



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 27.2.2006  
COM(2006)79 τελικό

2006/0025COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας**

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας**

{SEC(2006)251}

υποβληθείσα από την Επιτροπή)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας**

1. Η ανάγκη για ασφάλεια των μεταφορών
  - 1.1 Η τρομοκρατία αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες απειλές για τη δημοκρατία και την ελευθερία. Ο κίνδυνος τρομοκρατικής επίθεσης με στόχο τις εμπορευματικές μεταφορές παραμένει υψηλός. Οι ενδεχόμενες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και οι ζημιές στις οικονομικές δραστηριότητες είναι απροσμέτρητες και ανυπολόγιστες.
  - 1.2 Η ασφάλεια των μεταφορών έχει αναδειχθεί σε ζήτημα ζωτικής σημασίας παγκοσμίως. Το ζήτημα αυτό απασχολεί την Ευρωπαϊκή Ένωση, της οποίας ο ρόλος ως εμπορικού εταίρου βασίζεται σε αποτελεσματικές και ασφαλείς μεταφορές με όλους τους τρόπους και σε όλα τα επίπεδα. Οι εμπορικοί εταίροι της έχουν αρχίσει να ασχολούνται με ζητήματα ασφάλειας των εμπορευματικών μεταφορών. Όντως, οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν ήδη εισαγάγει ορισμένα μέτρα ασφαλείας για τις εισαγωγές, τα οποία έχουν αντίκτυπο στις ευρωπαϊκές εφοδιαστικές αλυσίδες.
  - 1.3 Πρόσφατα, έχουν επιτευχθεί σημαντικές βελτιώσεις στην ασφάλεια των μεταφορών στην Ευρώπη: η ασφάλεια της αεροπορίας και των αερολιμένων έχει τεθεί σε ευρωπαϊκό πλαίσιο<sup>1</sup>, έχει ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια και η ασφάλεια των λιμενικών τερματικών σταθμών<sup>2</sup>, και αναμένεται σημαντική βελτίωση της ασφάλειας σε ολόκληρες τις λιμενικές περιοχές, κατόπιν της πρόσφατης ολοκλήρωσης της νομοθετικής διαδικασίας σχετικά με μέτρα ασφαλείας για τους θαλάσσιους λιμένες<sup>3</sup>.
  - 1.4 Το 2003, η Επιτροπή είχε ήδη επισημάνει την ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές<sup>4</sup>. Επί του παρόντος, δεν υφίστανται κανόνες για την ευρωπαϊκή χερσαία εφοδιαστική αλυσίδα, στο σύνολό της. Η εφοδιαστική αλυσίδα ορίζεται ως το σύνολο που περιλαμβάνει όλες τις λειτουργίες και διεργασίες των μεταφορών και των σχετικών με αυτές δραστηριοτήτων, που αρχίζουν στον τόπο παραγωγής και τελειώνουν στο σημείο προορισμού του φορτίου.
  - 1.5 Η απειλή τρομοκρατικών επιθέσεων έχει φέρει στην επιφάνεια τα τρωτά σημεία της εφοδιαστικής αλυσίδας και την ανάγκη να γίνουν ενέργειες: οι πολίτες αναμένουν ότι θα ληφθούν μέτρα ασφαλείας για την εφοδιαστική αλυσίδα, από την οποία εξαρτάται η καθημερινή τους ζωή, οι δε επιχειρήσεις δεν έχουν πλέον περιθώρια να παραμελούν την ασφάλεια, αλλά οφείλουν να προστατεύουν τους υπαλλήλους τους, τις εταιρείες τους, τους πελάτες τους και το κοινό από τρομοκρατικές επιθέσεις.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, ΕΕ L 355 της 13.12.2002, σ. 1.

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004, ΕΕ L 129 της 29.04.2004, σ. 6.

<sup>3</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 28.

<sup>4</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές, COM(2003)229 τελικό της 16.05.2003, σ.18.

- 1.6. Για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων της ΕΕ απηύθυναν έκκληση για «τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορικών συστημάτων κάθε μορφής, μεταξύ άλλων, ενισχύοντας το νομικό πλαίσιο και βελτιώνοντας τους μηχανισμούς πρόληψης»<sup>5</sup>.
- 1.7. Δεν είναι δυνατόν να μην ληφθούν μέτρα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει μια κοινοτική δράση για την ενίσχυση της ασφάλειας της χερσαίας εφοδιαστικής αλυσίδας, ώστε να συμπληρωθούν οι υφιστάμενοι κοινοτικοί κανόνες για την ασφάλεια των μεταφορών. Η παρούσα πρόταση δεν καλύπτει την ασφάλεια των επιβατικών μεταφορών, ιδίως στα μέσα συγκοινωνίας, θέμα το οποίο θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί, εν ανάγκη, σε μεταγενέστερο στάδιο.
2. Ενέργειες για τη βελτίωση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας
- 2.1. Ενόψει της ανάγκης για επείγουσα δράση και των συμπερασμάτων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, η Επιτροπή υποβάλλει την παρούσα ανακοίνωση και νομοθετική πρόταση για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- 2.2. Στην ανακοίνωση παρουσιάζονται τα βασικά στοιχεία σχετικά με την ασφάλεια των εμπορευματικών μεταφορών, τα οποία πρέπει να λαμβάνει υπόψη η όποια πρωτοβουλία στον εν λόγω τομέα. Η ανακοίνωση πραγματεύεται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα ορισμένων εναλλακτικών λύσεων, όπως και τους λόγους για τους οποίους το προτεινόμενο νομοθετικό μέτρο αποτελεί την πλέον ρεαλιστική και εστιασμένη προσέγγιση προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια των ευρωπαϊκών εμπορευματικών μεταφορών.
- 2.3 Σκοπός της πρότασης είναι να ενισχυθεί η ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, ούτως ώστε να παρέχεται μεγαλύτερη προστασία όλων των ευρωπαϊκών εμπορευματικών μεταφορών έναντι πιθανών τρομοκρατικών επιθέσεων.
- 2.4. Οι στόχοι της πρότασης της Επιτροπής είναι οι εξής:
- αύξηση του επιπέδου ασφαλείας σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα, χωρίς να εμποδίζεται η ελεύθερη ροή του εμπορίου·
  - διαμόρφωση κοινού πλαισίου για συστηματική ευρωπαϊκή προσέγγιση, χωρίς να είναι εις βάρος της κοινής αγοράς μεταφορών και των υφισταμένων μέτρων ασφαλείας·
  - αποφυγή περιττών διοικητικών διαδικασιών και επιβαρύνσεων σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.
- 2.5. Με το μέτρο που προτείνεται από την Επιτροπή:
- καθιερώνεται ένα υποχρεωτικό σύστημα, βάσει του οποίου τα κράτη μέλη καλούνται να δημιουργήσουν ένα σήμα ποιότητας ασφαλείας («ασφαλούς επιχείρησης»), το οποίο μπορεί να απονεμηθεί σε επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας που ανταποκρίνονται στα ευρωπαϊκά ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας,

---

<sup>5</sup> Δήλωση του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας (25.3.2004), 7906/2004, 29.3.2004.

καθιστώντας έτσι δυνατή την αμοιβαία αναγνώριση του σήματος στην εσωτερική αγορά·

- εισάγεται, στο πλαίσιο των δεσμευτικών διατάξεων για τα κράτη μέλη, ένα αυτοδεσμευτικό σύστημα βάσει του οποίου οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας βελτιώνουν τις οικείες επιδόσεις ασφαλείας έναντι της παροχής κινήτρων·
- οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας καθίστανται υπεύθυνες για τις οικείες επιδόσεις ασφαλείας στις ευρωπαϊκές εμπορευματικές μεταφορές·
- δίδεται η δυνατότητα στις «ασφαλείς επιχειρήσεις» να επωφελούνται από διευκολύνσεις, όπου διενεργούνται έλεγχοι ασφαλείας, και να ξεχωρίζουν από τους άλλους ανταγωνιστές στο πεδίο της ασφάλειας, προσφέροντάς τους έτσι εμπορικό και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα·
- παρέχεται η δυνατότητα τακτικής επικαιροποίησης και αναβάθμισης των απαιτήσεων ασφαλείας, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι αναγνωρισμένες διεθνείς απαιτήσεις και πρότυπα, μέσω της διαδικασίας επιτροπής.

### 3. Βασικά ερωτήματα και οι απαντήσεις της Επιτροπής

#### **Ποιο είναι το αναγκαίο επίπεδο ασφαλείας;**

- 3.1 Σε δύο βασικούς «κρίκους» πολλών εφοδιαστικών αλυσίδων, και συγκεκριμένα στις αεροπορικές μεταφορές μαζί με τους αερολιμένες και στις θαλάσσιες μεταφορές με τους θαλάσσιους λιμένες, έχουν τεθεί σε εφαρμογή ισχυρά επίπεδα ασφαλείας, υπό τη μορφή κανόνων και μέτρων με λεπτομερείς, νομικώς δεσμευτικές προδιαγραφές και ελέγχους. Παρόμοια προσέγγιση για τους εναπομένοντες «κρίκους» της εφοδιαστικής αλυσίδας αναμφίβολα θα ενισχύσει την ασφάλεια ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- 3.2. Ωστόσο, η σύγκριση των θαλάσσιων και των αεροπορικών μεταφορών με την εφοδιαστική αλυσίδα, στο σύνολό της, αποκαλύπτει βασικές διαφορές. Οι αγορές θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζονται από περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων, οι οποίες, προπάντων, λειτουργούν σε γεωγραφικώς περιορισμένες και καθορισμένες περιοχές, που μπορούν να ελεγχθούν. Οι τομείς αυτοί είναι συνηθισμένοι σε ρυθμίσεις ασφαλείας.
- 3.3. Η χερσαία εφοδιαστική αλυσίδα, στο σύνολό της, έχει τελείως διαφορετικές διαστάσεις. Περισσότερες από μισό εκατομμύριο<sup>6</sup> εταιρείες ασχολούνται με τις μεταφορές και τις βοηθητικές υπηρεσίες και μόνο, οι οποίες καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα από μεγάλες πολυεθνικές μέχρι πολύ μικρές εταιρείες παροχής υπηρεσιών, εγκατεστημένες σε μια ευρεία ποικιλία από πολιτισμικά περιβάλλοντα και επιχειρηματικά πλαίσια. Καλύπτουν ολόκληρη την Κοινότητα. Οι περισσότερες δεν

---

<sup>6</sup> Εκτίμηση σύμφωνα με το έντυπο «EU Energy and Transport in Figures», Statistical Pocketbook 2004, κεφάλαιο 3.1.12. Ο αριθμός αυτός (για την ΕΕ των 25) δεν περιλαμβάνει παραγωγούς εμπορευμάτων που αποτελούν μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αν συμπεριλαμβάνονταν και αυτοί, ο αριθμός θα ανερχόταν συνολικά σε περίπου 4,7 εκατομμύρια εταιρείες στην εφοδιαστική αλυσίδα.

διαθέτουν επί του παρόντος ρυθμίσεις διαχείρισης της ασφάλειας και, εν γένει, μόλις τώρα αρχίζουν να αναπτύσσονται τα επίπεδα ασφαλείας.

- 3.4. Πρέπει να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση σε θέματα ασφαλείας από πλευράς όλων των συντελεστών που συμμετέχουν στην εφοδιαστική αλυσίδα εντός της ΕΕ. Ανάλογα με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, τη θέση της επιχείρησης στο πλαίσιο της αλυσίδας και τα τρωτά σημεία της υποδομής, μπορεί να καθορισθεί το αναγκαίο επίπεδο ασφαλείας. Ιδιαίτερα λεπτομερή νέα μέτρα ασφαλείας για όλες τις επιχειρήσεις θα οδηγούσαν σε διακοπή της εφοδιαστικής αλυσίδας. Και ακόμη, ολοένα και περισσότερες εταιρείες καθιερώνουν τα δικά τους πρότυπα διαχείρισης της ασφάλειας, όχι μόνο για να προστατεύσουν τις δικές τους λειτουργίες και τη φήμη τους, αλλά επίσης και ως εργαλείο για την επιλογή των εταίρων τους στην εφοδιαστική αλυσίδα.
- 3.5. Ενόψει των ανωτέρω, είναι, επομένως, αδύνατον στην πράξη να καθιερωθούν, σε μια ενιαία διαδικασία που θα περιλαμβάνει τα πάντα, κανόνες και μέτρα ασφαλείας για τη χερσαία εφοδιαστική αλυσίδα, συγκρίσιμοι/α με εκείνους/α των αεροπορικών και των θαλάσσιων μεταφορών. Αντιθέτως, είναι ρεαλιστικότερο να διαμορφωθεί ένα πλαίσιο ελάχιστων απαιτήσεων ασφαλείας, οι οποίες μπορούν να εξελιχθούν βαθμιαία, ανάλογα με την τεχνολογική πρόοδο και τις εξελίξεις των κινδύνων, ώστε να εξασφαλισθούν ικανοποιητικά επίπεδα ασφαλείας σε επιχειρησιακό περιβάλλον.

#### **Κανόνες ασφαλείας μόνον για φορτία σε εμπορευματοκιβώτια:**

- 3.6. Είναι αλήθεια ότι οι περισσότερες σημερινές πρωτοβουλίες και συζητήσεις επικεντρώνονται στις διατροπικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, τόσο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, όσο και σε επίπεδο ορισμένων εταιρειών. Είναι κατανοητό, διότι υπάρχει φόβος παράνομης χρήσης ενός εμπορευματοκιβωτίου, το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για λαθρεμπόριο όπλων προοριζόμενων για τρομοκράτες ή ακόμη ως όχημα παράδοσης για χημικά, βιολογικά, ραδιολογικά ή πυρηνικά όπλα.
- 3.7. Ωστόσο, τα εμπορευματοκιβώτια δεν είναι οι μόνοι πιθανοί στόχοι. Το ενδοευρωπαϊκό εμπόριο βασίζεται σε διάφορες μονάδες φόρτωσης, οι οποίες είναι όλες εξίσου ευάλωτες σε τρομοκρατικές παρεμβολές. Η ίδια ανησυχία πράγματι ισχύει για όλους τους τύπους μεταφορών φορτίου, που, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, είναι εκτεθειμένοι σε κίνδυνο παράνομης χρησιμοποίησης.

