

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 21.1.2009  
COM(2009) 10 τελικό

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

**Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων  
μεταφορών χωρίς σύνορα**

{COM(2009) 11 τελικό}

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

**Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων  
μεταφορών χωρίς σύνορα**

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

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεπάγονται σύνθετες διοικητικές διαδικασίες, ακόμη και όταν τα πλοία πλέουν μόνον μεταξύ λιμένων της ΕΕ (ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές) και το φορτίο συνίσταται μόνον σε εμπορεύματα σε ελεύθερη κυκλοφορία («κοινοτικά εμπορεύματα»). Κατά συνέπεια, οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων χαρακτηρίζονται από κόστος διοικητικής συμμόρφωσης, το οποίο τις καθιστά λιγότερο ελκυστική ως λύση για τη μεταφορά εμπορευμάτων της εσωτερικής αγοράς.

Οι διαδικασίες αυτές απορρέουν από τον μεγάλο όγκο νομοθεσίας, κυρίως κοινοτικής, που συνίσταται σε τελωνειακούς κανόνες και κανόνες μεταφοράς, κανονισμούς προστασίας ζώων και φυτών και σε διατυπώσεις για τα αποπλέοντα και καταπλέοντα πλοία, οι οποίες σύμφωνα με την άποψη της πλειονότητας των ενδιαφερομένων αποτελούν κύριο εμπόδιο στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές.

Καθώς δεν υπάρχουν παρόμοιες διοικητικές διαδικασίες στις χερσαίες μεταφορές, πολλοί ενδιαφερόμενοι ζητούν επισταμένα τη λήψη μέτρων και στο ναυτιλιακό τομέα.

Συγκεκριμένα, το Συμβούλιο στα συμπεράσματά του για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων της 11ης Δεκεμβρίου 2006 τόνισε ότι είναι αναγκαίο να ενθαρρυνθεί η χρήση των ΘΜΜΑ και προς το σκοπό αυτό να απλουστευθούν οι διοικητικές διαδικασίες. Το αίτημα επαναλήφθηκε στα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τη στρατηγική της Λισαβόνας της 12ης Φεβρουαρίου 2007. Στα τέλη του 2006, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή επανέλαβε την έκκλησή της να καταργηθούν στη ναυτιλία οι έλεγχοι στα εσωτερικά σύνορα.

Στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για την πολιτική μεταφορών<sup>1</sup>, η Επιτροπή εξήγγειλε τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Η ανάγκη να εξαλειφθούν τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία ως προς άλλους τρόπους μεταφοράς τονίστηκε επίσης στην ανακοίνωση «Γαλάζιο Βιβλίο» για μια ολοκληρωμένη ναυτιλιακή

---

<sup>1</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής: «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές», COM (2006) 314.

πολιτική<sup>2</sup>. Η ιδέα συμβαδίζει απόλυτα με την στρατηγική της Επιτροπής για νομοθετική απλούστευση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Επιτροπή έχει εκδώσει επίσης ανακοίνωση για την ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική<sup>3</sup>, η οποία πραγματεύεται και άλλες δυσχέρειες εκτός από τα διοικητικά εμπόδια.

2. Ο ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα είναι μια ιδέα, με την οποία επεκτείνεται η εσωτερική αγορά στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές μέσω της εξάλειψης ή της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές, με στόχο να καταστούν πιο αποτελεσματικές και πιο ανταγωνιστικές και να συμβάλουν περισσότερο στην προστασία του περιβάλλοντος.

Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή καθόρισε σειρά μέτρων, τα οποία περιγράφονται στην παρούσα ανακοίνωση.

### **3. ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΛΥΣΙΔΑ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **3.1. Συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στη βιώσιμη και ασφαλή κινητικότητα**

Τις τελευταίες δεκαετίες, η παγκοσμιοποίηση και η διεύρυνση της ΕΕ επέφεραν σημαντική αύξηση του όγκου μεταφορών, η οποία οδήγησε σε συμφόρηση των μεταφορών και σε αυξημένη πίεση στο περιβάλλον και την ασφάλεια. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, η ζήτηση μεταφορών θα συνεχίσει να αυξάνεται, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να βελτιστοποιηθεί η χρήση όλων των τρόπων μεταφοράς, ιδίως των ΘΜΜΑ, οι οποίες ανταποκρίνονται στη μορφολογία της Ευρώπης και στη μακρά και ευπρόσιτη ακτογραμμή της.

Μολονότι αναμφίβολα μπορούν να γίνουν ακόμη πολλά, οι ΘΜΜΑ θεωρούνται ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, με συγκριτικά χαμηλό εξωτερικό κόστος και υψηλή ενεργειακή απόδοση.

Η ναυτιλία είναι επίσης συγκριτικά ασφαλής ως τρόπος μεταφοράς, με κόστος υποδομής πολύ χαμηλότερο εκείνου των χερσαίων μεταφορών.

Η μεγαλύτερη χρήση των ΘΜΜΑ μπορεί να βοηθήσει την Κοινότητα να επιτύχει τους μετά Κιότο στόχους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

#### **3.2. Τεχνικές λύσεις για απλούστερες διοικητικές διαδικασίες**

Κύριο στοιχείο για την απλούστευση αυτή ήταν ο υποχρεωτικός εφοδιασμός των πλοίων με εξοπλισμό παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων.

<sup>2</sup> Ανακοίνωση: «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση» - COM (2007) 575 της 10.10.2007.

