



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 20.2.2001
COM(2001) 93 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο των εργασιών που
πραγματοποιούνται σύμφωνα με την οδηγία 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις
στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών**

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο των εργασιών που πραγματοποιούνται σύμφωνα με την οδηγία 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή	4
1.1.	Πλαίσιο	4
1.2.	Γεωγραφική κάλυψη.....	4
2.	Μεταβατική περίοδος (άρθρο 10)	5
2.1.	Παρεκκλίσεις	5
2.2.	Πρότυπες μελέτες	5
	(α) εφικτότητα και κόστος της συλλογής συγκεκριμένων πληροφοριών	6
	(β) τεχνικές πτυχές της συλλογής στοιχείων	8
3.	Λιμένες (άρθρο 4)	10
4.	Ακρίβεια των στατιστικών (άρθρο 5).....	12
5.	Επεξεργασία και διαβίβαση των αποτελεσμάτων της συλλογής στοιχείων (άρθρα 6 και 7).....	13
5.1.	Συλλογή και επεξεργασία των ανεπεξέργαστων στοιχείων από την αρμόδια εθνική αρχή	13
5.2.	Διαβίβαση των αποτελεσμάτων στην Επιτροπή	14
6.	Διάδοση των στατιστικών στοιχείων (άρθρο 9)	15
7.	Οικονομική συνδρομή (άρθρο 11).....	16
8.	Λεπτομέρειες εφαρμογής και διαδικασία (άρθρα 12 και 13)	18
9.	Εφαρμογή (άρθρο 14).....	18
9.1.	Βέλγιο	19
9.2.	Δανία.....	19
9.3.	Γερμανία	20
9.4.	Ελλάδα.....	20
9.5.	Ισπανία.....	21

9.6.	Γαλλία	21
9.7.	Ιρλανδία	22
9.8.	Ιταλία	23
9.9.	Κάτω Χώρες.....	23
9.10.	Πορτογαλία	24
9.11.	Φινλανδία.....	24
9.12.	Σουηδία.....	25
9.13.	Ηνωμένο Βασίλειο	25
9.14.	Νορβηγία	26
9.15.	Ισλανδία.....	26
10.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	26

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Πλαίσιο

Στις 8 Δεκεμβρίου 1995, το Συμβούλιο εξέδωσε οδηγία σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Η οδηγία 95/64/EK θεσπίζει ένα εναρμονισμένο πλαίσιο για τη συλλογή θαλάσσιων στατιστικών στοιχείων σε ολόκληρο τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Προσδιορίζει τις πληροφορίες που θα διαβιβάζονται κατά διαστήματα από κάθε κράτος μέλος στη Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Το άρθρο 8 της οδηγίας του Συμβουλίου ορίζει ότι η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο των εργασιών που πραγματοποιούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία μετά από συλλογή στοιχείων επί τρία έτη. Η συλλογή των στοιχείων ξεκίνησε με έτος αναφοράς το 1997.

Όπου δεν παρατίθεται άλλη νομική πράξη στην παρούσα έκθεση, όλα τα άρθρα αναφέρονται στην οδηγία 95/64/EK¹ του Συμβουλίου, η οποία στο εξής θα αναφέρεται ως «η οδηγία» ή «η θαλάσσια οδηγία». Η Επιτροπή ενέκρινε δύο μεταγενέστερες νομικές πράξεις, με τις οποίες θεσπίζονται κανόνες εφαρμογής για την οδηγία: την απόφαση 98/385/EK της Επιτροπής της 13^{ης} Μαΐου 1998 και την απόφαση 2000/363/EK της Επιτροπής της 28^{ης} Απριλίου 2000². Το κυριότερο φόρουμ για όλες τις συζητήσεις και τις αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας είναι η ομάδα εργασίας του ΕΟΧ σχετικά με τις στατιστικές των θαλασσιών μεταφορών, η οποία στο εξής θα αναφέρεται ως «η ομάδα εργασίας».

Στόχος της θαλάσσιας οδηγίας είναι η συμπλήρωση των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τις μεταφορές με άλλα μέσα σε ευρωπαϊκό επίπεδο – οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικές ποτάμιες και αεροπορικές μεταφορές – ώστε να είναι σε θέση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υλοποιήσει τις σχετικές πολιτικές.

1.2. Γεωγραφική κάλυψη

Η οδηγία εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, εκτός από το Λουξεμβούργο και την Αυστρία, τα οποία δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες στην επικράτειά τους. Εκτός από αυτές τις δεκατρείς χώρες, με το σύστημα θαλασσιών πληροφοριών της οδηγίας είναι συνδεδεμένες η Ισλανδία και η Νορβηγία, δηλ. οι δύο χώρες ΕΖΕΣ που είναι μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες.

Η διαδικασία ενσωμάτωσης της θαλάσσιας οδηγίας στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ολοκληρώθηκε στις 6 Μαρτίου 1998 με την έγκριση της απόφασης 17/98 από τη Μεικτή Επιτροπή του ΕΟΧ.³

¹ ΕΕ L 320, 30.12.1995, σ. 25.

² ΕΕ L 174, 18.6.1998, σ. 1, και ΕΕ L 132, 5.6.2000, σ. 1.

³ Η απόφαση 17/98 τέθηκε σε ισχύ στις 7.3.1998 και δημοσιεύθηκε στην ΕΕ L 272, σ. 24 στις 8.10.1998.

Η εν λόγω απόφαση τροποποίησε το παράρτημα XXI της Συμφωνίας ΕΟΧ σχετικά με τις στατιστικές έτσι ώστε να περιλαμβάνεται σε αυτό η οδηγία 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου στο νεοεισαχθέν σημείο 7Β. Για τους σκοπούς της Συμφωνίας ΕΟΧ έγιναν δύο τροποποιήσεις στην οδηγία όσον αφορά τους μικρούς νορβηγικούς λιμένες και τους κωδικούς για τα νορβηγικά πλοία (παράρτημα V της οδηγίας). Η απόφαση 98/385/ΕΚ της Επιτροπής ενσωματώθηκε επίσης στη Συμφωνία για τον ΕΟΧ.

Λόγω τροποποίησης της διαδικασίας, οι λιμένες των χωρών ΕΟΧ / ΕΖΕΣ που συμμετέχουν στο σύστημα αυτό δεν καθορίζονται πλέον με αποφάσεις της Επιτροπής αλλά με τροποποιήσεις της Συμφωνίας ΕΟΧ. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζει την επιθυμία των εν λόγω χωρών να συμμετέχουν πλήρως στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Έτσι, στην απόφαση 2000/363/ΕΚ της Επιτροπής αναθεωρείται ο κατάλογος των ευρωπαϊκών λιμένων χωρίς να συμπεριλαμβάνονται οι λιμένες της Ισλανδίας και της Νορβηγίας.

2. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΑΡΘΡΟ 10)

2.1. Παρεκκλίσεις

Τα συμβαλλόμενα μέρη στο Ευρωπαϊκό Στατιστικό Σύστημα (ESS) συμφώνησαν να ξεκινήσει η τακτική συλλογή στοιχείων ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας, την 1^η Ιανουαρίου 1997, και να χαρακτηριστούν τα τρία πρώτα έτη ως μεταβατική περίοδος. Η περίοδος αυτή θα επέτρεπε στα κράτη μέλη να εγκρίνουν όλα τα αναγκαία διοικητικά και νομικά μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας σε εθνικό επίπεδο.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, επιτράπηκαν για κάθε κράτος μέλος παρεκκλίσεις οι οποίες αντανάκλουν τις συγκεκριμένες ανάγκες προσαρμογής του αντίστοιχου κράτους. Οι παρεκκλίσεις συνίσταντο είτε στην εξαίρεση μεμονωμένων λιμένων από την υποχρέωση συλλογής στοιχείων, γεγονός που επέτρεπε τη χρήση εθνικών κωδικών, είτε στην παραχώρηση εξαιρέσεων για συγκεκριμένες μεταβλητές. Ο αριθμός των παρεκκλίσεων μειώθηκε μετά το πρώτο έτος εφαρμογής της οδηγίας, με το σκεπτικό ότι τα κράτη μέλη θα είχαν ήδη σημειώσει πρόοδο όσον αφορά την προσαρμογή των συστημάτων συλλογής στοιχείων.

Από τη μία πλευρά, αυτές οι παρεκκλίσεις ήταν απαραίτητες, καθώς η οργάνωση του συστήματος συλλογής στοιχείων απαιτούσε προσπάθειες και πόρους. Από την άλλη πλευρά, συνεπεία αυτού, τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά τα πρώτα τρία έτη αναφοράς είναι μάλλον ελλιπή.

Από την 1^η Ιανουαρίου 2000, όλα τα κράτη μέλη υποχρεούνται να παρέχουν πλήρεις σειρές στοιχείων, ταξινομημένων και κωδικοποιημένων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας.

2.2. Πρότυπες μελέτες

Σύμφωνα με το άρθρο 10-2 της οδηγίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέσπισε πρόγραμμα προτύπων μελετών κατά το μεταβατικό στάδιο, το οποίο καλύπτει δύο τομείς:

(α) την εφικτότητα και το κόστος της συλλογής συγκεκριμένων πληροφοριών, και

(β) τις τεχνικές πτυχές της συλλογής στοιχείων.

Η χρηματοδότηση αυτών των προτύπων μελετών προέρχεται κυρίως από το Τέταρτο Πρόγραμμα Πλαίσιο για την Έρευνα και Ανάπτυξη, και ειδικότερα από τα πλαίσια SUPCOM και IDA/DSIS (πρόγραμμα ανταλλαγής στοιχείων μεταξύ διοικήσεων / υπηρεσία κατανεμημένων στατιστικών πληροφοριών).

(α) εφικτότητα και κόστος της συλλογής συγκεκριμένων πληροφοριών

Κατά την κατάρτιση της οδηγίας, εξετάστηκε το ενδεχόμενο της συλλογής ορισμένων συμπληρωματικών πληροφοριακών στοιχείων στο πλαίσιο του συστήματος τακτικής συλλογής στοιχείων. Καθώς δεν κατέστη δυνατόν να επιτευχθεί συμφωνία ως προς αυτό, αποφασίστηκε να εξεταστεί η εφικτότητα και το κόστος για τα κράτη μέλη της συλλογής παρόμοιων πληροφοριών σε τακτική βάση μέσω μιας σειράς προτύπων μελετών. Οι εν λόγω πληροφορίες αφορούσαν:

- i* την περιγραφή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων
- ii* τους επιβάτες που μεταφέρονται σε μικρές αποστάσεις
- iii* πληροφορίες για τις υπηρεσίες τροφοδοσίας (feeder services) και για την αλυσίδα διασυνδεδεμένων μέσων μεταφορών
- iv* στοιχεία σχετικά με την εθνικότητα του θαλάσσιου μεταφορέα

Για τα στοιχεία *i*, *iii* και *iv*, σκοπός των μελετών ήταν να προσδιοριστεί κατά πόσον το παρόν σύστημα θα μπορούσε να επεκταθεί με αυτές τις πρόσθετες μεταβλητές. Για το στοιχείο *ii*, η μελέτη αφορούσε μάλλον έναν περιορισμό παρά μια επέκταση του παρόντος συστήματος.

Οι πρότυπες μελέτες πραγματοποιήθηκαν από την Επιτροπή και χρηματοδοτήθηκαν από το τέταρτο πρόγραμμα πλαίσιο. Τα αποτελέσματά τους συζητήθηκαν από την ομάδα εργασίας για τις στατιστικές των θαλασσίων μεταφορών τον Ιούνιο 1999. Λόγω των δυσκολιών που παρουσίαζε η εφαρμογή παρόμοιων νέων στοιχείων, η ομάδα αποφάσισε να μην ξεκινήσει άμεσα καμία διαδικασία επέκτασης της οδηγίας, αλλά να αναμείνει έως ότου εδραιωθεί το σύστημα τακτικής συλλογής στοιχείων. Η ομάδα συνέστησε μια επιχειρησιακή ομάδα (task force) η οποία θα διερευνήσει περαιτέρω το ζήτημα. Παράλληλα, η Επιτροπή συνέχισε να αναπτύσσει ένα λεπτομερές μεθοδολογικό πλαίσιο, μεταξύ άλλων και για επιβάτες που μεταφέρονται σε μικρές αποστάσεις.