#### **Κανόνες ασφαλείας για συγκεκριμένους τομείς ή για ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα:**

- 3.8. Είναι δελεαστικό να επικεντρωθούν οι προσπάθειες για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας της εφοδιαστικής αλυσίδας σε περιορισμένο αριθμό σαφώς καθορισμένων βασικών τομέων: αναπτύσσονται συστήματα για να γίνουν οι σφραγίδες ανθεκτικότερες σε παραβίαση· τα περισσότερα κέντρα εφοδιαστικής έχουν καταστήσει αυστηρότερους τους κανόνες πρόσβασης και πολλές εταιρείες έχουν εισαγάγει ελέγχους των στοιχείων και δελτία ταυτότητας για τους υπαλλήλους. Αυξάνεται η ευαισθητοποίηση έναντι των κινδύνων.
- 3.9. Όλες αυτές οι εξελίξεις είναι ευπρόσδεκτες. Έχουν, όμως, περιορισμένο πεδίο εφαρμογής και δεν προσφέρουν τη συστηματική προσέγγιση της ασφάλειας της

εφοδιαστικής αλυσίδας που είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση των ενδεχομένων τρομοκρατικών κινδύνων ή επιθέσεων όσο το δυνατόν ταχύτερα και αποτελεσματικότερα.

- 3.10. Η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελείται από μια σειρά λειτουργιών, που αρχίζουν στον τόπο παραγωγής και τελειώνουν στο σημείο παράδοσης του φορτίου, καθώς και από τις διεργασίες που τις συνοδεύουν. Οι λειτουργίες αυτές είναι αλληλεξαρτώμενες, όπως είναι και οι επιχειρήσεις που τις εκτελούν. Όλα τα επιμέρους στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της ροής πληροφοριών, πρέπει να συναρτώνται, ώστε να εξασφαλίζονται υψηλά επίπεδα ασφαλείας σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα.
- 3.11. Παρ' όλα ταύτα, η βελτίωση της ασφάλειας σε σαφώς καθορισμένους βασικούς τομείς ενδέχεται να έχει περιορισμένο αντίκτυπο, εάν αντιμετωπισθεί μεμονωμένα. Η καθιέρωση, π.χ., ασφαλών σφραγίδων θα έχει μικρή χρησιμότητα, εάν δεν συνδυασθεί με ενδεδειγμένες εξελίξεις, π.χ. της στάσης του προσωπικού έναντι της ασφάλειας. Όντως, ένα απολύτως ασφαλές τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας με τις πολλές επιχειρήσεις, όπου ένα ειδικό χαρακτηριστικό ασφαλείας έχει καίρια σημασία, θα απολέσει τα οφέλη του ως προς την ασφάλεια, εάν άλλο τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας, με άλλα χαρακτηριστικά ασφαλείας, αφηθεί να παραμείνει ανασφαλές. Σε διεθνές επίπεδο, παρέχεται αναγνώριση μόνον σε πλήρεις, ασφαλείς εφοδιαστικές αλυσίδες. Για την πληθώρα των ειδικών χαρακτηριστικών ασφαλείας απαιτούνται ειδικώς προσαρμοσμένα μέτρα, που να ανταποκρίνονται στις ιδιαιτερότητες των επιχειρήσεων και των εφοδιαστικών αλυσίδων.
- 3.12. Συνεπώς, θεωρείται περισσότερο ενδεδειγμένο να υπάρξει εστίαση στην ανάπτυξη ενός κοινοτικού πλαισίου ασφαλείας για την εφοδιαστική αλυσίδα αντί να επιλεγεί μια κατακερματισμένη προσέγγιση. Η επιλογή αυτή δεν αποκλείει, σε καμία περίπτωση, τη θέσπιση λεπτομερών ελάχιστων απαιτήσεων σε κοινοτική κλίμακα, ή ακόμη, λεπτομερών κανόνων για ορισμένους τομείς. Όπως θα αναπτυχθεί περαιτέρω, το πλαίσιο πρέπει να περιλαμβάνει τις εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις για όλους τους επιμέρους «κρίκους» της εφοδιαστικής αλυσίδας και ειδικούς τεχνικούς κανόνες, όπου συντρέχει λόγος. Σε όλες τις περιπτώσεις, ωστόσο, το πλαίσιο πρέπει να είναι δυνατόν να επικαιροποιείται τακτικά και εύκολα.
- 3.13. Το πλαίσιο θα προσφέρει μια κατεύθυνση στις επιχειρήσεις, οι οποίες συχνά προβαίνουν σε σημαντικές επενδύσεις για την αναβάθμιση της ασφαλείας τους.

### **Ποιος θα πρέπει να είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια;**

- 3.14. Πρέπει να προσδιορισθεί κατά πόσον μία από τις σχετικές επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας ή κατά πόσον κάθε επιχείρηση πρέπει να είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια του δικού της τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το σημείο αυτό είναι σημαντικό, διότι η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελείται από μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων.
- 3.15. Η εφοδιαστική αλυσίδα κατά κανόνα αρχίζει στον τόπο παραγωγής, με την προετοιμασία για αποστολή. Τα προϊόντα μπορεί να φορτωθούν σε εμπορευματοκιβώτια ή να συσκευασθούν με άλλον τρόπο. Μπορεί να περισυλλεγούν από τον τόπο παραγωγής για να μεταφερθούν στον τελικό προορισμό τους με έναν και μόνον τρόπο μεταφοράς. Ενδέχεται να μεταφερθούν σε τελωνειακές αποθήκες, χώρους αποθήκευσης ή χερσαίους τερματικούς σταθμούς,

όπου μπορεί να αλλάξουν τρόπους μεταφοράς. Στη διαδικασία μπορεί να παρεμβάλλονται διαμεταφορείς φορτίου και πράκτορες ή εκτελωνιστές. Κάθε «κρίκος» στην εφοδιαστική αλυσίδα συνοδεύεται από συχνά εξειδικευμένες διαδικασίες ανταλλαγής πληροφοριών.

- 3.16. Είναι δελεαστικό να επιβληθεί ευθύνη για την ασφάλεια ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε μία και μόνον επιχείρηση. Αυτό θα ήταν απλό. Δεν θα αντιστοιχούσε, όμως, στην πραγματική κατάσταση της αγοράς. Μπορεί κάλλιστα, ειδικευμένοι παραγωγοί, λόγω του μεγέθους και του τύπου της δραστηριότητας, να εκτελούν, ή τουλάχιστον να ελέγχουν πλήρως, τις εργασίες μεταφορών. Μπορεί να είναι σαφώς καθορισμένη η ευθύνη τους για την ασφάλεια ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- 3.17. Ωστόσο, σε συνθήκες εμπορικές συνθήκες, ο παραγωγός εμπορευμάτων δεν εκτελεί ολόκληρη τη μεταφορά. Αυτό το αναλαμβάνουν ειδικευμένες εταιρείες: ένα μόνο παράδειγμα αποτελούν οι σιδηροδρομικές εταιρείες. Πράγματι, οι παραγωγοί συχνά δεν γνωρίζουν, ή δεν χρειάζεται καν να γνωρίζουν, ποια επιχείρηση μεταφέρει τα εμπορεύματά τους και με ποιο μέσο. Το ίδιο ισχύει και για άλλους συντελεστές της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ενδέχεται να έχουν τον έλεγχο περισσότερων του ενός κρίκων της αλυσίδας ή ακόμη, σπανιότερα, ολόκληρης της αλυσίδας, πλην του πρώτου σταδίου στον τόπο παραγωγής. Η ευθύνη τους μπορεί, επομένως, να καλύπτει περισσότερα από ένα στάδια.
- 3.18. Αυτές οι πραγματικές συνθήκες της αγοράς οδηγούν μόνον σε ένα πρακτικό συμπέρασμα: κάθε επιχείρηση από κάθε κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφάλεια των δικών της - αλλά μόνο των δικών της - δραστηριοτήτων. Τα επιμέρους μέτρα ασφαλείας αθροίζονται στην ασφάλεια ολόκληρης της αλυσίδας.
- 3.19. Μέσω της ανάλυσης της εφοδιαστικής αλυσίδας, επισημαίνονται τέσσερις ομάδες δραστηριοτήτων, κάθε μια από τις οποίες έχει τα δικά της χαρακτηριστικά από άποψη ασφαλείας.
- προετοιμασία εμπορευμάτων για αποστολή και αποστολή από τον χώρο παραγωγής·
  - μεταφορά εμπορευμάτων·
  - διαμεταφορά εμπορευμάτων·
  - εισαγωγή σε αποθήκη, αποθήκευση και εργασίες σε χερσαίο τερματικό σταθμό.

### **Πώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι υφιστάμενες ευρωπαϊκές έννοιες για τη βελτίωση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας;**

- 3.20. Οι κοινοτικοί τελωνειακοί κανόνες<sup>7</sup> βασίζονται στην έννοια του «εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα». Σε επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν ορισμένα κριτήρια αξιοπιστίας μπορεί να χορηγηθεί καθεστώς «εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα», το οποίο τους επιτρέπει να επωφελούνται από διευκολύνσεις όσον αφορά

---

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 648/2005, ΕΕ L 117/13 της 4.5.2005, σ. 13·

την ασφάλεια και τους τελωνειακούς ελέγχους σχετικούς με την ασφάλεια, όπως και/ή από απλουστεύσεις που προβλέπονται στους τελωνειακούς κανόνες. Οι απλουστεύσεις έχουν ιδιαίτερη εμπορική αξία για τις επιχειρήσεις, οι οποίες, στην περίπτωση αυτή, μπορούν να ελέγχουν τη ροή υλικών τους ανάλογα με τις δικές τους ανάγκες.

- 3.21. Βάσει του κοινοτικού κανονισμού για την ασφάλεια των αερολιμένων,<sup>8</sup> ένα «εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο» ή ένας αερομεταφορέας μπορεί να αναγνωρίσει έναν αποστολέα ως «γνωστό αποστολέα», εφόσον πληροί ορισμένα κριτήρια όσον αφορά την ασφάλεια. Ως εκ τούτου, δεν χρειάζεται να εκτελούνται ορισμένοι έλεγχοι ασφαλείας σε φορτία που παραλαμβάνονται από «γνωστό αποστολέα».
- 3.22. Και οι δύο έννοιες στηρίζονται στη βασική αρχή ότι οι επιχειρήσεις, οι οποίες συμμορφώνονται εκούσια προς ορισμένες απαιτήσεις και οι οποίες έχουν εξετασθεί προσεκτικά από τις αρχές, θα πρέπει να δικαιούνται ορισμένες διευκολύνσεις. Επιθεωρούνται τακτικά. Η ίδια έννοια, με τις κατάλληλες αλλαγές, προσφέρεται για εφαρμογή και στην ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, υπό τη μορφή της «ασφαλούς επιχείρησης».
- 3.23. Πρέπει να καθορισθούν ειδικές ελάχιστες απαιτήσεις για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις τέσσερις ομάδες δραστηριοτήτων.
- προετοιμασία εμπορευμάτων για αποστολή και αποστολή από τον χώρο παραγωγής·
  - μεταφορά εμπορευμάτων·
  - διαμεταφορά εμπορευμάτων·
  - εισαγωγή σε αποθήκη, αποθήκευση και εργασίες σε χερσαίο τερματικό σταθμό.
- 3.24. Η δημιουργία συστήματος «ασφαλούς επιχείρησης» στα κράτη μέλη θα δώσει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας να αποδείξουν τη συμμόρφωσή τους με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας. Το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» θα χορηγείται σε επιχειρήσεις που διαπιστώνεται ότι συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη δύνανται να επωφεληθούν από υφιστάμενα συστήματα ή διαδικασίες ή να επιλέξουν να δημιουργήσουν συστήματα ειδικά προοριζόμενα για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την εφαρμογή θα χρειαστεί εξακρίβωση· δεν μπορεί να υπάρξει εμπιστοσύνη χωρίς εξακρίβωση.
- 3.25. Αφού είναι αδύνατον να εφαρμόσει τις ειδικές ελάχιστες απαιτήσεις ο πολύ σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων της εφοδιαστικής αλυσίδας, τα δε κράτη μέλη να εξασφαλίσουν επαρκή εξακρίβωση της εφαρμογής, η εφαρμογή θα γίνεται σε εθελοντική βάση. Δεν θα υποχρεωθεί καμία επιχείρηση να συμμετάσχει στο σύστημα «ασφαλούς επιχείρησης».
- 3.26. Προκειμένου να διατηρηθεί η ακεραιότητα της κοινής αγοράς, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να αναγνωρίσει το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» που χορηγείται από

---

<sup>8</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, ΕΕ L 355 της 10.12.2002, σ. 1.



οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος, όταν η «ασφαλής επιχείρηση» αναπτύσσει επιχειρηματικές δραστηριότητες στο έδαφός του.

- 3.27. Εφόσον συντρέχει λόγος, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να περιορίσουν την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υποδομές μόνον σε «ασφαλείς επιχειρήσεις».

### **Ποια πλεονεκτήματα προσφέρει το σύστημα «ασφαλούς επιχείρησης»;**

- 3.28. Η επιτυχής εφαρμογή του συστήματος «ασφαλούς επιχείρησης» εξαρτάται από απτά πρακτικά πλεονεκτήματα για τις αρχές και τις επιχειρήσεις που επιλέγουν να προβούν σε οικονομικές επενδύσεις:

3.28.1. Χρήση δημόσιων πόρων. Οι υπεύθυνες για την ασφάλεια αρχές πρέπει να είναι σε θέση να επικεντρώσουν τους πόρους ελέγχου που διαθέτουν σε εκείνες τις επιχειρήσεις οι οποίες δεν συμμετέχουν στο σύστημα, χωρίς, ωστόσο, να απολέσουν το δικαίωμα να ελέγχουν τις «ασφαλείς επιχειρήσεις», όπου συντρέχει λόγος. Η ίδια προσέγγιση απεδείχθη επιτυχής, όταν εφαρμόστηκε από τις τελωνειακές αρχές στους «εξουσιοδοτημένους οικονομικούς φορείς» τους. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να θεωρηθεί ότι οι αρχές ασφαλείας δεν θα ωφεληθούν εάν έχουν περισσότερες δυνατότητες να επικεντρωθούν στο έργο τους.

3.28.2. Συντονισμένη στράτευση για την ασφάλεια σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Οι αρχές θα είναι σε θέση, για πρώτη φορά, να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας σε ευρωπαϊκή κλίμακα, με βάση κοινή ευαισθητοποίηση, κοινούς στόχους και κοινά κριτήρια.

3.28.3. Διασύνδεση με ασφαλείς θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Οι αερολιμένες και οι θαλάσσιοι λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών εγκαταστάσεων, που υπόκεινται σε αυστηρούς κοινοτικούς κανόνες ασφαλείας, μπορούν να είναι βέβαιοι ότι το φορτίο, το οποίο εισέρχεται στην περίμετρό τους από μια αλυσίδα «ασφαλών επιχειρήσεων», έχει διασφαλιστεί επαρκώς σε ολόκληρη την αλυσίδα. Στις εν λόγω επιχειρήσεις θα πρέπει να παρέχεται προνομιακή μεταχείριση, π.χ., να τους επιτρέπεται να κάνουν χρήση της «ταχείας διαδικασίας».

