



Βρυξέλλες, 8.7.2013
COM(2013) 510 final

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Γαλάζια Ζώνη, ενιαίος χώρος μεταφορών για τη ναυτιλία

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Γαλάζια Ζώνη, ενιαίος χώρος μεταφορών για τη ναυτιλία

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές για τις εμπορικές συναλλαγές της με τον υπόλοιπο κόσμο και εντός της εσωτερικής αγοράς. Το 74 %¹ των εισαγόμενων ή εξαγόμενων εμπορευμάτων στην Ένωση και το 37%² του ενδοενοσιακού εμπορίου διέρχονται από θαλάσσιους λιμένες. Οι θαλάσσιες μεταφορές υπερτερούν σε πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως το χαμηλότερο κόστος και οι χαμηλότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον ανάλογα με τον όγκο μεταφερόμενου φορτίου.

Ωστόσο, δεν αξιοποιείται πάντοτε το πλήρες δυναμικό της ναυτιλίας λόγω άσκοπων διοικητικών διατυπώσεων.

Το άρθρο 28 της ΣΛΕΕ επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των ενωσιακών εμπορευμάτων³ εντός του τελωνειακού εδάφους της ΕΕ. Επειδή όμως τα σκάφη που εξέρχονται από τα χωρικά ύδατα των κρατών μελών⁴ θεωρείται ότι εξέρχονται από τα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, τα πλοία που κινούνται μεταξύ λιμένων δύο διαφορετικών κρατών μελών, θεωρείται ότι εγκαταλείπουν το τελωνειακό έδαφος της ΕΕ. Κατά συνέπεια, απαιτούνται τελωνειακές διατυπώσεις όταν το σκάφος αποπλέει από τον λιμένα αναχώρησης και στη συνέχεια όταν καταπλέει στον λιμένα προορισμού, ακόμη και αν πρόκειται και στις δύο περιπτώσεις για λιμένες της ΕΕ. Ενώ οι διαδικασίες αυτές απαιτούνται για λόγους οικονομικούς, ασφάλειας, προστασίας από έκνομες ενέργειες και χρηματοοικονομικούς, συνεπάγονται κόστος και προκαλούν καθυστερήσεις που θέτουν τη ναυτιλία σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, όταν πρόκειται για την κυκλοφορία των ενωσιακών εμπορευμάτων στην εσωτερική αγορά της ΕΕ.

Η μείωση του κόστους, όπως και η απλούστευση όλων των διοικητικών διατυπώσεων, είναι μείζων στόχος για την προώθηση της μεγαλύτερης χρήσης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ λιμένων της ΕΕ.

Η καθιέρωση πραγματικής εσωτερικής αγοράς για τα ενωσιακά εμπορεύματα που μεταφέρονται δια θαλάσσης θα ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση της ναυτιλίας έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς και της οικονομίας στο σύνολό της, διότι η αλυσίδα εφοδιαστικής θα καταστεί αποτελεσματικότερη με τη συμπλήρωση των μέτρων διευκόλυνσης του εμπορίου που έχουν ήδη ληφθεί. Είναι σημαντικό να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς.

¹ Πηγή: ESPO, Πίνακας Επιδόσεων των Ευρωπαϊκών Λιμένων, 2012

² Πηγή: Eurostat

³ Ως ενωσιακά εμπορεύματα νοούνται τα εμπορεύματα που παράγονται εξ ολοκλήρου στο τελωνειακό έδαφος της ΕΕ, εισάγονται από τρίτες χώρες και τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία, ή τα οποία παρασκευάζονται ή παράγονται στην ΕΕ από εμπορεύματα που εμπίπτουν στις ανωτέρω κατηγορίες. Μη ενωσιακά εμπορεύματα είναι άλλα εμπορεύματα, ουσιαστικά εκείνα που εισάγονται από χώρες εκτός ΕΕ και δεν έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία. (άρθρο 29 της ΣΛΕΕ).

⁴ Χωρικά ύδατα, ή αιγιαλίτιδα ζώνη, είναι μια ζώνη παράκτιων υδάτων που εκτείνεται σε 12 ναυτικά μίλια (~ 22 km) κατ'ανώτατο όριο από τη γραμμή βάσης (συνήθως η μέση γραμμή της αμψώτιδας) παράκτιου κράτους. Θεωρείται ως η κυρίαρχη επικράτεια ενός κράτους. (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θαλάσσης του 1982).

Ένα από τα υφιστάμενα μέτρα διευκόλυνσης του εμπορίου είναι το καθεστώς τακτικής γραμμής, ένα καθεστώς τελωνειακής διευκόλυνσης για τα πλοία που καταπλέουν σε τακτική βάση σε λιμένες της ΕΕ και μεταφέρουν κατ'αποκλειστικότητα κυρίως ενωσιακά εμπορεύματα. Ωστόσο, σύμφωνα με τον ναυτιλιακό κλάδο, μόνο το 10-15 % της θαλάσσιας κυκλοφορίας, κυρίως των οχηματαγωγών, εκτελείται με βάση αυτό το καθεστώς. Επειδή η συντριπτική πλειονότητα των πλοίων μεταφέρουν και ενωσιακά και μη ενωσιακά εμπορεύματα και καταπλέουν συχνά και σε λιμένες της Ένωσης και σε λιμένες εκτός της Ένωσης (π.χ. στη Νορβηγία, τη Βόρεια Αφρική, τη Ρωσία), χρειάζεται μια πραγματική διευκόλυνση που θα καλύπτει αυτό το είδος ναυτιλιακών γραμμών για να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό της ναυτιλίας.

