

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ  
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΝΟΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ**

**Παναγιώτης Παρασκευάς**

Διπλωματική Εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2015

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος (Επιβλέπων)
- Θεόδωρος Πελαγίδης
- Γεώργιος Σαμιώτης

Η έγκριση της Διπλωματική Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κο Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την βοήθεια και την καθοδήγηση που μου προσέφερε στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας και το χρόνο που αφιέρωσε καθώς και τον κο Θ. Πελαγίδη και τον κο Γ. Σαμιώτη για τη συμβολή τους.

Επίσης θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στα στελέχη των ναυτιλιακών εταιριών, του Λιμενικού Σώματος και του Πολεμικού Ναυτικού τα οποία παρά τον αυξημένο φόρτο εργασίας τους, μου παρείχαν πληροφορίες και μετέδωσαν εμπειρίες από διαφορετικές οπτικές, συστατικά απαραίτητα για μια ολιστική προσέγγιση στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Τέλος, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω την οικογένειά μου, τους συναδέλφους και φίλους μου για την κατανόηση και την ηθική συμπαράσταση κατά τη διάρκεια των σπουδών μου, αλλά και όλους όσους άμεσα ή έμμεσα με ενθάρρυναν και με στήριζαν προς αυτό το σκοπό.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### Περιγραφή

### Σελίδα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	4
1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	4
1.2 ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	5
1.2.1 ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	5
1.2.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	7
1.3 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	9
1.4 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΕ.....	9
2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΝΟΣ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ.....	13
2.1 ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	13
2.1.1 ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	14
2.1.2 ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	14
2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΔΙΑΤΟΜΕΑΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	15
2.2.1 ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΝ ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	16
2.2.2 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΜΕΑ.....	16
2.2.3 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ...17	

2.2.4	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ.....	17
2.3	ΑΡΧΕΣ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΕ.....	17
2.4	ΤΟΜΕΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΧΡΗΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ.....	18
3.	«ΕΥΡΩΠΗ ΤΟΥ 2020», ΜΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΕΞΥΠΝΗ, ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΜΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	23
3.1	ΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΕΧΟΥΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΤΟΥ 2020.....	23
3.2	ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ, ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ.....	24
3.2.1	ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	24
3.2.1.1	ΈΞΥΠΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	24
3.2.1.2	ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	25
3.2.1.3	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥΣ.....	26
3.2.2	ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ.....	27
3.2.2.1	ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΑΓΟΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ 21 <sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ.....	27
3.2.2.2	ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ, ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ .....	28
3.2.2.3	ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΜΕ.....	29
4.	«ΓΑΛΑΖΙΑ ΖΩΝΗ» - ΕΝΑΣ ΕΝΙΑΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΕ.....	31

4.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΝΩΣΙΑΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ΜΕ ΙΣΟΤΙΜΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.....	31
4.2 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΖΩΝΗΣ, ΕΝΟΣ ΤΡΟΠΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	33
4.2.1 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	33
4.2.2 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	34
4.2.2.1 ΠΙΛΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ «ΓΑΛΑΖΙΑ ΖΩΝΗ».....	35
4.2.2.2 ΠΡΑΞΗ II ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΑΓΟΡΑ.....	36
4.3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΕΝΙΑΙΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΘΥΡΙΔΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ.....	36
4.3.1 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	37
4.3.1.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ.....	37
4.3.1.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ...	38
4.3.2 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ «ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΖΩΝΗΣ» - ΙΔΕΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ.....	42
4.3.2.1 ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΔΕΑ ΤΗΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	42
4.3.2.2 ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΔΗΛΩΤΙΚΟ (E-MANIFEST) ΩΣ ΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΠΟΥ ΘΑ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΡΙΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	43

4.4 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΩΦΕΛΗΘΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	47
5. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΤΗΣ ΕΕ.....	51
5.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΤΗΣ ΕΕ.....	51
5.2 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΤΗΣ ΕΕ.....	57
5.3 ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΔΗΛΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ Η’ ΚΑΙ ΑΠΟΠΛΟΥ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΑΧΘΟΥΣ.....	59
5.3.1 ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΔΗΛΩΣΕΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ/ Η’ ΚΑΙ ΑΠΟΠΛΟΥ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ.....	59
5.3.2 ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΑΧΘΟΥΣ.....	63
6. “CISE” - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ.....	69
6.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΥΛΩΝΕΣ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ CISE.....	71
6.2 ΟΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	79
6.2.1 ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	79
6.2.2 ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	81
6.3 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	82
6.4 ΤΟ CISE ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	85



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	90
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	106
Παράρτημα «Α» : ΈΝΤΥΠΑ FAL.....	106
Παράρτημα «Β» : ΕΡΓΑ ΤΩΝ ΥΠΟΟΜΑΔΩΝ ΤΗΣ «EMS GROUP».....	112
Παράρτημα «Γ»: ΣΤΑΔΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΩΝ ΥΠΟΟΜΑΔΩΝ ΤΗΣ «EMS GROUP» .....	113

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζεται σε θάλασσες και ωκεανούς που είναι ανοιχτοί, προστατευμένοι και ασφαλείς για την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική σταθερότητα, τις ελεύθερες συναλλαγές, τις μεταφορές, την ενεργειακή ασφάλεια, τον τουρισμό και την καλή κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι εν λόγω επιδιώξεις σε συνδυασμό με τον αντίκτυπο που είχε η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε το 2008, οδήγησαν σε αναθεώρηση και επαναπροσδιορισμό των υφιστάμενων πολιτικών με στόχο την «βιώσιμη ανάκαμψη» της Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτό και με γνώμονα την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης της ναυτιλίας έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς, επιδιώχθηκε η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού και η λήψη πολιτικών αποφάσεων για τη δημιουργία ενός «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου».

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας παρουσιάστηκαν τα κοινά σημεία των επιδιώξεων της ανακοίνωσης της επιτροπής για την «Γαλάζια Ζώνη, ενός ενιαίου χώρου μεταφορών για τη ναυτιλία», του «Εκσυγχρονισμένου Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα» και των προβλέψεων του πλαισίου της ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime), ενώ παράλληλα αναδείχτηκαν οι βασικοί συντελεστές που αναμένεται να ωφεληθούν από την, σε πραγματικό χρόνο, διαλειτουργική, διατομεακή και διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών επί των θαλασσιών δραστηριοτήτων στη περιοχή ενδιαφέροντος της ΕΕ. Από την ανάλυση των υφιστάμενων εφαρμογών συλλογής πληροφοριών σε εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο αναδείχθηκε το υπό ανάπτυξη πρόγραμμα “CISE” ως το πλέον πρόσφορο και λειτουργικό μέσο το οποίο αναμένεται να αξιοποιήσει τα οφέλη της κάθε πλατφόρμας ξεχωριστά με προσδοκώμενη σημαντική προστιθέμενη αξία στην ανταγωνιστικότητα των θαλασσιών μεταφορών της ΕΕ.

**Λέξεις Κλειδιά :** Διαλειτουργικό, διατομεακό, διασυνοριακό, ψηφιακό μορφότυπο, Γαλάζια Ζώνη, CISE.

## ABSTRACT

The European Union is founded on seas and oceans that are open, protected and safe for its economic development, social stability, free trade, transport, energy safety, tourism and the preservation of the marine environment. These objectives, along with the impact of the global financial crisis that began in 2008, led to the revision and redefinition of existing policies aimed at the “sustainable recovery” of Europe. In this context and with a view to strengthening the competitiveness of shipping over other means of transportation, the creation of a level playing field in terms of competitiveness was sought along with the political decisions for the creation of a “Common European Maritime Space”.

This study presents the common points of the goals of the European Commission's announcement for the “Blue Belt, a common transport area for maritime transport”, the modernised “EU Customs Code” and the provisions of the framework of “e-Maritime”, while the key players emerged that are expected to benefit from the – in real time – interoperable, cross-sector and cross-border exchange of information on maritime activities in the EU area of interest. From the analysis of the current information collection applications at national or European level, emerged the developing program “CISE” as the most convenient and functional tool that is expected to reap the benefits of each platform separately, with expected significant added value to the competitiveness of EU maritime transport.

**Keywords:** Interoperable, cross-sector, cross-border, digital format, Blue Belt, CISE.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανάπτυξη και ευημερία των κατοίκων της «Γηραιάς Ηπείρου» ήταν διαχρονικά άμεσα συνυφασμένη με το θαλάσσιο εμπόριο. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα το εμπόριο μέσω των θαλασσίων οδών μεταφοράς έχει εξελιχθεί μέσα από συνδυαστικές και ολοκληρωμένες αλυσίδες εφοδιασμού. Στη διαδρομή αυτή οι κίνδυνοι και οι απειλές για την δικαιοσύνη, την δημόσια υγεία και προστασία του περιβάλλοντος και την εξασφάλιση των συμφερόντων των κρατών και των πολιτών έχουν υπερπολλαπλασιαστεί. Για το λόγο αυτό έθνη και οργανισμοί έχουν αναλάβει δράσεις για την εξασφάλιση των συμφερόντων τους και την οργάνωση των οικείων συστημάτων ελέγχου με τον τρόπο που θεωρούν δόκιμο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζεται σε θάλασσες και ωκεανούς που είναι ανοιχτοί, προστατευμένοι και ασφαλείς για την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική σταθερότητα, τις ελεύθερες συναλλαγές, τις μεταφορές, την ενεργειακή ασφάλεια, τον τουρισμό και την καλή κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι Ευρωπαίοι πολίτες προσβλέπουν σε αποτελεσματικές και οικονομικά αποδοτικές δράσεις για την προστασία του θαλάσσιου τομέα και κατ' επέκταση των συμφερόντων τους, συμπεριλαμβανομένων των συνόρων, των λιμένων και των εγκαταστάσεων ανοικτής θάλασσας, προκειμένου να διασφαλιστεί το εμπόριο και να αντιμετωπιστούν δυνητικές απειλές από αθέμιτες και παράνομες δραστηριότητες στη θάλασσα και να αξιοποιηθούν κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο οι δυνατότητες που παρέχει η θάλασσα για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την δημιουργία θέσεων εργασίας, μεριμνώντας παράλληλα για την βιωσιμότητα των θαλασσίων πόρων και την εξοικονόμηση των χρηματικών διαθεσίμων.

Η πίεση που ασκήθηκε τα τελευταία χρόνια προς αυτή την κατεύθυνση σε συνδυασμό με την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε το 2008, οδήγησε την Ευρωπαϊκή Ένωση να επαναξιολογήσει, να επαναπροσδιορίσει και να επαναπροσεγγίσει τις μέχρι τότε πολιτικές της αποφάσεις με στόχο την βέλτιστη αναπτυξιακή της ανάκαμψη. Ένας από τους εν λόγω τομείς είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης της ναυτιλίας έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς και της οικονομίας στο σύνολό της με τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ τους. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναδείξει τις βασικές πολιτικές και τα

προγράμματα που ακολουθήθηκαν τα τελευταία χρόνια από τις ευρωπαϊκές αρχές σε σχέση με την ανάπτυξη, τον έλεγχο αλλά και την διευκόλυνση του θαλασσιού εμπορίου στην Ένωση και πώς αυτό εξαρτάται από την ασφάλεια των μεταφορών μέσω των θαλασσιών οδών. Επιπροσθέτως, θα μελετηθούν τα βασικά ευρωπαϊκά προγράμματα παρακολούθησης των θαλασσιών δραστηριοτήτων στην περιοχή ενδιαφέροντος της ΕΕ και θα επισημανθούν τα κοινά σημεία προσέγγισης ώστε να αναδειχθεί η πιθανή μελλοντική επίλυση του ανυπέρβλητου μέχρι σήμερα προβλήματος του “πλήρη ελέγχου του συνόλου των θαλασσιών δραστηριοτήτων” μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών διατομεακά και διασυνοριακά σε πραγματικό χρόνο.

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελείται από έξι (6) κεφάλαια. Στα δυο πρώτα κεφάλαια αναλύονται οι βασικές αρχές και οι στόχοι της «Στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα», περιγράφονται οι κίνδυνοι και οι απειλές που δύναται να χαρακτηριστούν ως επιζήμιες για τα στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ και των κρατών μελών της και επισημαίνεται η σημαντικότητα των υφιστάμενων δυνατοτήτων των ευρωπαϊκών οργανισμών και προγραμμάτων μέσα από μια διατομεακή προσέγγιση. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η στρατηγική της ΕΕ για την αντίδραση στη παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που βιώνουμε με τίτλο «Ευρώπη 2020» και επιδιώκεται να γίνει η συσχέτιση της επιδιωκόμενης αναπτυξιακής πολιτικής με την εγκαθίδρυση ενός «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου». Ο στόχος αυτός περιγράφεται με την ανακοίνωση της επιτροπής με τίτλο «Γαλάζια Ζώνη», η οποία και αναλύεται στο κεφάλαιο 4 και παρατίθενται οι υφιστάμενοι περιορισμοί, οι εξελίξεις επί των επιθυμητών τελωνειακών διευκολύνσεων αλλά και οι επιδιωκόμενες τροποποιήσεις επί των υφιστάμενων διαδικασιών διεκπεραίωσης του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων, για την εγκαθίδρυση ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Συγκεκριμένα, γίνεται επανειλημμένα ιδιαίτερη μνεία για την σημαντικότητα των ψηφιακών τρόπων αναφορών και της διαλειτουργικότητας των εθνικών συστημάτων των κ-μ μεταξύ τους και προβάλλονται οι άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενοι και ωφελημένοι από την εξυπηρέτηση του εσωτερικού διευρωπαϊκού θαλάσσιου εμπορίου. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται ο αναβαθμισμένος ρόλος των τελωνειακών αρχών στην εφοδιαστική αλυσίδα, οι βελτιώσεις που έχουν επέλθει στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα με την τελευταία αναδιατύπωση του 2013 και η προσπάθεια απλοποίησης και

τυποποίησης των αναφορών των εμπορικών πλοίων που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες, με διευκολύνσεις που φτάνουν έως και την μη απαίτηση οποιασδήποτε αναφοράς προ απόπλου ή κατάπλου, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις όπως η διευρυμένη χρήση του ηλεκτρονικού δηλωτικού. Σημαντική παράμετρος για άλλη μια φορά αναδεικνύεται η απαίτηση της διαλειτουργικότητας των υφιστάμενων συστημάτων διατομεακά και διασυνοριακά μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων συντελεστών στο εμπόριο δια θαλασσίων οδών. Στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο του κυρίου σώματος της παρούσας εργασίας, γίνεται μια προσπάθεια ανάδειξης του προγράμματος CISE ως ένα σύστημα μείωσης της επικινδυνότητας των θαλασσίων μεταφορών μέσω της διασυνοριακής και διατομεακής ανταλλαγής δεδομένων σε πραγματικό χρόνο. Το εν λόγω πρόγραμμα αν και δημιουργήθηκε ως μέσο ελέγχου των θαλασσίων δραστηριοτήτων εντός των θαλασσίων συνόρων της ΕΕ, από την έρευνα που εκτελέστηκε και τις δυνατότητες που αυτό παρέχει, εκτιμάται ότι είναι ικανό να προσδώσει στη ναυτιλία το ρόλο του «δούρειου ίππου» για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και την επιθυμητή δημιουργία ενός «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου».

Για τη σύνταξη της παρούσας εργασίας αναζητήθηκαν βιβλιογραφικές πηγές, διαδικτυακές πληροφορίες και κείμενα ευρωπαϊκών αποφάσεων και οδηγιών επί της ακολουθούμενης πολιτικής των κ-μ της Ένωσης, τα οποία παρατίθενται στη σχετική ενότητα ακολουθούμενη από τα παραρτήματα που μνημονεύονται στο κυρίως σώμα. Επιπροσθέτως, με σκοπό την κατά το δυνατόν ολιστική προσέγγιση των δυσκολιών και των επιθυμητών επιδιώξεων προς την επίτευξη του ενιαίου ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου μεταφορών, αναζητήθηκαν πληροφορίες και απόψεις από στελέχη ναυτιλιακών εταιριών, του Λιμενικού Σώματος και του Πολεμικού Ναυτικού.

Κλείνοντας, στην τελευταία ενότητα εξάγονται συμπεράσματα αναφορικά με τη σχέση της ασφάλειας στη θάλασσα και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας στην ΕΕ, ενώ επιδιώκεται μια συσχέτιση της ανακοίνωσης της επιτροπής για την «Γαλάζια Ζώνη», του κανονισμού του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και συμβουλίου για τον εκσυγχρονισμό του «Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα» και του προγράμματος «CISE», μέσα από την ολιστική, διαλειτουργική, διατομεακή και διασυνοριακή διακίνηση πληροφοριών με χρήση ψηφιακών μορφοτύπων τυποποιημένων αναφορών και δηλωτικών.

## 1. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η “Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα” (EUMSS), όπως αυτή επικυρώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή την 24η Ιουνίου 2014, αφορά τόσο στις εσωτερικές όσο και στις εξωτερικές πτυχές της ασφάλειας στη θάλασσα της Ένωσης. Δημιουργήθηκε έτσι ένα συνολικό σταθερό πλαίσιο βασιζόμενο στην Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφάλειας (ESS), εξασφαλίζοντας συνοχή με τις πολιτικές της ΕΕ για μια «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (IMP)» και τη «Στρατηγική Εσωτερικής Ασφάλειας (ISS)».

### 1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Με τον όρο “ασφάλεια στη θάλασσα”, εννοούμε ένα σύνολο ενδεχόμενων περιστάσεων του παγκόσμιου θαλάσσιου τομέα στο πλαίσιο των οποίων εφαρμόζεται το διεθνές και το εθνικό δίκαιο, με σκοπό τη διασφάλιση:

- α. της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας
- β. των θαλασσιών μεταφορών
- γ. της προστασίας της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας της ΕΕ, των πολιτών και των υποδομών ( κρατικών ή μη)
- δ. του περιβάλλοντος
- ε. των θαλάσσιων πόρων

Προς επίτευξη των ανωτέρω στόχων και με γνώμονα την ταχύτερη δράση και την εξοικονόμηση πόρων, είναι απαραίτητη η συνδυαζόμενη και ολιστική προσέγγιση όλων των ενδιαφερομένων/ εμπλεκομένων φορέων προκειμένου να επιτευχθεί συνοχή μεταξύ των τομεακών ενωσιακών και εθνικών πολιτικών και να δοθεί η δυνατότητα στο σύνολο των αρμόδιων αρχών να ενεργούν αποτελεσματικά από κοινού. Ακολουθώντας μια τέτοια συλλογική προσέγγιση η ΕΕ και τα κράτη μέλη της μπορούν να επιτύχουν περισσότερα, ενισχύοντας την αντίδραση της ΕΕ στις τρέχουσες πλείστες προκλήσεις, στους κινδύνους και στις απειλές του θαλάσσιου τομέα.

Η εν λόγω στρατηγική δημιούργησε ένα πολιτικό και στρατηγικό πλαίσιο μέσα στο οποίο επιδιώχτηκε η αξιοποίηση όλων των συναφών μέσων σε διεθνές, ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, διευκολύνοντας την βελτίωση της διατομεακής συνεργασίας εντός,

μεταξύ και διαμέσου στρατιωτικών και μη αρχών και φορέων. Βασιζόμενη η στρατηγική αυτή στις θεμελιώδεις αρχές της ΕΕ περί προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, ελευθερίας και δημοκρατίας και σύμφωνα με τις ισχύουσες Αρχές/Συνθήκες που ορίζουν η εθνική και ενωσιακή νομοθεσία, το διεθνές δίκαιο και ιδίως η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας και άλλες συναφείς συμβάσεις και νομικές πράξεις, συμβάλλει στο να αξιοποιηθούν στο έπακρο οι αναπτυξιακές δυνατότητες του θαλάσσιου τομέα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Η στρατηγική προωθεί την αμοιβαία υποστήριξη των κρατών μελών και καθιστά εφικτό τον από κοινού σχεδιασμό έκτακτων αναγκών στον τομέα της ασφάλειας, της διαχείρισης κινδύνων, της πρόληψης των συγκρούσεων και της αντιμετώπισης και διαχείρισης κρίσεων.

Δεδομένου ότι το δίκτυο των διηπειρωτικών θαλάσσιων οδών είναι ιδιαίτερα σημαντικό και ορισμένες θαλάσσιες περιοχές (πέραν των γεωγραφικών ορίων της Ένωσης) έχουν στρατηγική αξία λόγω της αυξημένης πιθανότητας για πρόκληση κρίσεων ή αστάθειας, η «Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα» θα πρέπει να καλύπτει τον παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα και ως εκ τούτου, η ΕΕ θα πρέπει να επιδιώξει την ενίσχυση και στήριξη της περιφερειακής της αντίδρασης στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Ως εκ τούτου η εν λόγω στρατηγική αφορά ιδίως κάθε ευρωπαϊκή θαλάσσια περιοχή και υποπεριοχή, και συγκεκριμένα τη Βαλτική Θάλασσα, τη Μαύρη Θάλασσα, τη Μεσόγειο και τη Βόρειο Θάλασσα καθώς και τα ύδατα της Αρκτικής, τον Ατλαντικό Ωκεανό και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές.