Τα κυριότερα αποτελέσματα των μελετών είναι τα εξής:

- i* **περιγραφή των εμπορευμάτων**, όπως ορίζονται στο παράρτημα III και στο παράρτημα VIII, σύνολο δεδομένων B1

Καθώς η παρούσα μορφή της οδηγίας προβλέπει τη συλλογή πληροφοριών μόνον για το είδος φορτίου, δεν είναι δυνατή η λεπτομερής σύγκριση με τις στατιστικές σχετικά με τα χερσαία μέσα μεταφοράς, καθώς τα τελευταία χρησιμοποιούν πληροφορίες σχετικά με τα εμπορεύματα σύμφωνα με την ταξινόμηση NST/R σε 24 ομάδες.

Επομένως, η πρότυπη μελέτη διερεύνησε το κόστος και την εφικτότητα της συλλογής πληροφοριών σχετικά με τα εμπορεύματα στους λιμένες σύμφωνα με αυτή την ταξινόμηση.

Όπως φαίνεται, η συλλογή αυτού του είδους των λεπτομερών πληροφοριών είναι εφικτή και μπορεί να πραγματοποιηθεί με λογικό κόστος για τα φορτία χύδην και ημι-χύδην.

Ωστόσο, οι περισσότερες δυσκολίες καθώς και το μεγαλύτερο κόστος προκύπτουν στα περισσότερα κράτη μέλη κατά τη σύνταξη τέτοιων αναλύσεων για μεταφορές εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια και πλοία Ro-Ro. Η συλλογή πληροφοριών σχετικά με το περιεχόμενο εμπορευματοκιβωτίων θα απαιτούσε υψηλούς πόρους, καθώς θα χρειαζόταν σημαντική κωδικοποίηση της περιγραφής του κειμένου. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι ο μεγάλος αριθμός των διαφορετικών αποστολών σε ένα εμπορευματοκιβώτιο αυξάνει το κόστος.

Για τις μεταφορές εμπορευμάτων με πλοία Ro-Ro, τα έγγραφα μεταφοράς γενικά δεν περιέχουν χρησιμοποιήσιμες πληροφορίες σχετικά με τα εμπορεύματα που να είναι στη διάθεση των μεταφορέων.

Δεν συλλέγουν όλα τα κράτη μέλη εξίσου λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα εμπορεύματα. Οποιαδήποτε ταξινόμηση επιλεγεί, θα πρέπει να είναι κοινή με τα άλλα μέσα μεταφοράς, ενώ θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και πιθανές αναθεωρήσεις της ταξινόμησης NST/R.

ii επιβάτες που μεταφέρονται σε μικρές αποστάσεις

Η οδηγία προβλέπει τη συλλογή στοιχείων σχετικά με τους επιβάτες που μεταφέρονται δια θαλάσσης χωρίς να προβλέπει ελάχιστη απόσταση ταξιδιού. Θεωρητικά, επομένως, πρέπει να καταγράφονται και τα μικρά ταξίδια. Καθώς ορισμένες χώρες δεν συλλέγουν στοιχεία κάτω από μια συγκεκριμένη απόσταση, μπορεί ενδεχομένως να παρουσιαστούν στρεβλώσεις στην κοινή βάση δεδομένων. Το πεδίο της πρότυπης μελέτης περιελάμβανε την εξέταση του ενδεχομένου τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν από τον έλεγχο μέρος ή το σύνολο των μικρότερων διαδρομών που εκτελούνται στη χώρα.

Εννέα κράτη μέλη ήδη καλύπτουν όλες τις μετακινήσεις επιβατών και δύο θα εφαρμόσουν το ίδιο σύστημα από το 2000. Το αποτέλεσμα της μελέτης υποδηλώνει ότι τα κράτη μέλη δεν αντιμετωπίζουν ουσιαστικά προβλήματα στην καταγραφή του συνόλου των πληροφοριών σχετικά με τους επιβάτες. Αντιθέτως, εάν θεσπιστούν νέα κατώτατα όρια για την εξαίρεση των μικρότερων μετακινήσεων επιβατών, κάτι τέτοιο μπορεί να αυξήσει το βάρος για τους παροχείς στοιχείων των κρατών και συνεπώς να αποδειχθεί αντιπαραγωγικό. Η συλλογή στοιχείων σχετικά με τους επιβάτες μπορεί να επωφεληθεί από τις πληροφορίες που παρέχονται στο πλαίσιο της οδηγίας 98/41/EK του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1998 σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (ΕΕ L188, 2.7.1998, σ. 35).

Διαπιστώθηκε ότι η απόσταση ενός ταξιδιού, δηλαδή ο αριθμός των μιλίων επί των οποίων μεταφέρονται οι επιβάτες, δεν συνιστά απαραίτητα σημαντικό δείκτη για τη σπουδαιότητα ενός ορισμένου δρομολογίου πορθμείου. Το μέγεθος της ροής μπορεί

να είναι πιο σημαντικό στοιχείο: Με το κατώφλι των 200.000 επιβατών ετησίως (άρθρο 4 της οδηγίας), ήδη εξαιρούνται οι ελάχιστος σημασίας ροές κυκλοφορίας. Η μελέτη επεσήμανε επίσης το πρόβλημα ορισμένων χωρών που εφαρμόζουν το κριτήριο «των ταξιδιών με θαλασσοπλοούν πλοίο» (άρθρο 2): όπου ισχύει αυτό, οι πολύ μικρές διαδρομές εξαιρούνται από τις στατιστικές σχετικά με τους επιβάτες, ακόμα και όταν αυτά τα δρομολόγια μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών.

iii πληροφορίες για τις υπηρεσίες τροφοδοσίας (feeder services) και για την αλυσίδα διασυνδεδεμένων μέσων μεταφορών

Προκειμένου να ικανοποιηθεί η αυξανόμενη ζήτηση, εκ μέρους των χρηστών, πληροφοριών σχετικά με στοιχεία για την αλυσίδα διασυνδεδεμένων μέσων μεταφορών, μια πρότυπη μελέτη εξέταζε την εφικτότητα και το κόστος της συλλογής παρόμοιων στοιχείων. Το πόρισμα ήταν ότι αυτές οι πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες από τις πηγές που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της οδηγίας. Η μόνη δυνατότητα θα ήταν η συλλογή στοιχείων από λιμένες για τους οποίους θα συνιστούσε σχετικά μικρό βάρος αν συλλέγουν ήδη τα στοιχεία για σκοπούς τιμολόγησης. Πολλές αντιπροσωπείες συμφώνησαν ότι ορισμένες πληροφορίες είναι διαθέσιμες στους λιμένες, καθώς οι τελευταίοι χρεώνουν διαφορετικές τιμές. Ωστόσο, σε ορισμένες χώρες, κάτι τέτοιο μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερα δαπανηρό ή / και μπορεί να γίνει μόνο με ξεχωριστές επιθεωρήσεις δειγμάτων ή από άλλα μέσα μεταφοράς.

Η ομάδα εργασίας έδωσε πρόσθετη εντολή στην επιχειρησιακή ομάδα για την επέκταση να συζητήσει τις μεθοδολογικές πτυχές των υπηρεσιών τροφοδοσίας (feeder services) και να συντονιστεί με την ομάδα εμπειρογνομόνων για τις συνδυασμένες μεταφορές.

iv στοιχεία σχετικά με την εθνικότητα του θαλάσσιου μεταφορέα

Η πρότυπη μελέτη για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με την εθνικότητα του θαλάσσιου μεταφορέα αντικατοπτρίζει τη δεδομένη ανάγκη των χρηστών για πληροφορίες σχετικά με τον κυριότερο οικονομικό δικαιούχο των θαλασσιών μεταφορών και γενικά σχετικά με τον ευρωπαϊκό στόλο. Το αποτέλεσμα της μελέτης κατέδειξαν ότι η συλλογή των πληροφοριών που απαιτεί η οδηγία – δηλ. ποιο είναι το πραγματικό κέντρο εμπορικού ελέγχου – δεν είναι εφικτή. Η κυριότερη δυσκολία διαπιστώθηκε στον προσδιορισμό της χώρας που έχει το οικονομικό όφελος, καθώς το ιδιοκτησιακό καθεστώς και η λειτουργία των επιχειρήσεων είναι εξαιρετικά περίπλοκα. Το κόστος της συλλογής οποιουδήποτε στοιχείου αυτού του είδους θα ήταν υψηλό και δεν θεωρήθηκε δικαιολογημένο. Η ομάδα εργασίας εξέτασε το ενδεχόμενο να εξετάσει εναλλακτικές μεθόδους, όπως διαβουλεύσεις με τις εθνικές επαγγελματικές ενώσεις ή έρευνα σε εμπορικές βάσεις δεδομένων που μπορούν να χρησιμοποιούν έναν σύνθετο αλγόριθμο για τον προσδιορισμό της χώρας που έχει το οικονομικό όφελος.

(β) τεχνικές πτυχές της συλλογής στοιχείων

Με μια σειρά προτύπων μελετών εξετάστηκε η δυνατότητα συλλογής στοιχείων σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που έχουν αποφασιστεί στο πλαίσιο της απλούστευσης των εμπορικών διαδικασιών, του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO), της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης (CEN) και των διεθνών τελωνειακών κανονιστικών διατάξεων (άρθρο 10-2-β).

Οι μελέτες συνέβαλαν κυρίως στο σχέδιο EDIMARS (ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων στον τομέα των θαλάσσιων στατιστικών), η υλοποίηση του οποίου ξεκίνησε το 1995. Οι πρώτες δοκιμές πραγματοποιήθηκαν στην Ισπανία, στις Κάτω Χώρες και στη Γαλλία, ενώ ακολούθησαν η Ιρλανδία, η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο και αργότερα όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη. Το σχέδιο ήταν ανοικτό σε όλους τους παράγοντες του τομέα θαλασσίων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση: εθνικές και περιφερειακές αρχές, αρχές λιμένων, μεταφορείς, πλοιοκτήτες, ναυτιλιακούς πράκτορες, ιδιοκτήτες μεταφορικών εταιρειών, παροχείς συστημάτων λιμενικής κοινότητας, κλπ.

Κατά τα πρώτα τρία έτη, το πρόγραμμα επικεντρώθηκε στη συλλογή ανεπεξέργαστων στοιχείων από τους παροχείς, όπως οι λιμένες, οι ιδιοκτήτες μεταφορικών εταιρειών ή οι ναυτιλιακοί πράκτορες. Κατά το τέταρτο έτος, το πρόγραμμα είχε ως στόχο κυρίως την αύξηση της χρήσης ηλεκτρονικών μέσων από τις αρμόδιες εθνικές αρχές για την αποστολή στοιχείων στη Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Eurostat).