Για τον λόγο αυτόν, με την παρούσα ανακοίνωση διαμορφώνεται πλαίσιο πολιτικής για τη Γαλάζια Ζώνη, ως ιδέα που υποστήριξε το Συμβούλιο το 2010⁵, με την οποία θα αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα, διότι θα επιτρέπεται στα πλοία να κυκλοφορούν ελεύθερα εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ με ελάχιστη γραφειοκρατία θα προβλεφθούν μέτρα απλούστευσης και εναρμόνισης για τις θαλάσσιες μεταφορές από λιμένες τρίτων χωρών. Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, στην ανακοίνωση παρουσιάζονται τα δύο αναγκαία νομικά μέτρα τροποποίησης των εκτελεστικών διατάξεων του τελωνειακού κώδικα, από τα οποία το ένα υποβλήθηκε ήδη στην αρμόδια επιτροπή τον Ιούνιο του 2013 και το άλλο πρόκειται να προταθεί στα τέλη του έτους.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ

Στην ανακοίνωση και το σχέδιο δράσης της Επιτροπής για τη δημιουργία **ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα**⁶, η πολυπλοκότητα των διοικητικών διατυπώσεων διαπιστώνεται ότι αποτελεί ένα από τα βασικά αίτια που εμποδίζουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Το σχέδιο δράσης περιέχει βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα μέτρα, καθώς και συστάσεις προς τα κράτη μέλη. Όσον αφορά τα τελωνεία, τονίζεται η ανάγκη απλούστευσης των διατυπώσεων για πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων της ΕΕ και μεταφέρουν εμπορεύματα σε ελεύθερη κυκλοφορία, καθώς και η ανάγκη διευκόλυνσης για τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα ή ελεύθερη ζώνη.

Στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης, η Επιτροπή εξέδωσε **τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 177/2010**⁷, με τον οποίο καθιερώνονται εξορθολογισμένες διαδικασίες για τις αποκαλούμενες «θαλάσσιες τακτικές γραμμές» που εκτελούνται από αδειοδοτημένες εταιρείες. Ένα άλλο μέρος του σχεδίου δράσης είναι η **πρωτοβουλία ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime)**, σκοπός της οποίας είναι να προαχθεί η χρήση προηγμένων τεχνολογιών πληροφοριών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με προώθηση της διαλειτουργικότητας και της διευκόλυνσης της ηλεκτρονικής επικοινωνίας μεταξύ των διαφόρων παραγόντων που εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές. Ένα πρώτο βήμα για την υλοποίηση της πρωτοβουλίας ηλεκτρονικής ναυτιλίας είναι η **οδηγία 2010/65/ΕΕ**⁸, σύμφωνα με την οποία οι διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων θα

⁵ Το θέμα συζητήθηκε υπό τη βελγική προεδρία στο άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στην Αμβέρσα στις 15 και 16 Σεπτεμβρίου 2010 και περιλήφθηκε στα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 2ας Δεκεμβρίου 2010 σχετικά με την «πλήρη ένταξη των πλωτών μεταφορών στις αλυσίδες μεταφορών και εφοδιαστικής της ΕΕ».

⁶ COM(2009) 10 τελικό.

⁷ EE L 52 της 3.3.2010

⁸ EE L 283 της 29.10.2010

διαβιβάζονται και θα ανταλλάσσονται ηλεκτρονικά μέσω εθνικών ενιαίων θυρίδων (National Single Windows (NSW)).

Σε ευρύτερο πλαίσιο, στη Λευκή Βίβλο για το μέλλον των μεταφορών του 2011⁹ (Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών») προτείνεται ένας γνήσιος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών, στον οποίο πρέπει να αρθούν όλοι οι φραγμοί που απομένουν μεταξύ τρόπων μεταφοράς και μεταξύ συνόρων. Συγκεκριμένα, προτείνεται Γαλάζια Ζώνη στις θάλασσες γύρω από την Ευρώπη, στην οποία θα έχουν απλουστευθεί οι διατυπώσεις για τα πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων της ΕΕ.

3. ΓΑΛΑΖΙΑ ΖΩΝΗ, ΕΝΑΣ ΤΡΟΠΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1. Στόχος της Γαλάζιας Ζώνης

Ο διοικητικός φόρτος για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους πελάτες τους και οι καθυστερήσεις στους λιμένες έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητά τους. Από την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών εκτελωνισμού εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ λιμένων της ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό η έγκαιρη και αποτελεσματική εμπορική ροή μεταξύ εταιρειών και επιχειρήσεων της ΕΕ. Το πρόσθετο κόστος αναλαμβάνει είτε η ναυτιλιακή εταιρεία, γεγονός που συνιστά ανασταλτικό παράγοντα μέσα σε μια ολοένα πιο ανταγωνιστική αγορά, είτε μετακυλιέται στους πελάτες τους με αύξηση των τιμών για τον καταναλωτή της ΕΕ.

Η Γαλάζια Ζώνη είναι ένας χώρος μέσα στον οποίο τα πλοία μπορούν να πλέουν ελεύθερα εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ με ελάχιστο διοικητικό φόρτο και παράλληλα με ασφάλεια, προστασία από έκνομες ενέργειες, προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και με βελτιωμένη τελωνειακή και φορολογική πολιτική με τη χρήση των ικανοτήτων παρακολούθησης και υποβολής αναφορών στη ναυτιλία (διεργασίες, διαδικασίες και συστήματα πληροφοριών).

Ο κύριος στόχος της είναι να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα με τη μείωση του διοικητικού φόρτου και του κόστους. Η αύξηση του ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων τονώνει ιδίως την απασχόληση, μειώνει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών. Εν ολίγοις, προωθείται μια πραγματική Γαλάζια Ανάπτυξη¹⁰.

Η αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων μεταφορών εντός της ΕΕ θα βελτιωθεί και το κόστος αναμένεται να μειωθεί μόλις τεθούν σε εφαρμογή τα μέτρα της Γαλάζιας Ζώνης και, κατά συνέπεια, θα αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊών φορτωτών, πρακτόρων μεταφορών και κατασκευαστών· δημιουργούνται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς. Αυτή η περαιτέρω διευκόλυνση των ενδοενωσιακών εμπορευματικών μεταφορών θα είναι σημαντική τόσο από οικονομική όσο και από περιβαλλοντική άποψη και θα έχει πραγματικά πρακτικά αποτελέσματα.

3.2. Πιλοτικό σχέδιο «Γαλάζια Ζώνη»

Για να επικυρωθεί αυτή η ιδέα, η Επιτροπή δρομολόγησε το 2011 πιλοτικό έργο Γαλάζιας Ζώνης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της

⁹ COM(2011) 144 τελικό.