## 1.2 ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Για την διασφάλιση της συνολικής, διατομεακής, διασυνοριακής, συνεκτικής και οικονομικά αποδοτικής προσέγγισης της θαλάσσιας ασφάλειας, η εν λόγω στρατηγική, με την μορφή που έχει αναπτυχθεί, βασίζεται σε αρχές (κατευθυντήριες), ενώ αποσκοπεί σε στόχους που καταγράφονται ως κάτωθι:

### *1.2.1 ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΑΡΧΕΣ<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Σελίδα 4 στη “ Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα”, εγκεκριμένη από το συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 24 Ιουνίου 2014.



“ α. **Διατομεακή προσέγγιση:** Όλοι οι εταίροι, από τις μη στρατιωτικές και στρατιωτικές αρχές και φορείς (επιβολή του νόμου, συννοριακός έλεγχος, τελωνεία και έλεγχος της αλιείας, περιβαλλοντικές αρχές, ναυτικές διοικήσεις, έρευνα και καινοτομία, πολεμικό ναυτικό ή άλλες λιμενικές αρχές, ακτοφυλακή, υπηρεσίες πληροφοριών), καθώς και οργανισμοί της ΕΕ, μέχρι τη βιομηχανία (ναυσιπλοΐα, ασφάλεια, επικοινωνίες, στήριξη ικανοτήτων) πρέπει να συνεργάζονται καλύτερα, με αμοιβαίο σεβασμό στην εσωτερική οργάνωση των υπολοίπων.

β. **Λειτουργική ακεραιότητα:** Η Στρατηγική δεν θίγει τις αντίστοιχες αρμοδιότητες της Ένωσης και των κρατών μελών της στους καλυπτόμενους τομείς. Επίσης, δεν θίγει τις αρμοδιότητες, τα κυριαρχικά δικαιώματα και τη δικαιοδοσία των κρατών μελών σε θαλάσσιες ζώνες σύμφωνα με το συναφές διεθνές δίκαιο, περιλαμβανομένης της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας. Τα καθήκοντα, οι αρμοδιότητες και τα συμφέροντα των κρατών μελών πρέπει να ληφθούν πλήρως υπόψη, με βάση τις ισχύουσες πολιτικές και μέσα και αξιοποιώντας κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις υφιστάμενες ικανότητες σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, χωρίς παράλληλα να απαιτηθούν νέες δομές, νομοθετικές ρυθμίσεις, επιπλέον διοικητική επιβάρυνση καθώς και πρόσθετη χρηματοδότηση.

γ. **Σεβασμός κανόνων και αρχών:** Ο σεβασμός του διεθνούς δικαίου, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και της δημοκρατίας καθώς και η πλήρης συμμόρφωση με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, τις ισχύουσες διμερείς συνθήκες και τις αξίες που κατοχυρώνονται σε αυτές, αποτελούν τα συστατικά στοιχεία της παρούσας Στρατηγικής και βασικές αρχές για τη χρηστή θαλάσσια διακυβέρνηση βάσει κανόνων. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της

στηρίζουν τη διευθέτηση των θαλάσσιων διαφορών που προκύπτουν από την ερμηνεία και την εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, μέσω των αρμόδιων διεθνών δικαστηρίων που προβλέπονται στην εν λόγω Σύμβαση, τα οποία έχουν σημαντικό ρόλο ως προς την εφαρμογή των κανόνων δικαίου στη θάλασσα.

δ. **Πολυμερής προσέγγιση της θάλασσας:** Είναι ουσιαστικής σημασίας η συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους διεθνείς εταίρους και οργανισμούς, ιδίως τον ΟΗΕ και το ΝΑΤΟ, καθώς και ο συντονισμός με τις υφιστάμενες διεθνείς και περιφερειακές επιτροπές του θαλάσσιου τομέα, με σεβασμό στο θεσμικό πλαίσιο και την αυτονομία της ΕΕ ως προς τη λήψη αποφάσεων.”

### 1.2.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ<sup>2</sup>

“ α. Να συνδέσει τις εσωτερικές και εξωτερικές πτυχές της ασφάλειας στη θάλασσα της Ένωσης και να προωθήσει μια ευρύτερη προσέγγιση για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αποτελούν η ασφάλεια στη θάλασσα και τα θαλάσσια συμφέροντα.

β. Να προωθήσει τη χρηστή θαλάσσια διακυβέρνηση βάσει κανόνων, στα ύδατα που βρίσκονται υπό την κυριαρχία, τα κυριαρχικά δικαιώματα και τη δικαιοδοσία των κρατών μελών καθώς και στην ανοικτή θάλασσα.

γ. Να θεσμοθετήσει καλύτερο και διαρκή συντονισμό των σχεδίων/προγραμμάτων και των δραστηριοτήτων όλων των αρμόδιων φορέων σε ευρωπαϊκό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο και να αξιοποιήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις

---

<sup>2</sup> “ Σελίδα 5 στη “ Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα”, εγκεκριμένη από το συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 24 Ιουνίου 2014.

σχετικές μακροπεριφερειακές στρατηγικές της ΕΕ, όπου ενδείκνυται.

δ. Να προωθήσει διεθνώς ίσους όρους ανταγωνισμού και την ανταγωνιστικότητα των κρατών μελών.

ε. Να βελτιώσει την ανάπτυξη και τις δυνατότητες απασχόλησης σε επαγγέλματα της θάλασσας όπως προβλέπεται στη Στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη - «Ευρώπη 2020».

στ. Να συμβάλει στην ασφάλεια στη θάλασσα.

ζ. Να προωθήσει την περιφερειακή ασφάλεια σε κάθε θαλάσσια λεκάνη στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, κατά τρόπο που να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

η. Να προωθήσει το συντονισμό και την ανάπτυξη περαιτέρω συνεργειών με τα κράτη μέλη και μεταξύ αυτών, καθώς και σε περιφερειακό επίπεδο, και τη συνεργασία με περιφερειακούς και διεθνείς εταίρους και οργανισμούς.

θ. Να ενισχύσει την αλληλεγγύη μεταξύ κρατών μελών και να προωθήσει την αμοιβαία υποστήριξη κατά την αντιμετώπιση των προκλήσεων της ασφάλειας στη θάλασσα.

ι. Να προωθήσει μια ενισχυμένη κοινή επίγνωση της κατάστασης και μια καλύτερη ανταλλαγή πληροφοριών, επιχειρησιακών σχεδίων, μεθόδων διεξαγωγής επιχειρήσεων και εμπειριών, λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο την ανάγκη γνώσης αλλά και την ανάγκη ανταλλαγής και κατ' επέκταση της πρόληψης των απειλών, βάσει συνολικής προσέγγισης.

ια. Να ενισχύσει το ρόλο της ΕΕ ως παγκόσμιου παράγοντα και εγγυητή της ασφάλειας, ικανού να αναλαμβάνει τις ευθύνες του στον τομέα της πρόληψης των συγκρούσεων και της αντιμετώπισης και διαχείρισης των κρίσεων στους τομείς ενδιαφέροντος, στη θάλασσα και μέσω της θάλασσας, καθώς και να ενεργεί για την εδραίωση της σταθερότητας και της ειρήνης μέσω ολοκληρωμένων και μακροπρόθεσμων δράσεων της ΕΕ. ”

### 1.3 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η ΕΕ, σε μια προσπάθεια να προσδιορίσει κινδύνους και απειλές που δύνανται να χαρακτηριστούν ως επιζήμιες για τα στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ και των κρατών μελών της, προσδιόρισε τις ακόλουθες καταστάσεις:

- α. Απειλή ή χρήση βίας όποιας έκτασης και μορφής κατά των κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών μελών στις οικείες θαλάσσιες ζώνες.
- β. Απειλή εξωτερικών επιθετικών πράξεων κατά της ασφάλειας των ευρωπαϊών πολιτών και των οικονομικών συμφερόντων στη θάλασσα.
- γ. Διασυνοριακό και οργανωμένο έγκλημα, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, εμπορίας ανθρώπων και παράνομη διακίνηση μεταναστών, λαθρεμπορίας και παράνομης διακίνησης όπλων και ναρκωτικών.
- δ. Τρομοκρατία και άλλες εκ προθέσεως παράνομες ενέργειες στη θάλασσα, τους λιμένες και τις θαλάσσιες υποδομές ζωτικής σημασίας.
- ε. Διάδοση των όπλων μαζικής καταστροφής.
- στ. Απειλές κατά της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας.
- ζ. Πρόκληση περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.
- η. Δυνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και στο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών από φυσικές ή ανθρωπογενείς καταστροφές και ακραία καιρικά φαινόμενα.
- θ. Αρχαιοκαπηλία και παράνομη αρχαιολογική έρευνα.

### 1.4 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΕ

Για την υλοποίηση και ενίσχυση της αντίδρασης της ΕΕ, αναφορικά με τις ως άνω αναλυθείσες απειλές και βασιζόμενη στους στόχους και τις αρχές της «Στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα», η ΕΕ προσδιόρισε πέντε (5) βασικούς τομείς στους οποίους θα επιδιώξει να λάβει δράσεις :

#### **α. Εξωτερική δράση**

Ενίσχυση της ασφάλειας του θαλάσσιου τομέα μέσω της πρόληψης και αντιμετώπισης των θαλάσσιων κινδύνων και απειλών. Η ΕΕ είναι δυνατόν να αναλάβει ρόλο εγγυητή της παγκόσμιας ασφάλειας, σε διεθνές επίπεδο και πιο συγκεκριμένα στις γειτονικές της χώρες, προωθώντας μια καλύτερη θαλάσσια διακυβέρνηση. Το γενικό

σχέδιο των επιχειρήσεων ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και η Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) προβλέπουν εναλλακτικές λύσεις για τον τρόπο με τον οποίο οι ναυτικές δυνάμεις μπορούν να συμβάλουν στην αποτροπή, πρόληψη και αντιμετώπιση των παράνομων δραστηριοτήτων.

Τα κράτη μέλη έχουν διαφορετικό τρόπο οργάνωσης για τη διασφάλιση των εθνικών και ενωσιακών στρατηγικών συμφερόντων, για την ασφάλεια της θάλασσας και για την προστασία κατά των θαλάσσιων κινδύνων και απειλών. Βασικό στοιχείο όμως, αποτελεί ο σεβασμός του συναφούς διεθνούς δικαίου, καθώς και της αρχής της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας στην ανοικτή θάλασσα, όπως και της επιχειρησιακής ασυλίας των μελών του προσωπικού που επιτελούν τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί στη θάλασσα. Ομάδες πολιτικής προστασίας και ασφάλειας των συνόρων, τελωνεία, και οργανισμοί ελέγχου μεθόδων αλιείας και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης αποτελούν σαφή παραδείγματα της διασύνδεσης μεταξύ εσωτερικής και εξωτερικής ασφάλειας στη θάλασσα τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.

Η ΕΕ θα πρέπει να ενεργεί αυτόνομα και από κοινού με διεθνείς εταίρους. Η ικανότητα της Ένωσης να συνεργάζεται με οργανισμούς όπως ο ΟΗΕ, το ΝΑΤΟ και ομόνυμοι περιφερειακοί εταίροι όπως η «Αφρικανική Ένωση» ή η «Ένωση κρατών της νοτιοανατολικής Ασίας», έχει άμεσο αντίκτυπο στην ικανότητά της να διασφαλίζει τα συμφέροντά της και να ενισχύει την περιφερειακή και διεθνή ασφάλεια στη θάλασσα. Συγκεκριμένα στο πλαίσιο της διαχείρισης κρίσεων, η σύμπραξη ΕΕ και ΝΑΤΟ στο θαλάσσιο τομέα θα πρέπει να παραμείνει συμπληρωματική και συντονισμένη, σύμφωνα με το συμφωνημένο πλαίσιο σύμπραξης μεταξύ των δύο οργανισμών.

Στόχος είναι η προώθηση μιας βέλτιστης θαλάσσιας διακυβέρνησης βάσει διεθνών κανόνων δικαίου και η αποτελεσματική αξιοποίηση των διαθέσιμων μέσων της ΕΕ.

**β. Επίγνωση της κατάστασης, επιτήρηση και ανταλλαγή πληροφοριών στον τομέα της θάλασσας**

Η εύκολη πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο, γενικών και ειδικών πληροφοριών που συντελούν στην πληρέστερη διαμόρφωση μιας κοινής εικόνας για

την κατάσταση στη θάλασσα, εκτιμάται ότι θα οδηγήσει στη καλύτερη λειτουργία και αποδοτικότερη χρήση των περιορισμένων πόρων. Προς το σκοπό αυτό η ενοποίηση διαφόρων πηγών δεδομένων του θαλάσσιου τομέα με βάση την ισχύουσα εθνική και διεθνή νομοθεσία αποτελεί βασικό έργο, καθώς όσο περισσότερες πληροφορίες συγκεντρώνονται και ενσωματώνονται, τόσο πληρέστερα απεικονίζεται η κατάσταση της θάλασσας και δημιουργείται προστιθέμενη αξία για τους επιχειρησιακούς τελικούς χρήστες, με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο της θαλάσσιας επιτήρησης εκ μέρους μιας ναυτικής μη στρατιωτικής ή στρατιωτικής αρχής, και οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για τις επιχειρησιακές δραστηριότητες άλλων αρχών, θα αποτελούν αντικείμενο ανταλλαγής και πολλαπλής χρήσης χωρίς να πρέπει κάθε φορά να επαναλαμβάνεται η διαδικασία της συλλογής και επεξεργασίας.

#### **γ. Ανάπτυξη ικανοτήτων**

Η ανάπτυξη τεχνολογιών διπλής χρήσης και η συνεργασία στους τομείς της τυποποίησης και πιστοποίησης, αποτελούν βασικά συστατικά βελτίωσης των ευρωπαϊκών θαλάσσιων ικανοτήτων, που θα ενισχύσουν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ μη στρατιωτικών και στρατιωτικών ικανοτήτων και τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα.

Στόχος είναι να αναπτυχθούν περαιτέρω οι απαραίτητες βιώσιμες, διαλειτουργικές και οικονομικά αποδοτικές ικανότητες των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων δρώντας συμπληρωματικά και με βάση τα υφιστάμενα επιτεύγματα.

#### **δ. Διαχείριση κινδύνων, προστασία των θαλάσσιων υποδομών ζωτικής σημασίας και αντιμετώπιση των κρίσεων**

Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της διαθέτουν σημαντικές ικανότητες και δυνατότητες για την παροχή βοήθειας έναντι κινδύνων και φυσικών καταστροφών καθώς και διαδικασίες και οργανισμούς για την αντιμετώπιση κρίσεων. Η μη βιώσιμη εκμετάλλευση των θαλάσσιων ή/και υποθαλάσσιων πόρων αυξάνει την πίεση στα θαλάσσια οικοσυστήματα και μπορεί να οδηγήσει σε επιπρόσθετους κινδύνους στον τομέα της ασφάλειας και της διαχείρισης των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Κύριος στόχος παραμένει η ενίσχυση των υφιστάμενων ικανοτήτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση των κρίσεων, η πρόληψη συγκρούσεων και περιστατικών, ο μετριασμός των κινδύνων και η προστασία της θαλάσσιας περιβαλλοντικής κατάστασης της ΕΕ, η ασφάλεια των εξωτερικών συνόρων και των θαλασσίων υποδομών της Ένωσης.

**ε. Έρευνα και καινοτομία, εκπαίδευση και κατάρτιση για την ασφάλεια στη θάλασσα**

Η έρευνα για την ασφάλεια στη θάλασσα θα μπορούσε να ωφεληθεί από μια σαφή πρόβλεψη των διατομεακών αναγκών και ικανοτήτων διπλής χρήσης. Προς την κατεύθυνση αυτή, οι καινοτόμες τεχνολογίες και διαδικασίες δύναται να συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της αποδοτικότητας, της βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας των δράσεων.

Επιπροσθέτως, η έρευνα και η καινοτομία της γνώσης καθώς επίσης η εκπαίδευση και η κατάρτιση των στελεχών των αρμοδίων φορέων, συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την αναπτυξιακή πολιτική της Ένωσης και την διείσδυση στην αγορά, αξιοποιώντας τις συνέργειες με τα προγράμματα των κρατών μελών και τους ευρωπαϊκούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς.

Στόχος είναι να προωθηθεί η έρευνα και η ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών που συμβάλλουν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και απόδοσης των επιχειρήσεων και της ανταλλαγής πληροφοριών μέσω συντονισμένης και ενισχυμένης ανάπτυξης της έρευνας και γνώσης.

## **2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΝΟΣ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ**

Η ευημερία της Ευρώπης και των πολιτών της είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα θαλάσσια συμφέροντά της, συμφέροντα που πλαισιώνονται από πτυχές όπως το εξωτερικό και εσωτερικό εμπόριο, η κρουαζιέρα, η αλιεία και η υδατοκαλλιέργεια. Προς κάλυψη αυτών των αναγκών και επιδιώξεων απαραίτητο συστατικό είναι η εξασφάλιση των ανοιχτών και ασφαλών θαλασσών συνδυάζοντας την οικονομική ανάπτυξη και την οικολογική ποικιλομορφία.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ευρωπαϊκή επιτροπή μέσω της υπάτης εκπροσώπου για θέματα «Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας» κατέγραψε το Μάρτιο του 2013 την αναγκαιότητα της διαρκούς άσκησης πίεσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση στο να “ενεργεί ταχύτερα και με λιγότερους πόρους, ενισχύοντας τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων τομέων και των εθνικών αρχών”, ώστε να επιτευχθεί συνοχή μεταξύ των τομεακών και εθνικών πολιτικών και να δοθεί η δυνατότητα στις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές να αντιδράσουν αποτελεσματικά από κοινού.

Μια τέτοια στρατηγική δεν θα επεδίωκε τη θέσπιση νέων δομών, προγραμμάτων ή νομοθεσίας, αλλά θα αποσκοπούσε στην αξιοποίηση και την ενίσχυση υφιστάμενων επιτευγμάτων και πολιτικών ώστε να αποτραπεί η μετατροπή των θαλασσών και των ωκεανών σε πεδία διεθνών συγκρούσεων, τρομοκρατίας ή οργανωμένου εγκλήματος. Εκτιμάται δε ότι η ανάπτυξη μιας συντονισμένης προσέγγισης για την ασφάλεια στη θάλασσα θα ενισχύσει επίσης την ανάπτυξη και το δυναμικό δημιουργίας θέσεων εργασίας των θαλασσών μας, όπως ορίζεται στη στρατηγική ανάπτυξης της ΕΕ — «Ευρώπη 2020».

### **2.1 ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ**

Με γνώμονα τις ως ανωτέρω αναλυθείσες επιδιώξεις που καθορίστηκαν από την ευρωπαϊκή επιτροπή, τα συμφέροντα και οι απειλές της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα καταγράφηκαν ως ακολούθως :



### 2.1.1 ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Τα βασικά στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα είναι τα εξής:

α. Διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου και της βιώσιμης ανάπτυξης μέσω της συνεργασίας με διεθνείς εταίρους για την πρόληψη των συγκρούσεων, τη διατήρηση της ειρήνης και την ενίσχυση της διεθνούς ασφάλειας.

β. Η προστασία της ΕΕ και των θαλάσσιων οικονομικών της δραστηριοτήτων από απειλές κατά της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των θαλάσσιων υποδομών ζωτικής σημασίας, όπως τα λιμάνια και οι τερματικοί σταθμοί, οι εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί, τα καλώδια τηλεπικοινωνιών, τα προγράμματα επιστημονικής έρευνας και καινοτομίας και άλλες οικονομικές δραστηριότητες στη θάλασσα.

γ. Ο έλεγχος των θαλάσσιων εξωτερικών ευρωπαϊκών συνόρων για την πρόληψη και αποτροπή παράνομων δραστηριοτήτων.

δ. Η προστασία θαλάσσιων οδών μεταφοράς της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας της ΕΕ, της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης όπως αυτό περιγράφεται στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (UNCLOS) και της ασφάλειας των ναυτικών και επιβατών των πλοίων με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ.

ε. Η πρόληψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας .

### 2.1.2 ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι απειλές κατά της ασφάλειας στη θάλασσα είναι πολύπλευρες, ενέχουν κίνδυνο για τους ευρωπαίους πολίτες και είναι επιζήμιες για τα στρατηγικά συμφέροντα της Ένωσης. Δύναται να προκαλέσουν επιπτώσεις σε κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς τομείς οδηγώντας σε υποβάθμιση των θαλασσιών οικοσυστημάτων και εξάντληση των φυσικών πόρων με άμεσες επιδράσεις στα κράτη μέλη της ΕΕ και

άλλες παράκτιες περιοχές. Κατόπιν των ανωτέρω, η ευρωπαϊκή επιτροπή εντόπισε τις παρακάτω απειλές κατά της ασφάλειας στη θάλασσα:

α. Ένοπλες συγκρούσεις μεταξύ κρατών με αφορμή τις διαφορές στα θαλάσσια σύνορα και τον καθορισμό «Αποκλειστικών Οικονομικών Ζωνών (ΑΟΖ)».