3.28.4. Πανευρωπαϊκή αναγνώριση Η πανευρωπαϊκή αναγνώριση ενός καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης», που χορηγείται από μια εθνική αρχή, παρουσιάζει πλεονεκτήματα για τις επιχειρήσεις και τα κράτη μέλη: η επιχείρηση θα επωφελείται από αναγνώριση σε ολόκληρη την ΕΕ. Τα κράτη μέλη θα είναι σε θέση να βασίζονται στις χορηγήσεις από άλλα κράτη μέλη, γνωρίζοντας ότι το καθεστώς έχει χορηγηθεί με βάση ενιαίους ευρωπαϊκούς κανόνες, με εφαρμογή συμφωνημένων ελάχιστων ευρωπαϊκών απαιτήσεων ασφαλείας.

3.28.5. Ενσωμάτωση στην παγκόσμια ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την ύπαρξη συγκρίσιμων διατάξεων ασφαλείας οι τελωνειακές αρχές που είναι επιφορτισμένες με τους ελέγχους ασφαλείας στα εξωτερικά σύνορα, τόσο για τις εξαγωγές, όσο και για τις εισαγωγές, θα αναγνωρίζουν για το σύστημά τους «εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα», το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» που χορηγείται από την αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας θα πράττει ομοίως για τον «εξουσιοδοτημένο οικονομικό φορέα». Οι σημερινές εργασίες από πλευράς τελωνειακών αρχών και οι όροι βάσει της πρότασης που επισυνάπτεται στην

παρούσα ανακοίνωση, εάν εφαρμοσθούν, θα οδηγήσουν σε συμβατότητα και αμοιβαία αναγνώριση. Το σύστημα «ασφαλούς επιχείρησης» θα επιτρέψει στους ευρωπαϊούς εξαγωγείς να επωφεληθούν από τα σημερινά συστήματα των ΗΠΑ για τη διευκόλυνση των εισαγωγών, αλλά προλαμβάνει επίσης και τις διεθνείς εξελίξεις. Πράγματι, το ευρωπαϊκό σύστημα θα μπορούσε να αποτελέσει υπόδειγμα για την ταχεία παγκόσμια εφαρμογή των συστάσεων για την ασφάλεια της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, που έχουν καταρτισθεί από την Παγκόσμια Οργάνωση Τελωνείων.

3.28.6. Επιδόσεις ασφάλειας των επιχειρήσεων. Η «ασφαλής επιχείρηση» μπορεί να επιδείξει στους πελάτες και στους εταίρους του στην εφοδιαστική αλυσίδα την ικανότητά της να προστατεύει την εφοδιαστική αλυσίδα από παραβιάσεις της ασφάλειας. Θα είναι ευκολότερο γι' αυτήν να βρίσκει υπεύθυνους επιχειρηματικούς εταίρους, που έχουν επίγνωση των θεμάτων ασφαλείας, προτιμώντας αυτούς από άλλους που δεν δίνουν τόσο βάρος στην ασφάλεια.

3.28.7. Αποδοτικότητα και προσαρμοστικότητα των επιχειρήσεων. Από πείρα σε συναφείς τομείς συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι σχετικές επιχειρήσεις μπορούν να αποκομίσουν οφέλη από τη συμμετοχή στο σύστημα «ασφαλούς επιχείρησης». Η εφαρμογή του συστήματος CSI (US Container Security Initiative – Πρωτοβουλία των ΗΠΑ για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων) στις θαλάσσιες μεταφορές, αν και δεν έχει μελετηθεί ειδικά για να επωφεληθούν οι επιχειρήσεις του τομέα των μεταφορών, αναγνωρίζεται γενικώς ότι είχε ορισμένα παράπλευρα εμπορικά οφέλη, κυρίως καλύτερα λειτουργικά συστήματα και καλύτερο έλεγχο και προβλεψιμότητα των μεταφορών και άλλων διεργασιών, καθώς και περισσότερο αξιόπιστο χρόνο διεκπεραίωσης και μειωμένες απώλειες λόγω κλοπής. Σε πρόσφατα δημοσιευμένα ερευνητικά αποτελέσματα<sup>9</sup>, διαγράφονται τάσεις που δείχνουν ότι από ορισμένους παράγοντες κόστους, τόσο της αλυσίδας μεταφορών, όσο και των σχετικών επιχειρήσεων, θα αποκομισθούν θετικά παράπλευρα οφέλη, σε αρκετούς τομείς, από την εφαρμογή βελτιωμένων μέτρων ασφαλείας.

### **Χρειάζεται κοινοτικό πλαίσιο:**

- 3.29. Οι αρχές των κρατών μελών επιθυμούν να έχουν τη διαβεβαίωση ότι σε όλα τα κράτη μέλη ισχύουν οι ίδιες ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας και ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά. Σε τελευταία ανάλυση, αφού θα έχει γίνει πραγματικότητα η κοινή αγορά για τις επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας, κάθε εθνική αρχή θα έχει να ασχοληθεί με τις επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» σε άλλο κράτος μέλος και οι οποίες αναμένουν να τους επιτραπεί να επωφεληθούν από τις διευκολύνσεις που παρέχονται στις εθνικές επιχειρήσεις. Οι εθνικές αρχές πρέπει να βασίζονται σε ενιαία εφαρμογή των κανόνων σε ολόκληρη την Ευρώπη.
- 3.30. Μολονότι ένα υψηλό ποσοστό των μεταφορών πάντοτε θα περιορίζεται στα γεωγραφικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε σημαντικό τους μέρος θα συμμετέχουν επίσης και άλλες ευρωπαϊκές χώρες ή χώρες εκτός Ευρώπης. Ήδη

---

<sup>9</sup> James B. Rice, Jr. and Philip W. Spayd, «Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits» Μάιος 2005 (Massachusetts Institute of Technology) και Hau L. Lee and Seungjin Whang, «Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management», International Journal of Production Economics, 2004.

γίνονται κινήσεις σε χώρες εκτός ΕΕ, με σκοπό την αύξηση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αν και στην εξωτερική διάσταση συμμετέχουν, κατ' ανάγκη, οι τελωνειακές αρχές και των δύο εμπορικών εταίρων, αναπόφευκτα θα τεθούν υπό ενδελεχή εξέταση τα εθνικά συστήματα ασφαλείας. Το ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα, με εφαρμογή το συντομότερο δυνατόν, είναι πιθανόν να επηρεάσει σημαντικά την κατεύθυνση των εξελίξεων σε χώρες εκτός ΕΕ, και οπωσδήποτε περισσότερο από ένα αδιοργάνωτο συνοθύλευμα εθνικών κανόνων.

3.31. Οι παγκόσμιες πτυχές της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας καθιστούν αναγκαίο το κοινοτικό πλαίσιο.

#### 4. Συμπέρασμα

Η Επιτροπή θεωρεί ότι χρειάζεται ένα πρώτο βήμα για τη βελτίωση της ασφάλειας ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ενόψει του μεγέθους και του πολύπλοκου χαρακτήρα της αγοράς, η πλέον ενδεδειγμένη πορεία δράσης είναι η διαμόρφωση ενός αυτοδεσμευτικού, αλλά ελεγχόμενου, πλαισίου για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω χερσαίων μεταφορών.

Με το πλαίσιο, θα τονωθεί η διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και επιχειρήσεων, ενισχύοντας, με τον τρόπο αυτό, την ασφάλεια σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα. Η «ταχεία διαδικασία» μπορεί να ενθαρρύνει τις εθνικές αρχές να ενισχύσουν τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων διοικητικών οργάνων και με τον κλάδο, με αποτέλεσμα την ελάφρυνση του διοικητικού φόρτου.

Το πλαίσιο πρέπει να τεθεί και μπορεί συν τω χρόνω να αναπτυχθεί περαιτέρω, σύμφωνα με την αξιολόγηση των κινδύνων για την ασφάλεια και το επίπεδο αποδοχής από πλευράς των εμπορικών φορέων. Θα ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας ώστε να εισαγάγουν νέα εργαλεία διαχείρισης της ασφάλειας και να βελτιώσουν τα υπάρχοντα, σύμφωνα με ειδικές ελάχιστες απαιτήσεις.

Το αυτοδεσμευτικό στοιχείο υποστηρίζεται από πρακτικά πλεονεκτήματα στους ελέγχους ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διενεργούνται από τα τελωνεία. Ενθαρρύνει τα καινοτόμα μέτρα και δίνει τη δυνατότητα στους συμμετέχοντες να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Η πρόταση δεν αποκλείει τα αυστηρά μέτρα, εάν αποδειχθεί ότι η αγορά δεν δέχεται την προτεινόμενη προσέγγιση.

Σε νομοθετικό επίπεδο, επισυνάπτεται πρόταση κανονισμού.

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. Πλαίσιο της πρότασης

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επεσήμανε ότι οι μεταφορές αποτελούν βασικό τομέα στον αγώνα κατά της τρομοκρατίας. Απηύθυνε, επομένως, έκκληση για «τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορικών συστημάτων κάθε μορφής, μεταξύ άλλων, ενισχύοντας το νομικό πλαίσιο και βελτιώνοντας τους μηχανισμούς πρόληψης<sup>10</sup>». Η παρούσα πρόταση υποβάλλεται με σκοπό να υπάρξει ανταπόκριση στις ανάγκες που επισημάνθηκαν, καθώς και στο αίτημα του Συμβουλίου.

#### • Γενικό πλαίσιο

Πρόσφατα, έχουν επιτευχθεί σημαντικές βελτιώσεις στην ασφάλεια των μεταφορών στην Ευρώπη: έχει διαμορφωθεί ευρωπαϊκό πλαίσιο για την ασφάλεια της αεροπορίας και των αερολιμένων<sup>11</sup>, έχει ενισχυθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών<sup>12</sup> και των λιμένων<sup>13</sup>.

Επί του παρόντος, δεν υφίστανται κανόνες για ολόκληρη τη χερσαία εφοδιαστική αλυσίδα στην Κοινότητα, η οποία εξ ορισμού περιλαμβάνει όλες τις λειτουργίες και διεργασίες των μεταφορών ή των σχετικών με αυτές δραστηριοτήτων, που αρχίζουν στον τόπο παραγωγής και τελειώνουν στο σημείο προορισμού του φορτίου.

#### • Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα της πρότασης

Δεν υπάρχουν κείμενες διατάξεις στον τομέα της πρότασης.

#### • Συνέπεια με τις άλλες πολιτικές και τους στόχους της Ένωσης

Η πρόταση συνδέεται με την υφισταμένη νομοθεσία για την ασφάλεια των μεταφορών. Συμβιβάζεται πλήρως με τα τελωνειακά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών στα εξωτερικά σύνορα και υποστηρίζει τους στόχους της στρατηγικής της Λισσαβώνας.

### 2. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και εκτίμηση του αντικτύπου

#### • Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, κυριότεροι τομείς και γενικά στοιχεία για τους συμμετέχοντες

Τον Δεκέμβριο του 2003, τα κράτη μέλη, οι ενώσεις μεταφορών, τα συνδικάτα και άλλες ενώσεις με ιδιαίτερα συμφέροντα στον τομέα των μεταφορών και της ασφάλειας, π.χ. οι επαγγελματικές ενώσεις, κλήθηκαν να εκφράσουν άποψη βάσει ενός εγγράφου διαβουλεύσεων. Οι συμμετέχοντες αντιπροσωπεύουν ευρύ φάσμα των κλάδων τους οποίους αφορά άμεσα ή έμμεσα η ασφάλεια των μεταφορών.

<sup>10</sup> Δήλωση της ΕΕ, της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004, για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, 7906/2004.

<sup>11</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, ΕΕ L 355 της 10.12.2002, σ. 1.

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004, ΕΕ L 129 της 10.12.2002, σ. 6.

<sup>13</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ - ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 28.

Οι ανοικτές διαβουλεύσεις διεξήχθησαν μέσω του Διαδικτύου από τις 23 Δεκεμβρίου 2003 έως τις 27 Φεβρουαρίου 2004. Η Επιτροπή έλαβε 65 απαντήσεις. Τα αποτελέσματα είναι διαθέσιμα στη διεύθυνση:

[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/security/intermodal/consultation\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm)

Μετά τις ανοικτές διαβουλεύσεις μέσω του Διαδικτύου ακολούθησαν περαιτέρω διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τον κλάδο, κατά τη διάρκεια του 2004 και κατά το πρώτο εξάμηνο του 2005.

#### Σύνοψη των απαντήσεων και του τρόπου με τον οποίο λήφθηκαν υπόψη

Τα βασικά συμπεράσματα της διαδικασίας διαβουλεύσεων συνοψίζονται ως εξής:

- 1) Η ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει αναδειχθεί σε σοβαρό ζήτημα, που χρειάζεται να αντιμετωπισθεί·
- 2) τα ενδεχόμενα μέτρα ασφαλείας της ΕΕ θα πρέπει να επικεντρωθούν μάλλον στην τρομοκρατία παρά στις εγκληματικές ενέργειες εν γένει·
- 3) η αξιολόγηση επικινδυνότητας είναι σημαντική και θα πρέπει να μελετηθεί περαιτέρω·
- 4) δεν φαίνεται πιθανό να υπάρξει μεσοπρόθεσμα εγγύηση απόλυτης ασφαλείας·
- 5) τα μέτρα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς·
- 6) κάθε μέτρο θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρη την ΕΕ, ούτως ώστε να αποφεύγεται η στρέβλωση μεταξύ των αγορών και, κατά το μέτρο του δυνατού, να εφαρμόζεται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς·
- 7) προτάθηκε αυτοδεσμευτικό σύστημα, όπως του «εγκεκριμένου μεταφορικού γραφείου» και του «γνωστού αποστολέα».

Τα εν λόγω βασικά συμπεράσματα ακολουθούν την ίδια κατεύθυνση με την προσέγγιση της Επιτροπής για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας<sup>14</sup> και αποτελούν τα θεμέλια της πρότασης της Επιτροπής.

#### • Συγκέντρωση και χρησιμοποίηση εμπειρογνομosύνης

Στην επιτροπή παρασχέθηκαν συμβουλές εμπειρογνομόνων από πολλούς τομείς: επιχειρήσεις μεταφορών, εκπροσώπους επιχειρήσεων, ειδικούς σε θέματα ασφαλείας και μεταφορών και αρχές των κρατών μελών.

#### • Εκτίμηση του αντίκτυπου

Μελετήθηκαν εναλλακτικές λύσεις. Σε μια εξωτερική μελέτη ευρέως φάσματος, με τίτλο «The impact of possible European legislation to improve transport security», επισημάνθηκε ότι τα βασικά στοιχεία της πρότασης προσφέρουν τη βέλτιστη αποτελεσματικότητα ως προς το κόστος. Η μελέτη είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση:

---

<sup>14</sup> Βλέπε σημειώσεις 7, 9, 10, 11 και 12.