Το σχέδιο EDIMARS διευκόλυνε την ανταλλαγή εμπειριών όσον αφορά την οργάνωση και την υλοποίηση της συλλογής θαλάσσιων στατιστικών στοιχείων. Συνέβαλε στη μείωση του κόστους και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της συλλογής και της διάδοσης στατιστικών στοιχείων για τις θαλάσσιες μεταφορές, μέσω της χρήσης της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI). Ως ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων ορίζεται κοινώς η μεταφορά, από εφαρμογή σε εφαρμογή, επιχειρηματικών εγγράφων μεταξύ υπολογιστών. Πολλές επιχειρήσεις επιλέγουν την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων ως έναν ταχύ, οικονομικό και ασφαλή τρόπο αποστολής εντολών αγοράς, τιμολογίων, δελτίων αποστολής και άλλων επιχειρηματικών εγγράφων που χρησιμοποιούνται συχνά. Καθώς τα παραδοσιακά μέσα συλλογής πληροφοριών (έρευνες, συνεντεύξεις, δημοσκοπήσεις, κλπ.) αποδείχθηκαν δαπανηρά, ελλιπή και όχι τόσο αξιόπιστα, η Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης EDI (European Board for EDI standards-EBES) σχεδίασαν μια κοινή γλώσσα για την ανταλλαγή στατιστικών στοιχείων. Το GESMES, το στατιστικό μήνυμα γενικής χρήσης (Generic Statistical Message), χρησιμοποιεί το πρότυπο EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport – ηλεκτρονική ανταλλαγή παραστατικών στοιχείων για τη διοίκηση, το εμπόριο και τις μεταφορές).

Η κατάσταση που επικρατούσε όταν ξεκίνησε το σχέδιο ήταν η εξής: χρησιμοποιούνταν μεγάλος αριθμός διαφορετικών μορφωμάτων (μορφότυπα αποκλειστικής εκμετάλλευσης, Gesmes) και μέσων υποστήριξης (χαρτί, δισκέτες, μαγνητικές ταινίες, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο). Μέχρι τον Μάρτιο του 2000, κανένα κράτος μέλος δεν χρησιμοποιούσε πλέον χειρωνακτικές μεθόδους, όπως το χαρτί, ορισμένα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να χρησιμοποιούν ένα μείγμα δισκετών και διαβιβάσεων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (ΗΑΔ), ενώ κάποιες χώρες όπως η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Φινλανδία χρησιμοποιούσαν συστηματικά διαβιβάσεις ΗΑΔ.

Το έργο απέδειξε με πραγματικές δοκιμές ότι η χρήση της ΗΑΔ για τη συλλογή θαλασσίων στατιστικών στοιχείων παρουσιάζει δύο μεγάλα πλεονεκτήματα:

- μια ομοιογενή γλώσσα για τη διαβίβαση των συνόλων δεδομένων που απαιτεί η οδηγία με τη χρήση του GESMES για τα στατιστικά στοιχεία των θαλασσίων μεταφορών.

- υπάρχουν τρόποι αυτόματης εξαγωγής των στατιστικών στοιχείων τόσο από λειτουργικά μηνύματα EDIFACT όπως το IFCSUM (International Forwarding and Consolidation Summary Message-διεθνές συνοπτικό μήνυμα προώθησης και συγκέντρωσης) ή το CUSCAR (Customs Cargo Report-τελωνειακή δήλωση φορτίου), όσο και από τα συστήματα της λιμενικής κοινότητας ή τα συστήματα πληροφοριών.

Τα έγγραφα που παρουσιάστηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος δίδουν μια πλήρη περιγραφή του τρόπου εξαγωγής των στατιστικών στοιχείων που απαιτεί η θαλάσσια οδηγία από ένα μήνυμα IFCSUM.

Παράλληλα με αυτές τις πρότυπες μελέτες, διεθνείς και ευρωπαϊκές ομάδες ανέπτυξαν τυποποιημένα μηνύματα όπως το EDIMAN, θαλάσσιο μήνυμα δηλωτικού φορτίου (Maritime Cargo Manifest Message), το οποίο βασίζεται στη σύνταξη UN/EDIFACT και το οποίο ανέπτυξε η ομάδα δηλωτικού της επιτροπής θαλασσιών μεταφορών. Η Επιτροπή παρακολούθησε το έργο αυτών των ομάδων, μεταξύ των οποίων είναι και η ITIGG, η διεθνής ομάδα για την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών στις μεταφορές (International Transport Implementation Guidelines Group) και η ομάδα εργασίας επί των κωδικών UN/CEFACT (UN/CEFACT Codes Working Group), η οποία είναι αρμόδια για τη διατήρηση του συνόλου των συστάσεων της Οικονομικής Επιτροπής των ΗΕ για την Ευρώπη (UN/ECE) που καλύπτουν τις ονοματολογίες προς όφελος της διευκόλυνσης του παγκόσμιου εμπορίου. Η ομάδα αυτή ασχολείται με αναθεωρήσεις των κωδικών μέσω των μεταφοράς, των κωδικών είδους συσκευασίας, της κωδικοποίησης των εμπορευμάτων για μεταφορικούς σκοπούς, των ειδών μεταφορικών μέσων και των ειδών φορτίου και των UN/LOCODES, στοιχεία ιδιαίτερα σημαντικά για τις θαλάσσιες στατιστικές.

Το σχέδιο EDIMARS συνέβαλε επίσης στις εργασίες αυτής της ομάδας με την έγκριση των κανόνων ITIGG CUSCAR για το τρίτο έτος προτύπων δοκιμών στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γερμανία. Η ITIGG αυτή τη στιγμή επεκτείνει τις εργασίες της προκειμένου να καλύπτουν και τα άλλα μεταφορικά μέσα, γεγονός το οποίο ενδεχομένως να παρουσιάζει τεράστιο όφελος όχι μόνο για τα άλλα μέσα και για την εναρμονισμένη συλλογή ανεπεξέργαστων στοιχείων αλλά και για τη συλλογή στατιστικών για τις αλυσίδες διασυνδεδεμένων μέσων μεταφορών.

3. ΛΙΜΕΝΕΣ (ΑΡΘΡΟ 4)

Ως μονάδες δήλωσης, οι λιμένες διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο για τη συλλογή στοιχείων στο σύστημα πληροφοριών της οδηγίας. Σύμφωνα με το άρθρο 1, τα κράτη μέλη καταρτίζουν κοινοτικές στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών που πραγματοποιούνται από σκάφη τα οποία καταπλέουν στους λιμένες που βρίσκονται στην επικράτειά τους.

Στο σχέδιο της οδηγίας του 1993, τα κριτήρια για την κατάρτιση καταλόγου λιμένων ήταν τα εξής: ο κατάλογος έπρεπε να καλύπτει, για κάθε κράτος μέλος, τουλάχιστον το 90% του συνόλου των θαλασσιών μεταφορών εμπορευμάτων και το 90% του συνόλου των μετακινήσεων επιβατών δια θαλάσσης. Ωστόσο, η τελική πράξη ορίζει απλώς ότι πρέπει να καταρτιστεί κατάλογος λιμένων, χωρίς να προβλέπει αντικειμενικά κριτήρια.

Σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 4-1 και 13, ένας πρώτος κατάλογος ευρωπαϊκών λιμένων εφαρμόζεται από το 1997 και ενεκρίθη επισήμως το 1998 με την απόφαση 98/385/EK της Επιτροπής. Ο κατάλογος αυτός περιελάμβανε συνολικά 1.575 λιμένες και στις 15 χώρες του ΕΟΧ, από τους οποίους οι 1.302 ήταν στατιστικοί λιμένες. Αρχής γενομένης από το πρώτο έτος πλήρους εφαρμογής, το 2000, εφαρμόζεται ένας νέος κατάλογος λιμένων. Ενεκρίθη επισήμως με την απόφαση 2000/363/EK της Επιτροπής και περιλαμβάνει συνολικά 1.357 λιμένες σε 13 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τους οποίους οι 1.089 είναι στατιστικοί λιμένες (βλ. *πίνακα 1*). Περίπου 160 λιμένες χωρών του ΕΟΧ / της ΕΖΕΣ θα προστεθούν στον κατάλογο με ξεχωριστή διαδικασία.

Η επιλογή έγινε από κάθε κράτος μέλος όσον αφορά τους λιμένες της επικράτειάς του. Ο αριθμός των λιμένων, ο σχετικός αριθμός λιμένων ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής καθώς και η συνένωση πολλών υπολιμένων σε μία εθνική στατιστική ομάδα διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα. Αυτό οφείλεται στις τοπικές διαρθρώσεις των λιμενικών αρχών και στις εθνικές παραδόσεις όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και τις θαλάσσιες στατιστικές. Δεν υπάρχει κοινός ελάχιστος αριθμός επιβατών, μετακινήσεων πλοίων ή διακίνησης φορτίου ανά έτος για να περιλαμβάνεται ένας λιμένας στον κατάλογο.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, παραδείγματος χάρη, ο συνολικός αριθμός των λιμένων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο είναι διπλάσιος από τον αριθμό των λιμένων που παρέχουν στατιστικά στοιχεία ως εθνικοί στατιστικοί λιμένες. Στην Ιρλανδία και την Πορτογαλία, αντίθετα, κάθε λιμένας που περιλαμβάνεται στον κατάλογο είναι συγχρόνως και στατιστικός λιμένας. Στην Ιταλία, όπου περιλαμβάνονται συστηματικά όλοι οι λιμένες στον κατάλογο, κάθε ένας από αυτούς αναφέρει ως χωριστός στατιστικός λιμένας, χωρίς ομαδοποίηση.

Σύμφωνα με την οδηγία, ως λιμένας ορίζεται ο «χώρος ο οποίος διαθέτει εγκαταστάσεις που επιτρέπουν στα εμπορικά πλοία να προσορμίζουν και να φορτώνουν ή να εκφορτώνουν εμπορεύματα και να αποβιβάζουν ή να επιβιβάζουν επιβάτες από ή σε πλοία». Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κράτη μέλη επέλεξαν μια ολόκληρη πλωτή οδό ως στατιστικό λιμένα, όπως συνέβη με το κανάλι του Αλβέρτου στο Βέλγιο.

Μόνον η ανάλυση των στοιχείων που έχουν συλλεχθεί μπορεί να δείξει κατά πόσον η ετερογένεια των καταλόγων συνιστά εμπόδιο στην παρουσίαση συγκρίσιμων και ακριβών πληροφοριών σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ανάμεσα στους λιμένες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο, μόνον εκείνοι οι οποίοι υπερβαίνουν ένα συγκεκριμένο ετήσιο όριο στη μεταφορά φορτίου ή επιβατών οφείλουν να δηλώνουν λεπτομερή στοιχεία κάθε τρεις μήνες. Οι λιμένες που δεν υπερβαίνουν αυτό το όριο οφείλουν απλώς να παρέχουν συνοπτικά στοιχεία, σε ετήσια βάση. Ως όριο ορίζεται το ένα εκατομμύριο τόνων εμπορευμάτων ή οι 200.000 επιβάτες ανά έτος. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου από το 1997 στο 1999, το κράτος μέλος μπορεί να κάνει χρήση της παρέκκλισης που προβλέπει η οδηγία και να εφαρμόσει το προσωρινό όριο των δύο εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων ή των 400.000 επιβατών ανά έτος. Ο αριθμός των λιμένων, σχετικά με τους οποίους περιέχονται στοιχεία στην κοινή βάση δεδομένων ποικίλλει ανάλογα με το σύνολο δεδομένων.

Λόγω αυτού του περιορισμού του ορίου, λόγω των παρεκκλίσεων που επιτράπηκαν και λόγω της αναθεώρησης του καταλόγου των λιμένων, οι ουσιαστικές χρονοσειρές, για την πλειοψηφία των λιμένων, ξεκινούν μόλις από το έτος αναφοράς 2000 και μετέπειτα.