<sup>3</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής: «Ανακοίνωση σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική»· COM (2007) 616 τελικό της 18.10.2007.

Με βάση την οδηγία 2002/59/EK<sup>4</sup>, ο εξοπλισμός με σύστημα αυτόματου εντοπισμού πλοίων (AIS) είναι υποχρεωτικός για όλες σχεδόν τις κατηγορίες πλοίων. Σε συγκεκριμένα σημεία εγκαθίστανται υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων/συστήματα πληροφοριών και διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων (VTS/VTMIS), με τη χρήση των πληροφοριών από το AIS, τα παράκτια ραντάρ και τις ραδιοεπικοινωνίες, για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας.

Το 2006, η ΕΕ ενέκρινε τις τροπολογίες της σύμβασης SOLAS του ΔΝΟ για την έγκριση του Συστήματος Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων (LRIT) για πλοία 300 GT και άνω, από τον Ιανουάριο του 2009.

Τα συστήματα αυτά θα εξασφαλίσουν ευνοϊκότερες συνθήκες για την καθιέρωση περιβάλλοντος ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime) για εμπορεύματα και πλοήγηση, το οποίο θα καταστήσει τον τομέα πιο ανταγωνιστικό και θα προσφέρει λύσεις εναλλακτικές των διοικητικών ελέγχων και των ελέγχων εγγράφων που ισχύουν σήμερα. Εν προκειμένω, η εγκατάσταση ολοκληρωμένου συστήματος ναυτιλιακής επιτήρησης για την παρακολούθηση της κίνησης πλοίων στη θάλασσα θα βελτιώσει ακόμη περισσότερο την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων.

#### **4. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΙΘΑΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ**

##### **4.1. Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι ενδιαφερόμενοι διατύπωσαν παρατηρήσεις για τον ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα επ' ευκαιρία της διαβούλευσης για την ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική που άρχισε τον Ιούνιο του 2006. Η ειδική δημόσια επιγραμμική «Διαβούλευση για ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα που θα ενισχύει την εσωτερική αγορά της ενδοευρωπαϊκής ναυτιλίας» άρχισε να λειτουργεί τον Οκτώβριο του 2007.

Η ιδέα παρουσιάστηκε στα εθνικά κέντρα επαφής για τις ΘΜΜΑ τον Δεκέμβριο του 2007, στους ιθύνοντες της ναυτιλίας τον Απρίλιο του 2008, και σε σεμινάρια που πραγματοποιήθηκαν τον Μάρτιο του 2007 και τον Απρίλιο του 2008, όπου διατυπώθηκαν μόνον θετικά σχόλια.

Ημερίδες για τους ενδιαφερόμενους επί του θέματος διοργανώθηκαν τον Μάρτιο του 2007 και τον Απρίλιο του 2008 στις Βρυξέλλες και στην Αμβέρσα, τον Οκτώβριο του 2007 συστάθηκε μάλιστα μια ομάδα αναφοράς ενδιαφερομένων απαρτιζόμενη από εμπειρογνώμονες του κλάδου και της διοίκησης, η οποία θα υποβάλει προτάσεις και να παρακολουθήσει τη μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων.

Κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους ανέκυψαν ορισμένα θέματα, τα οποία περιγράφονται κατωτέρω.

---

<sup>4</sup> ιζ) οδηγία 2002/59/EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/EOK (EEJ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

## 4.2. Κύρια διοικητικά εμπόδια που τονίστηκαν κατά τη διαβούλευση

Οι ενδιαφερόμενοι έκριναν ότι οι διοικητικές διαδικασίες στη ναυτιλία πολύ συχνά είναι, χωρίς λόγο, υπερβολικά πολύπλοκες, περιττές και μη εναρμονισμένες μεταξύ κρατών μελών ή λιμένων. Ο απόπλους ή ο κατάπλους πλοίων από/προς λιμένες επιβραδύνεται, με αποτέλεσμα να αυξάνεται το κόστος και να καθυστερείται η φόρτωση και η εκφόρτωση.

Όντως, οι θαλάσσιοι λιμένες της Κοινότητας αποτελούν μέρος της εξωτερικής θαλάσσιας μεθοριακής γραμμής της ΕΕ· ο κατάπλους ή ο απόπλους δίνει το έναυσμα για σειρά διοικητικών διαδικασιών, οι οποίες περιλαμβάνουν ευρεία δέσμη κοινοτικών και διεθνών πράξεων που αφορούν τελωνειακούς και φορολογικούς κανόνες, κανόνες μεθοριακών ελέγχων, κανονισμούς για το εμπόριο, τις στατιστικές, το περιβάλλον και τα απόβλητα, την φυτοπροστασία, την κτηνιατρική προστασία και την προστασία της υγείας, κανονισμούς ασφάλειας και προστασίας (βλ. κατάλογο στο παράρτημα Α της έκθεσης εκτίμησης των επιπτώσεων). Οι εν λόγω κανονισμοί δεν είναι πάντοτε κατάλληλα συντονισμένοι, προκαλώντας ενίοτε καθυστερήσεις, αλληλεπικαλύψεις και υπέρμετρο διοικητικό κόστος.

Οι λιμενικές ή τελωνειακές αρχές δεν μπορούν να επιτρέψουν την έναρξη των εργασιών φορτοεκφόρτωσης μέχρι την ολοκλήρωση των διατυπώσεων του πλοίου. Οι ώρες λειτουργίας των τελωνείων σε ορισμένους λιμένες δημιουργούν καθυστερήσεις στην επεξεργασία των πληροφοριών.