## Κράτη μέλη

Οι διατάξεις της πρότασης επιβάλλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση να καθιερώσουν εθνικό σύστημα για τη χορήγηση καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» σε υποψήφιας επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα είτε να δημιουργήσουν νέο σύστημα ασφάλειας έναντι ατυχημάτων και εκνόμενων ενεργειών, είτε να χρησιμοποιήσουν τα ήδη υπάρχοντα. Αν και για τη δημιουργία εθνικού συστήματος θα απαιτηθούν δημοσιονομικοί πόροι, πρέπει να είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν συνέργειες με υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας. Η πρόταση επιτρέπει στις εθνικές αρχές να προβλέπουν λειτουργία των συστημάτων κατά τρόπο ουδέτερο από άποψη κόστους.

## Σχετικοί κλάδοι

Η πρόταση δεν περιέχει δεσμευτικά μέτρα για τις επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το προτεινόμενο σύστημα «ασφαλούς επιχείρησης» είναι προαιρετικό· οι χρήστες του μπορούν να αναμένουν να επωφεληθούν από διευκολύνσεις όσον αφορά την ασφάλεια και απλουστεύσεις των τελωνειακών ελέγχων, όπως και να εμφανισθούν στους εταίρους τους της εφοδιαστικής αλυσίδας, που απαιτούν πρότυπα αυτού του είδους, ως επιχειρήσεις με υψηλά πρότυπα ασφαλείας. Άλλες επιχειρήσεις, οι οποίες πιστεύουν ότι για τις δραστηριότητές τους δεν απαιτούνται υψηλά πρότυπα ασφαλείας, μπορεί να αποφασίσουν να μην συμμετάσχουν στο νέο σύστημα.

## Επιτροπή

Ουδείς αντίκτυπος, εκτός των υποχρεώσεών της ως θεματοφύλακα των Συνθηκών.

### 3. Νομικά στοιχεία της πρότασης

#### • Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Η Επιτροπή προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο να εκδώσουν, το συντομότερο δυνατόν, τον παρόντα κανονισμό για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η πρόταση συμπληρώνει άλλα μέτρα για την ασφάλεια των μεταφορών, που έχουν ήδη θεσπισθεί.

Τα απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια της χερσαίας εφοδιαστικής αλυσίδας θα βασίζονται στις κάτωθι αρχές:

- για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας απαιτείται ενεργός εταιρική σχέση ασφαλείας μεταξύ των αρχών του κράτους μέλους και του σχετικού κλάδου·
- η ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας συμπληρώνει τα ήδη υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας των μεταφορών στους τομείς της αεροπορίας και των θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων και των θαλάσσιων λιμένων·
- υποχρέωση των κρατών μελών να δημιουργήσουν εθνικά συστήματα για τη βελτίωση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας, συμβατά μεταξύ τους·

- ένα αυτοδεσμευτικό πλαίσιο για τις επιχειρήσεις, στο οποίο να καθορίζονται ελάχιστες απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις σε τέσσερις καθορισμένες κατηγορίες λειτουργιών της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκειμένου να τους χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης»·
- οι «ασφαλείς επιχειρήσεις» πρέπει να επωφελούνται από διευκολύνσεις ασφαλείας και απλούστευση των τελωνειακών ελέγχων μέσω «ταχείας διαδικασίας» και θα χαίρουν μεγάλης εκτιμήσεως από τους εμπορικούς εταίρους τους·
- τα κράτη μέλη πρέπει να ορίσουν αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, η οποία θα χορηγεί το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης». Για τον σκοπό αυτόν, μπορούν να ορίσουν αναγνωρισμένους οργανισμούς για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, εφόσον οι εν λόγω οργανισμοί πληρούν ορισμένους συγκεκριμένους όρους·
- τα κράτη μέλη πρέπει να ορίσουν ένα εθνικό κομβικό σημείο για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, το οποίο θα αναλάβει την αναγκαία επικοινωνία τόσο με τα άλλα κράτη μέλη, όσο και με την Επιτροπή·
- το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» που χορηγείται από τις αρχές ενός κράτους μέλους θα αναγνωρίζεται από τις αρχές των άλλων κρατών μελών·
- προβλέπεται διαδικασία για την προσαρμογή των διατάξεων στις τεχνικές αλλαγές.

#### • Νομική βάση

Άρθρο 71 και άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

#### • Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται εφόσον η πρόταση δεν άπτεται ενός τομέα που υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς με τις ενέργειες των κρατών μελών, για τους ακόλουθους λόγους:

- Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των κινδύνων της διεθνούς τρομοκρατίας είναι απαραίτητοι κοινοί κανόνες, συμπεριλαμβανομένου ενός κοινού πλαισίου.
- Για την ολοκλήρωση της κοινής αγοράς μεταφορών, σε συνδυασμό με τις τέσσερις ελευθερίες που προβλέπονται στη συνθήκη, απαιτείται κοινή ευρωπαϊκή προσέγγιση όσον αφορά την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η ύπαρξη μιας πλειάδας διαφορετικών εθνικών συστημάτων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας ενέχει τον κίνδυνο να δημιουργηθούν πάλι εσωτερικά σύνορα.
- Οι μεμονωμένες πρωτοβουλίες, οι οποίες ενδέχεται να αναληφθούν από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη και οι οποίες κατ' ανάγκη θα καταλήξουν σε διαφορετικά επίπεδα ασφαλείας μεταξύ των κρατών μελών, αναπόφευκτα θα ερμηνευθούν από τους εμπορικούς εταίρους της Ευρώπης ως απροθυμία να αντιμετωπισθούν ζητήματα ασφαλείας ή θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την υποκίνηση αντιπαλότητας μεταξύ των κρατών μελών.

Οι στόχοι της πρότασης μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα με δράση της Κοινότητας. Ένα πλαίσιο ευρωπαϊκής κλίμακας, με ταυτόσημες ελάχιστες απαιτήσεις για τις επιχειρήσεις από όλα τα κράτη μέλη, θα διατηρήσει την κοινή προσέγγιση ασφαλείας για την εφοδιαστική αλυσίδα και θα αποτρέψει την επανεθνικοποίηση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η παρούσα πρόταση περιορίζεται σε όσα είναι αναγκαία για ένα πλαίσιο που θα καλύπτει ολόκληρη την Κοινότητα:

- μια ταυτόσημη προσέγγιση: να είναι υποχρεωτικό να καθορίσουν τα κράτη μέλη το κοινό κοινοτικό πλαίσιο που είναι απαραίτητο για να εξασφαλισθεί η αδιάκοπη λειτουργία της αγοράς μεταφορών και να είναι προαιρετικό για τις επιχειρήσεις, αλλά να επισημαίνεται σαφώς η αναγκαιότητα να βελτιώσουν όλες οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας τη διαχείριση ασφαλείας·
- κοινές ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις ομάδες επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη χερσαία εφοδιαστική αλυσίδα· η αμοιβαία αναγνώριση του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» θα προσφέρει, επομένως, τη δυνατότητα σε όλες τις «ασφαλείς επιχειρήσεις» να επωφεληθούν από διευκολύνσεις και απλουστεύσεις σε εθνικό επίπεδο και θα αποτρέψει τον κίνδυνο διακριτικής μεταχείρισης·
- ένα σύστημα που συμπληρώνει τους ισχύοντες τελωνειακούς κανόνες της Κοινότητας και προσφέρει τη δυνατότητα επικαιροποιήσεων, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι διεθνείς εξελίξεις, π.χ. στην τυποποίηση.

Επομένως, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

#### • Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους:

- Η πρόταση βασίζεται στις πραγματικές συνθήκες της εφοδιαστικής αλυσίδας. Με την πρόταση, αποφεύγονται ιδιαίτερα λεπτομερή μέτρα μεγάλης κλίμακας, που θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο – αν όχι αδύνατο – να εφαρμοσθούν και να ελεγχθούν από τα κράτη μέλη. Αντ’ αυτού, οι επιχειρήσεις καλούνται να επενδύσουν στην ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, εν γνώσει ότι η επένδυσή τους είναι σύμφωνη με ενιαίες απαιτήσεις ευρωπαϊκής κλίμακας και ότι προσφέρονται στους εθελοντές διευκολύνσεις στους ελέγχους ασφαλείας και απλουστεύσεις στα ενδεχόμενα διαδικαστικά εμπόδια.
- Τα κράτη μέλη, μέσω του Συμβουλίου, έχουν αναγνωρίσει την αναγκαιότητα να βελτιωθεί η ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν το κόστος στο ελάχιστο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθιερώσουν ένα σύστημα για τη χορήγηση καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης», για το οποίο θα μπορούσαν, ωστόσο, να βασισθούν σε ήδη υφιστάμενα μοντέλα στον τομέα της ασφάλειας των χερσαίων μεταφορών και των τελωνείων. Μπορούν να ζητήσουν πρακτική συνδρομή από αναγνωρισμένους οργανισμούς για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ενδέχεται να αποφασίσουν να είναι η διαδικασία χορήγησης ουδέτερη ως προς το κόστος για τις αρχές. Δεν θα συμμετάσχουν οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, εκτός εάν το κράτος μέλος λάβει διαφορετική απόφαση.



Το κόστος είναι αμελητέο για την Κοινότητα: η Επιτροπή θα έχει μόνον την υποχρέωση να ασκήσει τα καθήκοντά της ως θεματοφύλακας της Συνθήκης. Οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να επενδύσουν σε μέτρα ασφαλείας θα γνωρίζουν τώρα ότι οι επενδύσεις τους είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις για ολόκληρη την Κοινότητα. Σε πρόσφατα δημοσιευμένα ερευνητικά αποτελέσματα διαγράφονται τάσεις που δείχνουν ότι από ορισμένους παράγοντες κόστους, τόσο της αλυσίδας μεταφορών, όσο και των σχετικών επιχειρήσεων θα αποκομισθούν θετικά παράπλευρα οφέλη χάρη στην εφαρμογή βελτιωμένων μέτρων ασφαλείας.

- **Επιλογή των πράξεων**

Προτεινόμενες πράξεις: Κανονισμός. Δεν θα ήταν κατάλληλες άλλες πράξεις για τους ακόλουθους λόγους.

Εξετάσθηκε κατά πόσον η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει κανονισμό ή οδηγία. Η επιλογή κανονισμού ευθυγραμμίζεται πλήρως με τη νομοθεσία όσον αφορά την ασφάλεια: στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, της αεροπορίας και των αερολιμένων. Ευθυγραμμίζεται με την τελωνειακή νομοθεσία, την οποία μπορεί να συμπληρώνει στις περιπτώσεις που η εφοδιαστική αλυσίδα ανταποκρίνεται σε τελωνειακές απαιτήσεις.

Οι διακρατικοί κίνδυνοι από την τρομοκρατία επιβάλλουν ενιαία, παράλληλη και συγκλίνουσα προσέγγιση από πλευράς κρατών μελών, ώστε να καθιερώσουν ένα σύστημα με το οποίο να αντιμετωπίζεται αποτελεσματικά η απειλή της τρομοκρατίας. Το αποτελεσματικότερο εργαλείο είναι ο κανονισμός.

Εξεταζόμενη μεμονωμένα, η πρόταση είναι απλούστατη· δεν υπάρχει ανάγκη για γενικούς στόχους και αρχές που θα έπρεπε να αναπτυχθούν περαιτέρω από τα κράτη μέλη. Τα βασικά στοιχεία μπορούν να εφαρμοσθούν αμέσως, προκειμένου να αποκατασταθεί η μη ικανοποιητική κατάσταση ασφαλείας, και, εάν χρησιμοποιείται ως βάση κανονισμός, χωρίς εθνική νομοθεσία εφαρμογής.

Ως εκ τούτου, ο κανονισμός ήταν η πλέον ενδεδειγμένη επιλογή.

4. Δημοσιονομικές επιπτώσεις

Ουδενμία.

5. Συμπληρωματικές πληροφορίες

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη νομοθετική πράξη υπάγεται σε τομέα καλυπτόμενο από τον ΕΟΧ και, άρα, θα πρέπει να καλύψει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

- **Λεπτομερής ανάπτυξη της πρότασης**

Η Επιτροπή προτείνει να βασισθεί ο κανονισμός στο άρθρο 71 της συνθήκης ΕΚ, υπό την επιφύλαξη της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών όσον αφορά την ασφάλεια και τυχόν μέτρων που ενδέχεται να ληφθούν βάσει του τίτλου VI της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

## ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

### Άρθρο 1:

Στο παρόν άρθρο καθορίζεται το αντικείμενο του κανονισμού.

### Άρθρο 2

Στο παρόν άρθρο δίδεται ο ορισμός της «εφοδιαστικής αλυσίδας».

### Άρθρο 3:

Στο παρόν άρθρο καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

### Άρθρο 4:

Βάσει του παρόντος άρθρου, επιβάλλεται στα κράτη μέλη η υποχρέωση να ορίσουν αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

### Άρθρο 5:

Βάσει του παρόντος άρθρου, επιβάλλεται στα κράτη μέλη η υποχρέωση να καθιερώσουν εθνικό σύστημα για τη χορήγηση καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» σε επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθορίζονται δε τα πλεονεκτήματα του εν λόγω καθεστώτος.

### Άρθρο 6:

Στο παρόν άρθρο παρουσιάζονται τα οφέλη του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» («ταχεία διαδικασία») και η δυνατότητα να απορριφθεί η εφαρμογή των εν λόγω ωφελειών για μια «ασφαλή επιχείρηση».

### Άρθρο 7:

Με το παρόν άρθρο επιβάλλεται η υποχρέωση αμοιβαίας αναγνώρισης μεταξύ των κρατών μελών.

### Άρθρο 8:

Στο παρόν άρθρο καθορίζονται οι όροι βάσει των οποίων δύναται να χορηγηθεί το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης».

### Άρθρο 9:

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται η δυνατότητα ανάκλησης ή αναστολής του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης».

### Άρθρο 10:

Με το παρόν άρθρο επιβάλλεται υποχρέωση στα κράτη μέλη να καθιερώσουν διαδικασίες χορήγησης, είτε άμεσα μέσω δημόσιας αρχής, είτε μέσω αναγνωρισμένων οργανισμών για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας και να προσφέρουν πρόσβαση στον κατάλογο «ασφαλών επιχειρήσεων» στις εθνικές αρχές, στους ανταποκριτές των κομβικών σημείων και στην Επιτροπή.

Άρθρο 11:

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται ο καθορισμός κομβικού σημείου για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας ως σημείου επαφής για τα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Άρθρο 12:

Βάσει του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίσουν επαρκή και τακτική εποπτεία των εθνικών συστημάτων τους που οδηγούν στη χορήγηση καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης».