Πίνακας 1 Αριθμός λιμένων όπου πρέπει να συλλέγονται θαλάσσια στατιστικά στοιχεία

	Από το έτος αναφοράς 2000 (κατάλογος σύμφωνος με την απόφαση 2000/363/EK)		
	λιμένες	υπολιμένες	στατιστικοί λιμένες
Ην. Βασίλειο	341	177	164
Δανία	145	4	141
Ιταλία	136	0	136
Σουηδία	149	21	128
Γερμανία	123	13	110
Κάτω Χώρες	107	6	101
Γαλλία	95	26	69
Φινλανδία	85	17	68
Ελλάδα	59	1	58
Ισπανία	52	0	52
Πορτογαλία	31	0	31
Ιρλανδία	23	0	23
Βέλγιο	11	3	8
ΕΕ-15	1357	268	1089
	<i>(ενδεχομένως να προστεθούν στον κατάλογο σε μεταγενέστερο στάδιο)</i>		
Νορβηγία	(96)		(96)
Ισλανδία	(64)		(64)
ΕΟΧ	(160)		(160)
Σύνολο	(1517)		(1249)

Από την εμπειρία που προέκυψε από τη διαβίβαση στοιχείων από τα κράτη μέλη, κατέστη προφανές ότι στην πραγματικότητα μόνο ένα μέρος των λιμένων που έχουν υποχρέωση δήλωσης δηλώνουν όντως την κυκλοφορία. Στο μέλλον μπορεί να καταστεί απαραίτητη μια ουσιαστική αναθεώρηση του καταλόγου των λιμένων, όταν θα έχει πια εδραιωθεί το σύστημα πληροφοριών.

4. ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ (ΑΡΘΡΟ 5)

Οι ροές των μεταφορών εντός της Κοινότητας έχουν την ιδιαιτερότητα ότι καταγράφονται δύο φορές: στον τόπο προέλευσης και στον τόπο προορισμού της ροής. Τα χαρακτηριστικά της συλλογής στοιχείων της θαλάσσιας οδήγας περιλαμβάνουν πληροφορίες για τη σχέση (δηλαδή τον λιμένα φόρτωσης / εκφόρτωσης για τις χώρες του ΕΟΧ, τη θαλάσσια παράκτια ζώνη για χώρες εκτός ΕΟΧ) τόσο για τις μεταφορές επιβατών όσο και για τις αποστολές εμπορευμάτων. Έτσι, είναι δυνατή η δημιουργία "πινάκων-κατόπτρων", οι οποίοι μπορούν να

χρησιμοποιηθούν για ποιοτικό έλεγχο. Οι διαφορές στις δηλώσεις ανάμεσα σε δυο μονάδες δήλωσης δείχνουν σαφώς ότι υπάρχουν προβλήματα μεθοδολογίας.

Σε επίπεδο χώρας, οι διαφορές στις συνολικές δηλώσεις μπορεί να απορρέουν από το γεγονός ότι μόνον ένας από τους δύο ενεχόμενους λιμένες μιας ροής μεταφοράς περιλαμβάνεται στον κατάλογο λιμένων, ενώ ο λιμένας (εκ)φόρτωσης δεν έχει υποχρέωση δήλωσης. Σε επίπεδο λιμένα, αντίθετα, οι ασυμφωνίες είναι εύκολο να προσδιοριστούν.

Το ζήτημα αυτό συζητείται στην ομάδα εργασίας από τον Ιούνιο 1999· η Επιτροπή προτείνει μια διμερή προσέγγιση: δύο κράτη μέλη με μεγάλες διαφορές στις δηλώσεις σχετικά με την ίδια ροή να ειδοποιούνται από την Επιτροπή και να προσπαθούν να συγκρίνουν τη μεθοδολογία τους προκειμένου να εντοπίσουν και να εξαλείψουν ή να περιορίσουν την πηγή της ασυμφωνίας. Παρόμοιες διμερείς πρακτικές αποδείχθηκαν επιτυχείς σε άλλους τομείς όπως η μετανάστευση. Ακόμα και αν δεν καταστεί δυνατόν να εξαλειφθεί πλήρως η απόκλιση, η έρευνα μπορεί να βοηθήσει στη δημιουργία παραγόντων για εκτιμήσεις.

Η Πορτογαλία και αρκετές σκανδιναβικές χώρες έχουν ήδη αρχίσει να εξετάζουν τη συνοχή των στοιχείων σε εθνικό επίπεδο, ενώ έχουν εντοπίσει μια σειρά αιτιών για τις ασυμφωνίες:

- οι ροές δηλώθηκαν σε διαφορετικούς μήνες καθώς ξεκίνησαν στο τέλος του ενός μηνός και ολοκληρώθηκαν στην αρχή του επομένου
- εμπορεύματα που φεύγουν από έναν λιμένα με προορισμό άλλο λιμένα· οι τυχόν καθυστερήσεις καθ' οδόν μπορεί να προκαλέσουν στρεβλώσεις έναντι των στοιχείων που έχουν δηλωθεί και για τους δύο ενεχόμενους αρχικά λιμένες
- έχουν χρησιμοποιηθεί διαφορετικές στατιστικές πηγές: δηλωτικό φορτίου πλοίου έναντι γνώσης του πλοίου
- ορισμένοι λιμένες χρησιμοποιούν ειδικές αντιστοιχίες μονάδων για κάποιους τύπους εμπορευμάτων (π.χ. τόνοι = κυβικά μέτρα)

Η ομάδα εργασίας έχει ξεκινήσει μια σειρά συνεχών δράσεων για τη βελτίωση της ποιότητας των στατιστικών στοιχείων που συλλέγονται. Υπάρχουν κάποια ζητήματα μεθοδολογίας που χρειάζονται περαιτέρω έρευνα: τα ζητήματα αυτά μπορεί να αφορούν εθνικές ιδιαιτερότητες ή γενικά προβλήματα όπως ο προσδιορισμός του περιεχομένου των εμπορευματοκιβωτίων, οι πληροφορίες για τα άδεια εμπορευματοκιβώτια ή οι ενδομεταφορές σε μικρές αποστάσεις.

5. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (ΑΡΘΡΑ 6 ΚΑΙ 7)

5.1. Συλλογή και επεξεργασία των ανεπεξέργαστων στοιχείων από την αρμόδια εθνική αρχή

Όσον αφορά τη συλλογή ανεπεξέργαστων στοιχείων και την επεξεργασία των στοιχείων που συλλέγονται από την αρμόδια εθνική αρχή, η οδηγία δεσμεύει τα κράτη μέλη μόνον ως προς το αποτέλεσμα, το οποίο είναι η κατάρτιση συγκρίσιμων

στατιστικών με την ακρίβεια που έχει συμφωνηθεί. Η επιλογή των εργαλείων επεξεργασίας και της οργάνωσης της εργασίας γίνεται σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Ορισμένες χώρες συνέχισαν να εφαρμόζουν τα συστήματα επεξεργασίας που ίσχυαν σε αυτές, προσαρμόζοντάς τα στις απαιτήσεις της οδηγίας όπου αυτό ήταν απαραίτητο, ενώ κάποιες άλλες χώρες εισήγαγαν εντελώς νέα συστήματα. Η οικονομική συνδρομή για το κόστος εφαρμογής χρησιμοποιήθηκε εν μέρει για τη χρηματοδότηση αυτής της οργάνωσης του κατάλληλου περιβάλλοντος επεξεργασίας.

Τα πορίσματα των προτύπων μελετών σχετικά με τη συλλογή στοιχείων συνοψίζονται στο κεφάλαιο *Μεταβατική περίοδος: πρότυπες μελέτες* της παρούσας έκθεσης. Ένα σχέδιο το οποίο υλοποιείται στο Ηνωμένο Βασίλειο την περίοδο 1999/2000 εφαρμόζει πέντε διαφορετικές πρότυπες μεθόδους συλλογής ανεπεξέργαστων στοιχείων. Τα πρότυπα προγράμματα του Ηνωμένου Βασιλείου περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων το SDES (Statistical Data Entry Software - λογισμικό εισαγωγής στατιστικών δεδομένων) και ένα σύνολο από δικτυακά έντυπα εισαγωγής στοιχείων για τους παροχείς στοιχείων.

5.2. Διαβίβαση των αποτελεσμάτων στην Επιτροπή

Αντιθέτως, για τη διαβίβαση των στοιχείων που συλλέγονται στην Επιτροπή, η οδηγία ακολουθεί μια πιο εναρμονισμένη προσέγγιση. Προκαθορίζει την περιοδικότητα και τη διάρθρωση των συνόλων δεδομένων που θα διαβιβάζονται. Οι τεχνικές λεπτομέρειες της διαβίβασης θα καθοριστούν με διαδικασία επιτροπολογίας.

Λαμβανομένης υπόψη της ποικιλίας εργαλείων που χρησιμοποιούνται στα κράτη μέλη και της σημαντικής προσπάθειας προσαρμογής που χρειάζεται, η Επιτροπή δεν πρότεινε κοινά τεχνικά πρότυπα κατά την πρώτη φάση εφαρμογής της οδηγίας. Αντιθέτως, η Επιτροπή υποστήριξε τις προσπάθειες των κρατών μελών να θεσπίσουν αποτελεσματικά εργαλεία διαβίβασης με τη χρηματοδότηση προτύπων σχεδίων και με την ανάπτυξη ενός συνόλου εργαλείων λογισμικού για τη δημιουργία συστημάτων ηλεκτρονικής υποβολής δεδομένων στη Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Σκοπός της στρατηγικής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων της Επιτροπής είναι να αφήσει κάποιο περιθώριο επιλογής αλλά ταυτόχρονα να περιορίσει τις επιλογές σε δύο μόνο, αμφότερες από τις οποίες να μπορεί να τις ελέγξει και να τις επεξεργαστεί η Επιτροπή χωρίς να χρειάζεται εκ νέου μορφοτύπηση ή δια χειρός επεξεργασία.

Η πρώτη από τις δύο προτεινόμενες μεθόδους είναι η διαβίβαση μέσω ενός υποσυνόλου του μηνύματος GESMES του UN/EDIFACT, όπως ορίζεται στις «κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του θαλάσσιου μηνύματος GESMES», οι οποίες αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος EDIMARS. Αυτή η «απλή λύση ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων θαλασσιού GESMES» έχει δοκιμαστεί στην πράξη και βελτιώνεται διαρκώς.

Η δεύτερη μέθοδος συνίσταται στην αποστολή ενός δομημένου επίπεδου αρχείου, τα στοιχεία του οποίου να διαχωρίζονται με υποστιγμή (".csv") σύμφωνα με μια δομή η οποία αναπτύχθηκε από την Επιτροπή για να καταστεί δυνατή η αυτόματη επαλήθευση. Η σύλληψή της μοιάζει με τη δομή του GESMES αλλά πρόκειται για μια απλή μορφοποίηση επίπεδου αρχείου. Τόσο η υποστιγμή (,) όσο και το σύμβολο του ερωτηματικού (;) μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως διαχωριστές και τα σύνολα

δεδομένων μπορούν να γίνουν δεκτά με ή χωρίς κενά πεδία. Η δομημένη λύση επίπεδου αρχείου είναι μια λύση με μηδενικό κόστος, η οποία μπορεί να εξαχθεί άμεσα από τις συνήθεις εφαρμογές επεξεργασίας στοιχείων.

Τα επίπεδα αρχεία ή τα αρχεία GESMES είναι δυνατόν να αποσταλούν είτε μέσω STADIUM είτε με δομημένες επισυνάψεις αρχείων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σε μια προκαθορισμένη λειτουργική διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Τα συνολικά κριτήρια σχεδιασμού του «συνόλου εργαλείων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων MAKEDISI» ήταν η μέγιστη απλότητα, η φορητότητα σε όλες τις πλατφόρμες, καθώς και η «πλήρης» συμβατότητα με την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, δηλαδή δεν απαιτείται καμία απολύτως ανθρώπινη παρέμβαση. Επιπλέον, τα εργαλεία πρέπει να τεθούν στη διάθεση των κρατών μελών χωρίς χρέωση· πρέπει να είναι ανεξάρτητα από πωλητές λογισμικού ή από εφαρμογές, να είναι εκπεφρασμένα σε παραμέτρους, προκειμένου να είναι δυνατές και εύκολες οι τροποποιήσεις των καταλόγων κωδικών ή του GESMES, και πρέπει να λειτουργούν σε σχέση με το τυποποιημένο λογισμικό επικοινωνιών όπως τα πακέτα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Επελέγη η γλώσσα PERL, καθώς όχι μόνο πληρούσε τα κριτήρια σχεδιασμού αλλά και διότι προσφέρει πρόσθετη λειτουργικότητα που ενδείκνυται για την επεξεργασία των δομημένων επίπεδων αρχείων.