Οι ενδιαφερόμενοι ανέφεραν προβλήματα λόγω της άσκησης διαφορετικών πρακτικών, ανάλογα με την οργάνωση του φορέα εκμετάλλευσης στο λιμένα φόρτωσης. Για παράδειγμα, σε ορισμένα κράτη μέλη ορισμένα τελωνειακά παραστατικά πρέπει να παραδίδονται στο πρωτότυπό τους στο τελωνείο, το οποίο ενδεχομένως βρίσκεται πολύ μακριά από την αποβάθρα, οι δε ώρες λειτουργίας ή η τοποθεσία του τελωνείου μπορούν να δημιουργήσουν προβλήματα στη διακίνηση των εμπορευμάτων. Σε ορισμένους λιμένες, η εκφόρτωση ενός πλοίου μπορεί να αρχίσει μόνον μετά την ολοκλήρωση των διατυπώσεων με τα δικαιολογητικά, οι οποίες μπορούν να διαρκέσουν έως και μισή ημέρα.

Πέραν αυτών των θεμάτων, υπάρχουν και άλλες διοικητικές δυσχέρειες, η αντιμετώπιση των οποίων επιδιώκεται στην παρούσα ανακοίνωση:

- Η θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι περιορισμένη, δαπανηρή και πολύπλοκη διότι υπεισέρχονται ταυτόχρονα πολλαπλοί φορείς υποκείμενοι σε τεχνικής φύσεως νομοθεσία, συχνά δε η θαλάσσια μεταφορά δεν είναι λύση και τα εμπορεύματα μεταφέρονται από ξηράς.
- Οι γλωσσικές δυσχέρειες είναι μια άλλη μεγάλη δυσκολία, διότι ορισμένες λιμενικές αρχές αρνούνται δηλωτικά και πιστοποιητικά πλοίων που δεν έχουν συνταχθεί στη γλώσσα τους.
- Οι υπηρεσίες πλοήγησης μπορούν να αποβούν σοβαρά προβληματικές. Τα πλοία σε δρομολόγια ΘΜΜΑ καταπλέουν τακτικά στους ίδιους λιμένες και οι πλοίαρχοί τους είναι εξοικειωμένοι με τα φυσικά χαρακτηριστικά τους. Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις η παροχή συνδρομής πλοήγησης είναι υποχρεωτική. Ενώ ορισμένες χώρες παρέχουν όντως πιστοποιητικό εξαίρεσης πλοηγού (ΠΕΠ),

συχνά υπάρχουν απαιτήσεις σε εθνικό επίπεδο που καθιστούν δύσκολη την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού.

- Τα ηλεκτρονικά δηλωτικά δεν είναι καθολικά αποδεκτά από όλους τους λιμένες στην ΕΕ. Μόνον το 55% των λιμένων χρησιμοποιούν ηλεκτρονικά συστήματα για την επεξεργασία των πληροφοριών πλοίων και εμπορευμάτων, ενώ είναι ακόμη συνήθης η χρήση τηλεομοιοτυπικού και τηλεφώνου.
- Μόνον ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν προσέγγιση ενιαίας εθνικής θυρίδας. Η σύνδεση του SafeSeaNet με τα δίκτυα των λιμένων είναι πολύ περιορισμένη και πραγματοποιείται ανταλλαγή δεδομένων μόνον εφόσον τη ζητήσουν οι εθνικές αρχές. Η ανταλλαγή ηλεκτρονικών μηνυμάτων μεταξύ λιμένων είναι στην πράξη ανύπαρκτη.

Το κόστος που συνεπάγονται αυτές οι διοικητικές διαδικασίες υπολογίσθηκε (βλ. έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων).

## **5. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ**

Για να διευρυνθεί η εσωτερική αγορά στη ναυτιλία και να δημιουργηθεί ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, η Επιτροπή προτείνει σειρά δράσεων, η οποία περιλαμβάνει νομοθετικά μέτρα, τα οποία απαιτούν καλύτερη προετοιμασία και θα προταθούν αργότερα, και συστάσεις προς τα κράτη μέλη. Η εκτίμηση των επιπτώσεων αυτών των μέτρων έχει ολοκληρωθεί και η σχετική έκθεση διατίθεται στον ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

### **5.1. Βραχυπρόθεσμα μέτρα σε επίπεδο ΕΕ**

#### *5.1.1. Απλούστευση τελωνειακών διατυπώσεων για πλοία που πλέουν μόνον μεταξύ λιμένων της ΕΕ*

Η κύρια αιτία για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα είναι να καταστούν οι θαλάσσιες μεταφορές πιο αποτελεσματικές με την κατάργηση των διοικητικών διατυπώσεων για εμπορεύματα σε ελεύθερη κυκλοφορία (κοινοτικά εμπορεύματα): με τον κατάπλου τους σε λιμένα της ΕΕ, τα πλοία που προέρχονται από άλλο λιμένα της ΕΕ και μεταφέρουν κοινοτικά εμπορεύματα δεν θα χρειάζεται να υποβάλουν αποδεικτικά για τον κοινοτικό χαρακτήρα των εμπορευμάτων τους. Αυτό θα αποτελέσει σημαντικό πρόσθετο βήμα στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς.

Στις αρχές του 2009, η Επιτροπή θα προτείνει τροποποίηση του κανονισμού για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα<sup>5</sup> ώστε να καθιερωθεί νόμιμο τεκμήριο ότι τα εμπορεύματα που μεταφέρονται μεταξύ κοινοτικών λιμένων έχουν τον χαρακτήρα κοινοτικών εμπορευμάτων, ώστε να μην απαιτούνται αποδεικτικά έγγραφα για τον κοινοτικό χαρακτήρα τους.