¹⁰ COM(2012) 494 τελικό.

Ναυσιπλοΐας (EMSA). Σκοπός του πιλοτικού έργου είναι να αποδειχθεί στις εθνικές αρχές, καθώς και στις τελωνειακές αρχές, ότι οι υπηρεσίες του SafeSeaNet¹¹, του συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας πλοίων και ενημέρωσης που διαχειρίζεται ο EMSA, θα μπορούσε να υποστηρίξει το έργο τους και ταυτόχρονα να μειώσει τον διοικητικό φόρτο των θαλάσσιων μεταφορών. Τέθηκαν σε παρακολούθηση 253 πλοία που συμμετείχαν στη δοκιμαστική φάση και οι τελωνειακές αρχές λάμβαναν ειδοποίηση πριν από την άφιξη με πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές, τους λιμένες κατάπλου και την κατάσταση των πλοίων (π.χ. προβλήματα εν πλω).

Αξιολόγηση του έργου, καθώς και ορισμένων ενδεχόμενων μεταγενέστερων μέτρων, όπως επέκταση της παρακολούθησης σε όλα τα πλοία των καθαρά ενδοενωσιακών μεταφορών ή στα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες εκτός ΕΕ, με τα οποία δίδεται σε άλλες αρχές η πρόσβαση σε πληροφορίες, και μέσω των εθνικών ενιαίων θυρίδων, και αναπτύσσονται πιο αυτοματοποιημένες διατυπώσεις για την ενδοενωσιακή ναυτιλία, είχαν περιγραφεί στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής¹² και συζητήθηκαν στο Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών τον Ιούνιο του 2012. Οι Υπουργοί Μεταφορών υποστήριξαν σθεναρά την ανάπτυξη της Γαλάζιας Ζώνης και κάλεσαν την Επιτροπή να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις.

Το πιλοτικό σχέδιο «Γαλάζια Ζώνη» έδειξε ότι είναι δυνατή η παροχή χρήσιμων πληροφοριών στις τελωνειακές αρχές σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων. Οι τελωνειακές αρχές επεσήμαναν πάντως ότι οι πληροφορίες που αφορούν πλοία πρέπει να συμπληρώνονται με πληροφορίες για τα εμπορεύματα που μεταφέρουν, ιδίως σχετικά με το καθεστώς τους (ενωσιακά και μη). Η διάκριση αυτή επιτρέπει στις τελωνειακές αρχές να διασφαλίζουν την προσήκουσα τελωνειακή εποπτεία των μη ενωσιακών εμπορευμάτων και ταυτόχρονα διευκολύνουν τις διαδικασίες για τα ενωσιακά εμπορεύματα.

3.3. Πράξη II για την Ενιαία Αγορά

Στις 3 Οκτωβρίου 2012, η Επιτροπή πρότεινε, στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Η Πράξη για την ενιαία αγορά II, Μαζί για μια νέα ανάπτυξη»¹³ δέσμη δράσεων για την περαιτέρω ανάπτυξη της ενιαίας αγοράς και την αξιοποίηση του δυναμικού της ως κινητήρια δύναμη ανάπτυξης. Η Γαλάζια Ζώνη θεωρήθηκε καίρια δράση με νομοθετικές και μη πρωτοβουλίες, με σκοπό να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για την ενδοενωσιακή ναυτιλία σε επίπεδο ανάλογο με εκείνο που ισχύει για άλλους τρόπους μεταφοράς (αεροπορικές, σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές).

Αυτή η καίρια δράση αφορά επίσης την αναθεώρηση της λιμενικής πολιτικής¹⁴ που αποφασίστηκε στις 23 Μαΐου 2013. Η επανεξέταση είναι συμπληρωματική της πρωτοβουλίας «Γαλάζια Ζώνη». Σκοπός είναι να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων και να απελευθερωθεί το αναπτυξιακό δυναμικό τους. Η αναθεώρηση επιβάλλει επίσης την απαίτηση διαβούλευσης μεταξύ

¹¹ Το SafeSeaNet είναι ένα σύστημα που έχει θεσπισθεί με την οδηγία 2002/59/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί, το οποίο οργανώνει και αναπτύσσει τεχνικά ο EMSA, με βάση το οποίο επιβάλλεται σε πλοιάρχους, φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ή πράκτορες η υποχρέωση υποβολής αναφοράς και κοινοποιήσεων που επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρέχουν και να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα πλοία και τα επικίνδυνα φορτία τους. Το σύστημα προβλέπει, μεταξύ άλλων, την ταυτοποίηση, το στίγμα και την κατάσταση του πλοίου· την ώρα αναχώρησης και άφιξης· αναφορές περιστατικών, πληροφορίες για επικίνδυνα φορτία.

¹² Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής (2012)145 τελικό.

¹³ COM(2012) 573 τελικό.

¹⁴ COM(2013)296 final και COM(2013)295 final.

ενδιαφερόμενων και δημοσίων αρχών που λειτουργούν στους χώρους των λιμένων σχετικά με την απόδοση των διοικητικών διαδικασιών σε λιμένες και, αναλόγως, σχετικά με ενδεχόμενα μέτρα για την απλούστευσή τους.

4. Η ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ΤΗΣ ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η Επιτροπή πιστεύει ότι για να υπάρξουν άμεσα και πραγματικά επιχειρησιακά αποτελέσματα η δέσμη «Γαλάζια Ζώνη» πρέπει να περιέχει δύο μέτρα, ήτοι ενίσχυση του καθεστώτος τακτικής γραμμής, και με βάση την οικονομική πραγματικότητα, ένα μηχανισμό διευκόλυνσης των πλοίων που καταπλέουν και σε λιμένες τρίτων χωρών. Επιπλέον, η προβλεπόμενη αναθεώρηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ περί συστημάτων παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης¹⁵ και της εφαρμογής της οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων θα στηρίζει την εφαρμογή αυτής της εκτενέστερης ιδέας «Γαλάζια Ζώνη».