Το σύνολο εργαλείων παρέχει επίσης τις λειτουργίες της επικύρωσης του μορφοτύπου και των κωδικών αλλά και των μετατροπών μεταξύ των δομημένων επίπεδων αρχείων και του GESMES, προσθέτοντας έτσι μεγαλύτερη ακρίβεια στα στοιχεία.

Το «σύνολο εργαλείων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων MAKEDISI» δέχεται και τις δύο μορφές εισαγωγής δεδομένων: θαλάσσιο GESMES και δομημένα επίπεδα αρχεία. Το μόνο μορφότυπο εξαγωγής των δεδομένων είναι το GESMES, προκειμένου να φτάσουμε σε ποσοστό διαβίβασης GESMES 100%, το οποίο ανταποκρίνεται στη γενική πολιτική διαβίβασης στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Στατιστικού Συστήματος.

Ένας χώρος ειδήσεων (newsroom) που διαχειρίζεται η Επιτροπή στην ιστοθέση CIRCA παρέχει υποστήριξη στους χρήστες αυτών των εργαλείων αλλά και υποστήριξη για την ανταλλαγή εμπειριών σχετικά με το σύνολο εργαλείων, ενώ υπάρχουν κατάλογοι αιτημάτων, συχνές ερωτήσεις κλπ.

6. ΔΙΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (ΑΡΘΡΟ 9)

Η Επιτροπή σχεδιάζει να συμπεριλάβει τα στοιχεία που συλλέγονται στο τακτικό πρόγραμμα διάδοσης του Ευρωπαϊκού Στατιστικού Συστήματος, το οποίο συνίσταται στη δημόσια διάδοση με ορισμένα μέσα υποστήριξης προς όλους τους δημόσιους και ιδιωτικούς χρήστες και προνομιακή διάδοση στους παροχείς στοιχείων και στη Γενική Διεύθυνση της Επιτροπής για τις Μεταφορές και την Ενέργεια. Το κυριότερο τεχνικό περιβάλλον για τη διάδοση των θαλάσσιων στοιχείων θα είναι το θέμα επτά της βάσης δεδομένων σε απευθείας σύνδεση NEW CRONOS. Στις αρμόδιες εθνικές αρχές παρέχεται δωρεάν πρόσβαση, ενώ το ευρύ κοινό μπορεί να αγοράσει σύνολα εξαγόμενων στοιχείων της βάσης αυτής.

Επιπλέον, προβλέπεται η διάδοση επιλεγμένων στοιχείων σε CD-Rom, ή σε έντυπες περιοδικές εκδόσεις της Επιτροπής όπως στατιστικές (Statistics in focus), επετηρίδες και το Πανόραμα των μεταφορών.

Αυτό το πρόγραμμα δημοσιεύσεων ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των αρμοδίων εθνικών αρχών όπως εκφράστηκαν σε ερωτηματολόγιο του 1998 και σε μεταγενέστερες συνεδριάσεις της ομάδας εργασίας.

Τα κυριότερα εμπόδια στη διάδοση των στοιχείων κατά τη μεταβατική περίοδο ήταν τα εξής: από τη μια πλευρά, σύμφωνα με την οδηγία, οι διακανονισμοί για τη διάδοση των στοιχείων πρέπει να καθοριστούν με διαδικασία επιτροπολογίας και ακόμα δεν έχει επιτευχθεί κοινή συμφωνία στην ομάδα εργασίας σχετικά με το πόσο λεπτομερή στοιχεία πρέπει να αποκαλύπτονται. Από την άλλη πλευρά, τα περισσότερα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάδοση των στοιχείων που τα αφορούν μόνο υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, δηλαδή τα ίδια στοιχεία πρέπει να είναι διαθέσιμα για όλες τις χώρες συγχρόνως. Η κατάσταση όσον αφορά τη λήψη στοιχείων από την Επιτροπή δεν επιτρέπει αυτή την πλήρη δημοσίευση, καθώς αρκετές χώρες δεν έχουν παράσχει ακόμα στοιχεία. Ακόμα και αν είχαν διαβιβάσει όλες οι χώρες τα στοιχεία σύμφωνα με την υποχρέωση δήλωσης που έχουν, οι παρεκκλίσεις που επιτράπηκαν κατά τα πρώτα τρία έτη εφαρμογής της οδηγίας θα είχαν ως αποτέλεσμα σημαντικές διαφορές ανάμεσα στις χώρες, κατά τη δημιουργία πινάκων.

Στη συνεδρίασή της του 1999 και με τη γραπτή συνέχεια που δόθηκε, η ομάδα εργασίας κατέληξε στην επίτευξη προσωρινής συμφωνίας σχετικά με τη διάδοση στοιχείων, η οποία συνίσταται στη δημοσίευση στοιχείων μεταξύ λιμένων και θαλασσιών παράκτιων ζωνών. Συμφωνήθηκε επίσης να αναθεωρηθεί η συμφωνία αυτή με στόχο να επιτρέπεται η δημοσίευση περισσότερο λεπτομερών στοιχείων όταν θα έχει αποκτηθεί κάποια εμπειρία.

Οι συμφωνίες αυτές δεν είναι ενδεικτικές για το τι *πρέπει* να δημοσιεύεται αλλά για το τι *μπορεί* να δημοσιεύεται χωρίς να πλήττονται οι απαιτήσεις περί απορρήτου της οδηγίας και των σχετικών με αυτήν νομοθετικών πράξεων. Τα κράτη μέλη εξετάζουν προσεκτικά αυτή τη στιγμή τις ανησυχίες των παροχέων στοιχείων κάθε χώρας σχετικά με το εμπορικό απόρρητο. Οι πρώτες απαντήσεις από κάποιες χώρες έδειξαν ότι υπάρχουν διαφορετικές απόψεις στην πλευρά των παροχέων, ανάλογα με τη χώρα αλλά και ανάλογα με το μέγεθος της μονάδας δήλωσης (οι μικροί λιμένες ή οι μικροί μεταφορείς τείνουν να θεωρούν τις πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητές τους περισσότερο ευαίσθητες απ' ό,τι οι μεγάλοι λιμένες ή οι μεγάλοι μεταφορείς).

Έχει δε δρομολογηθεί η επισημοποίηση της συμφωνίας της ομάδας εργασίας υπό μορφήν απόφασης της Επιτροπής.

7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ (ΑΡΘΡΟ 11)

Το άρθρο 11 της οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν οικονομική ενίσχυση για το κόστος εκτέλεσης των εργασιών που πραγματοποιούν για την εφαρμογή της οδηγίας κατά τα τρία πρώτα έτη.

Το κόστος εφαρμογής που προέκυψε για τις αρμόδιες εθνικές αρχές ήταν σημαντικό: το συνολικό κόστος που δήλωσαν όλα τα κράτη μέλη για τις δύο χρήσεις του προϋπολογισμού 1998 και 1999 ανερχόταν σε 3,61 εκατομμύρια ευρώ.

Πίνακας 2 Επισκόπηση των συνδρομών της ΕΕ

Κράτος μέλος	Συνδρομή της ΕΕ (1998+1999)
Βέλγιο	66.000
Δανία	128.000
Γερμανία	150.000
Ελλάδα	82.000
Ισπανία	50.491
Γαλλία	128.000
Ιρλανδία	38.000
Ιταλία	167.735
Κάτω Χώρες	58.000
Πορτογαλία	20.000
Φινλανδία	16.000
Σουηδία	37.000
Ην. Βασίλειο	194.224
Σύνολο	1.135.450

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11-2 και 11-3, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα συνεισέφερε περίπου το ένα τρίτο αυτού του κόστους, χορηγώντας 1,14 εκατομμύρια ευρώ. Οι εργασίες που ελήφθησαν υπόψη αφορούσαν τόσο τις προσαρμογές στο πλαίσιο των αρμοδίων εθνικών αρχών όσο και την ανάπτυξη εργαλείων λογισμικού που θα διανεμόνταν από την αρμόδια εθνική αρχή στους οικείους λιμένες ή σε άλλους παροχείς στοιχείων.

Το κόστος που προέκυψε διέφερε σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και αυτό οφείλεται κυρίως στην κατάσταση που επικρατούσε προηγουμένως όσον αφορά τη συλλογή στοιχείων για τις θαλάσσιες μεταφορές σε κάθε χώρα. Σε ορισμένες χώρες, η εφαρμογή της οδηγίας επιχειρήθηκε από κοινού με μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού του ισχύοντος συστήματος συλλογής στοιχείων.

Παράλληλα με αυτές τις επιχορηγήσεις για το κόστος εφαρμογής της οδηγίας από τα κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποίησε οικονομικούς πόρους για την εφαρμογή της οδηγίας στα πλαίσια της Στατιστικής Υπηρεσίας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και για τα πρότυπα προγράμματα που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο *Μεταβατική περίοδος*.

8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ (ΑΡΘΡΑ 12 ΚΑΙ 13)

Όλες οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της οδηγίας θα καθοριστούν με μια διαδικασία διαχειριστικής επιτροπής που προσδιορίζεται στο άρθρο 13. Μέχρι τώρα, έχουν εγκριθεί δύο αποφάσεις της Επιτροπής που περιέχουν ένα σύνολο λεπτομερειών για την εφαρμογή της οδηγίας. Οι αποφάσεις αυτές περιλάμβαναν έναν πρώτο κατάλογο λιμένων καθώς και μια πρώτη ενημέρωση αυτού του καταλόγου. Επιπλέον, συμπλήρωσαν και προσάρμοσαν τα παραρτήματα της οδηγίας.

Ο κατάλογος των λιμένων και τα άλλα παραρτήματα με τα χαρακτηριστικά της συλλογής στοιχείων θα αναθεωρούνται τακτικά για να αντικατοπτρίζουν τις αλλαγές στις χωρητικότητες που διακινούνται και στον αριθμό επιβατών που μεταφέρονται από τους λιμένες και γενικότερα για να προσαρμόζονται στις οικονομικές και τεχνικές εξελίξεις. (Οι λιμένες των οποίων οι χωρητικότητες μετά από μερικά χρόνια δεν θα υπερβαίνουν πλέον το κατώφλι μπορεί να εξακολουθήσουν να περιλαμβάνονται στον κατάλογο των επιλεγμένων λιμένων.)

Η διαδικασία που προβλέπει η οδηγία απαιτεί λίγο χρόνο μέχρι να εγκριθεί επισήμως ο τελικός κανόνας· επομένως, σε ζητήματα όπου όλοι οι ενεχόμενοι στη στατιστική διεργασία είναι σύμφωνοι, μπορεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο να υιοθετείται μια λύση εργασίας και όχι να επισημοποιείται κάθε κανόνας αμέσως. Αυτή η πρακτική ακολουθείται όσον αφορά τις λεπτομέρειες διαβίβασης, όπου η ομάδα εργασίας συμφώνησε να εφαρμόσει τις επιλογές που πρότεινε η Επιτροπή βάσει μιας συμφωνίας κυρίων.

9. ΕΦΑΡΜΟΓΗ (ΑΡΘΡΟ 14)

Το άρθρο 14 ορίζει ότι τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωσή τους με την οδηγία πριν από την 1^η Ιανουαρίου 1997 και τις ανακοινώνουν στην Επιτροπή.