Άρθρο 13:

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται ότι οι τεχνικές απαιτήσεις, που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού, δύνανται να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν μέσω της διαδικασίας που αναφέρεται στην απόφαση 1999/469/ΕΚ.

Άρθρο 14:

Το παρόν άρθρο ορίζει ότι η Επιτροπή θα επικουρείται από μια επιτροπή αποτελούμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών.

Άρθρο 15:

Το παρόν άρθρο αφορά την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια.

Άρθρο 16:

Το παρόν άρθρο περιέχει τις λεπτομέρειες σχετικά με την έναρξη ισχύος.

Παραρτήματα 1-4:

Περιέχουν τις λεπτομερείς απαιτήσεις για τον αποστολέα, τη μεταφορική εταιρεία, την εταιρεία διαμεταφορών και την αποθήκη, εγκατάσταση αποθήκευσης ή χερσαίο τερματικό σταθμό, στους οποίους πρόκειται να χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης».

Παράρτημα 5:

Περιέχει τις λεπτομερείς απαιτήσεις για τη διενέργεια αξιολόγησης επικινδυνότητας από τις επιχειρήσεις μεταφορών.

Παράρτημα 6:

Περιέχει τους λεπτομερείς όρους τους οποίους πρέπει να πληροί ο αναγνωρισμένος οργανισμός για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>15</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>16</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>17</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης<sup>18</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τα συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και η τρομοκρατία συγκαταλέγονται μεταξύ των σημαντικότερων απειλών των ιδεωδών της δημοκρατίας και της ελευθερίας και των αξιών της ειρήνης, που αποτελούν την πεμπτούσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (2) Η εφοδιαστική αλυσίδα πρέπει να προστατευθεί από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Η προστασία αυτή αναμένεται ότι θα αποβεί προς όφελος των χρηστών των μεταφορών, των εργαζομένων, της οικονομίας και της κοινωνίας ως σύνολο.
- (3) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο απηύθυνε έκκληση για «τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορικών συστημάτων κάθε μορφής, μεταξύ άλλων, ενισχύοντας το νομικό πλαίσιο και βελτιώνοντας τους μηχανισμούς πρόληψης»<sup>19</sup>.
- (4) Πρόσφατα, έχουν επιτευχθεί σημαντικές βελτιώσεις στην ασφάλεια των μεταφορών στην Ευρώπη στους τομείς της αεροπορίας<sup>20</sup> και των θαλάσσιων μεταφορών<sup>21</sup>.

---

<sup>15</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>16</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>17</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>18</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>19</sup> Δήλωση της ΕΕ, της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004, για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, 7906/2004, 29.3.2004.

Αναμένονται περαιτέρω βελτιώσεις κατόπιν της πρόσφατης έγκρισης μέτρων ασφαλείας για τους λιμένες<sup>22</sup>.

- (5) Τα επίπεδα ασφαλείας της εφοδιαστικής αλυσίδας εκτός του πλαισίου των προαναφερομένων τομέων παραμένουν μη ικανοποιητικά, χωρίς ύπαρξη κοινοτικών κανόνων.
- (6) Είναι αναγκαίο να βελτιωθεί το επίπεδο ασφαλείας της ευρωπαϊκής χερσαίας εφοδιαστικής αλυσίδας. Η βελτίωση αυτή πρέπει να επιτευχθεί με τη λήψη κατάλληλων μέτρων, υπό την επιφύλαξη των κανόνων των κρατών μελών στα πεδία της εθνικής ασφάλειας και των μέτρων που ενδέχεται να ληφθούν βάσει του Τίτλου VI της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (7) Για οποιοδήποτε μέτρο πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι αγορές της εφοδιαστικής αλυσίδας, οι οποίες συνίστανται από έναν τεράστιο αριθμό επιχειρήσεων και μοντέλων λειτουργίας, γεγονός το οποίο καθιστά βραχυπρόθεσμα απρόσφορα μέτρα συγκρίσιμα με εκείνα που ισχύουν στην αεροπορία και στις θαλάσσιες μεταφορές.
- (8) Κάθε μέτρο πρέπει να εξασφαλίζει την ελεύθερη ροή του εμπορίου, επιτρέποντας ταυτοχρόνως να καταστούν αυστηρότερες οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας.
- (9) Τα κράτη μέλη πρέπει να καθιερώσουν ένα σύστημα βάσει του οποίου θα χορηγούν καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» σε επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας εγκατεστημένες στην Κοινότητα, εφόσον οι εν λόγω επιχειρήσεις πληρούν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας. Το σύστημα αυτό πρέπει να είναι συμβατό με προγράμματα για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας τα οποία καταρτίζονται για παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού.
- (10) Οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας εμπίπτουν σε μία από τις ακόλουθες ομάδες: προετοιμασία και αποστολή εμπορευμάτων από τον τόπο παραγωγής· μεταφορά εμπορευμάτων· διαμεταφορά εμπορευμάτων· εισαγωγή σε αποθήκη, αποθήκευση και εργασίες σε χερσαίο τερματικό σταθμό.
- (11) Πρέπει να καθορισθούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για κάθε μια από τις ομάδες επιχειρήσεων της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα κράτη μέλη δύνανται να προβλέπουν υψηλότερες απαιτήσεις για επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφός τους.
- (12) Το σύστημα «ασφαλούς επιχείρησης» αναμένεται να προσφέρει πλεονεκτήματα σε αρχές και εμπορικούς φορείς.
- (13) Το σύστημα «ασφαλούς επιχείρησης» αναμένεται να επιτρέψει στις αρχές που είναι υπεύθυνες για την ασφάλεια να επικεντρώσουν τους πόρους ελέγχου που διαθέτουν σε εκείνες τις επιχειρήσεις οι οποίες δεν είναι έτοιμες να ανταποκριθούν στις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας, και αυτό, στο πλαίσιο μιας κοινής στράτευσης για την ασφάλεια σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

---

<sup>20</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1.

<sup>21</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004, ΕΕ L 129 της 29.4.2004, σ. 6.

<sup>22</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 28.

- (14) Το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» θα αναγνωρίζεται σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (15) Τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν στις «ασφαλείς επιχειρήσεις» διευκολύνσεις όσον αφορά τους ελέγχους ασφαλείας, καθώς και απλουστεύσεις των ελέγχων ασφαλείας στα εξωτερικά σύνορα, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης «ταχείας διαδικασίας», όπου είναι διαθέσιμη, χωρίς να χάνουν το δικαίωμα να διενεργούν ελέγχους ασφαλείας στις «ασφαλείς επιχειρήσεις».
- (16) Οι «ασφαλείς επιχειρήσεις» αναμένεται επιπλέον ότι θα είναι σε θέση να επιδείξουν στην αγορά την ικανότητά τους να προστατεύουν την εφοδιαστική αλυσίδα από παραβιάσεις της ασφάλειας, να ξεχωρίζουν από τις άλλες επιχειρήσεις και να διαμορφώνουν θετική τάση ως προς τις επιδόσεις επιχειρηματικής ασφάλειας.
- (17) Τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν ώστε οι αρχές των άλλων κρατών μελών και η Επιτροπή να έχουν πρόσβαση στον κατάλογο «ασφαλών επιχειρήσεων».
- (18) Το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» πρέπει να αναγνωρίζεται σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά μπορεί να ανακαλείται από το κράτος μέλος που το χορήγησε, εάν διαπιστωθεί ότι η επιχείρηση έχει διαπράξει σοβαρή παράβαση των όρων βάσει των οποίων της χορηγήθηκε το καθεστώς. Το καθεστώς πρέπει να ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα, αλλά είναι ανανεώσιμο. Τα κράτη μέλη δύναται να αρνηθούν να παράσχουν διευκολύνσεις και απλουστεύσεις, σε περίπτωση που διαπιστώσουν ότι μια «ασφαλής επιχείρηση», στην οποία έχει χορηγηθεί το εν λόγω καθεστώς από άλλο κράτος μέλος, έχει παραβεί τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας.
- (19) Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν αναγνωρισμένους οργανισμούς για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκειμένου να αξιολογούν κατά πόσον η υποψήφια «ασφαλής επιχείρηση» πληροί τους απαιτούμενους όρους.
- (20) Τα κράτη μέλη πρέπει να ορίσουν αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- (21) Τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν ώστε ένα κομβικό σημείο να αναλάβει τον ρόλο σημείου επαφής μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών.
- (22) Τα κράτη μέλη πρέπει να παρακολουθούν την εφαρμογή από πλευράς επιχειρήσεων της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- (23) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28<sup>ης</sup> Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>23</sup>. Πρέπει να καθορισθεί διαδικασία προσαρμογής του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις των διεθνών πράξεων και, βάσει της κτηθείσας πείρας, να προσαρμόζονται ή να συμπληρώνονται οι λεπτομερείς διατάξεις των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού, χωρίς μεταβολή του πεδίου εφαρμογής του.

---

<sup>23</sup> EE L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- (24) Οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, και συγκεκριμένα η διαμόρφωση μιας κοινής προσέγγισης της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας, ενός κοινού συστήματος «ασφαλούς επιχείρησης» και η αναγκαιότητα να εξασφαλισθεί αναγνώριση του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης», που χορηγείται από τα κράτη μέλη, σε ολόκληρη την κοινή αγορά μεταφορών, δύνανται, λόγω της ευρωπαϊκής κλίμακας του παρόντος κανονισμού, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Επομένως, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός περιορίζεται στις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας, που είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας, και δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του σκοπού αυτού.

## ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### *Άρθρο 1*

#### **Αντικείμενο**

1. Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται κοινοί κανόνες για την ενίσχυση της ασφάλειας της χερσαίας εφοδιαστικής αλυσίδας έναντι του ενδεχομένου συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια.
2. Ο στόχος της παραγράφου 1 θα επιτευχθεί με τους εξής τρόπους:
  - α) καθιέρωση ενός συστήματος το οποίο δίδει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να χορηγούν καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» σε επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας·
  - β) καθορισμό ελάχιστων απαιτήσεων ασφαλείας, τις οποίες πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις πριν τους χορηγηθεί το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης»·
  - γ) δημιουργία κατάλληλων μηχανισμών παρακολούθησης.

### *Άρθρο 2*

#### **Ορισμός**

Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, ως εφοδιαστική αλυσίδα νοούνται όλες οι διεργασίες και οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην προετοιμασία της μεταφοράς και στη χερσαία μεταφορά εμπορευμάτων από τον τόπο παραγωγής μέχρι το σημείο παράδοσής τους στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

### *Άρθρο 3*

#### **Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας και αφορά την ασφάλεια των φορτίων, των μεταφορών και, ενδεχομένως, των σχετικών υποδομών της εφοδιαστικής αλυσίδας στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
2. Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό ισχύουν για κάθε επιχείρηση που ασχολείται με μια από τις ακόλουθες δραστηριότητες:
  - α) προετοιμασία εμπορευμάτων για αποστολή και αποστολή εμπορευμάτων από τον τόπο παραγωγής·
  - β) μεταφορά εμπορευμάτων·
  - γ) διαμεταφορά εμπορευμάτων·
  - δ) εισαγωγή σε αποθήκη, αποθήκευση ή εργασίες σε χερσαίο τερματικό σταθμό.
3. Ο κανονισμός εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη των:
  - α) κοινοτικών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας<sup>24</sup>.
  - β) κοινοτικών κανόνων για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις<sup>25</sup>.
  - γ) κοινοτικών κανόνων σχετικά με την ασφάλεια των λιμένων<sup>26</sup>.
  - δ) κοινοτικών και διεθνών κανόνων σχετικά με τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων<sup>27</sup> και πυρηνικών υλικών<sup>28</sup>.
  - ε) κοινοτικών τελωνειακών κανόνων<sup>29</sup>.

#### *Άρθρο 4*

#### **Αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας**

Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκειμένου να συντονίζει, να υλοποιεί και να παρακολουθεί την εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

---

<sup>24</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, ΕΕ L 355 της 10.12.2002, σ. 1.

<sup>25</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004, ΕΕ L 129 της 10.12.2002, σ. 6.

<sup>26</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 28.

<sup>27</sup> Οδηγία 94/55/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1994, όπως τροποποιήθηκε, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 7.

Οδηγία 96/49/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 25.

Οδηγία 1999/36/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29<sup>ης</sup> Απριλίου 1999, σχετικά με τον μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση, ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 20.

<sup>28</sup> Οδηγία 2003/122/Ευρατόμ του Συμβουλίου, της 22<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2003, για τον έλεγχο των κλειστών πηγών ραδιενέργειας και των έκθετων πηγών, ΕΕ L 346 της 31.12.2003, σ. 57.

<sup>29</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 648/2005, ΕΕ L 117 της 4.5.2005, σ. 13.



## Άρθρο 5

### «Ασφαλής επιχείρηση»

1. Εντός 18 μηνών από την έκδοση του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη καθιερώνουν σύστημα για τη χορήγηση καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» σε επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας.
2. Οι επιχειρήσεις δύνανται να υποβάλουν αίτηση για να τους χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» εφόσον ασχολούνται με μια από τις ακόλουθες δραστηριότητες στην εφοδιαστική αλυσίδα:
  - α) προετοιμασία εμπορευμάτων για αποστολή και αποστολή εμπορευμάτων από τον τόπο παραγωγής·
  - β) μεταφορά εμπορευμάτων·
  - γ) διαμεταφορά εμπορευμάτων·
  - δ) εισαγωγή σε αποθήκη, αποθήκευση ή εργασίες σε χερσαίο τερματικό σταθμό.
3. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας στη χώρα όπου είναι εγκατεστημένος ο αιτών.
4. Το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» καταδεικνύει ότι η επιχείρηση στην οποία χορηγείται είναι ικανή να προστατεύει το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας που βρίσκεται υπό την ευθύνη της από παραβιάσεις της ασφάλειας.
5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μόλις καθιερωθεί το σύστημά τους για τη χορήγηση καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης».

## Άρθρο 6

### Οφέλη της «ασφαλούς επιχείρησης»

1. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν στις «ασφαλείς επιχειρήσεις» να επωφελούνται από διευκολύνσεις και απλουστεύσεις όσον αφορά τα μέτρα ελέγχου της ασφάλειας («ταχεία διαδικασία»).
2. Οι διευκολύνσεις και απλουστεύσεις περιλαμβάνουν την άδεια που δίδεται στις «ασφαλείς επιχειρήσεις» να διακινούν τα φορτία τους ακολουθώντας διαδικασίες που τις διαχωρίζουν από επιχειρήσεις οι οποίες δεν είναι ασφαλείς. Οι εν λόγω διαδικασίες περιλαμβάνουν χαμηλότερο επίπεδο ελέγχων ασφαλείας.
3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξακριβώνουν τη γνησιότητα του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» μέσω του αρμόδιου κομβικού σημείου.
4. Τα κράτη μέλη δύνανται να αρνηθούν την εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφοι 1 και 2 σε «ασφαλή επιχείρηση» άλλου κράτους μέλους, σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι η εν λόγω επιχείρηση έχει διαπράξει σοβαρή παράβαση των κανόνων ασφαλείας. Ενημερώνουν αμέσως τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή και παραπέμπουν το

θέμα στην επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 14. Εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 9 και 12.