β. Η διάδοση των όπλων μαζικής καταστροφής συμπεριλαμβανομένων των χημικών, βιολογικών, ραδιενεργών και πυρηνικών απειλών (ΧΒΡΠ).

γ. Θαλάσσια πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη θάλασσα.

δ. Τρομοκρατία και άλλες σκόπιμες παράνομες ενέργειες, κατά πλοίων, φορτίων και επιβατών, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων και θαλάσσιων υποδομών ζωτικής σημασίας συμπεριλαμβανομένων κυβερνοεπιθέσεων κατά συστημάτων πληροφοριών.

ε. Διασυνοριακό και οργανωμένο έγκλημα που περιλαμβάνει παράνομη διακίνηση όπλων, ναρκωτικών και ανθρώπων διά θαλάσσης καθώς επίσης παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας.

στ. Πιθανές επιπτώσεις για το περιβάλλον από παράνομη απόρριψη ή ακούσια θαλάσσια ρύπανση.

ζ. Πιθανές επιπτώσεις από φυσικές καταστροφές, ακραία καιρικά φαινόμενα και από την κλιματική αλλαγή στο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών και υποδομών.

η. Αλλαγές των συνθηκών στη θάλασσα και στην παράκτια ζώνη, οι οποίες αποδυναμώνουν τη δυνατότητα ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων απασχόλησης στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας.

## 2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΔΙΑΤΟΜΕΑΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η πρότερη εμπειρία από την στρατιωτική επιχείρηση της ΕΕ για την αντιμετώπιση της πειρατείας στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας με την ονομασία «EUNAVFOR ATALANTA», έδειξε ότι η δεδομένη πολυπλοκότητα των υφιστάμενων πολιτικών μέσων και της πληθώρας σχετικών φορέων και νόμων σε εθνικό και

ενωσιακό επίπεδο, κατάφερε να ξεπεραστεί μέσω μιας συνδυαστικής και ολιστικής προσέγγισης. Κάτι τέτοιο απαιτεί πολυμερή δράση η οποία περιλαμβάνει, πολιτική και αμυντική συνεργασία, δημιουργία ικανοτήτων και ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων, οικονομική και δικαστική έρευνα, τοπικές, περιφερειακές και διεθνείς διπλωματικές προσπάθειες μέσω πολιτικών δεσμεύσεων, καθώς επίσης έρευνα, καινοτομία και βιομηχανική συνεργασία. Αυτό δύναται να επιτευχθεί μέσω της επιδίωξης των παρακάτω τεσσάρων (4) στρατηγικών στόχων :

### *2.2.1 ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΝ ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ*

Με γνώμονα τη διασφάλιση της βέλτιστης ανταπόκρισης στις απειλές της ευρωπαϊκής ένωσης, απαιτείται ενίσχυση και συντονισμός των υφιστάμενων δομών και συστημάτων ασφαλείας των κ-μ της, μέσω των αρμόδιων οργανισμών της ΕΕ. Οι εν λόγω οργανισμοί έχουν αναπτύξει συστήματα και ικανότητες σε συγκεκριμένους τομείς για τη θαλάσσια επιτήρηση προκειμένου να διευκολυνθεί η διατομεακή και διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών στο τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Τέτοιοι οργανισμοί είναι :

- α. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (EOA).
- β. Το Δορυφορικό Κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUSC).
- γ. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).
- δ. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών (Frontex).
- ε. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας (EFCA).

### *2.2.2 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΜΕΑ*

Ο παγκόσμιος χαρακτήρας των θαλασσιών συνδέσεων και η παγκόσμια διάσταση της εφοδιαστικής αλυσίδας μεταφορών, επεκτείνουν τα στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ πέραν των γεωγραφικών της ορίων. Η διασφάλιση των συμφερόντων της, περνάει μέσα από την ικανότητά της να συνεργάζεται με διεθνείς εταίρους και να αναδεικνύει το ρόλο της ως έναν αξιόπιστο, φερέγγυο και

αποτελεσματικό εταίρο στον παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα, έτοιμο και ικανό να αναλαμβάνει τις διεθνείς του υποχρεώσεις.

### 2.2.3 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Η πρακτική της «ασφάλειας στη θάλασσα» βασισμένη κυρίως στα υφιστάμενα εθνικά συστήματα, αν και είναι θεωρητικώς ταχύτερη, στις πλείστες των περιπτώσεων είναι πιο δαπανηρή και λιγότερο αποτελεσματική. Η βελτίωση της διατομεακής συνεργασίας δύναται να επιτρέψει την καλύτερη επικοινωνία μεταξύ εθνικών και ενωσιακών συστημάτων, δημιουργώντας αποτελεσματικές πολιτικοστρατιωτικές διασυνδέσεις και μετουσιώνοντας τα αποτελέσματα της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης σε πολιτική.

### 2.2.4 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Είναι επιθυμητός ο “από κοινού” σχεδιασμός της αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων, της διαχείρισης κινδύνων, της πρόληψης των συγκρούσεων και της αντιμετώπισης και διαχείρισης κρίσεων, καθώς μια ενδεχόμενη μεμονωμένη τρομοκρατική επίθεση διά θαλάσσης ή η διακοπή μιας ή περισσότερων από τις σημαντικότερες θαλάσσιες οδούς, δύναται να έχει καταστροφικές επιπτώσεις σε αρκετά κράτη μέλη, στην ΕΕ συνολικά ή σε τρίτες χώρες. Ως εκ τούτου η πρόληψη, ο εντοπισμός και η αντιμετώπιση συμβάντων απαιτεί τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων μερών της θαλάσσιας ασφάλειας.

## 2.3 ΑΡΧΕΣ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΕ

Προς την επίτευξη μιας πιο οργανωμένης θαλάσσιας διακυβέρνησης απαιτείται :

α. Μια διατομεακή προσέγγιση βελτίωσης της συνεργασίας όλων των αρμοδίων αρχών και φορέων που εμπλέκονται από την επιβολή του νόμου, τον συνοριακό έλεγχο, τα τελωνεία και τον έλεγχο της αλιείας, τις περιβαλλοντικές αρχές, τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας, την έρευνα και καινοτομία, μέχρι τη ναυσιπλοΐα, την ιδιωτική ασφάλεια και την τεχνολογία επικοινωνιών.

β. Λειτουργική ακεραιότητα με επαναπροσδιορισμό των αρμοδιοτήτων κάθε εμπλεκόμενου φορέα, με γνώμονα τη βελτίωση της συνεργασίας με άλλα ενδιαφερόμενα/ συναρμόδια μέρη.

γ. Αντιμετώπιση πολύπλοκων ζητημάτων που απαιτούν διεθνή απόκριση και συνεργασία μέσω θαλάσσιου πολυμερισμού, αλλά με την ενίσχυση της θέσης της ΕΕ μέσω της ομοφωνίας των απόψεών της.

δ. Σεβασμός κανόνων και αρχών μέσω προώθησης του σεβασμού του διεθνούς δικαίου, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και της δημοκρατίας, καθώς και την πλήρη συμμόρφωση με την Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας.

#### 2.4 ΤΟΜΕΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΧΡΗΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

Με σκοπό τη βελτίωση των υφιστάμενων επιτευγμάτων θαλάσσιας διακυβέρνησης στο τομέα της ασφάλειας, η ΕΕ οφείλει να εφαρμόσει τις ως άνω αναλυθείσες αρχές, στους εξής πέντε (5) τομείς :

α. Εξωτερική δράση

Η ΕΕ οφείλει μέσω πολιτικών διαλόγων με διεθνείς εταίρους να στηρίζει τη δημιουργία τέτοιων πρακτικών που να βελτιώνουν πτυχές της ασφάλειας, προκειμένου να προωθηθεί η καλύτερη διακυβέρνηση των ωκεανών. Αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί, για παράδειγμα, σε συμβουλευτικό ή υλικοτεχνικό επίπεδο για βελτίωση των προτύπων των λιμένων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και της ασφάλειας των πλοίων, ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS), του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και τις απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας και της Σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO).

Η εν λόγω δράση δύναται να αναπτυχθεί καθώς τα στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ επεκτείνονται από την Μεσόγειο και τον Ατλαντικό, έως την Ασία, την Αφρική και τις θαλάσσιες οδούς μεταφοράς μέσω της Αρκτικής. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του «Κόλπου του Άντεν», μιας περιοχής στην οποία έχουν

αναπτυχθεί διεθνείς εταίροι για την προστασία της ναυτιλίας και την καταπολέμηση της πειρατείας. Η παρουσία της ΕΕ μέσω της επιχείρησης «EUNAVFOR ATALANTA», σε συνδυασμό με την εκτεταμένη στήριξη που παρέχουν και άλλα μέσα συνεργασίας της ΕΕ, έχει θετικό αντίκτυπο σε πλήθος τομέων της πολιτικής και ενισχύει την καλύτερη πολιτικοστρατιωτική συνεργασία. Η ΕΕ στηρίζει πλέον ανοιχτά την ανάπτυξη της «Ολοκληρωμένης Αφρικανικής Στρατηγικής Ασφάλειας στη Θάλασσα 2050» και δηλώνει έτοιμη να συνεργαστεί με την Αφρικανική Ένωση και τα κράτη μέλη της σε θαλάσσια ζητήματα.

β. Ευαισθητοποίηση σε θαλάσσια θέματα, επιτήρηση και ανταλλαγή πληροφοριών

Κρίνεται πλέον ζωτικής σημασίας η πρόσβαση σε έγκαιρες και ακριβείς πληροφορίες, για τη δημιουργία μιας «κοινής εικόνας» για την κατάσταση στη θάλασσα, που με τη σειρά της οδηγεί σε καλύτερες λειτουργίες και αποδοτικότερη χρήση των περιορισμένων πόρων. Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει σημαντικά βήματα με την διασύνδεση μιας σειράς συστημάτων που εξυπηρετούν διάφορους τομείς πολιτικής. Τέτοια συστήματα είναι:

(1) Το ενωσιακό σύστημα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και πληροφόρησης για τα ύδατα της ΕΕ **SafeSeaNet** διευκολύνει την επικοινωνία κατά τη διάρκεια θαλάσσιων ατυχημάτων και καταστροφών και τελεί υπό τη διαχείριση της Γενικής Διεύθυνσης Ανθρωπιστικής Βοήθειας (ECHO) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και διαχειρίζεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA). Στόχο έχει να διασφαλίσει την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ και το κοινό σύστημα επικοινωνίας και πληροφόρησης έκτακτης ανάγκης (ΚΣΕΠΕΑ).

(2) Το Δορυφορικό Σύστημα Παρακολούθησης Α/Κ Πλοίων (**VMS**), που τελεί υπό τη διαχείριση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ελέγχου της Αλιείας (EFCA) και των κρατών μελών και στηρίζει την κοινή αλιευτική πολιτική της ΕΕ.

(3) Το δίκτυο θαλάσσιας επιτήρησης (**MARSUR**), το οποίο τελεί υπό τη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας (ΕΟΑ) και στηρίζει την Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ).

(4) Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης των Συνόρων (EUROSUR), το οποίο βελτιώνει την επίγνωση της κατάστασης και την ικανότητα αντίδρασης των κρατών μελών και του οργανισμού συνόρων της ΕΕ στα εξωτερικά σύνορα (π.χ Frontex Poseidon στην περιοχή του Αιγαίου Πελάγους).

(5) Το υπό ανάπτυξη “Κοινό Περιβάλλον Ανταλλαγής Πληροφοριών (CISE)”, για την ενίσχυση του πλαισίου διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών και ενωσιακών συστημάτων σε ένα κοινό μοντέλο δεδομένων στο τομέα της θάλασσας<sup>3</sup>.

(6) Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Γεωσκόπησης Κοπέρνικος (COPERNICUS), το οποίο κινείται ενισχυτικά και συμπληρωματικά στο πλαίσιο που έχουν καθορίσει οι στόχοι της στρατηγικής της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα, αναπτύσσοντας μια σφαιρική προσέγγιση για πιο συντονισμένη χρήση των διαστημικών συστημάτων και τεχνολογιών τηλεπισκόπησης και των παράγωγων εφαρμογών τους για τις διατομεακές υπηρεσίες θαλάσσιας επιτήρησης επιτρέποντας την παρατήρηση περιοχών με δύσκολη πρόσβαση, την ανίχνευση και τον εντοπισμό μικρών σκαφών που χρησιμοποιούνται για λαθρεμπόριο ναρκωτικών, πειρατεία και μετανάστευση.

γ. Ανάπτυξη και δημιουργία ικανοτήτων

Η εξοικονόμηση οικονομικών πόρων είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη αναγκαίων και οικονομικά αποδοτικών ικανοτήτων. Κάτι τέτοιο πρέπει να περιλαμβάνει την περαιτέρω συμμετοχή δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων, και να αξιοποιεί τα υφιστάμενα επιτεύγματα. Ο συντονισμός χρήσης πόρων και προσωπικού των κρατών μελών που συμμετέχουν σε ευρωπαϊκές επιχειρήσεις όπως η Frontex ως Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαχείρισης Συνόρων και το Δίκτυο ATLAS για την ανταπόκριση σε τρομοκρατικές επιθέσεις από αστυνομικές μονάδες επέμβασης, αποτελούν περαιτέρω παραδείγματα ανάπτυξης ικανοτήτων.

δ. Διαχείριση κινδύνων, προστασία των θαλάσσιων υποδομών ζωτικής σημασίας και αντιμετώπιση των κρίσεων

---

<sup>3</sup> Το εν λόγω σύστημα θα αναπτυχθεί αναλυτικότερα στο κεφάλαιο 6.

Η διαχείριση κρίσεων και ο μετριασμός των κινδύνων κάθε μορφής, είναι άμεσα συνδεδεμένα με το επίπεδο προετοιμασίας, πρόβλεψης και ανταπόκρισης όλων των δράσεων της ΕΕ. Αυτό δύναται να επιτευχθεί μέσα από την αξιοποίηση υφιστάμενων ικανοτήτων και ρυθμίσεων, όπως η νομοθεσία για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και στην οποία καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τα πλοία, τα λιμάνια και τις κρατικές υπηρεσίες (minimum requirements).

Βασικός παράγοντας επιτυχίας προς την συγκεκριμένη κατεύθυνση αποτελεί η εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα και η αποτελεσματικότητα των τελωνειακών αρχών της ΕΕ. Οι εν λόγω αρχές πρέπει να διεξάγουν ενδελεχή έλεγχο και αξιολόγηση των κινδύνων για την ασφάλεια των εισερχομένων φορτίων πριν από τη φόρτωση τους σε πλοίο που ελιμενίζεται σε τρίτο κράτος. Κατά τους εν λόγω ελέγχους κρίνεται απαραίτητη η αυξημένη ικανότητα διαχείρισης κινδύνων που δύναται να επιτευχθεί μέσα από:

(1) Την παρακολούθηση των κινδύνων που συνδέονται με τις μετακινήσεις φορτίων.

(2) Την ενίσχυση του πλαισίου διαχείρισης κινδύνων της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των ολοκληρωμένων συστημάτων της εκ των προτέρων πληροφόρησης σχετικά με τα φορτία.

(3) Της συνεργασίας με «Εξουσιοδοτημένους Οικονομικούς Φορείς», ώστε να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του εμπορίου και της ασφαλείας της αλυσίδας εφοδιασμού.

ε. Έρευνα και καινοτομία, εκπαίδευση και κατάρτιση για την ασφάλεια στη θάλασσα

Οι καινοτόμες τεχνολογίες και διαδικασίες συμβάλλουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας, της βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας των δράσεων. Η κοινωνικοοικονομική έρευνα και καινοτομία μπορούν να συμβάλουν στον περιορισμό των καταστάσεων που οδηγούν σε κοινωνικές συγκρούσεις ή σε ναυτικά εγκλήματα. Τα αποτελέσματα στο τομέα της έρευνας για την ασφάλεια στη θάλασσα μπορούν να



ενισχυθούν μέσα από ένα σαφές όραμα διατομεακής αναπτυξιακής πολιτικής για την ευμάρεια των αγορών, αξιοποιώντας παράλληλα συνέργειες με τα προγράμματα των κρατών μελών και τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία. Στον οδικό αυτό χάρτη βασικό ρόλο έχει η εκπαίδευση και η κατάρτιση που μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί στην ατζέντα των ευρωπαϊκών προγραμμάτων «Ορίζοντας 2020» και «Γαλάζια Ανάπτυξη».

### **3. «ΕΥΡΩΠΗ 2020», ΜΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΕΞΥΠΝΗ, ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΜΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Η Ευρώπη μέσα από την οικονομική κρίση που ξεκίνησε την πρώτη δεκαετία του 21<sup>ου</sup> αιώνα, συνειδητοποίησε ότι πρέπει να αναγνωρίσει τις αδυναμίες της και να μετασχηματιστεί, δίνοντας νέα ώθηση στους θεσμούς, την κοινωνία και την οικονομία της, ανακτώντας την αναπτυξιακή της πορεία. Αυτός είναι και ο σκοπός της στρατηγικής για την “Ευρώπη του 2020”.

#### 3.1 ΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΕΧΟΥΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΤΟΥ 2020

Στην εν λόγω στρατηγική, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πέντε (5) μετρήσιμους στόχους για την ΕΕ, που θα κατευθύνουν την όλη διαδικασία και θα μετασχηματιστούν σε εθνικούς στόχους. Αντιπροσωπεύουν τον προσανατολισμό που πρέπει να έχουμε και αποτελούν σημεία αναφοράς που καθιστούν τις επιτυχίες μας μετρήσιμες. Οι στόχοι αυτοί αφορούν :

- α. Την απασχόληση.
- β. Την έρευνα και την καινοτομία.
- γ. Την κλιματική αλλαγή και την ενέργεια.
- δ. Την εκπαίδευση.
- ε. Την καταπολέμηση της φτώχειας.

Για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων, η ΕΕ έθεσε τρεις (3) αλληλοενισχυόμενες προτεραιότητες :

- α. Έξυπνη ανάπτυξη, σε μια οικονομία που θα βασίζεται στη γνώση και την καινοτομία.
- β. Βιώσιμη ανάπτυξη, με πιο ανταγωνιστικά αποδοτική χρήση πόρων μέσω αειφόρου προσέγγισης.

γ. Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς, με υψηλή απασχόληση από άρτια καταρτισμένο προσωπικό, επιτυγχάνοντας κοινωνική και εδαφική συνοχή.

Μέσα από αυτή τη διαδικασία, επιδιώκεται μια αποτελεσματικότερη Ευρώπη με μια ισχυρότερη οικονομική διακυβέρνηση. Η «Ευρώπη του 2020» βασίζεται σε δύο πυλώνες:

α. Τη θεματική διάρθρωση που συνδυάζει προτεραιότητες και πρωταρχικούς στόχους. Η θεματική προσέγγιση αντικατοπτρίζει τη διάσταση της ΕΕ, αναδεικνύει σαφώς την αλληλεξάρτηση των οικονομιών των κρατών μελών και επιτρέπει μεγαλύτερη δυνατότητα επιλογής για συγκεκριμένες πρωτοβουλίες που προάγουν τη στρατηγική και συμβάλλουν στην επίτευξη των κύριων στόχων της ΕΕ και των κρατών μελών της.

β. Την υποβολή εκθέσεων για κάθε χώρα, που θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να αναπτύξουν τις στρατηγικές τους για την επάνοδο σε διατηρήσιμη ανάπτυξη και βελτιωμένα δημόσια οικονομικά.

## 3.2 ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ, ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

### *3.2.1 ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ*

#### *3.2.1.1 ΈΞΥΠΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ*

*(ΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΒΑΣΙΣΜΕΝΗ ΣΤΗ ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ)*

Ως «Έξυπνη Ανάπτυξη» προσδιορίζεται η εκμετάλλευση των βασικών παραγόντων της μελλοντικής ευρωπαϊκής ανάπτυξης που είναι η ενίσχυση της γνώσης και της καινοτομίας. Τούτο απαιτεί :

- α. Τη βελτίωση της ποιότητας της εκπαίδευσης.
- β. Την ενίσχυση των επιδόσεών μας στην έρευνα.

γ. Την προώθηση της καινοτομίας και την μεταβίβαση της γνώσης σε όλη την Ένωση.

δ. Την πλήρη αξιοποίηση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών.

ε. Τη διασφάλιση ότι οι καινοτόμες ιδέες θα καταστεί δυνατό να λάβουν τη μορφή νέων προϊόντων και υπηρεσιών που δημιουργούν ανάπτυξη, ποιοτικές θέσεις εργασίας και συμβάλλουν στην αντιμετώπιση των ευρωπαϊκών και παγκόσμιων κοινωνικών προκλήσεων.