Λίγο πριν να λήξει η μεταβατική περίοδος, τον Δεκέμβριο 1999, όλα τα κράτη μέλη εκτός από την Ιρλανδία είχαν ανακοινώσει τα νομοθετικά και διοικητικά μέτρα που είχαν λάβει για την εφαρμογή της οδηγίας. Η Επιτροπή θεώρησε τις παρεκκλίσεις που είχαν επιτραπεί κατά τη μεταβατική περίοδο ως δικαιολογία για να καθυστερήσει η πλήρης εφαρμογή της οδηγίας μέχρι αυτήν την ημερομηνία.

Στο τμήμα που ακολουθεί εκτίθεται η αναλυτική κατάσταση όσον αφορά τη **νομοθετική και διοικητική εφαρμογή** στα κράτη μέλη, τις **παρεκκλίσεις** που επιτράπηκαν με την απόφαση 98/385/EK της Επιτροπής και **τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν**. Αντικατοπτρίζεται η κατάσταση ως είχε τον Νοέμβριο του 2000 η οποία βασίζεται στην εμπειρία της Επιτροπής από τη λήψη στοιχείων και σε αναφορές των εθνικών αντιπροσωπειών στις συνεδριάσεις της ομάδας εργασίας και της συντονιστικής επιτροπής για τις στατιστικές των μεταφορών.

9.1. Βέλγιο

Οι περισσότερες από τις πληροφορίες που απαιτεί η θαλάσσια οδηγία ήδη συλλέγονταν με τις δηλώσεις Benelux 20 και 21 βάσει ενός υπουργικού διατάγματος του 1975.⁴ Για τη συλλογή των υπόλοιπων στοιχείων, θεσπίστηκε με εγκύκλιο της τελωνειακής αρχής του 1997⁵ ένα συμπληρωματικό έντυπο διασάφησης για τις μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια και σε πλοία Ro-Ro, το οποίο επισυνάπτεται στις δηλώσεις 20 και 21. Η εγκύκλιος περιέχει ρητή αναφορά στην οδηγία του Συμβουλίου.

Η συλλογή όλων των πληροφοριών που απαιτεί η οδηγία θα πραγματοποιείται από την 1^η Φεβρουαρίου του 1997. Στο Βέλγιο επιτράπη μια παρέκκλιση για τον λιμένα Antwerp όσον αφορά τη σχέση και τον λιμένα φόρτωσης / εκφόρτωσης.

Το Βέλγιο έχει διαβιβάσει όλα τα τριμηνιαία και ετήσια στοιχεία για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999, συμπεριλαμβανομένων και των διορθώσεων. Η καθυστέρηση στη διαβίβαση των στοιχείων μειωνόταν συνεχώς με την πάροδο των ετών, και τα τελευταία ετήσια σύνολα δεδομένων διαβιβάστηκαν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που ορίζει η οδηγία.

9.2. Δανία

Η Δανία συνέλεγε ήδη στοιχεία για τις θαλάσσιες μεταφορές πριν από την έγκριση της οδηγίας του Συμβουλίου. Η συλλογή των στοιχείων πραγματοποιείται με δύο έρευνες: μία για τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών με πορθμεία και μία για τη διακίνηση εμπορευμάτων σε όλους τους λιμένες. Προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της οδηγίας, η Δανία θέσπισε και μια τρίτη έρευνα, η οποία καλύπτει τις μεταφορές εμπορευμάτων στους μεγαλύτερους λιμένες και ξεκίνησε το 1997.

Η Στατιστική Υπηρεσία της Δανίας συλλέγει τα στατιστικά στοιχεία βάσει της γενικής έγκρισης του Νόμου αριθ. 196 της 8^{ης} Ιουνίου 1966.⁶ Δεν απαιτήθηκε ειδική νομοθετική πράξη για τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

Η Δανία έχει διαβιβάσει στην Επιτροπή όλα τα τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999 και για το πρώτο τρίμηνο του 2000. Τα τεχνικά προβλήματα που είχαν παρουσιαστεί αρχικά με τους κωδικούς στα στοιχεία των πρώτων τριμήνων έχουν επιλυθεί. Η καθυστέρηση στη διαβίβαση των στοιχείων ελαττώθηκε με την πάροδο των ετών, και τα τελευταία ετήσια σύνολα δεδομένων διαβιβάστηκαν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που ορίζει η οδηγία.

⁴ “Arrêté ministériel du 13/11/75 relatif à la déclaration générale en matière de douane à l'entrée et à la sortie de navires.” που δημοσιεύτηκε στην Moniteur belge στις 11. 2.1975, σελ. 15811-15818. Σε ισχύ από 1.1.1976.

⁵ “Circulaire du 1.2.1997 de l'Administration des douanes et des accises D.D. 92.791 (abroge la Circulaire du 1.1.1995 n° D.L. 1/7.887)”. Αυτό το έντυπο διασάφησης αντικαθιστά ένα προγενέστερο έντυπο το οποίο είχε θεσπίσει η εγκύκλιος αριθ. D.L. 1/7.887 την 1.1.1995 η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 1.1.1997.

⁶ Όπως τροποποιήθηκε ακολούθως (η πλέον πρόσφατη τροποποίηση έγινε με τον Νόμο αριθ. 1025 στις 19.12.1992).

9.3. Γερμανία

Η Γερμανία συλλέγει στατιστικές πληροφορίες για τις θαλάσσιες μεταφορές από το 1957. Προκειμένου να εφαρμοστούν όλες οι μεταβλητές και οι ταξινομήσεις που προβλέπει η οδηγία, η ισχύουσα νομοθεσία⁷ τροποποιήθηκε στις 17 Δεκεμβρίου 1999⁸. Η τροποποιημένη νομοθεσία περιέχει ρητή αναφορά στην οδηγία 95/64/EK του Συμβουλίου και τέθηκε σε ισχύ από τις 1.1.2000.

Καθώς στη Γερμανία επιτράπηκαν πολλές παρεκκλίσεις⁹ με την απόφαση 98/385/EK της Επιτροπής, η εν λόγω χώρα μπορεί να συμμορφωθεί με την οδηγία κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου βάσει του νόμου της του 1957. Οι παρεκκλίσεις αφορούν στοιχεία σχετικά με επιβάτες και τη χρήση της ονοματολογίας της οδηγίας για όλες τις μεταβλητές εκτός από τον λιμένα δήλωσης και την τάξη μεγέθους του πλοίου.

Αν και η Γερμανία έχει διαβιβάσει στην Επιτροπή τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων για όλα τα έτη αναφοράς, τα εν λόγω στοιχεία είναι κωδικοποιημένα και ταξινομημένα σύμφωνα με το εθνικό σύστημα. Καθώς το σύστημα αυτό διαφέρει από την ονοματολογία που καθορίζεται στην οδηγία, τα σύνολα δεδομένων που διαβιβάστηκαν, μετά την εφαρμογή ενός φίλτρου που έχει κατασκευάσει η Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ενσωματώθηκαν στην βάση δεδομένων παραγωγής της Στατιστικής Υπηρεσίας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε μια μορφή με μεγάλο βαθμό ομαδοποίησης. Τα ετήσια σύνολα δεδομένων καθώς και εκείνα του τρίτου και του τέταρτου τριμήνου των ετών διαβιβάστηκαν εγκαίρως.

9.4. Ελλάδα

Για να συμμορφωθεί με την οδηγία, η Ελλάδα ενέκρινε δύο νομοθετικά εργαλεία: μια κοινή υπουργική απόφαση για την ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων¹⁰, η οποία εφαρμόζεται από την 1^η Ιανουαρίου 1997, και μια κοινή μόνιμη εγκύκλιο για τη διενέργεια ειδικών στατιστικών εργασιών και την εναρμόνιση των στατιστικών καταγραφών θαλασσίων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και κινητών μονάδων (τροχοφόρων), σύμφωνα με την οδηγία 95/64 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία εκδόθηκε από το Τμήμα

⁷ “Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt” της 26ης.7.1957, σε ισχύ από τις 26.8.1957, δημοσιεύτηκε σε ενοποιημένη έκδοση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της ΟΔΓ, τμήμα III, αριθ. 9510-4, και “Verordnung über die Meldestellen für die Seeverkehrsstatistik” στις 24.4.1958, σε ισχύ από την 1.5.1958, δημοσιεύτηκε στην BAnz αριθ. 80, τροποποιήθηκε για τελευταία φορά με το διάταγμα της 5.11.1992 (BAnz σελ. 8761).

⁸ “Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs”, δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της ΟΔΓ της 22.12.1999, τμήμα I, αριθ. 56, σελ. 2452.

⁹ Για όλα τα σύνολα δεδομένων μερική παρέκκλιση για τον λιμένα φόρτωσης, τη σχέση (θαλάσσια παράκτια ζώνη), το είδος φορτίου· πλήρης παρέκκλιση για τον αριθμό επιβατών στα σύνολα δεδομένων A3, Δ1 (κράτος νηολόγησης του πλοίου)· μερική παρέκκλιση για το κράτος νηολόγησης του πλοίου στο σύνολο δεδομένων E1 και για τον τύπο του πλοίου στο ΣΤ1 (για ολόκληρη τη μεταβατική περίοδο).

¹⁰ “Ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων.” αριθ. 6792/H-81 της 11ης.4.1997; ΕΕ 333 της 23.4.1997.

Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας¹¹ και η οποία εφαρμόζεται από 1^η Ιανουαρίου 1998.

Παράλληλα, δημιουργήθηκε ένα νέο σύστημα υπολογιστών και αναπτύχθηκε μια νέα μεθοδολογία και ένα ξεχωριστό ερωτηματολόγιο για την καταγραφή επιβατών, κινητών μονάδων και εμπορευμάτων για τις εσωτερικές και τις διεθνείς γραμμές.

Στην Ελλάδα επιτράπηκαν εκτεταμένες παρεκκλίσεις, ενώ κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου απαιτούνταν μόνο συνοπτικές πληροφορίες (δεν απαιτούνταν πληροφορίες σχετικά με τη σχέση, τις λεπτομέρειες σχετικά με το πλοίο, και το είδος φορτίου (σε ορισμένα σύνολα δεδομένων)). Η συλλογή στοιχείων για τις μεταφορές άρχισε το 1998. Στην πράξη, η Ελλάδα αντιμετώπισε προβλήματα διότι δεν ελάμβανε απαντήσεις από τους παροχείς στοιχείων, πράγμα το οποίο είχε ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις στη δημιουργία των συνόλων δεδομένων.

Η Ελλάδα έχει διαβιβάσει μόνο γενικά στοιχεία για φορτία και επιβάτες για το έτος αναφοράς 1997.

9.5. Ισπανία

Η Ισπανία συνέλεγε στατιστικά στοιχεία για τις θαλάσσιες μεταφορές ήδη πριν από την έγκριση της οδηγίας του Συμβουλίου και επομένως δεν ζήτησε καμιά παρέκκλιση. Η ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπει στις ισπανικές αρχές να συλλέγουν και να διαβιβάζουν στοιχεία σύμφωνα με την οδηγία χωρίς καμιά περαιτέρω τροποποίηση. Για την εφαρμογή της οδηγίας, αναπτύχθηκε μια δεύτερη έκδοση της εφαρμογής πληροφορικής SIGMA, ενσωματώνοντας με αυτόν τον τρόπο όλες τις μεταβλητές, τις ταξινομήσεις και τους κωδικούς που απαιτεί η οδηγία. Στην πράξη, παρουσιάστηκε ένα πρόβλημα μεθοδολογίας στη συλλογή του στοιχείου που αφορά τον λιμένα φόρτωσης / εκφόρτωσης, ο οποίος συχνά συγχέεται όπως φαίνεται με την προέλευση ή τον τελικό προορισμό του μεταφερόμενου φορτίου.

Η Ισπανία ήταν μεταξύ των πρώτων χωρών που διαβίβασαν στοιχεία στην Επιτροπή και παρείχε όλα τα τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999, ενώ διαβίβαζε τα στοιχεία όλο και πιο έγκαιρα. Ωστόσο, αρκετοί σημαντικοί ισπανικοί λιμένες όπως το Bilbao και η Valencia δεν περιλαμβάνονταν στα σύνολα δεδομένων που παρείχε η Ισπανία.