4.1. Παρούσα κατάσταση

4.1.1. Υφιστάμενες διευκολύνσεις

Τα ενωσιακά εμπορεύματα που μεταφέρονται με πλοία, τα οποία κατά τον απόπλου τους από τα χωρικά ύδατα των κρατών μελών που υπάγονται στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης, χάνουν το ενωσιακό καθεστώς και υπόκεινται σε ορισμένες διαδικασίες, ανεξαρτήτως εάν κυκλοφορούν μόνον μεταξύ λιμένων της ΕΕ ή όχι. Αυτό σημαίνει ότι, για παράδειγμα, φορτηγό όχημα που μεταφέρει ενωσιακά εμπορεύματα μεταξύ Ταλίν και Λισαβόνας απολαύει πλήρως της ενιαίας αγοράς¹⁶, ενώ πλοίο που μεταφέρει τα ίδια εμπορεύματα μεταξύ Ταλίν και Λισαβόνας θεωρείται πάντοτε ότι εκτελεί διεθνές ταξίδι.

Η κείμενη νομοθεσία προβλέπει ήδη απλούστευση των διαδικασιών για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται εντός του εδάφους της ΕΕ με διαδικασίες τακτικής γραμμής θαλάσσιων μεταφορών. Τα εμπορεύματα αυτά θεωρούνται ενωσιακά, μέχρις ότου αποδειχθεί το αντίθετο. Πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις προκειμένου φορέας εκμετάλλευσης να καταστεί επιλέξιμος:

- τα πλοία του να μπορούν να πλέουν μόνον μεταξύ λιμένων της ΕΕ με προκαθορισμένη διαδρομή·
- έχουν λάβει εκ των προτέρων άδεια.

Επιτρέπεται επίσης η μεταφορά μη ενωσιακών εμπορευμάτων με πλοία των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς και με την προϋπόθεση υπαγωγής τους ταυτόχρονα σε καθεστώς εξωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης¹⁷ για να εξασφαλίζεται τελωνειακή εποπτεία. Για το σκοπό αυτό οι έμποροι μπορούν να χρησιμοποιούν απλουστεύσεις με βάση τη χρήση δηλωτικού, λύση την οποία χρησιμοποιούν συχνά οι μεταφορείς. Με την επιφύλαξη της διενέργειας ελέγχων για άλλους σκοπούς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την προστασία της

¹⁵ EE L 208 της 27.6.2002.

¹⁶ Με την προϋπόθεση ότι το φορτηγό όχημα παραμένει εντός του τελωνειακού εδάφους της ΕΕ και, παραδείγματος χάρι, δεν χρησιμοποιεί διαδρομή μέσω Καλίνινγκραντ ή Ουκρανίας.

¹⁷ Η εν λόγω διαδικασία καθορίζεται στο άρθρο 91 παράγραφος 1 του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα. Επιτρέπει ειδικότερα την κυκλοφορία μη κοινοτικών εμπορευμάτων από ένα σημείο σε άλλο εντός του τελωνειακού εδάφους χωρίς τα εμπορεύματα αυτά να υπόκεινται σε εισαγωγικούς δασμούς ή άλλες επιβαρύνσεις ή σε μέτρα εμπορικής πολιτικής.

υγείας των ζώων, της δημόσιας υγείας ή της φυτοϋγειονομικής προστασίας της Ένωσης.

Εναπόκειται στην ναυτιλιακή εταιρεία να αποφασίσει ανάλογα με τις επιχειρηματικές της ανάγκες εάν επιθυμεί να υποβάλει αίτηση για τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών. Η εν λόγω απόφαση θα βασίζεται στα πρακτικά πλεονεκτήματα, ανάλογα εάν τα πλοία μεταφέρουν κυρίως ενωσιακά εμπορεύματα (οπότε η τακτική γραμμή μπορεί να αποτελεί επιλογή διότι ότι δεν απαιτείται απόδειξη του ενωσιακού καθεστώτος) ή μη ενωσιακά εμπορεύματα (οπότε η χρήση τακτικής γραμμής θαλάσσιων μεταφορών δεν μπορεί να αποτελεί επιλογή, διότι δεν είναι υποχρεωτική η χρήση του καθεστώτος διαμετακόμισης εκτός της γραμμής).

4.1.2. *Υφιστάμενα συστήματα πληροφόρησης που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή τελωνειακών πληροφοριών από πλοία*

Η ΕΕ έχει λάβει μέτρα με τα οποία τα κράτη μέλη απαιτείται να θεσπίσουν «εθνικές ενιαίες θυρίδες» για να μπορούν οι συναλλασσόμενοι να διαβιβάζουν πληροφορίες μέσω απλής διεπαφής για την εκπλήρωση όλων των ρυθμιστικών απαιτήσεων για τις εισαγωγές ή τις εξαγωγές.

Ένα πρώτο βήμα προς τη δημιουργία των εθνικών ενιαίων θυρίδων ολοκληρώθηκε με την έναρξη του έργου για το ηλεκτρονικό τελωνείο (e-customs). Σκοπός του έργου, το οποίο απορρέει από την απόφαση αριθ. 70/2008¹⁸, είναι να αντικατασταθεί η έντυπη μορφή τελωνειακών διαδικασιών με ηλεκτρονικές σε όλη την ΕΕ, ώστε να δημιουργηθεί ένα πιο αποτελεσματικό και σύγχρονο τελωνειακό περιβάλλον. Πληροφορίες που αφορούν τα τελωνεία σχετικά με το αποτέλεσμα υγειονομικών ελέγχων είναι δυνατόν να λαμβάνονται από το ενοποιημένο μηχανογραφικό κτηνιατρικό σύστημα (Trade Control and Expert System) που θεσπίστηκε με την απόφαση 2002/459/EK¹⁹, με το οποίο δημιουργείται διευρωπαϊκό δίκτυο για την κοινοποίηση, την πιστοποίηση και τον έλεγχο των εισαγωγών, των εξαγωγών και του εμπορίου υγειονομικών και φυτοϋγειονομικών προϊόντων. Επιπλέον, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 648/2005²⁰ καθιερώθηκε ανάλυση επικινδυνότητας ως βάση για στους τελωνειακούς ελέγχους και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της απόδοσής τους σε όλους τους τομείς (προστασία, ασφάλεια, δημοσιονομικά).