---

<sup>5</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 302 της 19.10.1992, σ. 1).

Το νόμιμο τεκμήριο θα ισχύει για εμπορεύματα που μεταφέρονται μεταξύ λιμένων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας με πλοίο, το οποίο δεν έχει αποπλεύσει, καταπλεύσει ή σταθμεύσει σε λιμένα εκτός του εδάφους αυτού ή σε ελεύθερη ζώνη ελέγχου του τύπου I (όπως ορίζεται στις διατάξεις εφαρμογής του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα), με την προϋπόθεση ότι τα εμπορεύματα μεταφέρονται με την κάλυψη ενός και μόνον παραστατικού μεταφοράς που έχει εκδοθεί σε κράτος μέλος. Τα μη κοινοτικά εμπορεύματα που μεταφέρουν τα πλοία αυτά θα καλύπτονται από τη διαδικασία διαμετακόμισης.

Το ισχύον νόμιμο τεκμήριο, το οποίο περιορίζεται στα πλοία που πλέον μεταξύ λιμένων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας και έχουν λάβει προηγουμένως τελωνειακή έγκριση – «εγκεκριμένες θαλάσσιες τακτικές γραμμές» - μπορεί συνεπώς να καταργηθεί.

Η Επιτροπή θα προτείνει το 2010 ως έτος έναρξης ισχύος των νέων κανόνων. Η Επιτροπή κρίνει ότι η τροποποίηση του κανονισμού για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα είναι σκόπιμη για να επιτευχθεί ένας από τους κύριους στόχους του ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, με τον οποίο θα μειωθεί αισθητά ο διοικητικός φόρτος της ενδοκοινοτικής ναυτιλίας, χωρίς να δημιουργούνται δυσμενείς επιπτώσεις σε άλλες κατηγορίες θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων προέλευσης τρίτων χωρών. Κατά τον τρόπο αυτό θα μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του εκσυγχρονισμένου τελωνειακού κώδικα και του συστήματος e-Customs ως προς τη μείωση του διοικητικού φόρτου μεταφοράς.

#### 5.1.2. *Κατευθύνσεις επίσπευσης των ελέγχων εγγράφων που αφορούν τη μεταφορά ζωικών και φυτικών προϊόντων μεταξύ λιμένων της ΕΕ*

Τα ζωικά προϊόντα και τα ζωντανά ζώα κοινοτικής προέλευσης υπόκεινται σε ελέγχους εγγράφων, όταν εκφορτώνονται σε λιμένες με μεθοριακό σταθμό επιθεώρησης και μεταφέρονται με θαλάσσιο δρομολόγιο το οποίο δεν είναι τακτικό και δεν συνδέει απευθείας δύο κοινοτικούς λιμένες. Ο λόγος είναι να αντιμετωπίζεται το ενδεχόμενο τυχαίας ή δόλιας παρουσίασης εμπορευμάτων τρίτης χώρας ως εμπορεύματα κοινοτικής καταγωγής, ενδεχόμενο το οποίο εκθέτει την Κοινότητα σε σημαντικούς κινδύνους κατά της προστασίας της υγείας του κοινού και των ζώων.

Με συγκεκριμένες κατευθύνσεις, η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τον αποτελεσματικότερο και ταχύτερο εκτελωνισμό ζωικών και φυτικών προϊόντων στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές, όπως περιγράφεται στην οδηγία 89/662/ΕΟΚ<sup>6</sup> του Συμβουλίου για τους κτηνιατρικούς ελέγχους, στην οδηγία 90/425/ΕΟΚ<sup>7</sup> του Συμβουλίου για τους κτηνιατρικούς και ζωοτεχνικούς ελέγχους και στην οδηγία

---

<sup>6</sup> Οδηγία του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1989, σχετικά με τους κτηνιατρικούς ελέγχους που εφαρμόζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο με προοπτική την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς (ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 13).

<sup>7</sup> Οδηγία 90/425/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1990, σχετικά με τους κτηνιατρικούς και ζωοτεχνικούς ελέγχους που εφαρμόζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο ορισμένων ζώων και προϊόντων με προοπτική την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς (ΕΕ L 224 της 18.8.1990, σ. 29).



2000/29/EK<sup>8</sup> του Συμβουλίου για προστατευτικά μέτρα για τα φυτά ή τα φυτικά προϊόντα. Θα δημιουργηθούν ενδεχομένως δυνατότητες συνέργειας στους ελέγχους, ιδίως των εγγράφων, που απαιτούνται πριν επιτραπεί ο εκτελωνισμός τέτοιων προϊόντων σε κοινοτικούς λιμένες. Πολλοί ενδιαφερόμενοι παρατήρησαν αλληλεπικάλυψη αυτών των ελέγχων, η οποία προκαλεί καθυστερήσεις και αύξηση του κόστους εκτελωνισμού. Επίσης, υπάρχουν ενδείξεις ότι η βέλτιστη πρακτική ορισμένων λιμένων προσφέρει ευκαιρίες για αποτελεσματικότερους ελέγχους, χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια. Αυτές οι βέλτιστες πρακτικές θα περιληφθούν σε κατευθύνσεις σχετικές με τη διαδικασία που εφαρμόζεται για τη θαλάσσια μεταφορά ζωικών και φυτικών προϊόντων. Στις κατευθύνσεις θα αποσαφηνίζονται, μεταξύ άλλων, οι διαδικασίες που θα εφαρμόζονται για ζωικά προϊόντα και ζωντανά ζώα κοινοτικής καταγωγής, εάν το πλοίο καταπλέει σε λιμένα με μεθοριακό σταθμό επιθεώρησης, και οι διαδικασίες που θα εφαρμόζονται για ζωικά προϊόντα και ζωντανά ζώα μη κοινοτικής καταγωγής. Θα καλυφθούν επίσης τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με διαδικασία διαμετακόμισης, μεταφορτωμένων εμπορευμάτων ή εμπορευμάτων που εισάγονται απευθείας. Θα προωθηθεί κοινή προσέγγιση, με την οποία θα αποσαφηνίζεται η έννοια των τακτικών γραμμών και θα ενθαρρυνθεί η χρήση της ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων και ο πιο αποτελεσματικός συντονισμός των τελωνείων.