#### *Άρθρο 7*

### **Αμοιβαία αναγνώριση**

Το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» που χορηγείται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζεται από τις αρχές όλων των κρατών μελών.

#### *Άρθρο 8*

### **Χορήγηση του καθεστώτος**

1. Καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» χορηγείται σε μια επιχείρηση εφόσον αποδείξει ότι
  - α) έχει καθιερώσει, εφαρμόσει και τεκμηριώσει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας·
  - β) εξασφαλίζει τη διάθεση πόρων για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων κινδύνων για την ασφάλεια σε εκείνο το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας για το οποίο είναι υπεύθυνη·
  - γ) το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας προσφέρει τη δυνατότητα συνεχών βελτιώσεων·
  - δ) πληροί τις ειδικές απαιτήσεις που προβλέπονται στα παραρτήματα·
  - ε) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις βάσει των κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 3, εφόσον ισχύουν για τη συγκεκριμένη περίπτωση.
2. Το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» χορηγείται για τριετή χρονικά διαστήματα. Το καθεστώς είναι ανανεώσιμο, εφόσον η «ασφαλής επιχείρηση» συνεχίζει να πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
3. Εάν σε μια επιχείρηση έχει χορηγηθεί το καθεστώς «εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα», σύμφωνα με το άρθρο 5α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 648/2005<sup>30</sup>, η αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας θεωρεί ότι πληρούνται τα κριτήρια που περιγράφονται στην παράγραφο 1, υπό την προϋπόθεση ότι τα κριτήρια για τη χορήγηση του καθεστώτος «εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα» είναι ταυτόσημα ή συγκρίσιμα.

---

<sup>30</sup> EE L 117 της 4.5.2005, σ. 13.

## *Άρθρο 9*

### **Ανάκληση ή αναστολή του καθεστώτος**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες που επιτρέπουν την ανάκληση του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι η επιχείρηση έχει διαπράξει σοβαρές ή επανειλημμένες παραβάσεις των όρων βάσει των οποίων χορηγήθηκε το καθεστώς.
2. Το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» δύνανται επίσης να ανακληθεί κατόπιν ελέγχων εφαρμογής και συμμόρφωσης, οι οποίοι διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 12.
3. Σε περίπτωση που ανακληθεί το καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης», η επιχείρηση δύναται να υποβάλει εκ νέου αίτηση μόνον μετά την πάροδο διετίας.
4. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες που επιτρέπουν την ανάκληση του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης» σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι η επιχείρηση έχει διαπράξει άλλες παραβάσεις των όρων βάσει των οποίων χορηγήθηκε το καθεστώς.
5. Η αναστολή αίρεται εφόσον η αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας πεισθεί ότι επανορθώθηκαν οι παραβάσεις.

## *Άρθρο 10*

### **Διαδικασίες χορήγησης**

1. Η αρμόδια αρχή για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης». Τα κράτη μέλη καταρτίζουν μητρώο όλων των «ασφαλών επιχειρήσεων». Στο μητρώο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, οι ανταποκριτές των κομβικών σημείων και η Επιτροπή.
2. Σε κάθε «ασφαλή επιχείρηση» χορηγείται αναγνωριστικός αριθμός, ο οποίος αρχίζει με τον κωδικό χώρας του κράτους μέλους.
3. Για τον σκοπό που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη δύνανται να ορίσουν αναγνωρισμένους οργανισμούς για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να πληρούν τους όρους που αναφέρονται στο παράρτημα 6.

## *Άρθρο 11*

### **Κομβικό σημείο για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας**

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν ένα κομβικό σημείο για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

2. Το κομβικό σημείο χρησιμεύει ως σημείο επαφής για την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη. Διευκολύνει και παρακολουθεί την εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας και παρέχει σχετικές πληροφορίες.

#### *Άρθρο 12*

### **Έλεγχοι εφαρμογής και συμμόρφωσης**

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν επαρκή παρακολούθηση του καθεστώτος «ασφαλούς επιχείρησης», συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των αναγνωρισμένων οργανισμών για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

#### *Άρθρο 13*

### **Προσαρμογή**

Οι διατάξεις των παραρτημάτων δύνανται να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν από λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 14, χωρίς μεταβολή του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

#### *Άρθρο 14*

### **Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK<sup>31</sup>, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.
3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK καθορίζεται σε ένα μήνα.
4. Η Επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

#### *Άρθρο 15*

### **Εμπιστευτικότητα και διάδοση πληροφοριών**

1. Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή λαμβάνει, σύμφωνα με την απόφαση 2001/844/EK, EKAX, Ευρατόμ<sup>32</sup>, κατάλληλα μέτρα για την προστασία πληροφοριών υποκειμένων σε απαίτηση εμπιστευτικότητας, στις οποίες έχει πρόσβαση ή οι οποίες της διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη.

---

<sup>31</sup> EE L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>32</sup> EE L 317 της 3.12.2001, σ. 1.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ισοδύναμα μέτρα σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία.

*Άρθρο 16*

**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

### Αποστολέας

#### **(προετοιμασία εμπορευμάτων για αποστολή και αποστολή από τον τόπο παραγωγής)**

Για να χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» σε έναν αποστολέα, το σύστημά του για διαχείριση της ασφάλειας πρέπει να βασίζεται σε αξιολόγηση επικινδυνότητας και να καλύπτει τα εξής:

**Φυσική ασφάλεια:** Όλα τα κτίρια και οι χώροι πρέπει να προστατεύονται από παράνομη είσοδο και να παρέχουν προστασία από εξωτερική διείσδυση. Η φυσική ασφάλεια πρέπει να περιλαμβάνει:

- διατάξεις ασφάλισης για εξωτερικές και εσωτερικές θύρες, παράθυρα, πύλες και φράκτες·
- φωτισμό εντός και εκτός της εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης·
- χώρο στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων διαχωρισμένο από τους χώρους αποστολής, φόρτωσης και φορτίου·
- συστήματα εσωτερικής/εξωτερικής επικοινωνίας για επαφή με το εσωτερικό προσωπικό ασφαλείας ή τα τοπικά αστυνομικά τμήματα.

**Έλεγχοι πρόσβασης:** Πρέπει να απαγορεύεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στους χώρους αποστολής, φόρτωσης και φορτίου. Οι έλεγχοι πρέπει να περιλαμβάνουν:

- συστηματική αναγνώριση, χωρίς αστοχίες, όλων των υπαλλήλων, των επισκεπτών και των εμπορικών συνεργατών·
- διαδικασίες κλήσης προς αναγνώριση μη εξουσιοδοτημένων/αγνώστων ατόμων.

**Διαδικαστική ασφάλεια:** Τα μέτρα για τον χειρισμό εισερχομένων και εξερχομένων εμπορευμάτων πρέπει να περιλαμβάνουν προστασία έναντι της εισαγωγής, ανταλλαγής ή απώλειας υλικού. Οι διαδικασίες ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνουν:

- καθορισμένο υπεύθυνο ασφαλείας, για να επιβλέπει την είσοδο/έξοδο των φορτίων·
- κατάλληλη σήμανση, ζύγιση, μέτρηση και τεκμηρίωση των φορτίων·
- έλεγχο της ακεραιότητας των σφραγίδων ή άλλων διατάξεων ασφαλείας των εισερχομένων φορτίων·
- διαδικασίες για την τοποθέτηση σφραγίδων ή άλλων διατάξεων ασφαλείας στα εξερχόμενα φορτία·

- ανίχνευση και αναφορά ελλείψεων και πλεονασμάτων·
- παρακολούθηση της κίνησης των εισερχομένων και εξερχομένων εμπορευμάτων·
- κατάλληλη αποθήκευση των κενών και των πλήρων μονάδων φόρτωσης, ώστε να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση·
- διαδικασίες για την αντιμετώπιση παρατυπιών ή παράνομων δραστηριοτήτων τις οποίες ανακαλύπτει ή υπονιάζεται η εταιρεία.

**Ασφάλεια προσωπικού:** Οι εταιρείες πρέπει να καθιερώσουν εσωτερική διαδικασία για την εξέταση επιλογής των υποψηφίων υπαλλήλων, καθώς και για την εξακρίβωση των αιτήσεων, με αυστηρή τήρηση της νομοθεσίας σχετικά με την ίση μεταχείριση και την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Η εν λόγω εσωτερική διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει έλεγχο των στοιχείων και άλλες δοκιμασίες, ανάλογα με τα σχετικά καθήκοντα του συγκεκριμένου υπαλλήλου.

**Διαδικασίες τεκμηρίωσης:** Οι εταιρείες πρέπει να μεριμνούν ώστε τα έγγραφα να είναι πλήρη, ευανάγνωστα, επακριβή και να υποβάλλονται εγκαίρως.

**Ασφάλεια των πληροφοριών:** Όλες οι διαδικασίες ανταλλαγής πληροφοριών στο πλαίσιο των εργασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να είναι ασφαλείς.

**Ευαισθητοποίηση με εκπαίδευση και κατάρτιση:** Πρέπει να παρέχεται στους υπαλλήλους πρόγραμμα ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφαλείας, τα οποία να περιλαμβάνουν την αναγνώριση των ενδεχομένων κινδύνων για την ασφάλεια, τη διατήρηση της ακεραιότητας των προϊόντων, καθώς και τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης. Τα εν λόγω προγράμματα πρέπει να ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή των υπαλλήλων σε ελέγχους ασφαλείας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

### **Μεταφορική εταιρεία**

Για να χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» σε μια μεταφορική εταιρεία, το σύστημά της για διαχείριση της ασφάλειας πρέπει να βασίζεται σε αξιολόγηση επικινδυνότητας και να καλύπτει τα εξής:

**Φυσική ασφάλεια:** Όλα τα κτίρια, οι χώροι και τα μέσα μεταφοράς πρέπει να προστατεύονται από παράνομη είσοδο και να παρέχουν προστασία από εξωτερική διείσδυση. Η φυσική ασφάλεια πρέπει να περιλαμβάνει:

- διατάξεις ασφάλισης σε εξωτερικές και εσωτερικές θύρες, παράθυρα, πύλες και φράκτες·
- περιμετρική περίφραξη, επαρκή φωτισμό εντός και εκτός της εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης·
- χώρο στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων διαχωρισμένο από τους χώρους αποστολής, φόρτωσης και φορτίου·
- συστήματα εσωτερικής/εξωτερικής επικοινωνίας για επαφή με το εσωτερικό προσωπικό ασφαλείας ή τα τοπικά αστυνομικά τμήματα.

**Έλεγχοι πρόσβασης:** Πρέπει να απαγορεύεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και στα μέσα μεταφοράς. Οι έλεγχοι πρέπει να περιλαμβάνουν:

- συστηματική αναγνώριση, χωρίς αστοχίες, όλων των υπαλλήλων, των επισκεπτών και των εμπορικών συνεργατών·
- διαδικασίες κλήσης προς αναγνώριση μη εξουσιοδοτημένων/αγνώστων ατόμων.

**Διαδικαστική ασφάλεια:** Πρέπει να προβλέπονται διαδικασίες οι οποίες να προφυλάσσουν από εισαγωγή, στα μέσα μεταφοράς και στα φορτία, υλικού χωρίς συνοδευτικά έγγραφα, όπως και να προφυλάσσουν από την παροχή πρόσβασης σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό. Οι διαδικασίες ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνουν:

- κατάλληλη σήμανση, μέτρηση και τεκμηρίωση των φορτίων/του εξοπλισμού των φορτίων·
- έλεγχο της ακεραιότητας των σφραγίδων και άλλων διατάξεων ασφαλείας, όταν γίνεται δεκτό το φορτίο προς μεταφορά·
- διαδικασίες για την εξασφάλιση της ακεραιότητας των σφραγίδων, όταν παραδίδεται το φορτίο·
- σύστημα για ανίχνευση και αναφορά ελλείψεων·



- παρακολούθηση της κίνησης των εισερχομένων και εξερχομένων εμπορευμάτων και μέσων μεταφοράς·
- διαδικασίες για την αντιμετώπιση παρατυπιών ή παράνομων δραστηριοτήτων τις οποίες ανακαλύπτει ή υποψιάζεται η εταιρεία.

Σε περίπτωση που ανακαλυφθούν υλικά χωρίς συνοδευτικά έγγραφα ή ενδείξεις παραβίασης, πρέπει να διενεργείται φυσικός έλεγχος των προσπελάσιμων μερών του μέσου μεταφοράς και των άμεσα προσπελάσιμων χώρων πλησίον του μέσου μεταφοράς. Πρέπει να προβλέπονται διαδικασίες για την αναφορά περιστατικών αυτού του είδους.

**Ασφάλεια προσωπικού:** Οι εταιρείες πρέπει να καθιερώσουν εσωτερική διαδικασία για την εξέταση επιλογής των υποψηφίων υπαλλήλων, καθώς και για την εξακρίβωση των αιτήσεων, με αυστηρή τήρηση της νομοθεσίας σχετικά με την ίση μεταχείριση και την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Η εν λόγω εσωτερική διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει έλεγχο των στοιχείων και άλλες δοκιμασίες, ανάλογα με τα σχετικά καθήκοντα του συγκεκριμένου υπαλλήλου.

**Διαδικασίες τεκμηρίωσης:** Οι εταιρείες πρέπει να μεριμνούν ώστε τα έγγραφα να είναι πλήρη, ευανάγνωστα, επακριβή και να υποβάλλονται εγκαίρως.

**Ασφάλεια των πληροφοριών:** Όλες οι διαδικασίες ανταλλαγής πληροφοριών στο πλαίσιο των εργασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να είναι ασφαλείς.

**Διατάξεις για την ασφαλή ροή φορτίων:** Οι εταιρείες μπορούν να αναβαθμίζουν ως ασφαλή τα φορτία που παραδίδονται από μη «ασφαλείς επιχειρήσεις», όταν προσφέρεται αυτή η δυνατότητα κατόπιν ελέγχου του περιεχομένου. Εάν δεν πραγματοποιηθούν οι εν λόγω έλεγχοι ή τα αποτελέσματά τους δεν επιτρέψουν να θεωρηθεί το φορτίο ως τμήμα ασφαλούς εφοδιαστικής αλυσίδας, είναι δυνατόν να απορριφθεί η «ταχεία διαδικασία».