Οι εθνικές τελωνειακές αρχές έχουν επίσης αναπτύξει και λειτουργούν από το 2011 συστήματα ελέγχου των εισαγωγών²¹ για την παραλαβή αυτοματοποιημένων συνοπτικών διασαφήσεων εισόδου²², κυρίως για λόγους ελέγχου των κινδύνων κατά της ασφάλειας και της προστασίας. Οι συνοπτικές διασαφήσεις εισόδου κατατίθενται από τα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη στο πρώτο τελωνείο εισόδου της ΕΕ για τα πλοία που αναχωρούν από λιμένες τρίτων χωρών. Η διαλειτουργικότητα των συστημάτων ελέγχου των εισαγωγών επιτρέπει ήδη στα τελωνεία στο πρώτο σημείο εισόδου να διαβιβάζουν τα αποτελέσματα της ανάλυσης επικινδυνότητας κατά της ασφάλειας και της προστασίας στα τελωνεία άλλων κρατών μελών, των οποίων οι λιμένες αναγράφονται στις συνοπτικές διασαφήσεις εισόδου.

¹⁸ EE L 23 της 26.1.2008.

¹⁹ EE L 343, της 17.6.2002, σελ. 27.

²⁰ EE L 117 της 4.5.2005.

²¹ Το σύστημα ελέγχου των εισαγωγών, ένα σύστημα ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών βασισμένο σε κοινές προδιαγραφές, επιτρέπει τη διεκπεραίωση των διασαφήσεων πριν από την άφιξη του πλοίου, καθώς και τον συσχετισμό των πληροφοριών με την ανάλυση επικινδυνότητας.

²² Συνοπτική διασάφηση εισόδου είναι μια διασάφηση που αναφέρεται στο άρθρο 36α του τελωνειακού κώδικα, η οποία πρέπει να υποβάλλεται για εμπορεύματα εισερχόμενα στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης.

Η οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών αποσκοπεί στην «απλούστευση και εναρμόνιση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές, μέσω της τυποποίησης της ηλεκτρονικής διαβίβασης πληροφοριών και του εξορθολογισμού των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων». Απαιτείται από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν υπηρεσίες εθνικών ενιαίων ηλεκτρονικών θυρίδων ώστε από την 1η Ιουνίου 2015 να δέχονται κοινοποιήσεις κατάπλου πλοίων σε λιμένες. Επειδή οι πληροφορίες θα χρειασθεί να υποβάλλονται μόνο μία φορά, πρέπει να ανταλλάσσονται μεταξύ των αρμόδιων αρχών, όπως είναι τα τελωνεία και οι συνοριακοί σταθμοί.

Για το σκοπό αυτό συνδέθηκε η οδηγία για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων με την οδηγία για τα συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, ιδίως όσον αφορά εν προκειμένω τη χρήση και την ανάπτυξη του συστήματος SafeSeaNet. Για να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά οι υπάρχοντες πόροι και οι επενδύσεις, να αποφευχθούν περιττές κινήσεις και, ει δυνατόν, να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος τόσο για τον κλάδο, όσο και για τις εμπλεκόμενες διοικήσεις, το SafeSeaNet πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για την επιπρόσθετη ανταλλαγή πληροφοριών με σκοπό τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών. Για να επιτευχθεί αυτό, πρέπει το σύστημα να είναι διαλειτουργικό με άλλα συστήματα παρακολούθησης και υποβολής δηλώσεων. Ο γενικός στόχος είναι να διασφαλισθεί η παρακολούθηση των πλοίων με ένα σύστημα (ή διασυνδεδεμένο σύστημα) που θα εξυπηρετεί διάφορες ανάγκες σε εθνικό, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο ώστε να καταστεί δυνατή η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς φραγμούς.

Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο που ζητούν οι τελωνειακές και άλλες αρχές συλλέγονται μέσω της δήλωσης φορτίου ή «δηλωτικού φορτίου» που διαβιβάζει η ναυτιλιακή εταιρεία. Παρά την έκδοση τυποποιημένης δήλωσης φορτίου με τη σύμβαση FAL²³ και την ύπαρξη ηλεκτρονικής μορφής που συνιστά η Παγκόσμια Οργάνωση Τελωνείων, δεν υπάρχει εναρμονισμένη δομή για το δηλωτικό φορτίου που να εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη και να μπορεί να χρησιμοποιείται για τα ηλεκτρονικά διοικητικά συστήματα εκτελωνισμού.

4.2. Το μελλοντικό περιβάλλον «Γαλάζια Ζώνη»

4.2.1. Βελτιώσεις στην ιδέα της τακτικής γραμμής θαλάσσιας μεταφοράς

Η εκτέλεση τακτικής γραμμής θαλάσσιων μεταφορών υπόκειται σε εκ των προτέρων εξουσιοδότηση από τις τελωνειακές αρχές. Η αίτηση υποβάλλεται στις τελωνειακές αρχές του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου είναι εγκατεστημένη η εκάστοτε εταιρεία ή, ελλείψει αυτού, στο έδαφος του οποίου διαθέτει περιφερειακό γραφείο. Η χορηγούσα τελωνειακή αρχή ζητεί τη σύμφωνη γνώμη των τελωνειακών αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, δηλαδή των κρατών μελών στους λιμένες των οποίων η εταιρεία επιθυμεί το κατάπλου. Για την προσθήκη νέων λιμένων κατάπλου σε άλλα κράτη μέλη χρειάζεται να κινηθεί νέα διαδικασία εξουσιοδότησης.

Το 2012, η διαδικασία υποβολής αίτησης για τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών και η μετέπειτα διαχείριση της αδειοδότησης επικαιροποιήθηκαν και απλουστεύθηκαν, ιδίως μέσω της χρήσης ηλεκτρονικού συστήματος πληροφοριών και επικοινωνιών. Η διαδικασία αδειοδότησης έχει συντομευθεί με τη μείωση της

²³

Η σύμβαση FAL είναι η σύμβαση για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως, την οποία θέσπισε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός στις 9 Απριλίου 1965, όπως έχει τροποποιηθεί.