Όμως, για να υπάρξει επιτυχής κατάληξη, τα προαναφερόμενα πρέπει να συνδυαστούν με την επιχειρηματικότητα, τη χρηματοδότηση και την εστίαση στις ανάγκες των χρηστών και στις ευκαιρίες που παρέχουν οι αγορές. Για τους λόγους αυτούς η Ευρώπη πρέπει να δραστηριοποιηθεί στους κάτωθι τομείς :

α. Καινοτομία.

β. Εκπαίδευση, κατάρτιση και δια βίου μάθηση.

γ. Ψηφιακή κοινωνία.

Τα μέτρα που θα ληφθούν στο πλαίσιο της προτεραιότητας αυτής θα πρέπει να ενεργοποιήσουν τις ικανότητες της Ευρώπης για καινοτομία μέσω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης (E & A), βελτιώνοντας τα εκπαιδευτικά αποτελέσματα καθώς και την ποιότητα και την απόδοση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, αξιοποιώντας τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη της ψηφιακής κοινωνίας. Σε κάθε περίπτωση, η άσκηση των πολιτικών αυτών θα πρέπει να εφαρμοστεί τόσο σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο της ΕΕ.

### 3.2.1.2 ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

*(ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΜΙΑΣ ΠΙΟ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΚΑΙ ΠΙΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΟΙ ΠΟΡΟΙ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΠΙΟ ΑΠΟΔΟΤΙΚΑ)*

Με τον όρο «Βιώσιμη Ανάπτυξη» εννοούμε την οικοδόμηση μιας οικονομίας διατηρήσιμης και ανταγωνιστικής, στην οποία οι πόροι χρησιμοποιούνται αποδοτικά για την αξιοποίηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης στον αγώνα δρόμου για την

ανάπτυξη νέων διαδικασιών και τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένων των πράσινων τεχνολογιών, την επιτάχυνση της εγκατάστασης ευφών δικτύων, την εκμετάλλευση δικτύων σε πανευρωπαϊκή κλίμακα και την ενίσχυση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, ιδίως στον μεταποιητικό τομέα και στο πλαίσιο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων καθώς και την ορθή πληροφόρηση των καταναλωτών για να αντιμετωπίσουν με εκτίμηση την αποδοτική χρησιμοποίηση των πόρων. Μια τέτοια προσέγγιση θα βοηθήσει την ΕΕ να ευημερήσει σε έναν κόσμο με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και περιορισμένους πόρους εμποδίζοντας παράλληλα την περιβαλλοντική υποβάθμιση, την απώλεια βιοποικιλότητας και την μη αειφόρο χρήση των υφιστάμενων πόρων. Επίσης εκτιμάται ότι θα στηρίξει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή καθώς όχι μόνο θα εξασφαλίσει στην Ευρώπη συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων, αλλά θα μειώσει και την εξάρτησή της από ξένες πηγές για πρώτες ύλες και βασικά προϊόντα. Οι τομείς άμεσης δραστηριοποίησης είναι :

- α. Η ανταγωνιστικότητα.
- β. Η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.
- γ. Η καθαρή και αποδοτική ενέργεια.

### 3.2.1.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥΣ

*(ΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕ ΥΨΗΛΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ)*

«Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς» σημαίνει η παροχή δυνατοτήτων στους πολίτες μέσω υψηλών επιπέδων απασχόλησης, επένδυση σε δεξιότητες, καταπολέμηση της φτώχειας και εκσυγχρονισμό των αγορών εργασίας, της κατάρτισης και των συστημάτων κοινωνικής προστασίας που βοηθούν τους πολίτες να προετοιμαστούν και να διαχειριστούν τις αλλαγές με σκοπό την οικοδόμηση μιας συνεκτικής κοινωνίας. Τα οφέλη θα πρέπει να διαδοθούν σε όλα τα μέρη της Ένωσης, ακόμη και στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της, ενισχύοντας έτσι την εδαφική συνοχή και την εξασφάλιση πρόσβασης και ευκαιριών για όλους. Έτσι η Ευρώπη θα πρέπει να δραστηριοποιηθεί στους εξής τομείς:

- α. Εργασιακή απασχόληση.
- β. Δεξιότητες.
- γ. Καταπολέμηση της φτώχειας.

Στο πλαίσιο της προτεραιότητας αυτής θα απαιτηθούν ενέργειες εκσυγχρονισμού, ενίσχυσης των πολιτικών στους τομείς της απασχόλησης, της εκπαίδευσης και της κατάρτισης και των συστημάτων κοινωνικής προστασίας μέσω της αύξησης της συμμετοχής στην εργασία και της μείωσης της διαρθρωτικής ανεργίας, προάγοντας παράλληλα την εταιρική κοινωνική ευθύνη στην επιχειρηματική κοινότητα.

### 3.2.2 *ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ*

Όλες οι πολιτικές, τα μέσα και οι νομικές πράξεις, καθώς και τα χρηματοδοτικά όργανα της ΕΕ πρέπει να κινητοποιηθούν για την επίτευξη των στόχων της εν λόγω στρατηγικής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σκοπεύει να ενισχύσει τις βασικές πολιτικές και τα μέσα τους όπως η ενιαία αγορά, ο προϋπολογισμός και η εξωτερική οικονομική ατζέντα της ΕΕ, ούτως ώστε να εστιαστούν στην υλοποίηση των στόχων της Ευρώπης 2020.

#### 3.2.2.1 ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΑΓΟΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ 21<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ

Για την Ευρώπη, ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης είναι μια ισχυρότερη, βαθύτερη και διευρυμένη ενιαία αγορά. Όμως, τα μέχρι σήμερα σημάδια δεν είναι ενθαρρυντικά και η κρίση πρόσθεσε πειρασμούς για οικονομικό εθνικισμό. Για την επανεκκίνηση της ενιαίας αγοράς χρειάζεται μια νέα ώθηση – μια αυθεντική πολιτική δέσμευση – με την ταχεία έγκριση των πρωτοβουλιών, με συνδυασμό μέτρων για την αντιμετώπιση του χάσματος στην ενιαία αγορά.

Οι επιχειρήσεις και οι πολίτες έχουν να αντιμετωπίσουν την καθημερινή πραγματικότητα της συνέχισης των δυσχερειών στις διασυνοριακές δραστηριότητες παρόλο που η ενιαία αγορά έχει νομική υπόσταση. Διαπιστώνουν ότι τα δίκτυα δεν είναι επαρκώς συνδεδεμένα μεταξύ τους και ότι η εφαρμογή των κανόνων της ενιαίας αγοράς παραμένει άνιση. Συχνά, επιχειρήσεις και πολίτες εξακολουθούν να πρέπει να αντιμετωπίσουν 28 διαφορετικά νομικά συστήματα για μία μόνο συναλλαγή. Οι εταιρείες της Ευρώπης βρίσκονται ακόμη αντιμετώπιες με την καθημερινή

πραγματικότητα του κατακερματισμού και των διαφορετικών κανόνων, ενώ οι ανταγωνίστριές τους από την Κίνα, τις ΗΠΑ ή την Ιαπωνία μπορούν να επωφεληθούν πλήρως από τις μεγάλες εγχώριες αγορές τους.

Για να μπορέσει η ενιαία αγορά να εξυπηρετήσει τους στόχους της «Ευρώπης 2020», απαιτούνται εύρυθμα λειτουργούσες και ικανοποιητικά συνδεδεμένες αγορές στις οποίες ο ανταγωνισμός και η πρόσβαση των καταναλωτών λειτουργούν ως κίνητρο για την ανάπτυξη και την καινοτομία. Με την εφαρμογή της πολιτικής ανταγωνισμού, η Επιτροπή θα διασφαλίσει ότι η ενιαία αγορά θα παραμείνει μια αγορά ανοικτή που παρέχει ίσες ευκαιρίες στις επιχειρήσεις και θα καταπολεμά τον εθνικό προστατευτισμό. Η πρόληψη καταχρηστικών συμπεριφορών και αντανταγωνιστικών συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων παρέχει ασφάλεια και λειτουργεί ως κίνητρο για την καινοτομία. Η πολιτική των κρατικών ενισχύσεων μπορεί επίσης να συμβάλει ενεργά και θετικά στην υλοποίηση των στόχων της «Ευρώπης 2020» προωθώντας και στηρίζοντας πρωτοβουλίες για πιο καινοτόμες, αποδοτικές και πράσινες τεχνολογίες, διασφαλίζοντας παράλληλα πρόσβαση σε δημόσιες ενισχύσεις για επενδύσεις, κεφάλαια κινδύνου και χρηματοδότηση για έρευνα και ανάπτυξη.

### 3.2.2.2 ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ, ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Η οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή βρίσκονται στην καρδιά της στρατηγικής για την «Ευρώπη 2020» ώστε να διασφαλιστεί η κινητοποίηση όλων των ενεργειών και ικανοτήτων για την επίτευξη των προτεραιοτήτων της στρατηγικής. Η πολιτική συνοχής και τα διαρθρωτικά ταμεία της, αποτελούν βασικούς μηχανισμούς υλοποίησης για την επίτευξη των στόχων της έξυπνης, διατηρήσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης στα κράτη μέλη και στις περιφέρειες.

Η χρηματοπιστωτική κρίση επηρέασε σημαντικά την ικανότητα των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και κυβερνήσεων να χρηματοδοτούν επενδυτικά και καινοτόμα σχέδια. Για την υλοποίηση των στόχων της «Ευρώπης 2020», καθοριστικό ρόλο θα διαδραματίσει ένα ρυθμιστικό περιβάλλον που καθιστά αποτελεσματικές και ασφαλείς τις κεφαλαιαγορές. Η Ευρώπη πρέπει επίσης να καταβάλει κάθε δυνατή

προσπάθεια για να αξιοποιήσει τα χρηματοοικονομικά της μέσα ως μοχλό, να ακολουθήσει νέους δρόμους συνδυάζοντας ιδιωτική και δημόσια χρηματοδότηση και δημιουργώντας καινοτόμα μέσα για τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων, συμπεριλαμβανομένων συμπράξεων δημόσιου - ιδιωτικού τομέα.

Προς κάλυψη των εν λόγω ελλείψεων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει δράσεις για την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων χρηματοδότησης με στόχο την στήριξη των στόχων της «Ευρώπης 2020», η οποία θα προβλέπει:

α. Πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων βελτίωσης της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας του ισχύοντος προϋπολογισμού της ΕΕ καθορίζοντας σαφέστερες προτεραιότητες και αντιστοιχίζοντας καλύτερα τις δαπάνες της ΕΕ με τους στόχους της «Ευρώπης 2020».

β. Σχεδιασμό νέων χρηματοδοτικών μέσων τα οποία θα καλύψουν τις ανάγκες των επιχειρήσεων που δεν ικανοποιούνται μέχρι σήμερα.

γ. Υλοποίηση μιας αποτελεσματικής ευρωπαϊκής αγοράς επιχειρηματικών κεφαλαίων, διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτό σημαντικά την άμεση πρόσβαση των επιχειρήσεων στις κεφαλαιαγορές και μελετώντας κίνητρα ώστε τα κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα να διατεθούν για τη χρηματοδότηση νεοσύστατων επιχειρήσεων.

### 3.2.2.3 ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΜΕ

Με δεδομένο ότι η παγκόσμια ανάπτυξη θα δημιουργήσει νέες ευκαιρίες για τους ευρωπαίους εξαγωγείς και ανταγωνιστική πρόσβαση σε ζωτικές εισαγωγές, πρέπει να αναπτυχθούν όλα τα μέσα εξωτερικής οικονομικής πολιτικής για την προώθηση της ευρωπαϊκής ανάπτυξης μέσω της συμμετοχής σε ανοικτές αγορές και εκθέσεις σε όλο τον κόσμο. Τούτο ισχύει για τις εξωτερικές πτυχές των διαφόρων εσωτερικών πολιτικών (ενέργεια, μεταφορές, γεωργία, E&A), αλλά αφορά ιδιαίτερα το εμπόριο και τον συντονισμό των μακροοικονομικών πολιτικών σε διεθνές επίπεδο. Μια ανοικτή Ευρώπη που λειτουργεί σε ένα διεθνές πλαίσιο βασιζόμενο σε κανόνες, αποτελεί την καλύτερη λύση για την αξιοποίηση των οφελών που θα προκύψουν από την παγκοσμιοποίηση, η οποία θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη και την απασχόληση. Η ΕΕ, ως ο μεγαλύτερος εμπορικός συνασπισμός του κόσμου, ευημερεί παρεμένουσα ανοικτή στον κόσμο και προσέχοντας ιδιαίτερα τις κινήσεις των υπόλοιπων αναπτυγμένων ή



αναδυόμενων οικονομιών ούτως ώστε να προβλέπει τις μελλοντικές τάσεις ή να προσαρμόζεται σε αυτές διατηρώντας το συγκριτικό της πλεονέκτημα.

Η στρατηγική για την «Ευρώπη 2020» δεν έχει αξία μόνο εντός της ΕΕ, αλλά μπορεί να εξασφαλίσει σημαντικό δυναμικό στις υποψήφιες και στις γειτονικές της χώρες και να τις βοηθήσει να στηρίξουν καλύτερα τις μεταρρυθμιστικές τους προσπάθειες. Η επέκταση της ζώνης, όπου εφαρμόζονται οι κανόνες της ΕΕ, θα δημιουργήσει νέες ευκαιρίες τόσο για την ΕΕ όσο και για τους γείτονές της. Εξάλλου, ένας από τους σημαντικότερους στόχους για τα προσεχή έτη θα είναι η ανάπτυξη στρατηγικών σχέσεων με αναδυόμενες οικονομίες για τη συζήτηση ζητημάτων κοινού ενδιαφέροντος, την προώθηση κοινών ρυθμίσεων και άλλων συνεργασιών καθώς και για την επίλυση διμερών ζητημάτων.

Η κρίση που βιώνεται αποκάλυψε τις διαρθρωτικές αδυναμίες της Ευρώπης. Η έξοδος από την κρίση συνιστά άμεση πρόκληση, αλλά η μεγαλύτερη πρόκληση είναι να αποφύγουμε την αντανακλαστική κίνηση της επιστροφής στην «προ της κρίσης» κατάσταση. Ακόμη και προ της κρίσης, υπήρχαν πολλοί τομείς στους οποίους η Ευρώπη δεν σημείωνε αρκετά ταχεία πρόοδο σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο. Παράλληλα όμως ο κόσμος προχωρεί ταχέως και θα είναι πολύ διαφορετικός στα τέλη της επόμενης δεκαετίας. Οι οικονομίες μας είναι όλο και πιο αλληλένδετες. Η Ευρώπη θα εξακολουθήσει να επωφελείται από το γεγονός ότι είναι μία από τις πιο ανοικτές οικονομίες στον κόσμο, αλλά ο ανταγωνισμός από αναπτυγμένες και αναδυόμενες οικονομίες γίνεται εντονότερος. Ορισμένοι τομείς των οικονομιών μας δυσκολεύονται να παραμείνουν ανταγωνιστικοί, όμως κάθε απειλή αποτελεί και ευκαιρία. Καθώς οι χώρες αναπτύσσονται, θα ανοίξουν νέες αγορές για πολλές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Από την κρίση αντλήθηκαν πολλά διδάγματα. Οι οικονομίες της ΕΕ των 28 είναι σε μεγάλο βαθμό αλληλένδετες. Οι μεταρρυθμίσεις ή η έλλειψη μεταρρυθμίσεων σε μια χώρα επηρεάζει τις επιδόσεις όλων των άλλων. Ο συντονισμός εντός της ΕΕ απέδειξε ότι όταν ενεργούμε από κοινού, είμαστε πολύ πιο αποτελεσματικοί. Σε έναν παγκοσμιοποιημένο κόσμο, καμία χώρα δεν μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις προκλήσεις μόνη της. Η ΕΕ προσφέρει προστιθέμενη αξία στον παγκόσμιο στίβο. Η ισχυρότερη εξωτερική εκπροσώπηση πρέπει να συνδυαστεί με μεγαλύτερο εσωτερικό συντονισμό.

#### **4. «ΓΑΛΑΖΙΑ ΖΩΝΗ» - ΕΝΑΣ ΕΝΙΑΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΕ**

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων (ESPO) , περίπου τα 3/4 των εισαγόμενων ή εξαγόμενων εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το 1/3 του ενδοενωσιακού εμπορίου διακινούνται μέσω θαλασσίων λιμένων. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των χερσαίων και αεροπορικών καθώς υπερτερούν ως προς το λειτουργικό κόστος και την περιβαλλοντική επιβάρυνση (εξωτερικό κόστος) σε σχέση με τον όγκο μεταφερόμενου φορτίου (τονομία).

Παρόλα αυτά, οι ιδιαιτερότητες του νομικού πλαισίου που καθορίζονται στο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας περί του καθορισμού των θαλασσίων συνόρων και οικονομικών ζωνών, προκαλεί ένα αυξημένο διοικητικό φόρτο διατυπώσεων με άσκοπες χρονοκαθυστερήσεις οι οποίες και μεταφράζονται τελικά σε οικονομική επιβάρυνση όλων των «κρίκων» που συνθέτουν την εφοδιαστική αλυσίδα. Το γεγονός αυτό θέτει τις θαλάσσιες μεταφορές σε ανταγωνιστικά μειονεκτική θέση καταστρατηγώντας μια από τις βασικές αρχές της ΕΕ που είναι η «ελεύθερη αγορά με ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού».

##### **4.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΝΩΣΙΑΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ΜΕ ΙΣΟΤΙΜΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

Η «Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)» μαζί με την «Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση» ορίζονται ως «οι Συνθήκες» και θεμελιώνουν την Ένωση ενέχοντας το ίδιο νομικό κύρος. Το άρθρο 28 της ΣΛΕΕ καθορίζει την

“τελωνειακή ένωση που εκτείνεται στο σύνολο των εμπορευματικών συναλλαγών και περιλαμβάνει την απαγόρευση των εισαγωγικών και εξαγωγικών δασμών και όλων των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και την υιοθέτηση κοινού δασμολογίου στις σχέσεις τους με τις τρίτες χώρες”.

Το γεγονός όμως ότι τα θαλάσσια σύνορα, ως αυτά καθορίζονται από τη Σύμβαση του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας, δεν εφάπτονται σε κάθε περίπτωση

μεταξύ γειτνιαζόντων κρατών<sup>4</sup>. Τα πλοία ενώ κινούνται μεταξύ λιμένων δύο διαφορετικών κρατών μελών, διαπλέουν διεθνή ύδατα γεγονός που θεωρείται ότι εγκαταλείπουν το τελωνειακό έδαφος της ΕΕ και κατά συνέπεια απαιτούνται εκ νέου τελωνειακές διατυπώσεις. Οι εν λόγω διατυπώσεις αν και απαιτούνται για λόγους οικονομικούς, ασφάλειας και προστασίας από έκνομες ενέργειες, οδηγούν σε μεγάλες καθυστερήσεις θέτοντας τη ναυτιλία σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, όταν πρόκειται για την κυκλοφορία των ενωσιακών εμπορευμάτων<sup>5</sup> στην εσωτερική αγορά της ΕΕ. Η μείωση του κόστους μεταφοράς και η απλούστευση όλων των διοικητικών διατυπώσεων έχει τεθεί ως μείζων στόχος της ΕΕ, με σκοπό την προώθηση της μεγαλύτερης χρήσης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ λιμένων της ΕΕ δημιουργώντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς.

Προς την κατεύθυνση αυτή, έχουν δημιουργηθεί μέτρα διευκόλυνσης του εμπορίου που διακινούνται υπό του καθεστώτος των **«τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών»**, που καλύπτουν την περίπτωση των πλοίων που καταπλέουν σε τακτική βάση σε λιμένες της ΕΕ και μεταφέρουν κατ'αποκλειστικότητα κυρίως ενωσιακά εμπορεύματα. Ωστόσο, οι μεταφορές αυτές αποτελούν το 10-15% της θαλάσσιας κυκλοφορίας καθώς η συντριπτική πλειονότητα των πλοίων μεταφέρουν τόσο ενωσιακά όσο και μη ενωσιακά εμπορεύματα ενώ καταπλέουν συχνά σε λιμένες εντός και εκτός της Ένωσης (π.χ. στη Νορβηγία, τη Βόρεια Αφρική, τη Ρωσία). Ως εκ τούτου, η ΕΕ χρειάστηκε να επανασχεδιάσει το πλαίσιο θαλασσιών μεταφορών με μια πιο ολιστική προσέγγιση και μια πραγματική διευκόλυνση που θα καλύπτει τα περισσότερα, αν όχι όλα τα είδη των ναυτιλιακών γραμμών μεταφοράς.

---

<sup>4</sup> 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 αμώτιδας) παράκτιου κράτους. Θεωρείται ως η κυρίαρχη επικράτεια ενός κράτους. (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θαλάσσης του 1982).

<sup>5</sup> 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).