9.6. Γαλλία

Η ισχύουσα νομοθεσία επαρκούσε για τη συλλογή των στοιχείων στις δύο πρώτες κατηγορίες λιμένων στη Γαλλία: στους επτά μεγαλύτερους λιμένες, οι οποίοι είναι δημόσιες επιχειρήσεις, και στους μεγάλους λιμένες εθνικού ενδιαφέροντος. Για να επιβληθεί η συλλογή στοιχείων σύμφωνα με τη θαλάσσια οδηγία στην τρίτη κατηγορία, των αποκεντρωμένων λιμένων, οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να

¹¹ “Διενέργεια ειδικών στατιστικών εργασιών και εναρμόνιση των στατιστικών καταγραφών θαλασσιών μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και κινητών μονάδων (τροχοφόρων), σύμφωνα με την Οδηγία 95/64 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που εκδόθηκε από το Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας”. Εγκύκλιος της 15.4.1998.

παρέχουν στατιστικά στοιχεία βάσει διατάγματος της 8^{ης} Αυγούστου 1986, εγκρίθηκε τροποποιητικό υπουργικό διάταγμα στις 28 Δεκεμβρίου 1999.¹²

Το υπουργείο Μεταφορών εφοδίασε πολλούς λιμένες με ένα σύστημα πληροφορικής το οποίο τους επιτρέπει να παρακολουθούν τις κινήσεις μεταφορών στους λιμένες. Το εν λόγω λογισμικό (TRITON) είναι προσαρμοσμένο τόσο στις απαιτήσεις της οδηγίας όσο και στο εσωτερικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού. Το υπουργείο υπενθύμισε στους λιμένες οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με άλλα λογισμικά την υποχρέωση να προσαρμόσουν τα συστήματά τους στις δομές των αρχείων της εφαρμογής TRITON. Ταυτόχρονα, το υπουργείο δημιούργησε ένα χώρο Intranet στον οποίο θα έχουν πρόσβαση όλες οι γαλλικές θαλάσσιες υπηρεσίες μέχρι το τέλος του 2000.

Στην πράξη, η Γαλλία αντιμετώπισε κάποια προβλήματα με την κινητοποίηση των απαντώντων και με τις ροές των στοιχείων από τους λιμένες προς τις εθνικές αρχές.

Στη Γαλλία επιτράπηκε μερική παρέκκλιση από τις πληροφορίες για το είδος φορτίου για όλα τα σύνολα δεδομένων και πλήρης παρέκκλιση για το κράτος νηολόγησης.

Η Γαλλία διαβίβασε μόνο το ετήσιο σύνολο δεδομένων A3 για το 1997 και το 1998, καθώς και όλα τα σύνολα δεδομένων για το πρώτο τρίμηνο του 2000.

9.7. Ιρλανδία

Μέχρι τώρα η Ιρλανδία συνέλεγε στατιστικά στοιχεία για τις θαλάσσιες μεταφορές βάσει του Στατιστικού Νόμου του 1993. Αυτή τη στιγμή καταρτίζεται ένα συμπληρωματικό νομοθετικό εργαλείο από την υπηρεσία σύνταξης του Κοινοβουλίου. Το εν λόγω εργαλείο θα καταστήσει την παροχή θαλάσσιων στατιστικών στοιχείων από τους λιμένες (δια της θαλάσσιας οδηγίας) νομική απαίτηση.

Μέχρι να τεθεί σε ισχύ, συλλέγονται στοιχεία σε εθελοντική βάση όπως ορίζει η συμφωνία με την ομάδα εργασίας για τους λιμένες (η οποία συστήθηκε το 1996) για την παροχή των απαιτούμενων στατιστικών στοιχείων. Σε συνεργασία με τους λιμένες που υπερβαίνουν το όριο της οδηγίας (και επομένως οφείλουν να δηλώνουν λεπτομερή στοιχεία), η κεντρική στατιστική υπηρεσία ανέπτυξε ένα κεντρικό δηλωτικό το οποίο θα συμπληρώνουν οι πράκτορες θαλασσιών μεταφορών. Για τους μικρούς λιμένες, οι οποίοι οφείλουν να δηλώνουν λιγότερο λεπτομερή στοιχεία, καθιερώθηκε μια δεύτερη έρευνα. Η νέα έρευνα «εθνική έρευνα λιμένων στην Ιρλανδία» ξεκίνησε το πρώτο τρίμηνο του 1997 και συνεχίζεται.

Η Ιρλανδία έχει ζητήσει μόνον έναν περιορισμένο αριθμό παρεκκλίσεων, ιδιαίτερα για τις πληροφορίες που αφορούν το είδος φορτίου. Η Επιτροπή έχει λάβει όλα τα τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999, εκτός από αυτά που αφορούν τον λιμένα Rosslaire. Εξαιτίας κάποιων προβλημάτων σχετικών με τους κωδικούς που παρουσιάστηκαν κατά την εισαγωγή στην κοινή βάση δεδομένων, όλα τα σύνολα δεδομένων διαβιβάστηκαν εκ νέου.

¹² Δημοσιεύτηκε στην *EE* στις 31.12.1999 και στην *Official Bulletin* του Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement στις 10.01.2000. Τα παραρτήματα δημοσιεύτηκαν στην *Official Bulletin* στις 25.02.2000.

9.8. **Ιταλία**

Η επιθεώρηση σχετικά με τα στατιστικά στοιχεία των θαλασσιών μεταφορών που πραγματοποιείται στην Ιταλία από το 1995 κάλυπτε ορισμένες από τις απαιτήσεις της οδηγίας. Σύμφωνα με την ιταλική νομοθεσία, η επιθεώρηση είναι υποχρεωτική για τους απαντώντες.

Για να ανταποκριθεί στις υπόλοιπες απαιτήσεις, ήταν απαραίτητη η αναπροσαρμογή του προτύπου συλλογής στοιχείων. Για το σκοπό αυτό, η Ιταλία θέσπισε ένα διοικητικό μέτρο με το οποίο εισήχθη ένα νέο, πλήρως αναθεωρημένο ερωτηματολόγιο σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές. Στην πράξη, η Ιταλία αντιμετώπισε κάποιες τεχνικές και διοικητικές δυσκολίες με το νέο αυτό πρότυπο το οποίο εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2000.

Λόγω παρεκκλίσεων που επιτράπηκαν με την απόφαση 98/385/EK της Επιτροπής, η υποχρεωτική πλήρης εφαρμογή της οδηγίας ξεκίνησε μόλις τον Ιανουάριο 2000. Μόνο τα στοιχεία για την κατεύθυνση, τον αριθμό πλοίων, τη χωρητικότητα, και τα εμπορευματοκιβώτια ή τις μονάδες Ro-Ro ήταν απαραίτητο να παρέχονται σύμφωνα με την ονοματολογία που ορίζει η οδηγία κατά τη μεταβατική περίοδο.

Η Ιταλία έχει διαβιβάσει μόνον τα τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων (εκτός από τα A2 και Γ1 για τα οποία προβλεπόταν παρέκκλιση) για τα έτη αναφοράς 1997 και 1998.

9.9. **Κάτω Χώρες**

Οι Κάτω Χώρες συνέλεξαν ήδη στατιστικά στοιχεία για τις θαλάσσιες μεταφορές πριν από την έγκριση της οδηγίας ΕΚ. Για την εφαρμογή της οδηγίας χρειάστηκαν ορισμένες τεχνικές προσαρμογές και μια τροποποίηση της ολλανδικής εθνικής νομοθεσίας. Η εν λόγω τροποποίηση πραγματοποιήθηκε με την απόφαση της 5^{ης} Ιουλίου 1997¹³, η οποία περιέχει ρητή αναφορά στην οδηγία ΕΚ.

Κατά τη διάρκεια της τριετούς μεταβατικής περιόδου, επιτράπη στις Κάτω Χώρες μερική παρέκκλιση για τις πληροφορίες σχετικά με τον «λιμένα φόρτωσης / εκφόρτωσης», τη «σχέση» και το «είδος φορτίου».

Οι Κάτω Χώρες παρείχαν στην Επιτροπή όλα τα τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999. Το χρονικό πλαίσιο της οδηγίας συνήθως γινόταν σεβαστό όσον αφορά τα στοιχεία του τέταρτου τριμήνου των ετών και τα ετήσια στοιχεία. Όπως ορίζει η παρέκκλιση, τα στοιχεία αυτά ήταν καταναμεμημένα ανά χώρα φόρτωσης / εκφόρτωσης, και όχι ανά λιμένα ή θαλάσσια παράκτια ζώνη. Τα στοιχεία ενσωματώθηκαν στην κοινή βάση δεδομένων αφού μεταφράστηκαν οι εθνικοί κωδικοί. Όλα τα σύνολα δεδομένων για το πρώτο τρίμηνο του 2000 διαβιβάστηκαν με τη χρήση των κωδικών που προβλέπει η οδηγία.

¹³

“Besluit van 5 juli, houdende vaststelling van bepalingen met betrekking tot de verstrekking van scheepvaartgegevens voor statistische doeleinden (Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer)”, δημοσιεύτηκε στην “Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, αριθ. 341, 5.7.1997.

9.10. Πορτογαλία

Χάρη στην παράδοση που είχε όσον αφορά τη συλλογή θαλάσσιων στατιστικών στοιχείων, η Πορτογαλία δεν χρειάστηκε να ζητήσει καμιά παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις δήλωσης που έχει βάσει της θαλάσσιας οδηγίας. Ο ισχύων στατιστικός νόμος¹⁴ επιτρέπει στο Πορτογαλικό Εθνικό Στατιστικό Ινστιτούτο να συλλέγει και να διαβιβάζει στοιχεία σύμφωνα με την οδηγία χωρίς καμιά περαιτέρω τροποποίηση. Τα στοιχεία συλλέγονται με μια νέα επιθεώρηση από το 1997 σε μηνιαία και ετήσια βάση.

Οι πορτογαλικοί λιμένες δεν παρείχαν το σύνολο δεδομένων Δ1 για πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες καθώς κανένας από αυτούς δεν υπερέβη το κατώφλι των 400.000 επιβατών ετησίως.

Η Πορτογαλία ήταν μεταξύ των πρώτων χωρών που συμμορφώθηκαν πλήρως με την οδηγία όσον αφορά τη συλλογή των στοιχείων και την πλήρη διαβίβαση. Όλα τα απαιτούμενα τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999 έχουν διαβιβαστεί στην Επιτροπή. Τα στοιχεία διαβιβάζονταν όλο και πιο έγκαιρα με την πάροδο των ετών, και τα στοιχεία για το πρώτο τρίμηνο του 2000 ελήφθησαν από την Επιτροπή όπως ορίζει η οδηγία. Τα προβλήματα σχετικά με ορισμένους κωδικούς που προέκυψαν στην αρχή έχουν επιλυθεί.

9.11. Φινλανδία

Η Φινλανδία κατά παράδοση συλλέγει στατιστικές πληροφορίες για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η νομική βάση για την εν λόγω συλλογή στοιχείων είναι ένας νόμος του 1990¹⁵, ο οποίος τροποποιήθηκε το 1997¹⁶ για τους σκοπούς της οδηγίας ΕΚ. Στις 16 Δεκεμβρίου 1996, η φινλανδική θαλάσσια αρχή ενέκρινε ένα διοικητικό μέτρο¹⁷ για την εφαρμογή της οδηγίας στο στατιστικό σύστημα της Φινλανδίας.

Η Φινλανδία χρειαζόταν μόνο μια μερική παρέκκλιση για μία μεταβλητή (είδος φορτίου) το 1997, και ήταν η πρώτη χώρα που πέτυχε την έγκαιρη διαβίβαση των στοιχείων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας.