φάσης των διαβουλεύσεων από 60 σε 45 ημέρες και έγινε ευκολότερη η επακόλουθη καταγραφή των πλοίων και των διαδρομών.

Παρά τα αποδεδειγμένα οφέλη αυτών των διευκολύνσεων, η διαδικασία λειτουργίας της τακτικής γραμμής θαλάσσιων μεταφορών θεωρείται από τον ναυτιλιακό κλάδο ακόμη αρκετά δύσκαμπτη και μη αρκετά ευέλικτη, με συνέπεια πολλοί μεταφορείς να εξακολουθούν να μην υποβάλλουν αίτηση για το καθεστώς αυτό. Ως εκ τούτου, με ορισμένες πρόσθετες τροποποιήσεις θα μπορούσε να βελτιωθεί η διαδικασία για τις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών και να καταστεί απλούστερη και πιο ευέλικτη.

Για να εισαχθούν περαιτέρω διευκολύνσεις στο καθεστώς των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή υπέβαλε τον Ιούνιο του 2013 στην αρμόδια επιτροπή τροποποίηση των κείμενων εκτελεστικών διατάξεων του τελωνειακού κώδικα²⁴.

Η τροποποίηση καλύπτει:

- Συντόμηση της προθεσμίας αδειοδότησης με περαιτέρω περιορισμό της περιόδου διαβούλευσης μεταξύ των κρατών μελών σε 15 ημέρες.
- Επέκταση σε μελλοντικούς ελλιμενισμούς. Επί του παρόντος, οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων που υποβάλλουν αίτηση για τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να διευκρινίζουν τα οικεία κράτη μέλη τα οποία αφορούν οι συγκεκριμένες τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών. Εάν, στη συνέχεια, επιθυμούν να την επεκτείνουν σε άλλο κράτος μέλος, απαιτείται άλλη διαβούλευση. Εάν επιτραπεί στους αιτούντες να προσδιορίσουν τα κράτη μέλη που θα μπορούσαν να καλύπτονται στο μέλλον και εκείνα που καλύπτονται προς το παρόν, η επιχείρηση θα εξοικονομεί χρόνο στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Διευκόλυνση με βάση τη Γαλάζια Ζώνη — Παράδειγμα 1ο

Φορέας εκμετάλλευσης πλοίου, ο οποίος επιθυμεί να εκτελεί τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ του Felixstowe του ΗΒ, Ρότερνταμ των Κάτω Χωρών και Κοπεγχάγης της Δανίας και στο μέλλον ίσως του Γκντανσκ της Πολωνίας, θα μπορεί να επωφεληθεί από το αναβαθμισμένο καθεστώς τακτικής γραμμής θαλάσσιων μεταφορών. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να ζητήσει άδεια από τις βρετανικές τελωνειακές αρχές για την εκτέλεση αυτής της γραμμής και θα έχει επίσης τη δυνατότητα να αναφέρει ποια κράτη μέλη ενδέχεται στο μέλλον να προστεθούν στη γραμμή, στη συγκεκριμένη περίπτωση η Πολωνία. Οι αρχές του ΗΒ θα έλθουν σε επαφή με όλες τις σχετικές τελωνειακές αρχές, ήτοι των Κάτω Χωρών, της Δανίας και της Πολωνίας, και θα ζητήσουν τη σύμφωνη γνώμη τους για να χορηγήσουν την άδεια. Τα κράτη μέλη θα έχουν προθεσμία 15 ημερών (αντί 45 ημερών σήμερα) να απαντήσουν. Κατόπιν θα χορηγηθεί η άδεια και ο φορέας εκμετάλλευσης θα μπορεί να αρχίσει την εκτέλεση της γραμμής σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Αργότερα, σε περίπτωση που ο φορέας εκμετάλλευσης θελήσει να τροποποιήσει τη γραμμή για να συμπεριλάβει τον λιμένα του Γκντανσκ της Πολωνίας, θα είναι σε θέση να το πράξει εύκολα, χωρίς να κινηθεί νέα διαδικασία χορήγησης αδειάς.

²⁴

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, ΕΕ L 253, της 11.10.1993.

4.2.2. *Το ηλεκτρονικό δηλωτικό (eManifest), ένα εργαλείο που θα διευκολύνει τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες τρίτης χώρας*

Παρά την αποδεδειγμένα οφέλη της, η ιδέα των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών είναι ελκυστική μόνο για περιορισμένο αριθμό επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και συχνά δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες των μεταφορέων, των κατασκευαστών, των εισαγωγέων και των εξαγωγέων, του εμπορίου και της βιομηχανίας. Επειδή πληρούν τους όρους χορήγησης άδειας και λειτουργίας μόνο οι ενδοενωσιακές γραμμές, τα πλοία του ενδοενωσιακού εμπορικού στόλου που καταπλέουν σε λιμένα της αλλοδαπής εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής. Εκτιμάται ότι μόνο το 10-15 % της θαλάσσιας κυκλοφορίας, κυρίως οχηματαγωγών, λειτουργεί με βάση το καθεστώς των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών. Επειδή η συντριπτική πλειονότητα των πλοίων μεταφέρουν και ενωσιακά και μη ενωσιακά εμπορεύματα και καταπλέουν συχνά και σε λιμένες της Ένωσης και σε λιμένες εκτός της Ένωσης (π.χ. Νορβηγία, Βόρεια Αφρική, Ρωσία), για να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό της ναυτιλίας χρειάζεται πραγματική διευκόλυνση που θα καλύπτει αυτό το είδος ναυτιλιακών γραμμών.