Για το λόγο αυτό, διαμέσου της εφαρμογής της Λευκής Βίβλου για το μέλλον των μεταφορών του 2011<sup>6</sup> με τίτλο “Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών”, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Ιούλιο του 2013 διαμόρφωσε το πλαίσιο πολιτικής για τη “**Γαλάζια Ζώνη**” και την τροποποίηση του τελωνειακού κώδικα με στόχο την :

α. Αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού τομέα, με ελεύθερη κυκλοφορία των πλοίων εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ με ελάχιστη γραφειοκρατία.

β. Απλούστευση και εναρμόνιση των θαλασσιών μεταφορών από λιμένες τρίτων χωρών.

#### 4.2 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΖΩΝΗΣ, ΕΝΟΣ ΤΡΟΠΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

##### *4.2.1 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ*

Το 2009 δημιουργήθηκε ένα σχέδιο δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη δημιουργία ενός “**ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα**”<sup>7</sup>. Με αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκε ένα πλαίσιο δράσεων για την καταπολέμηση των βασικών αιτίων που εμποδίζουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με βασικότερο όλων την “πολυπλοκότητα των διοικητικών διατυπώσεων”.

Το σχέδιο δράσης περιέχει βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα μέτρα, καθώς και συστάσεις προς τα κράτη μέλη. Αναφορικά με τη λειτουργία των τελωνείων, 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

<sup>6</sup> COM(2011) 144 τελικό.

<sup>7</sup> COM(2009) 10 τελικό.

κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 177/2010<sup>8</sup>, με τον οποίο καθιερώνονται διαδικασίες για τις αποκαλούμενες «θαλάσσιες τακτικές γραμμές» [**Short Sea Shipping (SSS)**] που εκτελούνται από αντίστοιχα 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<sup>9</sup>, σύμφωνα με την οποία οι διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων θα διαβιβάζονται και θα ανταλλάσσονται ηλεκτρονικά μέσω εθνικών ενιαίων θυρίδων [**National Single Windows (NSW)**] στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος “SafeSeaNet”.

#### 4.2.2 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών και των πελατών τους είναι άμεσα συνυφασμένη με το διοικητικό φόρτο που προκαλείται με τις καθυστερήσεις στα λιμάνια που προκαλούνται από ένα αριθμό παραγόντων στους οποίους κυρίαρχη θέση έχει η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών εκτελωνισμού εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ λιμένων της ΕΕ, παράγοντας που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την έγκαιρη και αποτελεσματική εμπορική ροή μεταξύ εταιρειών και επιχειρήσεων της ΕΕ.

Το πρόσθετο κόστος αναλαμβάνει είτε η ναυτιλιακή εταιρεία στο πλαίσιο που αυτό είναι δυνατό να απορροφηθεί - αν και συνιστά σε κάθε περίπτωση ανασταλτικό παράγοντα μέσα σε μια ολοένα και πιο ανταγωνιστική αγορά, είτε μετακυλίεται στους πελάτες τους με αύξηση των τιμών για τον καταναλωτή. Η Γαλάζια Ζώνη στόχο έχει τη δημιουργία ενός χώρου μέσα στον οποίο τα πλοία θα μπορούν να πλέουν ελεύθερα εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ με ελάχιστο διοικητικό φόρτο και κόστος καθώς και παράλληλη κάλυψη της όποιας εκφάνσεως των διεθνών προδιαγραφών ασφαλείας

---

<sup>8</sup> ΕΕ L 52 της 3.3.2010

<sup>9</sup> ΕΕ L 283 της 29.10.2010

για την ασφάλεια από πιθανές έκνομες πράξεις και την προστασία του περιβάλλοντος. Η μείωση του διοικητικού φόρτου επιδιώκεται να επιτευχθεί μέσω μιας βελτιωμένης τελωνειακής και φορολογικής πολιτικής με τη χρήση των ικανοτήτων παρακολούθησης και υποβολής αναφορών στη ναυτιλία.

Η αύξηση του ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων τονώνει την απασχόληση, μειώνει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών και προωθεί μια πραγματική «Γαλάζια Ανάπτυξη»<sup>10</sup>. Η εφαρμογή των μέτρων της Γαλάζιας Ζώνης αναμένεται να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊών φορτωτών και πρακτόρων μεταφορών, ενώ δημιουργούνται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς εντός της Ένωσης. Αυτή η ώθηση των ενδοενωσιακών εμπορευματικών μεταφορών εκτιμάται ως η πλέον σημαντική τόσο από οικονομικής όσο και από περιβαλλοντικής απόψεως με αναμενόμενα απτά αποτελέσματα.

#### 4.2.2.1 ΠΙΛΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ «ΓΑΛΑΖΙΑ ΖΩΝΗ»

Προς επίτευξη της ανωτέρω ιδέας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε το 2011 πιλοτικό έργο Γαλάζιας Ζώνης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA). Σκοπός του έργου αυτού είναι να αποδειχθεί, τόσο στις εθνικές όσο και στις τελωνειακές αρχές, η σπουδαιότητα των υπηρεσιών του προγράμματος **SafeSeaNet**<sup>11</sup> ως προς την παράλληλη υποστήριξη του έργου τους και τη μείωση του διοικητικού φόρτου θαλασσιών μεταφορών. Η ιδέα του εν λόγω συστήματος είναι η επιβολή τόσο σε πλοiάρχους όσο και σε φορείς εκμετάλλευσης πλοiών της υποχρέωσης υποβολής αναφοράς και κοινοποιήσεων που επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρέχουν και να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα πλοiα και τα επικίνδυνα φορτία τους. Το σύστημα προβλέπει, μεταξύ άλλων, την ταυτοποίηση, το στίγμα και την κατάσταση του πλοiού, την ώρα αναχώρησης και άφιξης, αναφορές σοβαρών περιστατικών και πληροφορίες για επικίνδυνα μεταφερόμενα φορτία.

---

<sup>10</sup> COM(2012) 494 τελικό.

<sup>11</sup> Οδηγία 2002/59/EK, όπως έχει τροποποιηθεί και αναπτύσσεται τεχνικά από τον EMSA.

Από την αξιολόγηση του έργου κρίθηκε ως εξαιρετικά επωφελής<sup>12</sup>:

α. Η επέκταση της παρακολούθησης σε όλα τα πλοία των καθαρά ενδοενωσιακών μεταφορών ή στα πλοία που καταπλέουν και σε λιμένες εκτός ΕΕ.

β. Η καθ' αρμοδιότητα πρόσβαση σε πληροφορίες μέσω των εθνικών ενιαίων θυρίδων.

γ. Η διακριτή επισήμανση επί του καθεστώτος μεταφοράς εμπορευμάτων ως “ενωσιακά και μη”, προς την διασφάλιση της προσήκουσας τελωνειακής εποπτείας.

#### 4.2.2.2 ΠΡΑΞΗ II ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΑΓΟΡΑ

Στις 3 Οκτωβρίου 2012, η Επιτροπή πρότεινε με την ανακοίνωσή της με τίτλο «Η Πράξη για την ενιαία αγορά II, Μαζί για μια νέα ανάπτυξη», μια 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 σε άλλους τρόπους μεταφοράς (αεροπορικές, σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές). Αυτή η δράση αφορά επίσης στην αναθεώρηση της λιμενικής πολιτικής<sup>13</sup> με σκοπό να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων και να απελευθερωθεί το αναπτυξιακό δυναμικό τους μέσα από την διαβούλευση των ενδιαφερόμενων και των δημοσίων αρχών που λειτουργούν στους χώρους των λιμένων. Η διαβούλευση αφορά στην επιτάχυνση των διοικητικών διαδικασιών σε λιμένες και στα ενδεχόμενα μέτρα απλούστευσής τους.

#### 4.3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΕΝΙΑΙΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΘΥΡΙΔΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

<sup>12</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής (2012)145 τελικό και συζητήθηκαν στο Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών τον Ιούνιο του 2012.

<sup>13</sup> COM(2013)295 final και COM(2013)296 final.

Όπως προαναφέρθηκε, οι βασικοί πυλώνες πάνω στους οποίους στηρίζεται η φιλοσοφία μιας «Γαλάζιας Ζώνης» μεταφορών είναι μια δέσμη μέτρων για την ενίσχυση του καθεστώτος τακτικών γραμμών και την ανάπτυξη ενός μηχανισμού διευκόλυνσης των πλοίων που καταπλέουν και σε λιμένες τρίτων χωρών.

#### 4.3.1 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

##### 4.3.1.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τον εκσυγχρονισμένο τελωνειακό κώδικα<sup>14</sup>, ο οποίος αντικαθιστά από την 1η Νοεμβρίου 2013 τον κοινοτικό τελωνειακό κώδικα του 1992, καθορίζεται σαφώς ο καίριος ρόλος που διαδραματίζει στα τελωνειακά ζητήματα ο τελωνειακός χαρακτήρας των εμπορευμάτων και η σχέση που αυτός έχει στην διακίνησή τους υπό το καθεστώς της «ελεύθερης κυκλοφορίας». Για την ΕΕ τα εμπορεύματα υποδιαιρούνται σε δύο κατηγορίες χαρακτηρισμού:

α. Ενωσιακά εμπορεύματα είναι αυτά που :

(1) Παράγονται εξ ολοκλήρου στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας.

(2) Έχουν εισαχθεί από χώρες ή εδάφη που δεν αποτελούν μέρος του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας και τα οποία έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία.

(3) Έχουν παραχθεί ή παρασκευαστεί στην Κοινότητα είτε από προϊόντα που αναφέρονται στην ανωτέρω περίπτωση (2), είτε από προϊόντα αναφερόμενα και στις δύο ανωτέρω περιπτώσεις (1) και (2).

β. Μη ενωσιακά εμπορεύματα που είναι όλα τα άλλα εμπορεύματα εκτός των ενωσιακών, συμπεριλαμβανομένων αυτών που έχουν χάσει τον τελωνειακό τους χαρακτήρα ως ενωσιακών εμπορευμάτων.

Στο **άρθρο 227** του εν λόγω κώδικα προβλέπεται ότι τα ενωσιακά εμπορεύματα μπορούν να διακινούνται υπό το καθεστώς της «εσωτερικής διαμετακόμισης» από ένα

---

<sup>14</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 450/2008 όπως αυτός αναδιατυπώθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 952/2013



σημείο του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας σε άλλο, με διέλευση από τρίτο έδαφος εκτός του εν λόγω τελωνειακού εδάφους, χωρίς μεταβολή του τελωνειακού τους χαρακτήρα. Τι συμβαίνει όμως με τις θαλάσσιες μεταφορές ; Τι συμβαίνει με τα “ενωσιακά εμπορεύματα” που μεταφέρονται δια θαλάσσης και από τη στιγμή που θα εξέλθουν από τα χωρικά ύδατα της μιας χώρας και διαπλεύσουν διεθνή ύδατα χάνουν τον ενωσιακό τους χαρακτήρα καθώς εξέρχονται από το τελωνειακό έδαφος της Ένωσης ;

Η διάκριση επιδιώκεται να απαλειφθεί με τις προβλέψεις του **άρθρου 136** του «κώδικα» στο οποίο καθορίζεται η διατήρηση του «ενωσιακού καθεστώτος» των εμπορευμάτων που εγκαταλείπουν προσωρινά το τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας διακινούμενα μεταξύ δύο σημείων του διά θαλάσσης, με την προϋπόθεση ότι η μεταφορά πραγματοποιείται με απευθείας δρομολόγιο χωρίς στάση εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Αντιθέτως στο πλαίσιο του **άρθρου 226** του «κώδικα», τα «μη ενωσιακά εμπορεύματα» τίθενται υπό το καθεστώς της «εξωτερικής διαμετακόμισης», μέσω της οποίας μπορούν να διακινούνται από το ένα σημείο του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης σε ένα άλλο χωρίς να υπάγονται σε εισαγωγικούς δασμούς και λοιπές επιβαρύνσεις έτερων ισχυουσών διατάξεων, προκειμένου να εξασφαλίζεται τελωνειακή εποπτεία.

#### 4.3.1.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναλάβει δράσεις<sup>15</sup> για την θέσπιση από τα κράτη μέλη «**Εθνικών Ενιαίων Ηλεκτρονικών Θυρίδων**», οι οποίες θα εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη ροή δεδομένων μεταξύ :

- α. Των οικονομικών φορέων και των τελωνειακών αρχών.
- β. Των τελωνειακών αρχών και της Επιτροπής.
- γ. Των τελωνειακών αρχών και άλλων διοικήσεων ή οργανισμών και οι οποίες επιτρέπουν στους οικονομικούς φορείς να υποβάλλουν στα τελωνεία όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον εκτελωνισμό κατά την εισαγωγή και εξαγωγή,

---

<sup>15</sup> Απόφαση αριθ. 70/2008/EK

ακόμη και όταν οι πληροφορίες αυτές απαιτούνται από μη τελωνειακές νομοθετικές ρυθμίσεις.

Σκοπός του εν λόγω έργου, γνωστού και ως “Ηλεκτρονικό Τελωνείο (e-customs)”, είναι να αντικατασταθεί η έντυπη μορφή τελωνειακών διαδικασιών με αντίστοιχες ηλεκτρονικές σε όλη την ΕΕ, ώστε να δημιουργηθεί ένα πιο αποτελεσματικό και σύγχρονο τελωνειακό περιβάλλον με στόχο να:

- α. Διευκολύνουν τις διαδικασίες εισαγωγής και εξαγωγής.
- β. Μειώσουν το κόστος συμμόρφωσης και τις διοικητικές δαπάνες επισπεύδοντας τους χρόνους εκτελωνισμού.
- γ. Συντονίσουν μια κοινή προσέγγιση για τον έλεγχο των εμπορευμάτων.
- δ. Συμβάλλουν στη δέουσα είσπραξη όλων των δασμών και λοιπών επιβαρύνσεων.
- ε. Εξασφαλίσουν την ταχεία διαβίβαση και λήψη των κατάλληλων πληροφοριών όσον αφορά τη διεθνή αλυσίδα εφοδιασμού.
- στ. Επιτρέψουν την απρόσκοπτη ροή δεδομένων μεταξύ των αρχών των χωρών εξαγωγής και εισαγωγής, καθώς και μεταξύ των τελωνειακών αρχών και των οικονομικών φορέων, χάρη στην επαναχρησιμοποίηση των δεδομένων που καταχωρούνται στο σύστημα.

Για το σκοπό αυτό και με όραμα ένα διεθνές περιβάλλον χωρίς χαρτί, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ενθαρρύνει και επιδιώκει τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των ευρωπαϊκών ηλεκτρονικών τελωνειακών συστημάτων και των τελωνειακών συστημάτων τρίτων χωρών ή διεθνών οργανισμών, καθώς και τη δυνατότητα πρόσβασης των οικονομικών φορέων των εν λόγω χωρών στα συστήματα αυτά. Οι τελωνειακές αρχές και οι οικονομικοί φορείς μπορούν να ανταλλάσσουν πληροφορίες που δεν απαιτούνται ρητά σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία, αλλά σκοπό έχουν την αμοιβαία συνεργασία για τον εντοπισμό και την εξουδετέρωση των κινδύνων. Σύμφωνα με τον τελωνειακό κώδικα (άρθρο 5), με τον όρο «κίνδυνος» νοείται

“η πιθανότητα και ο αντίκτυπος συμβάντος όσον αφορά την είσοδο, έξοδο, διαμετακόμιση, διακίνηση ή ειδικό προορισμό των εμπορευμάτων που διακινούνται μεταξύ του τελωνειακού εδάφους

της Ένωσης και των χωρών ή εδαφών εκτός του εν λόγω εδάφους, καθώς και σε σχέση με την παρουσία εντός του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης μη ενωσιακών εμπορευμάτων, οι οποίοι:

- α) θα παρεμπόδιζαν την ορθή εφαρμογή των ενωσιακών ή εθνικών μέτρων,
- β) θα έθεταν σε κίνδυνο τα δημοσιονομικά συμφέροντα της Ένωσης και των κρατών μελών της, ή
- γ) θα αποτελούσαν απειλή για την ασφάλεια και προστασία της Ένωσης και των κατοίκων της, για την υγεία των ανθρώπων, των ζώων ή των φυτών, για το περιβάλλον ή τους καταναλωτές.”

Ως εκ τούτου, 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/EK, 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, καθιερώθηκε ανάλυση επικινδυνότητας ως βάση για τους τελωνειακούς ελέγχους και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της απόδοσής τους σε όλους τους τομείς (προστασία, ασφάλεια, δημοσιονομικά).

Για το λόγο αυτό, οι εθνικές τελωνειακές αρχές έχουν αναπτύξει και λειτουργούν από το 2011 συστήματα ελέγχου των εισαγωγών, με σκοπό τη διεκπεραίωση των διασαφήσεων πριν από την άφιξη του πλοίου καθώς και τον συσχετισμό των πληροφοριών με την ανάλυση επικινδυνότητας. Η οδηγία 2010/65/EE καθορίζει τις βασικές αρχές αναφορικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και 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». Στο πλαίσιο αυτό, απαιτείται από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν υπηρεσίες εθνικών ενιαίων ηλεκτρονικών θυρίδων ώστε το αργότερο από την 1η Ιουνίου 2015 να δέχονται ηλεκτρονικά τυποποιημένες αναφορές κοινοποιήσεων κατάπλου πλοίων σε λιμένες της

ΕΕ. Επιπροσθέτως, οι χώρες της ΕΕ έχουν την υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων να είναι διαθέσιμες στο σύστημα SafeSeaNet τόσο σε εθνικό επίπεδο, όσο και στη διάθεση άλλων κρατών μελών μέσω του εν λόγω συστήματος.

Με το όρο **SafeSeaNet** εννοούμε ένα υπό ανάπτυξη κοινοτικό ολοκληρωμένο σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης ως προς την κυκλοφορία των πλοίων, που σκοπό έχει :

- α. Να συμβάλει στην πρόληψη ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης.
- β. Στην ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον, την οικονομία και την υγεία των τοπικών κοινοτήτων.

Είναι θεμιτό μέσα από το εν λόγω σύστημα, να βελτιωθεί ο χρόνος απόκρισης των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, όπως επιχειρήσεις έρευνας διάσωσης (SAR) και πρόληψης/ ανίχνευσης θαλάσσιας ρύπανσης από μέσα θαλασσίων μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό πληροφορίες που διαθέτουν τα παράκτια κέντρα σχετικά με πλοία που παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή ότι συνιστούν απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία των προσώπων ή το περιβάλλον, διαβιβάζονται στα ενδιαφερόμενα παράκτια κέντρα των άλλων κρατών μελών που ευρίσκονται επί της προβλεπόμενης πορείας του πλοίου. Οι κατηγορίες αυτές κινδύνων θεωρείται ότι είναι :

- α. Πλοία τα οποία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους:
  - (1) Έχουν εμπλακεί σε θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα.
  - (2) Δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις κοινοποίησης και υποβολής προβλεπόμενων αναφορών.
  - (3) Δεν συμμορφώθηκαν με τους κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων και των VTS που λειτουργούν υπ' ευθύνη κράτους μέλους.

β. Πλοία για τα οποία υπάρχουν αποδείξεις ή ενδείξεις εσκεμμένων απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων παραβάσεων της σύμβασης MARPOL στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

γ. Πλοία στα οποία απαγορεύθηκε ο κατάπλους στους λιμένες των κρατών μελών.

Κατόπιν των ανωτέρω και με γνώμονα τη μείωση του διοικητικού φόρτου τόσο του ναυτιλιακού κλάδου όσο και των εμπλεκόμενων αρχών/ διοικήσεων, όπως αυτό πλαισιώνεται με τον όρο «**e-maritime**», κρίθηκε σκόπιμο όπως καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια διασύνδεσης του συστήματος SafeSeaNet με έτερα συστήματα παρακολούθησης και υποβολής δηλώσεων όπως το e-customs. Σε κάθε περίπτωση, ο γενικός στόχος είναι να διασφαλισθεί η παρακολούθηση των πλοίων με ένα ολοκληρωμένο 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.

#### *4.3.2 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ «ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΖΩΝΗΣ» - ΙΔΕΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ*

##### **4.3.2.1 ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΔΕΑ ΤΗΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Η χρήση της άδειας εκτελέσεως «τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς», κρίνεται ως βασικό μέσο εξασφάλισης των τελωνειακών απαιτήσεων για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σημαντικές διευκολύνσεις επί των διαδικασιών εκτελωνισμού. Η αίτηση υπαγωγής σε αυτό τον τρόπο μεταφοράς γίνεται μέσα από υποβολή αυτής 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, αιτεί τη σύμφωνη γνώμη των τελωνειακών αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, δηλαδή των κρατών μελών στους λιμένες των οποίων η εταιρεία επιθυμεί τον κατάπλου των πλοίων της. Τη διαδικασία αδειοδότησης ακολουθεί διαβούλευση και καταγραφή των πλοίων και των διαδρομών, μια διαδικασία που στο παρελθόν διαρκούσε περί τις

60 ημέρες. Επιπλέον χρονική καθυστέρηση προσέθετε η πιθανή επιθυμία από πλευράς της εταιρείας για προσθήκη νέων λιμένων κατάπλου σε άλλα κράτη μέλη οπότε και χρειαζόταν 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. Έτσι η φάση της σχετικής διαβούλευσης μειώθηκε στις 45 ημέρες με ευκολότερη την επακόλουθη διαδικασία καταγραφής 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 ευέλικτη, με συνέπεια πολλοί μεταφορείς να εξακολουθούν να μην υποβάλλουν αίτηση για υπαγωγή σε αυτό το καθεστώς, σε συνδυασμό πάντα με την επιχειρηματική στρατηγική της κάθε εταιρείας.