Η Επιτροπή θα αρχίσει αμέσως συζητήσεις με τα κράτη μέλη με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας για τις κατευθύνσεις αυτές το 2009. Εάν χρειασθεί, υπάρχει επίσης το ενδεχόμενο να τροποποιηθούν οι κοινοτικές διαδικασίες εισαγωγής ζωικών προϊόντων και ζωντανών ζώων, όταν εξετασθούν.

#### 5.1.3. *Εξορθολογισμός των εγγράφων που απαιτούνται με βάση διαφορετικά νομοθετήματα*

Άλλο μέτρο απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών θα είναι να αποσαφηνισθεί η χρήση των εναρμονισμένων εντύπων του ΔΝΟ/FAL με πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που θα αντικαταστήσει την οδηγία 2002/6/EK<sup>9</sup> σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες. Σύμφωνα με την πρόταση, θα απαιτείται η χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων για την ανταλλαγή δεδομένων και θα εγκαταλειφθούν τα έντυπα έγγραφα το αργότερο το 2013. Θα προετοιμασθεί το έδαφος για την πρόβλεψη ενός και μόνον παραθύρου, μέσω του οποίου θα διεκπεραιώνονται όλες οι διοικητικές διαδικασίες με συντονισμένο τρόπο μεταξύ των διαφόρων φορέων, με τη χρήση της ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων.

Επίσης, θα εξαλειφθούν οι αλληλεπικαλύψεις των οδηγιών 95/21/EK<sup>10</sup>, 2000/59/EK<sup>11</sup>, 2002/59/EK με τον κανονισμό 725/2004<sup>12</sup>, θα διατηρηθούν όμως οι

---

<sup>8</sup> Οδηγία 2000/29/EK του Συμβουλίου, της 8ης Μαΐου 2000, περί μέτρων κατά της εισαγωγής στην Κοινότητα οργανισμών επιβλαβών για τα φυτά ή τα φυτικά προϊόντα και κατά της εξάπλωσής τους στο εσωτερικό της Κοινότητας. (EE L 169 της 10.7.2000, σ.1).

<sup>9</sup> Οδηγία 2002/6/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (EE L 67 της 9.3.2002, σ. 31).

<sup>10</sup> Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις

ίδιες πληροφορίες σε τυποποιημένη μορφή. Το όφελος του μέτρου αυτού θα είναι η επίτευξη των διοικητικών διαδικασιών, η διαμόρφωση πλαισίου που θα επιτρέπει σε μεταφορείς και αρμόδιους υπαλλήλους να ασχολούνται μια και μόνον φορά με την επεξεργασία των διατυπώσεων εγγράφων.

## **5.2. Μεσοπρόθεσμα μέτρα σε επίπεδο ΕΕ**

Εκτός από τα βραχυπρόθεσμα μέτρα που προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή θα αρχίσει να εργάζεται το 2009 σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους για την εφαρμογή των μέτρων που περιγράφονται στη συνέχεια, προκειμένου να προτείνει λύσεις το 2010.

### *5.2.1. Απλούστευση διοικητικών διατυπώσεων για πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων της ΕΕ αλλά με ενδιάμεση στάση σε τρίτη χώρα ή ελεύθερη ζώνη*

Για τα μεσοπρόθεσμα μέτρα, η Επιτροπή έχει ήδη προβλέψει διευκόλυνση των πλοίων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και θαλάσσιων αρτηριών που σταθμεύουν σε λιμένα τρίτης χώρας ή σε ελεύθερη ζώνη με την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών μέσων, μέσω των οποίων ταυτοποιούνται τα κοινοτικά εμπορεύματα που μεταφέρονται με αυτά τα πλοία, βάσει του εκσυγχρονισμένου τελωνειακού κώδικα και του ενιαίου παραθύρου. Η Επιτροπή θα μειώσει έτσι περισσότερο το κόστος για τις επιχειρήσεις μεταφοράς κοινοτικών εμπορευμάτων εντός της Κοινότητας.

### *5.2.2. Αναβαθμισμένη μετάδοση ηλεκτρονικών δεδομένων*

Η Επιτροπή εξήγγειλε στο σχέδιο δράσης που περιλαμβάνει η Λευκή Βίβλος της του 2006 για την πολιτική μεταφορών ότι θα προτείνει μέτρα για την εξάπλωση των συστημάτων e-maritime. Πράγματι, πέραν της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, η οποία αποτελεί τη νομική βάση για την εναρμόνιση του συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας των σκαφών και σχετικής πληροφόρησης (VTMIS) και της κοινοποίησης δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών, στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης λειτουργούν σήμερα ή πρόκειται να λειτουργήσουν αρκετά συστήματα πληροφοριών. Καθένα από τα συστήματα αυτά εξυπηρετεί διαφορετικό στόχο.