Ο χαρακτήρας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (ενωσιακών ή μη, εξαγωγές, φορτίο που παραμένει στο πλοίο, κλπ.) πρέπει να είναι γνωστός, ώστε να προσδιορίζεται η ενδεδειγμένη τελωνειακή εποπτεία. Συνεπώς, είναι δυνατόν να επιτευχθούν διευκολύνσεις με την καθιέρωση ενός εργαλείου εύκολης διαβίβασης των απαιτούμενων πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται από τη ναυτιλιακή εταιρεία στις τελωνειακές αρχές σχετικά με τον χαρακτήρα των εμπορευμάτων. Θα επιτρέψει επίσης στις αρχές να προσδιορίζουν τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζεται ανάλογα με τον χαρακτήρα των εμπορευμάτων. Ένα τέτοιο εργαλείο θα επιτρέψει στις τελωνειακές αρχές στο λιμένα εκφόρτωσης να μεριμνήσουν για την ταχεία αποδέσμευση των ενωσιακών εμπορευμάτων και, ταυτόχρονα, θα εξασφαλίζει ότι μη ενωσιακά εμπορεύματα παραμένουν υπό τον αναγκαίο τελωνειακό ή άλλο διοικητικό έλεγχο μέχρις ότου αποδεσμευθούν, δηλαδή μέχρι να τεθούν σε ελεύθερη κυκλοφορία.

Το ηλεκτρονικό δηλωτικό φορτίου, το «eManifest», με πληροφορίες για το χαρακτήρα των εμπορευμάτων, θεωρείται πρακτική λύση για την επίτευξη αυτού του στόχου. Το eManifest θα λάβει τη μορφή εναρμονισμένου και ηλεκτρονικού δηλωτικού εμπορευμάτων και αποτελεί ένα μέσο περαιτέρω διευκόλυνσης των θαλάσσιων μεταφορών για τα πλοία που καταπλέουν σε ενωσιακούς λιμένες και επίσης σε λιμένες τρίτων χωρών.

Όταν το eManifest θα καταχωρίζεται σε λιμένα της ΕΕ, θα αναφέρεται ο ενωσιακός χαρακτήρας των εμπορευμάτων που μεταφέρει το πλοίο και, σε περίπτωση επιβεβαίωσής του, δεν θα χρειάζονται πλέον τελωνειακοί έλεγχοι για τα ενωσιακά εμπορεύματα, με εξαίρεση τους δειγματοληπτικούς ελέγχους. Πρόκειται για σημαντική διευκόλυνση συναλλαγής για τους φορτωτές και τις ναυτιλιακές εταιρείες, όπως και απλούστευση για τις τελωνειακές αρχές, διότι δεν θα χρειάζεται να ελέγχουν τα ενωσιακά εμπορεύματα, εκτός εάν επισημανθεί ότι πρέπει να πραγματοποιηθεί δειγματοληπτικός ή ειδικός έλεγχος.

Τα εμπορεύματα που φορτώνονται σε λιμένες εκτός ΕΕ θα είναι εξ ορισμού μη ενωσιακά εμπορεύματα και με αυτόν τον χαρακτηρισμό θα δηλώνονται στο eManifest. Επιπλέον, εάν ένα πλοίο καταπλεύσει σε λιμένα τρίτης χώρας στη διαδρομή του μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ και τα ενωσιακά εμπορεύματα παραμείνουν στο πλοίο, τα εμπορεύματα θα διατηρήσουν τον χαρακτήρα τους, όπως

είχε δηλωθεί κατά την αναχώρηση από τον τελευταίο λιμένα της ΕΕ. Επίσης, θα διευκολυνθεί η εξακρίβωση των πληροφοριών που παρέχει ο λιμένας απόπλου στον λιμένα κατάπλου λόγω του εναρμονισμένου eManifest.

Το eManifest θα επιφέρει και άλλες απλουστεύσεις: δήλωση του χαρακτήρα των εμπορευμάτων στο eManifest από τον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου, εφόσον του επιτρέπεται. Οι έμποροι που δεν θα έχουν αυτήν την άδεια, θα εξαρτώνται από τη σχετική επιβεβαίωση των τελωνειακών αρχών.

Το eManifest πρέπει να κατατίθεται ηλεκτρονικά στις τελωνειακές αρχές στο επόμενο λιμένα κατάπλου της ΕΕ όπου θα εκφορτωθούν τα εμπορεύματα, καθώς θα χρησιμοποιείται ο ενωσιακός χαρακτήρας για να διασφαλίζεται η ταχεία αποδέσμευσή τους. Η αναφορά στο eManifest των σχετικών με το φορτίο πληροφοριών που συλλέχθηκαν στους προηγούμενους λιμένες κατάπλου θα είναι ακόμη ένα στοιχείο για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης όχι μόνο από φορολογική άποψη, αλλά και ως προς τις ενωσιακές απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας.

Το eManifest πρέπει να είναι πλήρως εναρμονισμένο σε όλη την ΕΕ. Επίσης, τα συστήματα ΤΠ πρέπει να είναι πλήρως διαλειτουργικά, ώστε να κατατίθενται τα eManifests και οι αρμόδιες αρχές να ανταλλάσσουν πληροφορίες. Ωστόσο, η πρόθεση δεν είναι να δημιουργηθεί ένα νέο σύστημα που θα συνεπαγόταν πρόσθετο κόστος, αλλά να αξιοποιηθούν τα ήδη υπάρχοντα ή αναπτυσσόμενα συστήματα, όπως η εθνική ενιαία θυρίδα, που αναπτύσσεται στο πλαίσιο της οδηγίας των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων, η οποία θα επιτρέψει την ανταλλαγή των eManifest μεταξύ των εθνικών τελωνειακών και άλλων αρμοδίων διοικήσεων.

Με αυτή τη λύση, τα ενωσιακά εμπορεύματα θα έχουν τα πλεονεκτήματα της εσωτερικής αγοράς, ακόμη και στην περίπτωση κατάπλου σε λιμένες τρίτων χωρών, ενώ τα μη ενωσιακά εμπορεύματα θα υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις πλήρους συμμόρφωσης που ισχύουν σήμερα. Οι τελωνειακές αρχές θα είναι σε θέση να διαθέτουν περισσότερους πόρους για την ανάλυση επικινδυνότητας και τον εκτελωνισμό μη ενωσιακών εμπορευμάτων, ενώ ταυτόχρονα τα ενωσιακά εμπορεύματα θα μπορούν να κυκλοφορούν πιο ελεύθερα.