Ως εκ τούτου, κρίθηκε ότι με ορισμένες πρόσθετες τροποποιήσεις θα μπορούσε να βελτιωθεί η διαδικασία για τις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών και να καταστεί απλούστερη και πιο ευέλικτη. Έτσι η Επιτροπή υπέβαλε τον Ιούνιο του 2013 στην αρμόδια επιτροπή τροποποίηση των κείμενων εκτελεστικών διατάξεων του τελωνειακού κώδικα με σκοπό να καλύπτει:

α. Συντόμευση της προθεσμίας αδειοδότησης, με περαιτέρω περιορισμό της περιόδου διαβούλευσης μεταξύ των κρατών μελών σε 15 ημέρες.

β. Επέκταση της αδειοδότησης σε μελλοντικούς ελλιμενισμούς, με πρόβλεψη για μελλοντική επέκταση της συγκεκριμένης τακτικής γραμμής θαλάσσιων μεταφορών σε άλλο κράτος μέλος με την εκ των προτέρων διαβούλευση για το σύνολο των χωρών που σχεδιάζεται το πλοίο να εκτελεί τις μεταφορές, εξοικονομώντας έτσι χρόνο σε κάποια πιθανή μελλοντική αλλαγή της επιχειρηματικής στρατηγικής έκαστης ναυτιλιακής εταιρείας.

#### 4.3.2.2 ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΔΗΛΩΤΙΚΟ (E-MANIFEST) ΩΣ ΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΠΟΥ ΘΑ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΡΙΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Παρά τα αποδεδειγμένα οφέλη της ιδέας των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, αυτή 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. Έχει εκτιμηθεί ότι μόνο το 10-15% της θαλάσσιας κυκλοφορίας, κυρίως οχηματαγωγών, λειτουργεί με βάση το καθεστώς των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, καθώς η συντριπτική πλειονότητα των πλοίων μεταφέρουν τόσο ενωσιακά όσο και μη ενωσιακά εμπορεύματα.

Για να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό της ναυτιλίας χρειάζεται πραγματική διευκόλυνση που θα καλύπτει όλο το εύρος δυνατοτήτων θαλάσσιας μεταφοράς και κάθε είδος ναυτιλιακών γραμμών. Ο χαρακτηρισμός ενός μεταφερόμενου φορτίου ως ενωσιακό ή μη, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, είναι πολύ σημαντικός καθώς προσδιορίζεται έτσι 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. Ένα μέσο που θα επιτρέψει αφενός στις αρχές να προσδιορίζουν τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζεται ανάλογα με τον χαρακτήρα των εμπορευμάτων και αφετέρου θα επιτρέψει στις τελωνειακές αρχές στο λιμένα εκφόρτωσης να μεριμνούν για την ταχεία αποδέσμευση των ενωσιακών εμπορευμάτων. Ταυτόχρονα, θα εξασφαλίζεται ότι μη ενωσιακά εμπορεύματα παραμένουν υπό τον αναγκαίο τελωνειακό ή άλλο διοικητικό έλεγχο μέχρις ότου αποδεσμευθούν, δηλαδή μέχρι να τεθούν σε ελεύθερη κυκλοφορία.

Το εργαλείο αυτό ονομάστηκε ηλεκτρονικό δηλωτικό φορτίου «**e-Manifest**», με πληροφορίες για τον χαρακτήρα και την ταυτότητα των εμπορευμάτων. Το e-Manifest βρίσκεται στην διαδικασία της ανάπτυξής του με σκοπό να λάβει τη μορφή εναρμονισμένου και ηλεκτρονικού δηλωτικού εμπορευμάτων και να αποτελέσει ένα μέσο περαιτέρω διευκόλυνσης των θαλάσσιων μεταφορών για τα πλοία που καταπλέουν σε ενωσιακούς λιμένες αλλά και επίσης σε λιμένες τρίτων χωρών. Με την

καταχώρηση του ηλεκτρονικού δηλωτικού σε λιμένα της ΕΕ, θα αναφέρεται ο ενωσιακός χαρακτήρας των εμπορευμάτων που μεταφέρει το πλοίο και σε περίπτωση επιβεβαίωσής του δεν θα απαιτούνται επιπλέον τελωνειακοί έλεγχοι για τα ενωσιακά εμπορεύματα, με εξαίρεση τη διαδικασία εκτέλεσης δειγματοληπτικών ελέγχων.

Η διαδικασία αυτή αποτελεί μια σημαντική διευκόλυνση συναλλαγής για τους φορτωτές και τις ναυτιλιακές εταιρείες, και απλούστευση για τις τελωνειακές αρχές, καθώς δεν θα χρειάζεται να ελέγχονται σε κάθε ευρωπαϊκό λιμάνι τα ενωσιακά εμπορεύματα, εκτός της απαίτησης πάντα της πραγματοποίησης δειγματοληπτικών ή ειδικών ελέγχων από τις αρμόδιες τελωνιακές αρχές. Έτσι, 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. Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται να διευκολυνθεί η εξακρίβωση των πληροφοριών συμμόρφωσης όχι μόνο από φορολογική άποψη, αλλά και ως προς τις ενωσιακές απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας που παρέχει ο λιμένας απόπλου στον λιμένα κατάπλου μέσω ενός συνεχώς εναρμονισμένου ηλεκτρονικού δηλωτικού (**updated e-Manifest**), καθώς αυτό θα πρέπει να κατατίθεται ηλεκτρονικά στις τελωνειακές αρχές του επόμενου λιμένα κατάπλου της ΕΕ. Έτσι θα διασφαλιστεί η ταχεία αποδέσμευση των ενωσιακών εμπορευμάτων σε ελεύθερη διακίνηση.

Το e-Manifest πρέπει αφενώς να είναι πλήρως εναρμονισμένο σε όλη την ΕΕ. Επίσης, τα συστήματα των τελωνειακών πυλών πρέπει να είναι πλήρως διαλειτουργικά, ώστε να κατατίθενται τα e-Manifest και οι αρμόδιες αρχές να ανταλλάσσουν πληροφορίες. Ωστόσο, η πρόθεση δεν είναι να δημιουργηθεί ένα νέο σύστημα που θα συνεπάγεται 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 και η οποία θα επιτρέψει την ανταλλαγή των e-Manifest μεταξύ των εθνικών τελωνειακών και άλλων αρμοδίων διοικήσεων. Με αυτή τη λύση επιδιώκεται, τα ενωσιακά εμπορεύματα να διατηρούν 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. Επιπροσθέτως, 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 γίνουν περισσότερα κατανοητά τα οφέλη του ηλεκτρονικού δηλωτικού παρατίθεται το εξής παράδειγμα <sup>16</sup>:

“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 επιπέδου των κινδύνων με βάση τη συνοπτική διασάφηση εισόδου που καταχωρίθηκε 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

---

<sup>16</sup> Παράδειγμα Νο 2 στο COM(2013) 510

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 κ.λ.π”

#### 4.4 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΩΦΕΛΗΘΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Συνήθης και προσφιλής πρακτική των θεσμών της ΕΕ είναι εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης επιπτώσεων “Impact Assessment Process” πριν το καθορισμό του οποιουδήποτε πολιτικού πλαισίου δράσης των κρατών μελών της. Αναφορικά με το πρόγραμμα του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου» εκτελέστηκε αντίστοιχη εργασία από το πανεπιστήμιο “Bacconi University” της Ιταλίας για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία ανακοινώθηκε τον Ιούνιο του 2010 και χρησιμοποιήθηκε ως βοήθημα στη διαδικασία λήψης απόφασης των πολιτικών οργάνων της Ένωσης. Ένα από τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν στην ανατεθείσα διαδικασία ήταν μια ανάλυση «Κόστους - Οφέλους» (Cost Benefit Analysis) στην οποία ελήφθησαν υπόψη τόσο κοινωνικοοικονομικές όσο περιβαλλοντικές πτυχές.

Κατά την εν λόγω διαδικασία ελήφθησαν υπόψη πληροφορίες 22 κρατών μελών σχετικά με τον αριθμό των φορτωτικών (Bill Of Lading) και την εμπορική κίνηση 275 ευρωπαϊκών λιμένων. Η επεξεργασία αφορούσε στην επίδραση διαφορετικών πολιτικών αποφάσεων στις θαλάσσιες μεταφορές της ΕΕ για ένα χρονικό ορίζοντα 32 ετών (1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2009 έως 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2040) και υποβλήθηκαν σχετικοί

πίνακες με ανάλυση κόστους – οφέλους έκαστης επιλογής. Αυτό που χρήζει ιδιαίτερης μνείας στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας είναι το πλήθος των παραγόντων που θα επηρεαστούν ή επηρεάζονται από την όποια ακολουθούμενη ευρωπαϊκή πολιτική στο πλαίσιο του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλασσιών Μεταφορών».

Αναλυτικότερα, η ταυτότητα και ο τρόπος που αναμένεται να επηρεαστούν οι βασικοί παράγοντες στο εν λόγω εγχείρημα αναλύονται ακολούθως με μια περιγραφική προσέγγιση σχέσης «Κόστους – Οφέλους»<sup>17</sup> και είναι οι άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενοι στο εσωτερικό διευρωπαϊκό θαλάσσιο εμπόριο:

α. Η Ευρωπαϊκή Ένωση (European Union)

➤ Κόστος : Διοικητικό κόστος, κυρίως αρχικού σχεδιασμού του νομικού πλαισίου και των μηχανισμών παρακολούθησης των όποιων αλληλεπιδράσεων στην ΕΕ.

➤ Όφελος : Ραγδαία μεταστροφή από το οδικό στο θαλάσσιο εμπόριο με παράλληλη μείωση του εξωτερικού κόστους.

β. Τα κράτη μέλη (Member State)

➤ Κόστος : Διοικητικό κόστος, κυρίως ανάπτυξης και υλοποίησης διαφορετικών προγραμμάτων σε εθνικό επίπεδο.

➤ Όφελος : Ραγδαία μεταστροφή από το οδικό στο θαλάσσιο εμπόριο.

γ. Οι λιμενικές αρχές (Port Authority)

➤ Κόστος : Διοικητικό κόστος, κυρίως ανάπτυξης προγραμμάτων σε επίπεδο λιμένα καθώς και κόστος ανανέωσης και προσαρμογής των υφιστάμενων λειτουργικών προγραμμάτων.

---

<sup>17</sup> “European Maritime Space Without Barriers: A Cost – Benefit Analysis Approach in the Impact Assessment” του πανεπιστημίου «Bacconi» της Ιταλίας.

➤ Όφελος : Αύξηση στη παραγωγικότητα του λιμένα και συνεπακόλουθη μείωση του χρόνου διεκπεραίωσης έκαστης συναλλαγής.

δ. Τα τελωνεία (Customs)

➤ Κόστος : Διοικητικό κόστος, κυρίως ανάπτυξης προγραμμάτων σε επίπεδο λιμένα καθώς και κόστος ανανέωσης και προσαρμογής των υφιστάμενων λειτουργικών προγραμμάτων.

➤ Όφελος : Αύξηση στη παραγωγικότητα του λιμένα και συνεπακόλουθη μείωση του χρόνου διεκπεραίωσης έκαστης συναλλαγής.

ε. Οι πλοιοκτήτες (Ship - Owner)

➤ Κόστος : Αύξηση του κόστους συστημάτων πληροφορικής κυρίως ως προς την προσαρμογή επί των διαδικασιών των νέων ψηφιακών λύσεων.

➤ Όφελος : Μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς μέσω της μείωσης του διοικητικού κόστους που προκύπτει από την αντίστοιχη μείωση του χρόνου καθυστερήσεων των πλοίων στους λιμένες φορτοεκφόρτωσης και μέσω της διεύρυνσης του ρόλου των εξουσιοδοτημένων φορέων (ARSS).

στ. Οι ναυτιλιακοί πράκτορες (Ship Agent)

➤ Όφελος : Αύξηση στη εργασιακή παραγωγικότητα ως συνεπακόλουθη μείωση του διοικητικού χρόνου διεκπεραίωσης των απαιτούμενων διαδικασιών έκαστης συναλλαγής.

ζ. Οι ναυτιλιακές αρχές (Maritime Authority)

➤ Κόστος : Αύξηση του διοικητικού κόστους που προκύπτει από την απαίτηση ολοκλήρωσης των λιμενικών αρχών με την ενοποίηση του μορφότυπου ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων και πληροφοριών.

➤ Όφελος : Μείωση του εσωτερικού κόστους μέσω της απλούστευσης των διαδικασιών και ως συνεπακόλουθο της μείωσης του χρόνου διεκπεραίωσης των συναλλαγών.

η. Μεταφορτωτές (Forwarder)

➤ Όφελος : Μείωση του κόστους ως συνεπακόλουθο της μείωσης του κόστους διοικητικών διαδικασιών και τελωνειακών απαιτήσεων καθώς και της αύξησης του ρυθμού διεκπεραίωσης εμπορευματικών μετακινήσεων στην εφοδιαστική αλυσίδα της ΕΕ.

θ. Πελάτες (Customers)

➤ Όφελος : Μείωση του κόστους υπηρεσιών μεταφοράς των αγαθών και μείωση των εκπομπών, του θορύβου, της μόλυνσης, των ατυχημάτων και των κυκλοφοριακών επιβαρύνσεων με τη μεταστροφή από τις οδικές στις θαλάσσιες μεθόδους μεταφοράς εμπορευμάτων.

ι. Άλλοι φορείς

➤ Έτερα οφέλη σε φορείς του δημοσίου έμμεσα ή άμεσα εμπλεκόμενους στο εν λόγω πρόγραμμα όπως Συνοριοφύλακες και υπηρεσίες υγείας.

## **5. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΤΗΣ ΕΕ**

Ως έχει αναφερθεί σε προηγούμενα κεφάλαια η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το διεθνές εμπόριο τόσο για την οικονομική της ανάπτυξη, όσο και για την κάλυψη των καταναλωτικών αναγκών των πολιτών της. Το σύγχρονα διαμορφούμενο γεωπολιτικό περιβάλλον, αλλά και οι ποικίλες μορφές απειλών για την ασφάλεια και την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών έχουν επηρεάσει σε σημαντικότατο βαθμό τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Παράλληλα, το παράνομο διεθνές εμπόριο υπονομεύει την οικονομική και κοινωνική ευμάρεια στην ΕΕ. Εκτιμάται πλέον ως ουσιώδης για τη διευκόλυνση του νόμιμου εμπορίου και την προστασία των χρηματοοικονομικών και οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ και των κρατών μελών της, η αποτελεσματική διαχείριση κινδύνων στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων μέσω της διεθνούς αλυσίδας εφοδιασμού.

Σημαντικός σταθμός προς τη στροφή αυτή ήταν οι τρομοκρατικές επιθέσεις στις ΗΠΑ την 11η Σεπτεμβρίου αλλά και αυτές που επακολούθησαν στην Ευρώπη. Ως συνεπακόλουθο ήταν η ασφάλεια σε κάθε έκφασή της, να καταστεί η κορυφαία προτεραιότητα για τα ευρωπαϊκά τελωνεία. Έχει γίνει ευρέως πλέον κατανοητό ότι η ασφάλεια της ΕΕ, των κρατών μελών και των πολιτών της, πρέπει να εστιαστεί στα σημεία εισόδου εμπορευμάτων στην ΕΕ. Βασικό μέσο είναι η τελωνειακή πολιτική η οποία καθορίζεται από την ΕΕ και τα κράτη μέλη οφείλουν να ακολουθούν “κοινή προσέγγιση” ως προς την τήρηση των ελάχιστων προτύπων διαχείρισης και ελέγχου των τελωνειακών κινδύνων. Πέραν της έγκρισης της σχετικής νομοθεσίας από τα κ-μ, οι τελωνειακές διοικήσεις σε όλη την ΕΕ έχουν λάβει μέτρα για την αναμόρφωση των διαδικασιών, των τεχνικών και των πόρων που διατίθενται για το σκοπό αυτό, σε συνδυασμό με τον απαιτούμενο αριθμό αναφορών/ υποβολής στοιχείων σχετικά με το μέσο και το μεταφερόμενο φορτίο.

### **5.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΤΗΣ ΕΕ**

Οι Τελωνιακοί Σταθμοί εξελίσσουν συνεχώς τη θέση τους στην αλυσίδα εφοδιασμού. Ο ρόλος τους από «εισπράκτορας εσόδων» έχει μετατραπεί σε «θεματοφύλακα» της εσωτερικής αγοράς και άλλων τομέων πολιτικής, όπως η δημόσια

υγεία, η προστασία των καταναλωτών, το περιβάλλον και η γεωργία. Ο ρόλος αυτός αναγνωρίζεται στη δήλωση αποστολής των τελωνειακών αρχών της ΕΕ<sup>18</sup>:

“ Οι τελωνειακές αρχές είναι κατά κύριο λόγο υπεύθυνες για την εποπτεία του διεθνούς εμπορίου της Ένωσης. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, συμβάλλουν στο δίκαιο και ανοικτό εμπόριο, στην εφαρμογή των εξωτερικών πτυχών της εσωτερικής αγοράς, στην εφαρμογή της κοινής εμπορικής πολιτικής και των λοιπών κοινών πολιτικών της Ένωσης που έχουν σχέση με το εμπόριο καθώς και στη συνολική ασφάλεια της αλυσίδας εφοδιασμού. Οι τελωνειακές αρχές εφαρμόζουν μέτρα που αποσκοπούν ιδίως στα ακόλουθα:

α) την προστασία των δημοσιονομικών συμφερόντων της Ένωσης και των κρατών μελών της,

β) την προστασία της Ένωσης από το αθέμιτο και παράνομο εμπόριο, με παράλληλη υποστήριξη των νόμιμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων,

γ) τη διαφύλαξη της ασφάλειας και της προστασίας της Ένωσης και των κατοίκων της, καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος, σε στενή συνεργασία ενδεχομένως με άλλες αρχές και

δ) τη διατήρηση κατάλληλης ισορροπίας ανάμεσα στους τελωνειακούς ελέγχους και τη διευκόλυνση του θεμιτού εμπορίου.”

Ο ενισχυμένος αυτός ρόλος των τελωνείων της ΕΕ ακολουθεί τις παγκόσμιες εξελίξεις και τα διεθνή πρότυπα, ιδίως αυτά που καθορίζονται στο πλαίσιο των «SAFE framework of standards» του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων (WORLD CUSTOMS ORGANIZATION), αλλά και του «Σύγχρονου Τελωνειακού Κώδικα» περί του ελέγχου των κινήσεων εμπορευμάτων υψηλού κινδύνου με χρήση κοινών

---

<sup>18</sup> Άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα.

κριτηρίων και τη συμβολή εγκεκριμένων οικονομικών φορέων (άρθρο 39). Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται το πλαίσιο της συνεργασίας τελωνείων-εμπορίου για τη διασφάλιση και διευκόλυνση του νόμιμου εμπορίου μέσω της ανάλυσης κινδύνων πριν από την άφιξη/ αναχώρηση με βάση τις πληροφορίες για το φορτίο που υποβάλλονται ηλεκτρονικά από τους εμπόρους πριν από την άφιξη/ αναχώρηση των εμπορευμάτων σε/από την ΕΕ. Η πληροφορία αυτές είναι διαθέσιμες στις τελωνιακές αρχές των κ-μ μέσω του «Ηλεκτρονικού Συστήματος Διαχείρισης Τελωνιακών Κινδύνου της ΕΕ (CRMS)».

Η αξιολόγηση του «δυννητικού» κινδύνου ενός φορτίου που εισέρχεται ή εξέρχεται από την ΕΕ πραγματοποιείται από τα τελωνεία στο πρώτο σημείο εισόδου/ εξόδου και αναλύεται με βάση τις πληροφορίες για το φορτίο που υποβάλλονται ηλεκτρονικά από τους αρμόδιους φορείς, πριν από την αναχώρηση ή την άφιξη του μέσου μεταφοράς, με μία και μοναδική διασάφηση<sup>19</sup>. Οι αρμόδιοι αυτοί φορείς δύναται να είναι εκτός του μεταφορέα και ένα από τα ακόλουθα πρόσωπα:

α. Ο εισαγωγέας ή ο παραλήπτης ή κάθε άλλο πρόσωπο εξ ονόματος ή για λογαριασμό του οποίου ενεργεί ο μεταφορέας,

β. Κάθε πρόσωπο που είναι σε θέση να προσκομίσει τα συγκεκριμένα εμπορεύματα ή να φροντίσει για την προσκόμισή τους στο τελωνείο εισόδου.