Υπάρχουν επίσης αρκετά δίκτυα διάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία των πλοίων μεταξύ των κρατών μελών. Συνεπώς χρειάζεται να ενοποιηθούν τα δίκτυα αυτά στην ΕΕ, όπως και το δίκτυο SafeSeaNet. Η ενοποίηση των συστημάτων ναυτιλιακής επιτήρησης θα αναβαθμίσουν σε μεγάλο βαθμό την παρακολούθηση των πλοίων και την ιχνηλάτηση της κυκλοφορίας.

Έτσι θα γίνουν πιο εύκολες οι διοικητικές διαδικασίες για τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν από λιμένα, καθώς επίσης και οι τελωνειακές διατυπώσεις. Όντως, οι

---

συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1.

<sup>11</sup> Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81).

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις (ΕΕ L 129 της 29.4.2004, σ. 6).

τελωνειακές αρχές πρέπει να είναι χρήστες των συστημάτων e-maritime, αυτό δε το σύστημα πρέπει να είναι πλήρως συμβατό με το σύστημα e-Customs που καθιερώθηκε με την απόφαση αριθ. 70/2008/EK<sup>13</sup>.

Η δημιουργία αδιάλειπτης ροής των εγγράφων μεταφοράς, η οποία είναι και το αντικείμενο του έργου e-Freight της Επιτροπής, θα αυξήσει εν τέλει την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε περισσότερες θαλάσσιες αρτηρίες μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα.

### 5.2.3. *Ενιαία διοικητική θυρίδα*

Η Επιτροπή εκπονεί μέτρα για «ενιαίες εθνικές θυρίδες». Ενιαίο παράθυρο είναι ένα σύστημα, το οποίο επιτρέπει στους συναλλασσόμενους να υποβάλλουν πληροφορίες σε έναν ενιαίο φορέα για την εκπλήρωση όλων των ρυθμιστικών απαιτήσεων εισαγωγής ή εξαγωγής.

Σήμερα, τα πλοία πρέπει να έρχονται σε επαφή με πολλούς αρμοδίους στους λιμένες για τη διεκπεραίωση όλων των διοικητικών διαδικασιών. Αυτό επηρεάζει σημαντικά το κόστος, την ταχύτητα χειρισμού των εμπορευμάτων και την όλη αξιοπιστία του συστήματος. Η καθιέρωση μιας και μόνον υπηρεσίας, η οποία θα χειρίζεται όλο το γραφειοκρατικό μέρος, θα είναι πολύ χρήσιμη. Όντως, οι διοικητικές διατυπώσεις θα διεκπεραιώνονται ηλεκτρονικά ή με συντονισμό των φορέων.

Ένα πρώτο βήμα έχει γίνει με την απόφαση αριθ. 70/2008/EK, η οποία θεσπίζει ενιαία θυρίδα για τις διατυπώσεις που αφορούν εμπορεύματα. Σε συνεργασία με τους διαφόρους ενδιαφερομένους θα εκπονηθούν μέτρα εφαρμογής και μέτρα για την εφάπαξ υποβολή όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες στις λιμενικές αρχές.

Τα μέτρα αυτά θα συνδυασθούν με τα μέτρα ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων, μέσω της οποίας θα γίνεται η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πλοίων και αρμοδίων αρχών σε ηλεκτρονική μορφή κατά το μέγιστο δυνατόν.

### 5.2.4. *Απλούστευση των κανόνων θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων*

Οι κανονισμοί για τα επικίνδυνα εμπορεύματα αρμόζουν καλύτερα στις οδικές μεταφορές παρά στις θαλάσσιες. Ο Ναυτικός Κώδικας Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (κώδικας IMDG)<sup>14</sup> και η οδηγία 2002/59/EK περιέχουν ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων που ορίζουν ειδική διαδικασία, η οποία συνεπάγεται έγκαιρη υποβολή κοινοποιήσεων και δηλώσεων και είναι πολύ αυστηρότερη σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές.

<sup>13</sup> Απόφαση αριθ. 70/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για ένα περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις.

<sup>14</sup> Διεθνής Ναυτικός Κώδικας Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG) που εκδόθηκε το 1960 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Μια λύση είναι να απλουστευθούν οι κανονισμοί σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται με φορτηγά σε οχηματαγωγά πλοία, οι οποίοι είναι συμβατοί με την οδηγία 94/55/EK<sup>15</sup> του Συμβουλίου και με τον κανονισμό ADR<sup>16</sup>.

Εάν εγκριθεί η πρόταση αυτή, δεν θα χρειάζεται πλέον να εφαρμόζονται κατά γράμμα οι σύνθετες διαδικασίες που ορίζουν ο κώδικας IMDG και οι εθνικοί κανονισμοί. Οι ναυτιλιακές αρχές πρέπει να αναγνωρίζουν τα πιστοποιητικά ADR που εκδίδονται για τα φορτηγά.

Οι γενικοί κανόνες σχετικά με τη μεταφορά, τη στοιβασία και τον διαχωρισμό των επικίνδυνων εμπορευμάτων θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται, σύμφωνα με τον κώδικα IMDG, αλλά πρέπει να επιτραπούν ορισμένες επεκτάσεις στους τύπους και τις ποσότητες επικίνδυνων εμπορευμάτων στα πλοία με βάση τον κώδικα ADR.