Για να θεσπισθεί η εν λόγω διευκόλυνση, η Επιτροπή εκπονεί επί του παρόντος για να υποβάλει έως το τέλος του 2013 τροποποίηση των κείμενων εκτελεστικών διατάξεων του τελωνειακού κώδικα, καθώς και των διατάξεων για τη θέσπιση του eManifest. Η Επιτροπή προσδοκά να καταστεί το eManifest πλήρως επιχειρησιακό από τον Ιούνιο του 2015. Στην τροποποίηση αυτή θα ληφθούν υπόψη το έργο που έχει επιτελεσθεί από την εφαρμογή της οδηγίας των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων, η οποία απαιτεί στενότερη συνεργασία όλων των ενεχόμενων μερών σε επίπεδο εθνικό και ενωσιακό. Επιπλέον, οι απαιτήσεις για το eManifest πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την αναθεώρηση της οδηγίας περί συστημάτων παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και κατά την περαιτέρω εφαρμογή της οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων.

Διευκόλυνση με βάση τη Γαλάζια Ζώνη — Παράδειγμα 2ο

Πλοίο πλέει από τη Σαγκάη της Κίνας με προορισμό τη Λεμεσό της Κύπρου. Όλα τα μεταφερόμενα εμπορεύματα προέρχονται από χώρες εκτός της ΕΕ. Πραγματοποιήθηκε ανάλυση επικινδυνότητας του είδους και του επίπεδο των κινδύνων με βάση τη συνοπτική διασάφηση εισόδου που καταχωρίστηκε πριν από τον απόπλου από τη Σαγκάη. Κάθε περίπτωση άμεσης απειλής θα υπόκειται σε όλους τους αναγκαίους ελέγχους, όπως υγειονομικούς, ασφάλειας και προστασίας, κτηνιατρικούς κλπ. Για τα εμπορεύματα από την Κίνα που εκφορτώνονται στην Κύπρο, θα διενεργηθούν όλοι οι συνήθεις έλεγχοι στην Κύπρο. Για τα εμπορεύματα που παραμένουν στο πλοίο και δεν παρουσιάζουν κίνδυνο άμεσης απειλής, οι πληροφορίες διαβιβάζονται σε όλα τα κράτη μέλη της διαδρομής, ώστε οι τελωνειακές αρχές στους λιμένες εκφόρτωσης να είναι σε θέση να προβούν στους αναγκαίους ελέγχους. Το πλοίο στη συνέχεια φορτώνει ενωσιακό φορτίο για να μεταφερθεί από την Κύπρο στη Μασσαλία της Γαλλίας. Με τη διευκόλυνση Γαλάζια Ζώνη στη Λεμεσό ο φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου θα επικαιροποιήσει το eManifest, το οποίο περιέχει την ένδειξη για τον χαρακτήρα του φορτίου του (μη ενωσιακά και ενωσιακά εμπορεύματα αντίστοιχα) στο ηλεκτρονικό έγγραφο. Στην πορεία του προς τη Μασσαλία, το πλοίο κάνει στάση στην Ταγγέρη για να εκφορτώσει εμπορεύματα από την Κίνα και να φορτώσει άλλα εμπορεύματα από εκεί. Το eManifest επικαιροποιείται και υποβάλλεται νέα συνοπτική διασάφηση εισόδου για ανάλυση της επικινδυνότητας κατά της ασφάλειας και της προστασίας των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στην Ταγγέρη. Όλα τα εμπορεύματα που προέρχονται από την Κίνα και τα άλλα εμπορεύματα που φορτώθηκαν στην Ταγγέρη θεωρούνται ως μη ενωσιακά εμπορεύματα. Κατά τον κατάπλου του πλοίου στη Μασσαλία, τα ενωσιακά εμπορεύματα που είχαν φορτωθεί στη Λεμεσό με τον χαρακτηρισμό που είχε δηλωθεί στο eManifest, μπορούν εύκολα να αποδεσμευτούν από το τελωνείο με βάση τον ενωσιακό χαρακτήρα τους στο eManifest. Όλα τα μη ενωσιακά εμπορεύματα θα υποβληθούν στους κατάλληλους ελέγχους, όπως ασφάλειας και προστασίας, υγειονομικούς, κτηνιατρικούς, φορολογικούς κλπ.

5. ΕΚΘΕΣΕΙΣ

Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση μέχρι τα μέσα του 2016 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρωτοβουλία «Γαλάζια Ζώνη», καθώς και σχετικά με την εφαρμογή της, την αποτελεσματικότητά της, την επίπτωσή της στην οικονομία της ΕΕ, την περαιτέρω εξέλιξή της, κ.λπ.

Επίσης, η Επιτροπή θα ενημερώνει τακτικά τους ενδιαφερομένους σχετικά με την υλοποίηση και την αποτελεσματικότητα της πρωτοβουλίας «Γαλάζια Ζώνη».

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Υπενθυμίζοντας τους στόχους της πράξης II για την ενιαία αγορά με σκοπό τη δημιουργία μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή επιβεβαιώνει τη δέσμευσή της για την ανάπτυξη της «Γαλάζιας Ζώνης» μέχρι την πλήρη εφαρμογή της και για τα μέτρα εκτενέστερης απλούστευσης για τον κατάπλου σε λιμένες τρίτων χωρών.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή ζητεί την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και την τεχνική συμμετοχή του ναυτιλιακού κλάδου

στην έμπρακτη εφαρμογή της πρωτοβουλίας «Γαλάζια Ζώνη». Ταυτόχρονα, οι τελωνειακές και ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών καλούνται να συνεχίσουν και να εντείνουν τη συνεργασία τους, διότι μόνον με κοινή προσπάθεια μπορεί να λειτουργήσει η «Γαλάζια Ζώνη» και να αποφέρει — ως μέτρο αξιολόγησης της πράξης II για την ενιαία αγορά — πραγματικά απτά αποτελέσματα!