Οι κίνδυνοι κατηγοριοποιούνται αρχικά μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής “κοινών κριτηρίων κινδύνου και προτύπων για την ανάλυση κινδύνων για την ασφάλεια και την προστασία”. Στη συνέχεια, μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής, αξιολογούνται από αναλυτές τελωνιακών κινδύνων με χρήση πολλαπλών πηγών πληροφοριών, περιλαμβανομένων και αυτών που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη. Οι τελωνιακές αρχές στο πρώτο σημείο εισόδου αποφασίζουν, με βάση τη σοβαρότητα του κινδύνου που παρουσιάζεται, αν απαιτούνται έλεγχοι και αν ναι, κατά πόσον αυτοί θα γίνονται στα σύνορα ή στον τόπο εκφόρτωσης. Αν η ανάλυση κινδύνων είναι θετική (απαιτούνται έλεγχοι), τα αποτελέσματα αποστέλλονται στις τελωνιακές αρχές των κρατών μελών όπου πρόκειται να γίνει η εκφόρτωση.

Πέραν των ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κύριος στόχος της διαχείρισης κινδύνων είναι να διασφαλίζει την ορθή εφαρμογή του συνόλου της

---

<sup>19</sup> “Συνοπτική Διασάφηση Εισόδου”, άρθρο 127 του ενωσιακού τελωνιακού κώδικα (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 952/2013)



νομοθεσίας και να αποτρέπει τους αδικαιολόγητους ελέγχους, εστιάζοντας ταυτόχρονα σε τομείς που παρουσιάζουν τους πιο σοβαρούς κινδύνους, χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής πολλά ζητήματα που απαιτούν επείγουσα δράση στη ποιότητα των διακινούμενων δεδομένων, στη μοντελοποίηση της αλυσίδας εφοδιασμού και στην εφαρμοζόμενη μεθοδολογία ορισμένων πτυχών του τελωνειακού ελέγχου. Τα ζητήματα αυτά είναι :

α. Ποιότητα των δεδομένων και ρόλος των οικονομικών φορέων

Προκειμένου να γίνει πλήρης χρήση των μεθόδων εκτίμησης κινδύνων και διαχείρισης αυτών για τη διασφάλιση της αλυσίδας εφοδιασμού τους, ζωτικής σημασίας ρόλο έχουν οι εμπλεκόμενοι οικονομικοί φορείς. Μέσω των πληροφοριών που αυτοί έχουν στη διάθεσή τους και των μέτρων που λαμβάνουν, επιδιώκεται επί της αρχής να είναι γνωστό «ποιος μεταφέρει τι, σε ποιον, από πού». Θεμελιώδους σημασίας δεδομένα είναι :

(1) Τα πραγματικά συμβαλλόμενα μέρη που βρίσκονται πίσω από τη συναλλαγή και την κυκλοφορία των εμπορευμάτων (αγοραστής και πωλητής ή ιδιοκτήτης).

(2) Τα ακριβή εμπορεύματα που μεταφέρονται.

(3) Οι πληροφορίες σχετικά με τη δρομολόγηση των εμπορευμάτων σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού.

Η βάση της προσέγγισης αυτής είναι οι εκ των προτέρων ηλεκτρονική διαβίβαση πληροφοριών για το φορτίο από τους οικονομικούς φορείς σε σχέση με τις κινήσεις εμπορευμάτων που εισέρχονται και εξέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα δεδομένα αυτά πρέπει να είναι διαθέσιμα όσο το δυνατόν νωρίτερα, να είναι συναφή και υψηλής ποιότητας καθώς σε αντίθετη περίπτωση θα υπονομεύσουν σε δεύτερο χρόνο τον εντοπισμό και την εκτίμηση κινδύνου που βασίζονται στην αξιόπιστη διακίνηση ηλεκτρονικών δεδομένων. Άλλωστε δεν είναι σπάνιες οι περιπτώσεις που οι πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στη “συνοπτική διασάφηση εισόδου (ENS)” δεν είναι αρκετά ακριβείς ώστε να διεξαχθεί μια αποτελεσματική ανάλυση κινδύνων.

β. Ασφαλείς αλυσίδες εφοδιασμού και οικονομικοί φορείς

Εκτιμάται ότι αποτελεί κοινό συμφέρον των πολιτών, των επιχειρήσεων και των κυβερνήσεων, η διασφάλιση και η διαφύλαξη της ακεραιότητας της αλυσίδας εφοδιασμού. Για το σκοπό αυτό απαιτούνται υψηλά επίπεδα συνεργασίας μεταξύ των

τελωνείων και της εμπορικής κοινότητας. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα εξουσιοδοτημένων οικονομικών φορέων (Authorized Economic Operators) έχει πλέον εδραιωθεί καθώς περισσότερα από 11.000 πιστοποιητικά έχουν δοθεί σε χρήση έως τον Ιούλιο του 2012, ενώ έχει αναγνωριστεί επισήμως από ορισμένους σημαντικούς εμπορικούς εταίρους.

Οι εξουσιοδοτημένοι οικονομικοί φορείς λαμβάνουν σημαντικά μέτρα για να διασφαλίσουν την αλυσίδα εφοδιασμού τους, τα οποία επικυρώνονται επίσημα από τις τελωνειακές αρχές. Αυτά τα μέτρα αφορούν επενδύσεις στην ασφάλεια υλικού και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου, την οικονομική φερεγγυότητα, την εκτίμηση του κινδύνου της επιχείρησης και την αξιοπιστία των επιχειρηματικών συνεργατών.

Επί του παρόντος, παρόμοιες πρωτοβουλίες σε άλλους τομείς της δημόσιας πολιτικής δεν συνδέονται με το πρόγραμμα AEO (Authorized Economic Operator). Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε καταστάσεις όπου ένας οικονομικός φορέας αξιολογείται δύο φορές για τα ίδια κριτήρια από δύο διαφορετικές δημόσιες υπηρεσίες. Ως εκ τούτου τα εν λόγω μέτρα πρέπει επιπλέον να αναγνωριστούν τόσο από τις μη τελωνειακές αρχές όσο και τις ρυθμιστικές αρχές που ασχολούνται με την αξιολόγηση και τη μείωση των κινδύνων της αλυσίδας εφοδιασμού και τη μεγιστοποίηση των οφελών που προκύπτουν για τις επιχειρήσεις που συμμορφώνονται.

#### γ. Λειτουργικές μεθοδολογίες

Κατά την εφαρμογή του κοινού πλαισίου για τη διαχείριση των κινδύνων της ΕΕ, έχει παρατηρηθεί σημαντική διακύμανση στα επίπεδα της ανάλυσης κινδύνων που διενεργείται από τα κράτη μέλη. Η ανομοιόμορφη αυτή εφαρμογή προκαλεί σημαντικά προβλήματα τόσο στην επιβολή των αντιμέτρων, όσο και στην αποφυγή ανεπιθύμητων συνεπειών. Οι λόγοι για την παρατηρούμενη αυτή κατάσταση είναι :

##### (1) Διαφορές όσον αφορά την ικανότητα

Με δεδομένο ότι δεν έχει ακόμη επιτευχθεί ένα κοινό ελάχιστο πρότυπο αυτοματοποιημένης ανάλυσης κινδύνων για την ασφάλεια και την προστασία, λόγω των διαφορών όσον αφορά την ανάπτυξη, τη διοικητική και την τεχνική ικανότητα των εθνικών ηλεκτρονικών συστημάτων ανάλυσης κινδύνων, η εφαρμογή των κοινών κριτηρίων κινδύνων διαφέρει στα κράτη μέλη και ως εκ τούτου δυσχεραίνεται η παρακολούθηση και αξιολόγησή τους σε επίπεδο ΕΕ. Συμπληρωματικά, τροχοπέδη στην όλη διαδικασία δημιουργίας κοινών προτύπων της

ΕΕ αποτελεί και η απουσία της διοικητικής ικανότητας και υποστήριξης 24 ωρών/7 ημερών την εβδομάδα σε ορισμένα κράτη μέλη.

(2) Άνιση κατανομή του φόρτου

Η ανάλυση των δεδομένων του συστήματος ελέγχου εισαγωγών και οι πόροι αξιολόγησης κινδύνων που είναι διαθέσιμοι στα κράτη μέλη εμφανίζουν μεγάλες διαφορές όσον αφορά τον φόρτο εργασίας των τελωνειακών υπαλλήλων που ασχολούνται με την ανάλυση και στόχευση κινδύνων. Οι διαφορές στον όγκο των εμπορικών συναλλαγών ποικίλουν σε χρόνο και τόπο, γεγονός που οφείλεται στη φύση της οργάνωσης της αλυσίδας εφοδιασμού και στη γεωγραφική θέση των σημείων ελέγχου. Αυτό έχει ως επακόλουθο τη διακύμανση στο φόρτο εργασίας μεταξύ των κρατών μελών που κυμαίνεται από το εννεαπλάσιο του μέσου όρου της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές φορτίου έως και πάνω από το πενηνταπλάσιο του μέσου όρου της ΕΕ για τη θαλάσσια κυκλοφορία.

(3) Λειτουργικός συντονισμός και ανταλλαγή πληροφοριών

Επειδή οι κοινοποιούμενες πληροφορίες για το φορτίο αποστέλλονται στο πρώτο σημείο εισόδου στην ΕΕ, το πρόβλημα της αξιολόγησης του κινδύνου «ποιος μεταφέρει τι, σε ποιον και από πού» γίνεται ακόμη πιο περίπλοκο, διότι το ποσοστό των εμπορευμάτων που εισέρχεται στην ΕΕ και προορίζεται για ένα κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο της πρώτης εισόδου ή διαμετακομίζεται μέσω της ΕΕ είναι σημαντικό. Για παράδειγμα, στο λιμάνι του Ρότερνταμ, ενός σημαντικού θαλάσσιου κόμβου μεταφορών, πάνω από το 50% των εμπορευμάτων που εισέρχονται προορίζονται για άλλο κράτος μέλος. Τα φορτία που φθάνουν στα σημεία της αρχικής εισόδου συχνά περιλαμβάνουν φορτία που προορίζονται για άλλα κράτη μέλη καθώς και φορτία που διαμετακομίζονται μέσω της ΕΕ προς κάποιον τελικό προορισμό σε τρίτες χώρες. Αυτό σημαίνει ότι η γνώση και οι πληροφορίες που διατίθενται σε εθνικό και τοπικό επίπεδο στο κράτος μέλος προορισμού είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική ανάλυση και άμβλυνση των κινδύνων στα σημεία πρώτης εισόδου. Χρήσιμες και σημαντικές πληροφορίες για την ανάλυση των κινδύνων σε όλο το μήκος των εξωτερικών συνόρων αποτελούν η ταυτότητα των συμβαλλόμενων μερών και τα χαρακτηριστικά τους στην αλυσίδα εφοδιασμού εκτός της ΕΕ. Ως εκ τούτου, η συστηματική ανταλλαγή ή συγκέντρωση πληροφοριών, γνώσεων και εμπειρίας σε πραγματικό χρόνο είναι ουσιώδης για να διασφαλιστεί ότι θα εφαρμόζονται κοινά

ισοδύναμα, ελάχιστα πρότυπα και ότι οι σημαντικές πληροφορίες που επηρεάζουν τον κίνδυνο της αλυσίδας εφοδιασμού θα είναι διαθέσιμες σε εκείνους που τις χρειάζονται. Σε αντίθετη περίπτωση, οι τυχόν σημαντικές αδυναμίες στην ανταλλαγή πληροφοριών υπονομεύουν την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης των κινδύνων στα διαφορετικά σημεία εισόδου και την ΕΕ στο σύνολό της.

## 5.2 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΤΗΣ ΕΕ

Σύμφωνα με την ευρεία άποψη της ευρωπαϊκής επιτροπής για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, «η διαχείριση κινδύνων είναι μια συνεχής διαδικασία που περιλαμβάνει τον εντοπισμό των απειλών και των κινδύνων, την αξιολόγηση και την ανάλυσή τους και την επινόηση των κατάλληλων αντιμέτρων. Είναι χρονικά περιορισμένη και χαρακτηρίζεται από την ανάγκη για γνώση των αλυσίδων εφοδιαστικής και εφοδιασμού και τη διαχείριση και ενσωμάτωση πολλαπλών ροών πληροφοριών. Απαιτεί αξιολόγηση της ποιότητας και της αξιοπιστίας των πληροφοριών, λαμβανομένου υπόψη ότι η αξιοπιστία των δεδομένων διατρέχει τον κίνδυνο παραπληροφόρησης, χειραγώγησης ή παραποίησης. Η αποτελεσματικότητά της έγκειται στην ευελιξία, την προσαρμοστικότητα και την ικανότητα αντιμετώπισης όχι μόνο γεγονότων με γνωστές συνέπειες, αλλά και γεγονότων με λιγότερο υπολογίσιμα αποτελέσματα. Είναι επίσης ζωτικής σημασίας η αντιμετώπιση των συνεπειών και των επακόλουθων των κινδύνων που εμφανίζονται»<sup>20</sup>.

Το μέγεθος της πρόκλησης στην εφοδιαστική αλυσίδα της ΕΕ μπορεί να εκτιμηθεί αν ληφθούν υπόψη ο όγκος και ο ρυθμός των κινήσεων του εμπορίου και το προφίλ της σύγχρονης εφοδιαστικής. Αυτό πρέπει να εξισορροπηθεί με τους περιορισμούς στο περιβάλλον ελέγχου, από την άποψη τόσο της επάρκειας των πόρων όσο και της ανάγκης να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη διακοπή της νόμιμης αλυσίδας εφοδιασμού. Χαρακτηριστικό είναι ότι, το 2011 τα τελωνεία της ΕΕ διεκπεραίωσαν 36 εκατομμύρια διασαφήσεις φορτίου πριν από την άφιξη (συνοπτικές διασαφήσεις εισόδου), 140 εκατομμύρια διασαφήσεις εισαγωγής, 96 εκατομμύρια διασαφήσεις

---

<sup>20</sup> COM (2012) 793 FINAL, παράγραφος 3

εξαγωγής και 9 εκατομμύρια διασαφήσεις διαμετακόμισης. Αυτοί οι αριθμοί αντιπροσωπεύουν κατά μέσο όρο 8,9 διασαφήσεις ανά δευτερόλεπτο, που διεκπεραιώνονται από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών.

Η ανάγκη εναρμόνισης και διασφάλισης της συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέτρων που λαμβάνονται από διαφορετικές αρχές, με τον αρμόζοντα σεβασμό στις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους, είναι ένα σταθερό και πολύ ουσιώδες χαρακτηριστικό της διαχείρισης της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού. Γενικότερα, όταν τα τελωνεία ενεργούν σε συνδυασμό με άλλες αρχές ή για λογαριασμό αυτών, απαιτείται συστηματική επικοινωνία και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τους κινδύνους. Σε θέματα που παρουσιάζουν σοβαρούς κινδύνους για τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον ή για την ασφάλεια και την προστασία των πολιτών, η εν λόγω επικοινωνία είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της έγκαιρης παρέμβασης της αρμόδιας αρχής για την άμβλυνση και τον έλεγχο του κινδύνου. Ο στόχος πρέπει να είναι η διασφάλιση ότι οι βασικές πληροφορίες τις οποίες διαθέτουν διαφορετικοί φορείς σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ έχουν ενσωματωθεί στην αξιολόγηση των κινδύνων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της. Διαφορετικοί κίνδυνοι απαιτούν διαφορετικές δράσεις. Το εμπόριο μεταξύ αναγνωρίσιμα ασφαλών εμπορών θεωρείται ότι ενέχει το μικρότερο κίνδυνο, συγκρινόμενο με τις συναλλαγές με μη εξουσιοδοτημένους εμπόρους οι οποίες είναι εύκολα αναγνωρίσιμες ως υψηλού κινδύνου. Για το λόγο αυτό, η ΕΕ δεν είναι υπέρ της 100% σάρωσης ή του 100% ελέγχου, αλλά θεωρεί ότι τα μέτρα ελέγχου πρέπει να είναι ανάλογα με την εκτίμηση του κινδύνου.

Τα χρονικά περιθώρια που επηρεάζουν τη φύση των μέτρων άμβλυνσης του κινδύνου, την ταυτόχρονη συμμετοχή πολλών κρατών μελών σε μια ενιαία συναλλαγή και την αλληλεξάρτησή τους, τη διεθνή διάσταση του θέματος η οποία αφορά πολλούς οργανισμούς και το κεντρικό ενδιαφέρον του κλάδου και των εμπλεκόμενων μερών στο σύστημα διεθνούς εμπορίου και αλυσίδας εφοδιασμού, είναι στοιχεία αλληλένδετα που υπογραμμίζουν την ανάγκη για έγκαιρες και συντονισμένες ενέργειες διαχείρισης των κινδύνων λόγω της συμμετοχής πολλών παραγόντων.

### 5.3 ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΔΗΛΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ Η΄ ΚΑΙ ΑΠΟΠΛΟΥ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΑΧΘΟΥΣ

#### *5.3.1 ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΔΗΛΩΣΕΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ/ Η΄ ΚΑΙ ΑΠΟΠΛΟΥ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ*

Με την έκδοση της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης “Σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών”<sup>21</sup> στόχος είναι να μειωθεί το διοικητικό άχθος των ναυτιλιακών εταιρειών, μέσω της απλούστευσης και του εναρμονισμού των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων που απαιτούνται σύμφωνα με τις νομικές πράξεις της Ένωσης και των κρατών μελών της. Ειδικότερα επιδιώκεται να επιβάλλει στα κράτη μέλη να δέχονται ορισμένα τυποποιημένα έντυπα («έντυπα FAL»), όπως καθορίζονται με τη σύμβαση περί «Διευκόλυνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως» (σύμβαση FAL) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), της 9ης Απριλίου 1965, όπως ισχύει σήμερα, με γνώμονα τη διατήρηση της απαίτησης διαβίβασης δεδομένων πριν και κατά τον κατάπλου πλοίων σε ευρωπαϊκούς λιμένες ή/και τον απόπλου από αυτούς σύμφωνα με :

α. Την 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.

β. Την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης.

γ. Τον κανονισμό (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.

---

<sup>21</sup> Οδηγία 2010/65/ΕΕ

δ. Την οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα.

Επιπροσθέτως, με την εν λόγω οδηγία δίδεται ώθηση στην εμβάθυνση της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών όπως: των οικείων αρχών τελωνείων, αρχών ελέγχου των συνόρων, αρχών δημόσιας υγείας και μεταφορών ώστε να εξακολουθήσουν να απλουστεύουν και να εναρμονίζουν τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων εντός της Ένωσης. Να χρησιμοποιούν κατά τον αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο τα συστήματα ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων και ανταλλαγής πληροφοριών (χρήση ηλεκτρονικών μορφοτύπων), με σκοπό την όσο το δυνατόν ταυτόχρονη εξάλειψη των εμποδίων στις θαλάσσιες μεταφορές και την επίτευξη του ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Η πλήρης αξιοποίηση της ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων μπορεί να επιτευχθεί μόνον όταν υπάρξει ομαλή και αποτελεσματική τριμερής επικοινωνία/ διασύνδεση μεταξύ του SafeSeaNet, του ηλεκτρονικού τελωνείου και των ηλεκτρονικών συστημάτων για την εισαγωγή ή την αναζήτηση δεδομένων, με την επιφύλαξη του δικαίου που εφαρμόζεται για την προστασία δεδομένων εμπορικού και προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με :

α. Την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

β. Τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

Με τον τρόπο αυτό, τα πλοία που δραστηριοποιούνται μεταξύ λιμένων ευρισκομένων στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης δύνανται να εξαιρούνται από τη διαβίβαση των πληροφοριών που εμφανίζονται στα έντυπα FAL, με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων νομικών πράξεων της Ένωσης και των πληροφοριών που μπορούν να ζητούν τα κράτη μέλη για να προστατεύσουν την εσωτερική τάξη και ασφάλεια και να επιβάλουν την τελωνειακή, φορολογική, μεταναστευτική, περιβαλλοντική ή υγειονομική νομοθεσία.

Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο πλοίαρχος ή κάθε άλλο πρόσωπο κατάλληλα εξουσιοδοτημένο από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, κοινοποιεί πριν από τον κατάπλου σε λιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος τις πληροφορίες που απαιτούνται για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων, μέσω συγκεκριμένου ηλεκτρονικού μορφότυπου στην αρμόδια αρχή που έχει ορισθεί από το εν λόγω κράτος μέλος:

- α. Τουλάχιστον 24 ώρες πριν, ή
- β. Το αργότερο τη στιγμή που το πλοίο αναχωρεί από τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες, ή
- γ. Εάν ο λιμένας κατάπλου είναι άγνωστος ή τροποποιήθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ευθύς μόλις η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη.