**Ευαισθητοποίηση με εκπαίδευση και κατάρτιση:** Πρέπει να παρέχεται στους υπαλλήλους πρόγραμμα ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφαλείας, τα οποία να περιλαμβάνουν την αναγνώριση των ενδεχομένων κινδύνων για την ασφάλεια, τη διατήρηση της ακεραιότητας των προϊόντων, καθώς και τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης. Τα εν λόγω προγράμματα πρέπει να ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή των υπαλλήλων σε ελέγχους ασφαλείας.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

#### **Εταιρεία διαμεταφορών**

Για να χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» σε μια εταιρεία διαμεταφορών, το σύστημά της για διαχείριση της ασφάλειας πρέπει να βασίζεται σε αξιολόγηση επικινδυνότητας και να καλύπτει τα εξής:

**Έλεγχοι πρόσβασης:** Πρέπει να απαγορεύεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις. Οι έλεγχοι πρέπει να περιλαμβάνουν τη θετική αναγνώριση όλων των υπαλλήλων, των επισκεπτών και των εμπορικών συνεργατών, καθώς και διαδικασίες κλήσης προς αναγνώριση μη εξουσιοδοτημένων και αγνώστων ατόμων.

**Διαδικαστική ασφάλεια:** Πρέπει να υπάρχουν διαδικασίες για την αντιμετώπιση παρατυπιών ή παράνομων δραστηριοτήτων τις οποίες ανακαλύπτει ή υποψιάζεται η εταιρεία.

**Διεκπεραίωση εγγράφων:** Οι εταιρείες διαμεταφορών πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου όλα τα έγγραφα που υποβάλλονται και χρησιμοποιούνται για τις τελωνειακές διατυπώσεις σχετικά με το φορτίο να είναι ευανάγνωστα και να προστατεύονται από ανταλλαγή, απώλεια ή εισαγωγή εσφαλμένων πληροφοριών. Οι διαδικασίες τεκμηρίωσης πρέπει να περιλαμβάνουν:

- Διατήρηση της ακρίβειας των λαμβανομένων πληροφοριών, στις οποίες περιλαμβάνεται το όνομα και η διεύθυνση του αποστολέα και του παραλήπτη, ο πρώτος και ο δεύτερος ανταποκριτής για ειδοποίηση, η περιγραφή, το βάρος, η ποσότητα και η μονάδα μέτρησης (δηλ., κουτιά, χαρτοκιβώτια, κλπ.) του φορτίου·
- καταγραφή, αναφορά και διερεύνηση των ελλείψεων και πλεονασμάτων του φορτίου·
- παρακολούθηση της κίνησης των εισερχομένων και εξερχομένων φορτίων·
- διαφύλαξη της πρόσβασης και των πληροφοριών στους υπολογιστές.

**Ασφάλεια προσωπικού:** Οι εταιρείες πρέπει να καθιερώσουν εσωτερική διαδικασία για την εξέταση επιλογής των υποψηφίων υπαλλήλων, καθώς και για την εξακρίβωση των αιτήσεων, με αυστηρή τήρηση της νομοθεσίας σχετικά με την ίση μεταχείριση και την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Η εν λόγω εσωτερική διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει έλεγχο των στοιχείων και άλλες δοκιμασίες, ανάλογα με τα σχετικά καθήκοντα του συγκεκριμένου υπαλλήλου.

**Διαδικασίες τεκμηρίωσης:** Οι εταιρείες πρέπει να μεριμνούν ώστε οι πίνακες φόρτωσης, τα δηλωτικά και/ή άλλα έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά να είναι πλήρη, ευανάγνωστα, επακριβή και να υποβάλλονται εγκαίρως.

**Ασφάλεια των πληροφοριών:** Όλες οι διαδικασίες ανταλλαγής πληροφοριών στο πλαίσιο των εργασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να είναι ασφαλείς.

**Διατάξεις για την ασφαλή ροή φορτίων:** Οι εταιρείες μπορούν να αναβαθμίζουν ως ασφαλή τα φορτία που παραδίδονται από μη «ασφαλείς επιχειρήσεις», όταν προσφέρεται αυτή η δυνατότητα κατόπιν ελέγχου του περιεχομένου. Εάν δεν πραγματοποιηθούν οι εν λόγω έλεγχοι ή τα αποτελέσματά τους δεν επιτρέψουν να θεωρηθεί το φορτίο ως τμήμα ασφαλούς εφοδιαστικής αλυσίδας, είναι δυνατόν να απορριφθεί η «ταχεία διαδικασία».

**Ευαισθητοποίηση με εκπαίδευση και κατάρτιση:** Πρέπει να παρέχεται στους υπαλλήλους πρόγραμμα ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφαλείας, τα οποία να περιλαμβάνουν την αναγνώριση των ενδεχομένων κινδύνων για την ασφάλεια, τη διατήρηση της ακεραιότητας των φορτίων, καθώς και τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης. Τα εν λόγω προγράμματα πρέπει να ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή των υπαλλήλων σε ελέγχους ασφαλείας και πρέπει να παρέχουν:

- αναγνώριση για την ενεργό συμμετοχή των υπαλλήλων στους ελέγχους ασφαλείας·
- κατάρτιση σχετικά με απάτες στα έγγραφα και ελέγχους ασφαλείας των υπολογιστών.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

### **Αποθήκη, εγκατάσταση αποθήκευσης ή εργασίες σε χερσαίο τερματικό σταθμό (συμπεριλαμβανομένων των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας\*)**

Για να χορηγηθεί καθεστώς «ασφαλούς επιχείρησης» σε μια εταιρεία που εκμεταλλεύεται αποθήκη, εγκατάσταση αποθήκευσης, χερσαίο τερματικό σταθμό ή λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το σύστημά της για διαχείριση της ασφάλειας πρέπει να βασίζεται σε αξιολόγηση επικινδυνότητας και να καλύπτει τα εξής:

**Φυσική ασφάλεια:** Όλα τα κτίρια πρέπει να είναι κατασκευασμένα από υλικά, τα οποία να ανθίστανται σε παράνομη είσοδο και να παρέχουν προστασία από εξωτερική διείσδυση. Η φυσική ασφάλεια πρέπει να περιλαμβάνει:

- διατάξεις ασφάλισης για εξωτερικές και εσωτερικές θύρες, παράθυρα, πύλες και φράκτες·
- παροχή φωτισμού εντός και εκτός της εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης·
- χώρο στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων διαχωρισμένο από τους χώρους αποστολής, φόρτωσης και φορτίου·
- ύπαρξη συστημάτων εσωτερικής/εξωτερικής επικοινωνίας για επαφή με το εσωτερικό προσωπικό ασφαλείας ή τα τοπικά αστυνομικά τμήματα.

**Έλεγχοι πρόσβασης:** Πρέπει να απαγορεύεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις. Οι έλεγχοι πρέπει να περιλαμβάνουν:

- συστηματική αναγνώριση, χωρίς αστοχίες, όλων των υπαλλήλων, των επισκεπτών και των εμπορικών συνεργατών·
- διαδικασίες κλήσης προς αναγνώριση μη εξουσιοδοτημένων/αγνώστων ατόμων.

**Διαδικαστική ασφάλεια:** Πρέπει να προβλέπονται διαδικασίες οι οποίες να προφυλάσσουν από εισαγωγή, στην αποθήκη, την εγκατάσταση αποθήκευσης ή τον χερσαίο τερματικό σταθμό (συμπ. των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας), υλικού χωρίς συνοδευτικά έγγραφα. Οι διαδικασίες ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνουν:

- καθορισμένο υπεύθυνο ασφαλείας, για να επιβλέπει την είσοδο/έξοδο των φορτίων·
- κατάλληλη σήμανση, μέτρηση και τεκμηρίωση των φορτίων και εξακρίβωση του εξοπλισμού με βάση τα δηλωτικά έγγραφα·
- έλεγχο της ακεραιότητας των σφραγίδων και άλλων διατάξεων ασφαλείας στα εισερχόμενα φορτία·

- διαδικασίες για την τοποθέτηση σφραγίδων και άλλων διατάξεων ασφαλείας στα εξερχόμενα φορτία·
- διαδικασίες για την ανίχνευση και την αναφορά ελλείψεων και πλεονασμάτων·
- διαδικασίες για την αντιμετώπιση παρατυπιών ή παράνομων δραστηριοτήτων τις οποίες ανακαλύπτει ή υπονιάζεται η εταιρεία·
- κατάλληλη αποθήκευση των κενών και των πλήρων μονάδων φόρτωσης, ώστε να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση·
- αποφυγή πρόσβασης στα φορτία ή τα κενά.

**Ασφάλεια προσωπικού:** Οι εταιρείες πρέπει να καθιερώσουν εσωτερική διαδικασία για την εξέταση επιλογής των υποψηφίων υπαλλήλων, καθώς και για την εξακρίβωση των αιτήσεων, με αυστηρή τήρηση της νομοθεσίας σχετικά με την ίση μεταχείριση και την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Η εν λόγω εσωτερική διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει έλεγχο των στοιχείων και άλλες δοκιμασίες, ανάλογα με τα σχετικά καθήκοντα του συγκεκριμένου υπαλλήλου.

**Ασφάλεια των πληροφοριών:** Όλες οι διαδικασίες ανταλλαγής πληροφοριών στο πλαίσιο των εργασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να είναι ασφαλείς.

**Διατάξεις για την ασφαλή ροή φορτίων:** Οι εταιρείες μπορούν να αναβαθμίζουν ως ασφαλή τα φορτία που παραδίδονται από μη «ασφαλείς επιχειρήσεις», όταν προσφέρεται αυτή η δυνατότητα κατόπιν ελέγχου του περιεχομένου. Εάν δεν πραγματοποιηθούν οι εν λόγω έλεγχοι ή τα αποτελέσματά τους δεν επιτρέψουν να θεωρηθεί το φορτίο ως τμήμα ασφαλούς εφοδιαστικής αλυσίδας, είναι δυνατόν να απορριφθεί η «ταχεία διαδικασία».

**Ευαισθητοποίηση με εκπαίδευση και κατάρτιση:** Πρέπει να παρέχεται στους υπαλλήλους πρόγραμμα ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφαλείας, τα οποία να περιλαμβάνουν την αναγνώριση των ενδεχομένων κινδύνων για την ασφάλεια, τη διατήρηση της ακεραιότητας των φορτίων, καθώς και τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης. Τα εν λόγω προγράμματα πρέπει να ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή των υπαλλήλων σε ελέγχους ασφαλείας.

\* Εφόσον δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

### Αξιολόγηση επικινδυνότητας

Η αξιολόγηση επικινδυνότητας από μια επιχείρηση πρέπει να καταλήγει στη διαμόρφωση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Η αξιολόγηση επικινδυνότητας πρέπει να βασίζεται στη γενική κατάσταση της εταιρείας, όχι σε συγκεκριμένη λειτουργία μεταφοράς, και να καλύπτει τουλάχιστον τις ακόλουθες βαθμίδες:

Πρώτη βαθμίδα – Προσδιορισμός των τύπων απειλής:

- η επίκαιρη κάλυψη από τα μέσα ενημέρωσης του κλίματος που επικρατεί στη χώρα και παγκοσμίως ή των τρομοκρατικών εκστρατειών που έχουν εκδηλωθεί·
- οι συμβουλές των αρχών ασφαλείας σχετικά με τον κίνδυνο τρομοκρατικής επίθεσης σε εγκαταστάσεις ή εργασίες·
- η ελκυστικότητα του κτιρίου, των εργασιών ή του προσωπικού του οργανισμού όσον αφορά τρομοκρατική επίθεση·
- το ενδεχόμενο παράπλευρων ζημιών λόγω του τόπου εγκατάστασης της επιχείρησης σε γειτονιά υψηλής επικινδυνότητας.

Δεύτερη βαθμίδα – Προσδιορισμός του αντικειμένου της προστασίας, και ιδίως του πώς είναι τρωτό σε περίπτωση τρομοκρατικής επίθεσης.

Τρίτη βαθμίδα – Προσδιορισμός των αναγκαίων ενεργειών για τον περιορισμό της επικινδυνότητας σε αποδεκτό επίπεδο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

### **Όροι τους οποίους πρέπει να πληροί ο αναγνωρισμένος οργανισμός για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας**

Κάθε αναγνωρισμένος οργανισμός για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει:

- λευκό μητρώο, τόσο του οργανισμού, όσο και των υπαλλήλων του, όσον αφορά διαφθορά και απάτες·
- πείρα σε θέματα σχετικά με την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας·
- τις απαιτούμενες γνώσεις για τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, περιλαμβανομένης της γνώσης των επιχειρησιακών απαιτήσεων·
- κατάλληλες γνώσεις άλλων λειτουργιών σχετικών με την ασφάλεια, οι οποίες ενδεχομένως επηρεάζουν την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας·
- ικανότητα αξιολόγησης των πιθανών κινδύνων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας·
- ικανότητα διατήρησης και βελτίωσης της πείρας του προσωπικού όσον αφορά την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας·
- ικανότητα επιτήρησης της συνεχούς αξιοπιστίας του προσωπικού του·
- ικανότητα τήρησης των ενδεδειγμένων μέτρων για την αποφυγή μη εξουσιοδοτημένης κοινοποίησης υλικού ευαίσθητου από άποψη ασφαλείας ή πρόσβασης σε τέτοιου είδους υλικό·
- γνώση της σχετικής εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας και των απαιτήσεων ασφαλείας·
- γνώση των υφισταμένων μορφών απειλών και μέσων ασφαλείας·
- γνώσεις για την αναγνώριση και των εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών·
- γνώσεις για την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, στοιχείων χαρακτηριστικών και συμπεριφοράς για άτομα τα οποία είναι ενδεχόμενο να απειλούν την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας·
- γνώση των τεχνικών που χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφαλείας·
- γνώση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφαλείας και επιτήρησης και των λειτουργικών τους περιορισμών.

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

### 1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

### 2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ / ΠΒΔ (διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων/προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων)

Τομέας (-είς) δραστηριότητας και σχετική (-ές) δραστηριότητα (-ες):

Τομέας (-είς) δραστηριότητας: Πολιτική χερσαίων, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών

Δραστηριότητα (-ες): Εφαρμογή και παρακολούθηση των μέτρων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

### 3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1. Γραμμές προϋπολογισμού (επιχειρησιακές γραμμές και συναφείς γραμμές τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην γραμμές Β.Α), περιλαμβανομένων των ονομασιών τους:

06 02 03 02 Ασφάλεια των μεταφορών έναντι κακόβουλων πράξεων

06 02 11 03 Επιτροπές

3.2. Διάρκεια της δράσης και της δημοσιονομικής επίπτωσης:

Αόριστη, με έναρξη το 2008

3.3. Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά (να προστεθούν γραμμές εάν είναι αναγκαίο):

Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψήφιων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
	ΜΥΔ	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	αριθ. [...]
	ΜΥΔ	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	αριθ. [...]