Η Επιτροπή προτίθεται να διαβουλευθεί με τους αρμοδίους μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων όλων των τρόπων μεταφοράς, προκειμένου να υποβάλει πρόταση εναρμονισμένων και απλουστευμένων κανόνων ή να καλέσει τα κράτη μέλη να προβούν σε περιφερειακές συμφωνίες παρεμφερείς με το μνημόνιο συμφωνίας που έχουν ήδη αποδεχθεί οι παράκτιες χώρες της Βαλτικής. Η προτεινόμενη απλούστευση δεν θα επιφέρει μείωση του επιπέδου ασφάλειας και προστασίας.

### **5.3. Συστάσεις προς τα κράτη μέλη**

#### *5.3.1. Συντονισμός των διοικητικών επιθεωρήσεων με σκοπό τη συντόμευση των χρόνων παράδοσης των εμπορευμάτων*

Ένα άλλο μέτρο είναι να οργανώνονται, κατά περίπτωση, «εφάπαξ επιθεώρηση», κατά τις οποίες οι αρμόδιες αρχές σε έναν λιμένα που πρέπει να επιθεωρήσουν πλοίο (π.χ. για έλεγχο της υγείας και της ασφάλειας, περιβαλλοντικό έλεγχο, κτηνιατρικό, φυτο-υγειονομικό ή άλλο έλεγχο), να εκτελούν την επιθεώρηση ταυτόχρονα με συντονισμένο τρόπο. Έτσι θα μειωθούν οι καθυστερήσεις και θα βελτιωθεί ο χρόνος παράδοσης των πλοίων. Τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρύνουν τις λιμενικές διοικήσεις να προγραμματίζουν τις επιθεωρήσεις τους από κοινού, ώστε να μειωθούν οι αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις στις ΘΜΜΑ χωρίς να ελαττωθεί η ποιότητα των επιθεωρήσεων.

#### *5.3.2. Διευκόλυνση της διοικητικής επικοινωνίας*

Οι εθνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη χρησιμοποιούμενη γλώσσα συχνά δημιουργούν δυσκολίες στην ανάπτυξη του δικτύου των ΘΜΜΑ. Σε ορισμένα πεδία αντιμετωπίστηκαν τα προβλήματα επικοινωνίας με τη χρήση κοινής γειτονικής γλώσσας ή της αγγλικής.

Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να εκτιμήσουν τη σκοπιμότητα χρήσης μιας συμπεφωνημένης γλώσσας ή της αγγλικής ως δεύτερης γλώσσας σε όλα τα ναυτιλιακά διοικητικά έγγραφα και διαδικασίες.

---

<sup>15</sup> Οδηγία 94/55/EK του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 319, 12.12.1994).

<sup>16</sup> Ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) της 30ής Σεπτεμβρίου 1957.

Οι διατάξεις της σύμβασης SOLAS κεφάλαιο V κανονισμός 14 παράγραφος 4 (όπως αναφέρεται στην οδηγία 2001/25/EK για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών) πρέπει να καταστούν αυστηρότερες, καθώς τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης SOLAS. Από πρακτική άποψη, αυτό σημαίνει ότι πρέπει να εξασφαλίζεται επαρκής επικοινωνία σε μια κοινή γλώσσα μεταξύ του προσωπικού που εργάζεται στους λιμένες (τελωνειακές αρχές, λιμενικές αρχές, υγειονομικοί επιθεωρητές, κλπ.) και των πληρωμάτων των πλοίων.

### 5.3.3. Έκδοση πιστοποιητικού εξαίρεσης πλοηγού (ΠΕΠ)

Τα κράτη μέλη καλούνται να διαμορφώσουν ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο θα επιτρέπει πιο εύκολα την εξαίρεση πλοηγού.

Αυτό το ρυθμιστικό πλαίσιο θα επιτρέπει τη χορήγηση εξαίρεσης πλοηγού στους πλοιάρχους που δεν ομιλούν την επίσημη γλώσσα της χώρας. Με τη λύση αυτή θα απλουστευθούν οι υπάρχοντες κανονισμοί και θα επιτρέπεται σε όλες τις επιχειρήσεις μεταφοράς που εκτελούν συχνά δρομολόγια να ζητούν ΠΕΠ με πιο εύκολο τρόπο.

Οι όροι για την έκδοση ΠΕΠ πρέπει να είναι εύλογοι και να μην περιέχουν στοιχεία προστατευτισμού. Τυχόν αλλαγή των χαρακτηριστικών του δρομολογίου δεν πρέπει να συνεπάγεται την προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων από τον πλοίαρχο για όλες τις πτυχές πρόκρισης και εξέτασης για την έκδοση ΠΕΠ.

Το μέτρο θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους για τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και σε βραχύτερο χρόνο παράδοσης των πλοίων στους λιμένες. Η απαιτούμενη δράση για να τεθεί σε εφαρμογή η συγκεκριμένη σύσταση πρέπει να αναληφθεί σε εθνικό επίπεδο και με συντονισμό μεταξύ εθνικών αρχών.

### 5.3.4. Εξορθολογισμός ροής και χώρου στους λιμένες

Ένα άλλο μέτρο που συνιστάται είναι ο φυσικός διαχωρισμός στους λιμένες των χώρων που προορίζονται για τις ΘΜΜΑ από τους χώρους για την κίνηση εμπορευματοκιβωτίων και την κίνηση των οχηματαγωγών. Το όφελος του μέτρου θα είναι η ορθολογικότερη διαχείριση της κυκλοφορίας στον λιμένα και ο βραχύτερος χρόνος παράδοσης των πλοίων.