Όλα τα φινλανδικά σύνολα δεδομένων για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999 και για το πρώτο τρίμηνο του 2000 έχουν διαβιβαστεί στην Επιτροπή. Ωστόσο, τα στοιχεία δεν κάλυπταν την εσωτερική κίνηση της Φινλανδίας, η οποία επίσης έπρεπε να περιλαμβάνεται σύμφωνα με την οδηγία. Αυτές οι πληροφορίες πρέπει να προστεθούν στο μέλλον.

¹⁴ “Lei N° 6/89, (Lei Assembleia Da Republica)”, εγκρίθηκε στις 15.4.1989.

¹⁵ “Merenkululaitoksesta annettu laki (13/1990)”, σε ισχύ από την 1η.3.1990.

¹⁶ “Laki merenkululaitoksesta annetun lain 1 ja 2§:n muuttamisesta (N:o 1248/1997)”, σε ισχύ από την 1.1.1998.

¹⁷ Δημοσιεύτηκε στην επίσημη έκδοση της φινλανδικής θαλάσσιας αρχής 4 της 1.1.1997, σε ισχύ από την 1.1.1997.

9.12. Σουηδία

Στη Σουηδία, η συλλογή στατιστικών στοιχείων για τις θαλάσσιες μεταφορές βασίζεται σε έναν νόμο και έναν κανονισμό σχετικά με τις επίσημες στατιστικές του 1992.¹⁸ Με έναν κανονισμό για τις θαλάσσιες μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων του 1996¹⁹, και με την θέσπιση μιας νέας έρευνας το 1996, η Σουηδία εφάρμοσε πλήρως την οδηγία του Συμβουλίου στο εθνικό νομικό της σύστημα.

Για το 1997, επιτράπηκε στη Σουηδία πλήρης παρέκκλιση όσον αφορά τον «αριθμό μονάδων» και μερική παρέκκλιση για το «κράτος νηολόγησης του πλοίου», τον «λιμένα φόρτωσης», τη «σχέση» και το «είδος φορτίου» (στα σύνολα δεδομένων A1 και Γ1). Για το 1998 και το 1999, η Σουηδία εξαιρέθηκε μερικώς από την υποχρέωση παροχής στοιχείων για το «είδος φορτίου» (στα σύνολα δεδομένων A1 και Γ1) και πλήρως για τις «κενές μονάδες».

Η Σουηδία έχει διαβιβάσει όλα τα απαιτούμενα τριμηνιαία και ετήσια σύνολα δεδομένων για τα έτη αναφοράς 1997 έως 1999, καθώς και για το πρώτο τρίμηνο του 2000. Η περιοδικότητα της διαβίβασης των στοιχείων που προβλέπει η οδηγία δεν έχει επιτευχθεί ακόμα. Τα προβλήματα με τους συγκρουόμενους κωδικούς στις πρώτες δεσμίδες διαβίβασης επιλύθηκαν με την εκ νέου διαβίβαση όλων των συνόλων δεδομένων.

9.13. Ηνωμένο Βασίλειο

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η νομική βάση για τη συλλογή των στοιχείων είναι το νομοθετικό εργαλείο²⁰ που ψηφίστηκε το 1997. Η συλλογή στοιχείων σχετικά με τους επιβάτες δεν παρουσιάζει προβλήματα, καθώς ήδη υπάρχουν ισχύοντα συστήματα για τη συλλογή τους. Ωστόσο, για τα στοιχεία σχετικά με το φορτίο, το Ηνωμένο Βασίλειο εφάρμοζε μόνο μια ετήσια, λιγότερο λεπτομερή έρευνα. Αρχής γενομένης από το 1997, το Ηνωμένο Βασίλειο σχεδίασε ένα νέο σύστημα συλλογής στοιχείων για τα τριμηνιαία και πιο λεπτομερή στοιχεία. Τα περισσότερα στοιχεία συλλέγονται από ναυτιλιακές εταιρείες και ναυτιλιακούς πράκτορες, ενώ ορισμένα στοιχεία λαμβάνονται από λιμένες για λόγους στατιστικού ελέγχου. Οι παροχές στοιχείων μπορούν να επιλέξουν ανάμεσα σε πέντε μέσα δήλωσης, που κυμαίνονται από το χαρτί έως τις μεθόδους πλήρους ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων. Περίπου το 90% όλων των καταγραφών υποβάλλονται με τη χρήση ηλεκτρονικών μεθόδων.

Για το Ηνωμένο Βασίλειο επετράπη μια εκτεταμένη παρέκκλιση για τα στοιχεία που αφορούν φορτία, δηλαδή μια πλήρης παρέκκλιση για τα σύνολα δεδομένων ΣΤ1 και ΣΤ2 και μια παρέκκλιση για τις πληροφορίες σχετικά με τον λιμένα φόρτωσης / εκφόρτωσης, την τριμηνιαία διαβίβαση στοιχείων και το κράτος νηολόγησης του πλοίου για όλες τις μεταφορές φορτίων, καθώς και μερική παρέκκλιση για το είδος φορτίου.

¹⁸ “Lag om den officiella statistiken” (SFS 1992:889), εγκρίθηκε στις 4.6.1992, σε ισχύ από την 1η.1.1993, και “Förordning om den officiella statistiken” (SFS 1992:1668), εγκρίθηκε στις 17.12.1992.

¹⁹ “Föreskrifter om uppgifter till statistik om person- och godstransporter inom sjöfart mm” (SIKA-FS 1996:01), εγκρίθηκε στις 23 Απριλίου 1996, σε ισχύ από την 1.5.1996.

²⁰ “The Statistical Returns (Carriage of Goods and Passengers by Sea) Regulations 1997” (Νομοθετικό Εργαλείο 1997 αριθ. 2330), καταρτίστηκε στις 24.9.1997, σε ισχύ από την 1.11.1997.

Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει ήδη παράσχει στην Επιτροπή τριμηνιαία και ετήσια στοιχεία σχετικά με τους επιβάτες για τα έτη αναφοράς 1997 και 1998 καθώς και στοιχεία σχετικά με τα φορτία με άγνωστο προορισμό για το 1997 και το 1998. Μόνο το σύνολο δεδομένων Δ1 έχει διαβιβαστεί για όλα τα τρίμηνα του 1999. Όλα τα σύνολα δεδομένων για το πρώτο τρίμηνο του 2000 έχουν διαβιβαστεί.

9.14. Νορβηγία

Η Νορβηγία κάνει χρήση του Στατιστικού Νόμου αριθ. 54 της 16^{ης} Ιουνίου 1989, ο οποίος δίνει στη στατιστική υπηρεσία της Νορβηγίας τη νόμιμη εξουσία συλλογής των στατιστικών πληροφοριών που απαιτεί η οδηγία. Δεν θεωρήθηκε αναγκαία η λήψη κανενός επιπλέον νομοθετικού μέτρου για την εφαρμογή της οδηγίας. Η στατιστική υπηρεσία της Νορβηγίας σχεδίαζε να ξεκινήσει τη δήλωση στοιχείων το 1999.

Η Νορβηγία δεν έχει διαβιβάσει ακόμα στοιχεία στην Επιτροπή.

9.15. Ισλανδία

Αν και η επίσημη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο ολοκληρώθηκε μόλις τον χειμώνα 1998/99, η Ισλανδία ήταν σε θέση να παράσχει λεπτομερείς πληροφορίες για το 1998 στο ετήσιο σύνολο δεδομένων Α3, με πληροφορίες μόνο για φορτία και όχι για επιβάτες. Το Reykjavik είναι ο μόνος ισλανδικός λιμένας για τον οποίο απαιτούνται λεπτομερείς πληροφορίες.

Η Ισλανδία διαβίβασε επίσης τους πίνακες Α1, Α2 και Γ1 για το 1998, αλλά χωρίς τη σχέση, τον λιμένα φόρτωσης / εκφόρτωσης και το μεικτό βάρος.

Στην πράξη, τα δύο κύρια προβλήματα που παρουσιάζει η συλλογή στοιχείων στην Ισλανδία είναι η λήψη πληροφοριών σχετικά με επιμέρους πλοία και στοιχεία σχετικά με τον προορισμό και την προέλευση των πλοίων.

10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι εμπειρίες από την εφαρμογή της θαλάσσιας οδηγίας ήταν γενικά θετικές. Η δημιουργία του συστήματος δήλωσης στα δεκατρία ενεχόμενα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με ένα σύνολο σχεδόν 1.100 στατιστικών λιμένων, απαιτούσε πόρους και προσπάθειες σε όλα τα επίπεδα: στους λιμένες, στις αρμόδιες εθνικές αρχές και στην Επιτροπή.

Η τριετής μεταβατική περίοδος αποδείχθηκε ότι ήταν η ενδεδειγμένη για τις ανάγκες προσαρμογής. Μέχρι τον Ιανουάριο του 2000, η πλειοψηφία των κρατών μελών είχαν εγκρίνει τα απαραίτητα νομοθετικά και διοικητικά μέτρα και ήταν έτοιμα για την παρουσίαση των απαιτούμενων στατιστικών καταγραφών. Τον Νοέμβριο του 2000, η Επιτροπή έχει λάβει τα περισσότερα από τα στοιχεία που απαιτεί η οδηγία για τα τρία πρώτα έτη αναφοράς. Ωστόσο, οι πληροφορίες που συλλέγονται είναι ελλιπείς όσον αφορά τρία κράτη μέλη με σημαντικές θαλάσσιες μεταφορές. Το γεγονός αυτό έχει αρνητικό αντίκτυπο στη δημιουργία των συνόλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γενικά στη διάδοση των στοιχείων. Η έγκαιρη διαβίβαση των στοιχείων εξακολουθεί να χρειάζεται βελτίωση για να διασφαλιστεί μια αξιόπιστη και έγκαιρη διάδοση των θαλάσσιων στοιχείων. Από τεχνική άποψη, η διαβίβαση στοιχείων στην

Επιτροπή βελτιωνόταν συνεχώς κατά τα τρία πρώτα έτη, χάρη στα ηλεκτρονικά εργαλεία διαβίβασης.

Λόγω του προσωρινού κατωφλίου για την υποχρέωση λεπτομερούς δήλωσης και των παρεκκλίσεων που επιτράπηκαν κατά τη μεταβατική περίοδο, πλήρη και συγκρίσιμα στοιχεία για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και φορτίων θα είναι διαθέσιμα μόνον από το έτος αναφοράς 2000 και μετέπειτα.

Σε μερικές χώρες εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα διότι οι παροχείς στοιχείων δεν παρέχουν απαντήσεις.

Συγκριτικά με την εποχή πριν από την έγκριση της οδηγίας, όταν μόνον κάποια κράτη μέλη παρείχαν κάποια γενικά στοιχεία σε εθελοντική και μη εναρμονισμένη βάση, η οδηγία συνιστά ένα τεράστιο πλεονέκτημα: για πρώτη φορά, θα υπάρξει τακτική πληροφόρηση για τις θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ / στον ΕΟΧ βάσει εναρμονισμένων ορισμών και ταξινομήσεων και με ευρεία κάλυψη λιμένων και δεικτών.

Μέχρι τώρα, οι διαδικασίες που προβλέπει η οδηγία για τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής της και για την προσαρμογή της στις οικονομικές εξελίξεις αποδείχθηκαν ικανοποιητικές. Βραχυπρόθεσμα δεν επιδιώκεται καμιά αλλαγή στο κείμενο της οδηγίας. Ωστόσο, μεσοπρόθεσμα, από τις πρότυπες μελέτες που πραγματοποιούνται σύμφωνα με αυτή την οδηγία είναι δυνατόν να προκύψει ότι απαιτούνται αλλαγές. Το ενδεχόμενο αυτό θα εξεταστεί όταν θα έχει αποκτηθεί περισσότερη εμπειρία από τη συλλογή των μεταβλητών που προβλέπει το ισχύον σύστημα.