### 4. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

4.1. Δημοσιονομικοί πόροι



4.1.1. Ανακεφαλαιωτικό των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.		2006	2007	2008	2009	2010	2011 και επόμενα	Σύνολο

**Επιχειρησιακές δαπάνες<sup>33</sup>**

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1	α	0	0	0	0	0,5	0	0,5
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		β	0	0	0	0	0,5	0	0,5

**Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς<sup>34</sup>**

Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4	ς	0	0	0	0	0	0	0
--------------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

**ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ**

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		α+γ	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Πιστώσεις πληρωμών		β+γ	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

**Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς<sup>35</sup>**

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5	δ	0	0	0	0	0	0	0
Διοικητικές δαπάνες, εκτός ανθρώπινων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6	ε	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

<sup>33</sup> Δαπάνες εκτός Κεφαλαίου xx 01 του σχετικού Τίτλου xx.

<sup>34</sup> Δαπάνες του άρθρου xx 01 04 του Τίτλου xx.

<sup>35</sup> Δαπάνες Κεφαλαίου xx 01 εκτός των δαπανών των άρθρων xx 01 04 ή xx 01 05.

### Συνολικές ενδεικτικές δαπάνες της δράσης

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους	α+γ +δ+ ε	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
ΣΥΝΟΛΟ ΠΠ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους	β+γ +δ+ ε	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

### Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση

Εάν η πρόταση προβλέπει συγχρηματοδότηση από τα κράτη μέλη ή από άλλους οργανισμούς (διευκρινίστε ποιους), ο κατωτέρω πίνακας πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση του επιπέδου της συγχρηματοδότησης (μπορούν να προστεθούν γραμμές εάν προβλέπεται ότι περισσότεροι οργανισμοί θα συμμετάσχουν στη συγχρηματοδότηση):

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Συγχρηματοδοτών οργανισμός		2006	2007	2008	2009	2010	2011 και επόμενα	Σύνολο
.....	στ							
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ περιλαμβανομένης της συγχρηματοδότησης	α+γ+ δ+ε+ στ	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2. Συμβατότητα με τον δημοσιονομικό προγραμματισμό

Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.

Η πρόταση απαιτεί τον επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.

Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της Διοργανικής Συμφωνίας<sup>36</sup> (σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

#### 4.1.3. Δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

<sup>36</sup> Βλέπε σημεία 19 και 24 της Διοργανικής Συμφωνίας.

- Η πρόταση έχει δημοσιονομική επίπτωση – η επίπτωση στα έσοδα είναι η ακόλουθη:

**Σημείωση: Όλες οι διευκρινίσεις και παρατηρήσεις σχετικά με τη μέθοδο υπολογισμού της επίπτωσης στα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνονται σε χωριστό παράρτημα.**

εκατ. ευρώ (με ένα δεκαδικό ψηφίο)

Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα	Πριν από τη δράση [Έτος n-1]	Κατάσταση μετά τη δράση							
			[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <small>37</small>		
	α) Έσοδα σε απόλυτες τιμές									
	β) Μεταβολή εσόδων	Δ								

(Να αναφερθεί κάθε σχετική γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού και να προστεθεί ο κατάλληλος αριθμός γραμμών στον πίνακα, εάν η επίπτωση αφορά περισσότερες της μιας γραμμές του προϋπολογισμού)

- 4.2. Ανθρώπινοι πόροι (FTE=ΙΠΑ) (περιλαμβανομένων των μονίμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού) – βλέπε λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.

Ετήσιες ανάγκες	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Σύνολο ανθρώπινων πόρων	0	0	0	0	0	0

## 5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Οι διευκρινίσεις σχετικά με το πλαίσιο της πρότασης πρέπει να δίνονται στην αιτιολογική έκθεση. Το παρόν τμήμα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες συμπληρωματικές πληροφορίες:

<sup>37</sup> Να προστεθούν στήλες εάν είναι αναγκαίο, δηλαδή εάν η διάρκεια της δράσης υπερβαίνει τα έξι έτη.

#### 5.1. Ανάγκη υλοποίησης βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα

Στη δήλωσή του για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004<sup>38</sup>, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο «απευθύνει έκκληση για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορικών συστημάτων κάθε μορφής, μεταξύ άλλων, ενισχύοντας το νομικό πλαίσιο και βελτιώνοντας τους μηχανισμούς πρόληψης». Η παρούσα πρόταση αποτελεί την ανταπόκριση στις ανάγκες που επισημάνθηκαν, καθώς και στο αίτημα του Συμβουλίου.

Κατά τα τελευταία έτη, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επιτελέσει αξιοσημείωτη πρόοδο ως προς την προστασία των μεταφορών από την απειλή τρομοκρατικών ενεργειών. Έχει θεσπισθεί ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια στους τομείς της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων, και των θαλάσσιων μεταφορών. Η νομοθεσία για την ασφάλεια των θαλάσσιων λιμένων έχει φθάσει στην ολοκλήρωση της νομοθετικής διαδικασίας. Δεν υφίσταται ευρωπαϊκή νομοθεσία η οποία να καλύπτει την εφοδιαστική αλυσίδα εκτός του πλαισίου των τομέων που προαναφέρθηκαν. Η παρούσα πρόταση γεφυρώνει τα κενά ασφαλείας που υπάρχουν μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

#### 5.2. Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συνέπεια της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και δυνατή συνέργεια

Προκειμένου να αποφευχθεί η επανεμφάνιση εθνικών αγορών στον τομέα των μεταφορών, λόγω εθνικών κανόνων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, είναι απαραίτητη η κοινοτική προσέγγιση, όπως ήταν και στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών, των θαλάσσιων λιμένων, της αεροπορίας και των αερολιμένων.

#### 5.3. Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ (διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων)

Ουδείς, εκτός των υφισταμένων καθηκόντων ως θεματοφύλακα των Συνθηκών.

#### 5.4. Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

Αναφέρατε κατωτέρω τη μέθοδο ή τις μεθόδους<sup>39</sup> που επιλέχθηκε(-αν) για την υλοποίηση της δράσης.

- Κεντρική διαχείριση**
  - άμεσα από την Επιτροπή
  - έμμεσα με ανάθεση σε:
    - εκτελεστικούς οργανισμούς

<sup>38</sup> Δήλωση της ΕΕ για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, (25.3.2004), 7906/2004, 29.03.2004.

<sup>39</sup> Εάν αναφέρονται περισσότερες μέθοδοι, να δοθούν συμπληρωματικές διευκρινίσεις στο τμήμα ("Παρατηρήσεις") του παρόντος σημείου.

- οργανισμούς που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες σύμφωνα με το άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού
- εθνικούς δημόσιους οργανισμούς / οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας
- Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση**
  - με τα κράτη μέλη
  - με τρίτες χώρες
- Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (διευκρινίστε)**

Παρατηρήσεις:

Ουδεμία.

## **6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

### 6.1. Σύστημα παρακολούθησης

Η Επιτροπή θα πρέπει να εκτελέσει συνήθεις εργασίες παρακολούθησης ως θεματοφύλακας των Συνθηκών.

### 6.2. Αξιολόγηση

#### 6.2.1. Εκ των προτέρων

Η δήλωση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004<sup>40</sup>, για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας καθόρισε το επιτακτικό πολιτικό πλαίσιο για την παρούσα πρωτοβουλία της Επιτροπής.

Από το 2004, εκτυλίχθηκε μια διαδικασία διαβουλεύσεων. Η εν λόγω διαδικασία βελτίωσε την εστίαση σε ενδεχόμενα μέτρα της ΕΕ για την ενίσχυση της ασφάλειας της χερσαίας εφοδιαστικής αλυσίδας, τα οποία καταρτίστηκαν και εξετάστηκαν με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερομένους.

Η διαδικασία διαβουλεύσεων και η εκτίμηση του αντικτύπου<sup>41</sup> υποδεικνύουν ότι τα μέτρα της ΕΕ πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα εξής:

- Για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να προβλεφθεί το αδιανόητο. Οι κίνδυνοι για την ασφάλεια αφορούν το φορτίο, τους τρόπους

<sup>40</sup> Δήλωση του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας (25.3.2004), , 7906/2004, 29.03.2004.

<sup>41</sup> DNV Consulting, «Study on the impacts of possible legislation to improve transport security». Δαπάνες στο πλαίσιο του προϋπολογισμού του 2004.

μεταφοράς και τις υποδομές. Οι δημόσιες αρχές δεν μπορούν ποτέ να εγγυηθούν απόλυτη ασφάλεια.

- Πολλές εταιρείες εφαρμόζουν όλο και περισσότερο τα δικά τους πρότυπα ασφαλείας. Οι εταίροι τους στην εφοδιαστική αλυσίδα είναι υποχρεωμένοι να προσαρμοστούν σ' αυτές τις διαδικασίες. Οι πάροχοι υπηρεσιών μεταφορών και άλλοι προμηθευτές, οι οποίοι εργάζονται για διάφορους πελάτες, αναγκάζονται να υποστούν πολλαπλές αξιολογήσεις, οι οποίες είναι περιττές, δαπανηρές και δημιουργούν αναστάτωση.
- Το ζητούμενο είναι να επιτευχθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφαλείας για την εφοδιαστική αλυσίδα, χωρίς να είναι εις βάρος του εμπορίου, διατηρώντας ταυτόχρονα τις διοικητικές απαιτήσεις στο ελάχιστο.
- Οι δημόσιες αρχές και ο κλάδος χρειάζεται να συνεργασθούν ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η κατευθυντήρια αρχή είναι η εξής: οι επιχειρήσεις οι οποίες συμμορφώνονται εκούσια προς ορισμένες απαιτήσεις και οι οποίες έχουν εξετασθεί προσεκτικά από τις αρχές θα πρέπει να επωφελούνται από ορισμένες διευκολύνσεις και απλουστεύσεις.
- Η ενιαία προσέγγιση του πλαισίου της εφοδιαστικής αλυσίδας θα μειώσει τον ανταγωνισμό που έχει σχέση με την ασφάλεια στο εσωτερικό της ΕΕ. Θα μπορούσε να υπάρχει δυνατότητα πιστοποίησης των εταιρειών.

#### 6.2.2. Μέτρα που λήφθηκαν μετά από ενδιάμεση / εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες στο παρελθόν)

Η Επιτροπή σκοπεύει να αναθέσει την εκπόνηση μελέτης για την αξιολόγηση του αντικτύπου και της αποτελεσματικότητας των ληφθέντων μέτρων. Η μελέτη αυτή θα πρέπει να διενεργηθεί το 2010 και, εφεξής, ανά τριετία. Η εν λόγω τακτική αξιολόγηση είναι αναγκαία, προκειμένου η Επιτροπή να είναι σε θέση να προτείνει, μέσω της διαδικασίας επιτροπής, τυχόν προσαρμογές στο προτεινόμενο σύστημα, οι οποίες ενδέχεται να κριθούν απαραίτητες. Το μοναδιαίο κόστος εκάστης μελέτης υπολογίζεται σε 500.000 €.

#### 6.2.3. Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων

Βλέπε 6.2.2.

### 7. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Βάσει του παραρτήματος 6 του προτεινόμενου κανονισμού, κάθε αναγνωρισμένος οργανισμός για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να επιδεικνύει λευκό μητρώο, τόσο του οργανισμού, όσο και των υπαλλήλων του, όσον αφορά διαφθορά και απάτες.

## 8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

### 8.1. Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους

*Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)*

(Ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων)	Είδος υλοποίησης	Μέσο κόστος	2006		2007		2008		2009		2010		2011		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος
<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 <sup>42</sup></b>																
Δράση 1																
- Υλοποίηση 1																
- Υλοποίηση 2																
Δράση 2																
- Υλοποίηση 1																
Υποσύνολο Στόχος 1																
<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 <sup>1</sup></b>																
Δράση 1																
- Υλοποίηση 1																
Υποσύνολο Στόχος 2																
<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. n <sup>1</sup></b>																
Υποσύνολο Στόχος n																
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>																

<sup>42</sup>

Όπως περιγράφεται στο Τμήμα 5.3.

## 8.2. Διοικητικές δαπάνες

### 8.2.1. Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (αριθμός θέσεων/ΠΠΑ)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι <sup>43</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AS T						
Προσωπικό <sup>44</sup> που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02							
Λοιπό προσωπικό <sup>45</sup> που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 04/05							
ΣΥΝΟΛΟ							

### 8.2.2. Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση

Άνευ αντικειμένου.

### 8.2.3. Πηγές ανθρώπινων πόρων (κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης)

*(Εάν αναφέρονται περισσότερες της μιας πηγές ανθρώπινων πόρων, διευκρινίστε τον αριθμό θέσεων που προέρχεται από καθεμία από τις πηγές αυτές)*

- Θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν
- Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσιας Στρατηγικής Πολιτικής/Προσχεδίου Προϋπολογισμού) για το έτος n
- Θέσεις που θα ζητηθούν στο πλαίσιο της επόμενης διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ
- Θέσεις προς αναδιάρθρωση με χρησιμοποίηση υφιστάμενων πόρων στη σχετική υπηρεσία (εσωτερική αναδιάρθρωση)

<sup>43</sup> Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.

<sup>44</sup> Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.

<sup>45</sup> Των οποίων το κόστος περιλαμβάνεται στο ποσό αναφοράς.



- Θέσεις που απαιτούνται για το έτος n αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους

8.2.4. Άλλες διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (XX 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επό- μενα	ΣΥΝΟΛΟ
<b>1 Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)</b>							
Εκτελεστικοί οργανισμοί <sup>46</sup>							
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια							
- Εσωτερική (intra muros)							
- Εξωτερική (extra muros)							
<b>Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας</b>							

8.2.5. Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (XX 01 01)						
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, END(=AEE), συμβασιούχοι υπάλληλοι, κλπ.)  (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)						
<b>Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)</b>						

<sup>46</sup> Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (-ούς).

8.2.6 Άλλες διοικητικές δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	ΣΥΝΟΛΟ
XX 01 02 11 01 – Αποστολές							
XX 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις							
01 02 11 03 – Επιτροπές υποχρεωτικής γνωμοδότησης (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 – Μελέτες και παροχή συμβουλών							
XX 01 02 11 05 – Συστήματα πληροφοριών							
<b>2 Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης</b> (να προσδιοριστούν και να αναφερθεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού)							
<b>Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)</b>			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Υπολογισμός – 3 συνεδριάσεις της επιτροπής αντιπροσώπων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, κατά το πρώτο έτος. – 2 συνεδριάσεις κατά τα επόμενα έτη. Επιστροφή των εξόδων ταξιδιού των εθνικών εμπειρογνομόνων, τα οποία εκτιμώνται κατά μέσο όρο σε: 25 X 750€/εμπειρογνώμονα.