Ενδέχεται να αυξηθεί το κόστος υποδομής λόγω του μέτρου· ωστόσο, το μέτρο δεν είναι άσκοπο. Συγκεκριμένα, με το μέτρο αυτό είναι δυνατόν να λυθεί το πρόβλημα της προτεραιότητας που δίδεται στα ποντοπόρα πλοία και να έχουν τα πλοία των ΘΜΜΑ βελτιστοποιημένο και ταχύτερο χρόνο παράδοσης.

## 6. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΡΑΣΗ

### 6.1. Μηχανισμός για καλύτερο συντονισμό των διοικητικών υπηρεσιών σε όλα τα επίπεδα

Ο ανεπαρκής επιχειρησιακός συντονισμός μεταξύ των διαφόρων διοικητικών υπηρεσιών και των φορέων εκμετάλλευσης σε επίπεδο λιμένα (π.χ. λιμενικές αρχές, φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, τελωνεία, υγειονομικές υπηρεσίες,

υπηρεσίες φυτουγειονομικών και κτηνιατρικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, ναυτιλιακά πρακτορεία, πλοίαρχοι) και σε εθνικό και διεθνές επίπεδο αναφέρθηκε ως κύρια αιτία αδικαιολόγητων εξόδων και αναποτελεσματικότητας.

Τα κράτη μέλη πρέπει να καλέσουν τις τοπικές αρχές να βελτιώσουν τον επιχειρησιακό συντονισμό εξασφαλίζοντας ότι η ακολουθία των διοικητικών ενεργειών δεν προκαλεί άσκοπες καθυστερήσεις.

Στο σχέδιο αυτό πρέπει να συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, να καθοριστούν στόχοι για τη μείωση του διοικητικού φόρτου στις ΘΜΜΑ και να προγραμματιστεί η αναγκαία εκπαίδευση για τη χρήση κοινών και προηγμένων μέσων επικοινωνίας.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η ομάδα κέντρων επαφής για τις ΘΜΜΑ<sup>17</sup> πρέπει να υποδείξει τα σημεία σύνδεσης μεταξύ κρατών μελών και λιμένων που χρειάζονται, να αναφέρει ποια είναι τα μόνιμα προβλήματα και να προτείνει λύσεις. Η Επιτροπή θα συνεργασθεί για την επίτευξη της αναγκαίας συνεργασίας και της ροής πληροφοριών μεταξύ των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής σε συγκεκριμένα θέματα (μεταφορές, περιβάλλον, τελωνεία, μεθοριακοί έλεγχοι, υγεία κλπ).

## **6.2. Παρακολούθηση και αναφορά**

Οι βραχυπρόθεσμες δράσεις πρέπει να αρχίσουν το 2010 και οι μεσοπρόθεσμες το 2013. Τα αποτελέσματα των μέτρων για τη στροφή των μεταφορών πρέπει να είναι υπολογίσιμα το επόμενο έτος από την έναρξη εφαρμογής τους.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την πρόοδο που σημειώνεται στη δημιουργία του ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, θα συνεκτιμήσει τυχόν προβλήματα που θα προκύψουν κατά την φάση εφαρμογής και θα προτείνει διορθωτικά μέτρα, εάν χρειασθεί.

Η Επιτροπή θα προσπαθήσει να συμπεριλάβει έκθεση για τη δράση που περιγράφεται στην παρούσα ανακοίνωση, η οποία επί παραδείγματι θα καλύπτει τις εκθέσεις των κρατών μελών σχετικά με την έναρξη ισχύος των νομοθετικών και άλλων μέτρων που συνιστώνται στην παρούσα ανακοίνωση, στην τακτική της έκθεση για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων που προβλέπεται για το 2012.

---

<sup>17</sup> Ομάδα κέντρων επαφής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις θαλάσσιες αρτηρίες. Η ομάδα συστάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και των υποψήφιων χωρών, εκπροσώπους των κέντρων προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του Ναυτιλιακού Φόρουμ.

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Με τον ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, η Επιτροπή επιδιώκει να ενισχυθεί η συνολική αποτελεσματικότητα των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών μέσω της άρσης των κύριων διοικητικών εμποδίων στην ανάπτυξη των ΘΜΜΑ. Αυτός ο τρόπος μεταφοράς θα βοηθήσει σημαντικά την ΕΕ στην εκπλήρωση των περιβαλλοντικών δεσμεύσεών της και στην αντιμετώπιση της ενεργειακής πρόκλησης με καλύτερους όρους ανταγωνισμού με τις οδικές μεταφορές. Η συγκεκριμένη ιδέα εντάσσεται σε ευρύτερη στρατηγική, η οποία περιλαμβάνει τις θαλάσσιες αρτηρίες και νέα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μέσω του προγράμματος Marco Polo και των έργων ΔΕΔ-Μ, μεγαλύτερη διαφάνεια στα λιμενικά τέλη, αποτελεσματικές συνδέσεις με τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές με την ενδοχώρα και μικρότερο περιβαλλοντικό αντίκτυπο από λιμένες και πλοία. Οι ΘΜΜΑ μπορούν επίσης να συμβάλουν στη διατήρηση της μεγάλης τεχνογνωσίας που διαθέτει η ΕΕ στη ναυτιλία εν γένει και να τη βοηθήσουν να διατηρήσει τη θέση της ως καίριου παράγοντα στην παγκοσμιοποίηση της οικονομίας.