Ο εν λόγω ψηφιακός μορφότυπος των μηνυμάτων πρέπει να χρησιμοποιείται στο πλαίσιο των εθνικών συστημάτων SafeSeaNet ενώ τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν σχετική πρόσβαση στις πληροφορίες είτε με την εθνική ενιαία θυρίδα μέσω ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγής δεδομένων ή με τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet. Επί του παρόντος και έως πλήρους εφαρμογής της ανωτέρω διαδικασίας από τα κ-μ, η υφιστάμενη απαίτηση υποβολής δηλώσεων είναι :

α. Διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων που απορρέουν από νομικές πράξεις της Ένωσης

(1) Κοινοποίηση για πλοία κατά τον κατάπλου σε λιμένες των κρατών μελών ή τον απόπλου από αυτούς, σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης.

(2) Συνοριακοί έλεγχοι προσώπων, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 562/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για τη θέσπιση του κοινοτικού κώδικα σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων της συνθήκης Σένγκεν).

(3) Κοινοποίηση επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που ευρίσκονται επί του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων .



(4) Κοινοποίηση πληροφοριών αποβλήτων και καταλοίπων, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με την παραλαβή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

(5) Κοινοποίηση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια, σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004, της 31ης Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

(6) Συνοπτική διασάφηση εισόδου, σύμφωνα με το άρθρο 127 του Κανονισμού της ΕΕ αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 2013 για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα.

β. Έντυπα FAL<sup>22</sup> και διατυπώσεις που απορρέουν από διεθνείς νομικές πράξεις

- (1) Έντυπο FAL 1: Γενικό Δηλωτικό
- (2) Έντυπο FAL 2: Δηλωτικό Φορτίου
- (3) Έντυπο FAL 3: Δηλωτικό εφοδίων πλοίου
- (4) Έντυπο FAL 4: Δηλωτικό προσωπικών ειδών πληρώματος
- (5) Έντυπο FAL 5: Κατάσταση πληρώματος
- (6) Έντυπο FAL 6: Κατάσταση επιβατών
- (7) Έντυπο FAL 7: Δηλωτικό επικίνδυνων ειδών

(8) Ναυτιλιακό δηλωτικό υγείας: Βασικό έγγραφο το οποίο απαιτούν οι αρχές του κράτους μέλους και στο οποίο αναφέρονται τα δεδομένα σχετικά με την υγειονομική κατάσταση των ατόμων επί του πλοίου στη διάρκεια του ταξιδιού και κατά την άφιξή του στον λιμένα.

γ. Άλλες σχετικές εθνικές νομοθετικές πράξεις

---

<sup>22</sup> Ως συνημμένο παράρτημα «Α»

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιλαμβάνουν στην κατηγορία αυτή τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, όμως οι εν λόγω πληροφορίες οφείλουν να διαβιβάζονται με ηλεκτρονικά μέσα.

### 5.3.2 ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΑΧΘΟΥΣ

Η Επιτροπή επιδίωξε βήματα προόδου για τις θαλάσσιες μεταφορές εντός της ΕΕ, αρχικά στο πλαίσιο κυρίως της «ανακοίνωσης και του σχεδίου δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα» όπου προτάθηκαν πολιτικές και δράσεις με σκοπό την εναρμόνιση και την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, ώστε να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα των ενδοενωσιακών θαλάσσιων μεταφορών. Εν συνεχεία με την οδηγία «δημιουργίας κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων SafeSeaNet» και τελικά με την πρωτοβουλία «Γαλάζια Ζώνη» επιδιώχθηκε η δημιουργία μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς για τις θαλάσσιες μεταφορές. Σημαντικός σταθμός ήταν η κατάργηση της υπαγωγής των ενωσιακών εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ θαλασσιών λιμένων της ΕΕ στις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις που ισχύουν για τα εμπορεύματα που φθάνουν από υπερπόντιους λιμένες. Σημαντικά συστατικά για την επίτευξη του ως άνω σκοπού είναι :

α. Η καθιέρωση εναρμονισμένου ηλεκτρονικού τελωνειακού δηλωτικού εμπορευμάτων, του αποκαλούμενου «**eManifest**».

β. Η εφαρμογή της Εθνικής Ενιαίας Θυρίδας «**National Single Window**», τόπος στον οποίο όλες οι πληροφορίες δηλώνονται άπαξ και διατίθενται στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σε διάφορους τομείς όπως: στους τομείς των λιμένων, των τελωνείων, της ασφάλειας, της υγείας και του ελέγχου των συνόρων, συνδέοντάς τα με το σύστημα SafeSeaNet και το ηλεκτρονικό τελωνείο «eCustom».

Μέχρι στιγμής όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει την οδηγία για την εναρμόνιση και συντονισμό των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων σε επίπεδο κρατών μελών και έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες για την εφαρμογή της εθνικής ενιαίας θυρίδας για τη ναυτιλία. Υπάρχουν ωστόσο, σημαντικές διαφορές ως προς :

- α. Τις αρχές σχεδιασμού, τα συστήματα και τα περιβάλλοντα της ενιαίας θυρίδας.
- β. Τις προσεγγίσεις για τη δημιουργία ενιαίας θυρίδας.
- γ. Την παρούσα κατάσταση όσον αφορά την εξέλιξη εντός των κρατών μελών.

Χαρακτηριστικό είναι ότι ορισμένα κράτη μέλη αναμένουν την οριστικοποίηση των τεχνικών προδιαγραφών και άλλα εκσυγχρονίζουν, διασύνδεουν ή «ανασυγκροτούν» τις υφιστάμενες εθνικές υποδομές τους για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων προκειμένου να δημιουργήσουν την εθνική ενιαία θυρίδα τους σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν, σε διαφορετικό βαθμό το καθένα, τις ακόλουθες προκλήσεις:

- α. Τις επιπτώσεις της εφαρμογής στον διαθέσιμο προϋπολογισμό και στις διαδικασίες κατάρτισης του προϋπολογισμού των εμπλεκόμενων κρατών μελών και ενδιαφερόμενων φορέων.
- β. Τις ανησυχίες ή/και νομικές δυσκολίες όσον αφορά την ανταλλαγή εμπιστευτικών/ευαίσθητων πληροφοριών και την εγγύηση της ποιότητας των δεδομένων.
- γ. Την ανεπαρκή μέχρι στιγμής ανάπτυξη τεχνικών προδιαγραφών σε επίπεδο ΕΕ.
- δ. Το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, το οποίο συνδέεται επίσης με την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού δηλωτικού εμπορευμάτων (eManifest) στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ζώνης.

Ως εκ τούτου, το ανωτέρω ασαφές περιβάλλον ενδέχεται να δημιουργήσει την ανάγκη ανάπτυξης ειδικών διεπαφών για την επικοινωνία του κλάδου με το σύστημα πληροφοριών καθενός εκ των κρατών μελών, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το κόστος εφαρμογής και να μειωθούν τα οφέλη του όλου εγχειρήματος.

Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή συγκρότησε την «ομάδα eMS», μια ομάδα εμπειρογνομόνων, για την απλούστευση των θαλάσσιων μεταφορών και τις υπηρεσίες ηλεκτρονικής πληροφόρησης, στόχος της οποίας είναι η παροχή στήριξης στα κράτη μέλη για την εφαρμογή της οδηγίας περί των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων με συντονισμένο τρόπο. Η οργάνωση της «ομάδας eMS» αποτελείται από οκτώ (8)

υποομάδες «eMS subgroups», με ανατεθέντα έργα που αυτά περιγράφονται στο ANNEX I της έκθεσης της Επιτροπής “COM(2014) 320 final”<sup>23</sup> για τη λειτουργία της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και είναι οι εξής:

- α. General Maritime sub-group
- β. Customs sub-group
- γ. Waste sub-group
- δ. Security sub-group
- ε. Health sub-group
- στ. Border control sub-group
- ζ. Data mapping and functionalities sub-group
- η. Single Window and Data flow definition sub-group

Αντίστοιχα, τα στάδια προσέγγισης του έργου των υποομάδων για την λειτουργία της οδηγίας περιγράφονται στο ANNEX II της έκθεσης της Επιτροπής “COM(2014) 320 final”<sup>24</sup> και είναι:

- α. Στάδιο 1: Ανάπτυξη λειτουργικών προδιαγραφών
- β. Στάδιο 2: Ανάπτυξη τεχνικών προδιαγραφών
- γ. Στάδιο 3: Τεχνική εφαρμογή
- δ. Στάδιο 4: Διεξαγωγή δοκιμών
- ε. Στάδιο 5: Αρχική λειτουργία

Επί του παρόντος, αν και έχει υπάρξει μια σχετική καθυστέρηση επί του αρχικού σχεδιασμού για την υλοποίηση του έργου της ομάδας, έχουν καθοριστεί λειτουργικές προδιαγραφές από τις αρμόδιες υποομάδες για όλες σχεδόν τις ειδικές κοινοποιήσεις που προσδιορίζονται στο παράρτημα της οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων. Ορισμένα κοινά δεδομένα και ζητήματα με οριζόντια διάσταση προσδιορίστηκαν, αξιολογήθηκαν και εναρμονίστηκαν σε οριζόντιο επίπεδο. Ειδικότερα η υποομάδα για θέματα χαρτογράφησης και λειτουργικότητας δεδομένων έχει προτείνει ένα εναρμονισμένο σύνολο δεδομένων όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της οδηγίας. Επίσης,

---

<sup>23</sup> Ως συνημμένο παράρτημα «Β»

<sup>24</sup> Ως συνημμένο παράρτημα «Γ»

καταβάλλονται προσπάθειες για την εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών τόσο του εναρμονισμένου ηλεκτρονικού δηλωτικού εμπορευμάτων όσο και των άλλων διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων που συλλέγονται σύμφωνα με την οδηγία 2010/65/ΕΕ. Το στάδιο της τεχνικής εφαρμογής ξεκίνησε στις αρχές του 2014, ωστόσο ορισμένα κράτη μέλη αναμένουν την ολοκλήρωση των λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών για να ξεκινήσουν την εκτέλεσή τους. Πράγματι, σε συνέχεια των ανωτέρω, αναπτύχθηκαν τεχνικές προδιαγραφές, δηλαδή ορισμοί και μορφότυποι δεδομένων, μόνο για τις διατυπώσεις που καλύπτονται από τις συμφωνηθείσες λειτουργικές προδιαγραφές ενώ οι λοιπές εργασίες επιταχύνθηκαν για την έναρξη του αρχικού σταδίου λειτουργίας το δεύτερο εξάμηνο του 2015.

Προκειμένου να διευκολύνει περαιτέρω την εφαρμογή της οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων, η Επιτροπή εγκαινίασε τα έργα επίδειξης **Integrated Maritime Policy (IMP)** και **AnNa (Advanced National Networks for Administrations)**, στα οποία συμμετέχουν αρκετά κράτη μέλη. Αναλυτικότερα, με το μεν πρώτο, υλοποιείται η δράση του προγράμματος εργασίας της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ), η οποία αφορά την εξέλιξη του συστήματος SafeSeaNet και έχει ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Σκοπός του έργου επίδειξης είναι η ανάπτυξη στοιχείων λογισμικού και υπηρεσιών που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την παροχή στήριξης στα συμμετέχοντα κράτη μέλη (Βουλγαρία, Ελλάδα, Ιταλία, Μάλτα και Ρουμανία) και τη Νορβηγία στην εφαρμογή των οικείων λύσεων για την εθνική ενιαία θυρίδα σύμφωνα με την οδηγία για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων. Με βάση τη δομή και τους μορφότυπους δεδομένων του έργου της υποομάδας σε θέματα χαρτογράφησης δεδομένων και λειτουργικότητας της ομάδας eMS, σχεδιάστηκε η εφαρμογή ενός πρωτοτύπου εθνικής ενιαίας θυρίδας (NSW) με το οποίο θα πραγματοποιηθούν δοκιμές στις ροές πληροφοριών μεταξύ:

α. Του ναυτιλιακού κλάδου (π.χ. του πράκτορα/ πλοιάρχου/ εξουσιοδοτημένου προσώπου) και της Εθνικής Ενιαίας Θυρίδας.

β. Της Εθνικής Ενιαίας Θυρίδας και των δημόσιων αρχών (αρχές ασφάλειας στη θάλασσα, τελωνειακές αρχές, συνοριακές αρχές, υγειονομικές αρχές, λιμενικές αρχές και άλλες).

γ. Του κεντρικού συστήματος SafeSeaNet και της Εθνικής Ενιαίας Θυρίδας.

Επιπροσθέτως, το έργο επίδειξης AnNa αφορά στην υποστήριξη της αποτελεσματικής εφαρμογής της οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων. Στόχος του έργου είναι η παροχή συνδρομής για την αποτελεσματική και βιώσιμη ανάπτυξη των εθνικών ενιαίων θυρίδων σύμφωνα με την οδηγία. Στο έργο συμμετέχουν ενεργά ή μη 20 κράτη μέλη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, ενώ συνδέονται διάφορες οργανώσεις ενδιαφερόμενων ναυτιλιακών φορέων. Το έργο AnNa λειτουργεί από τη βάση προς την κορυφή (bottom-up), παρέχοντας συνδρομή στις εθνικές διοικήσεις για τη δημιουργία των ενιαίων ναυτιλιακών θυρίδων τους και στηρίζει την ενοποίηση των συστημάτων εντός και μεταξύ των εθνικών ενιαίων ναυτιλιακών θυρίδων από το πλοίο προς την ξηρά και μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών και διοικήσεων (ship to shore and shore to shore) με βάση τις ανάγκες για:

α. Βέλτιστη χρήση των δεδομένων και των διεθνών μοντέλων δεδομένων που είναι ήδη διαθέσιμα.

β. Σαφή προσδιορισμό των δεδομένων που απαιτούνται σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο από τις δημόσιες αρχές και από τους φορείς εκμετάλλευσης των εφοδιαστικών αλυσίδων.

γ. Προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο μπορεί να γίνει εκ νέου χρήση των δεδομένων.

δ. Ενσωμάτωση «πιο μακροπρόθεσμου ορίζοντα», με εργασίες και επενδύσεις με βάση τη σχέση ποιότητας/τιμής και σύμφωνα με την εφαρμογή του θεματολογίου για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τις ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές (e-Freight) και το ηλεκτρονικό τελωνείο (e-Customs).

ε. Ανάπτυξη πλαισίου που να παρέχει κατάλογο ελέγχου εφικτών μέτρων και της διεθνούς προοπτικής τους.

Προκειμένου να αποφευχθούν αλληλεπικαλύψεις ή αντικρουόμενες δραστηριότητες με τις δραστηριότητες της ομάδας eMS, τα παραδοτέα του έργου AnNa παρουσιάζονται και επικυρώνονται από την ομάδα eMS. Οι εργασίες που εκτελούνται τόσο στο πλαίσιο του έργου επίδειξης ΟΘΠ όσο και του έργου AnNa θεωρούνται προστιθέμενη αξία στο

έργο της ομάδας eMS και των υποομάδων της για τη συνολική εφαρμογή της οδηγίας περί των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων, υπό την προϋπόθεση ότι χαρακτηρίζονται από ορθό συντονισμό και συνέπεια.

## 6. “CISE” - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Η στρατηγική της «Ευρώπης 2020» αναγνωρίζει πως αν τα κράτη μέλη δράσουν ενωμένα, η Ευρώπη θα είναι περισσότερο αποδοτική. Προς αυτή την κατεύθυνση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προωθεί την αναβάθμιση της θαλάσσιας επιτήρησης επιδιώκοντας ευρεία συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών σε όλο το ναυτιλιακό πλέγμα. Η βελτίωση αυτή αποτελεί έναν από τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης στο πλαίσιο της «Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής», καθώς και ένα σημαντικό συστατικό στοιχείο της «Στρατηγικής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα». Επίσης, η ενίσχυση της ασφάλειας των θαλασσών και των ωκεανών μας αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο της ατζέντας «Γαλάζια Ανάπτυξη» για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αύξηση των θέσεων εργασίας. Στο πλαίσιο υλοποίησης της ευρωπαϊκής πολιτικής για ένα «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Θαλάσσιων Μεταφορών», η οποία πήρε “σάρκα και οστά” από το πρόγραμμα «Γαλάζια Ζώνη», έγινε αντιληπτό ότι κάτι τέτοιο θα επηρέαζε ένα πλήθος φορέων και αρχών που σχετίζονται έμμεσα ή άμεσα με την θεσμοθέτηση, τον έλεγχο και την εκμετάλλευση θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Πλήθος προγραμμάτων και πολιτικών αποφάσεων εμφάνισαν αλληλοκάλυψη και αλληλεπίδραση σε πεδία δράσης ενδιαφέροντος και συλλογής πληροφοριών, διαπιστώνοντας σπατάλη πόρων και πολλαπλασιασμό της προσπάθειας για εκτέλεση του αυτού έργου. Η ανάπτυξη ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ συνιστά μια διαρκή συνεργατική διαδικασία με πολλαπλά θετικά αποτελέσματα μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται :

- α. Η ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ των οργανισμών της ΕΕ.
- β. Οι πρωτοβουλίες αρκετών θαλάσσιων κλάδων σε επίπεδο ΕΕ.
- γ. Διάφορες πρωτοβουλίες σε εθνικό επίπεδο.
- δ. Ανάπτυξη θέσεων εργασίας
- ε. Εξοικονόμηση πόρων

Η θαλάσσια επιτήρηση ως βασικός συντελεστής Επίγνωσης της Θαλάσσιας Δραστηριότητας επηρεάζει πλήθος δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το θαλάσσιο



περιβάλλον, όπως τον έλεγχο αλιείας, την επιβολή του νόμου, τον έλεγχο των συνόρων, τη λαθρομετανάστευση, την προστασία του περιβάλλοντος, την έγκαιρη αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων, τον έλεγχο κυκλοφορίας σκαφών, το εμπόριο καθώς και την έρευνα και διάσωση. Με τον όρο «**Θαλάσσια Επιτήρηση**» εννοούμε την ουσιαστική κατανόηση όλων των δραστηριοτήτων που διεξάγονται στη θάλασσα και θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ασφάλεια, την προστασία, την οικονομία ή το φυσικό περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της. Η ολοκλήρωση της θαλάσσιας επιτήρησης είναι πάνω απ' όλα η δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου που θα επιτρέπει τη συνεργασία μεταξύ διαφορετικών δημόσιων φορέων όπως: η ακτοφυλακή, το πολεμικό ναυτικό και κρατικές αρχές παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας, προστασίας του περιβάλλοντος, πρόληψης της ρύπανσης, ελέγχου της αλιείας, συνοριακών ελέγχων, τελωνείων και γενικά αρχών επιβολής των νόμων ώστε να επικοινωνούν καλύτερα με σκοπό τον αποτελεσματικότερο έλεγχο και την αντιμετώπιση των συμβάντων στη θάλασσα σε πραγματικό χρόνο.

Οι κίνδυνοι και οι απειλές στον θαλάσσιο τομέα δεν γνωρίζουν εθνικά ή διοικητικά σύνορα. Σε μια συγκυρία κατά την οποία οι εν λόγω αρχές βρίσκονται αντιμετώπιες με εντεινόμενους θαλάσσιους κινδύνους και έχουν στη διάθεσή τους περιορισμένους επιχειρησιακούς και χρηματοδοτικούς πόρους, το **CISE (Common Information Sharing Environment)** αναμένεται να οδηγήσει την Ευρώπη σε μια νέα εποχή στη διακυβέρνηση των ευρωπαϊκών θαλασσών.

Αυτό αναμένεται να έχει τρία σημαντικά οφέλη<sup>25</sup>:

α. **Πιο ασφαλείς και καθαρές θάλασσες:** Τόσο στον τομέα της ασφάλειας “safety” όσο και στο τομέα της προστασίας “security”, οι αρχές θα επωφεληθούν από την ταχύτερη πληροφόρηση όταν οι ζωές των ανθρώπων βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Η ακτοφυλακή, το λιμενικό, η αστυνομία και το πολεμικό ναυτικό θα μπορούν να ανταλλάσσουν πληροφορίες για την καλύτερη πρόληψη και καταπολέμηση όλων των ειδών των παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, πληροφορίες για την προστασία εμπορικών πλοίων και αλιευτικών σκαφών από όλα τα είδη κινδύνων και απειλών. Τέλος, οι αρχές προστασίας του περιβάλλοντος και καταπολέμησης της ρύπανσης θα μπορούν να ανταλλάσσουν πληροφορίες με τις αρχές

---

<sup>25</sup> COM(2010) 584 final

ελέγχου κυκλοφορίας, πετυχαίνοντας καλύτερο έλεγχο και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

β. **Σημαντική συνεισφορά στο δρόμο για μια ευρωπαϊκή ψηφιακή κοινωνία:** Η διατομεακή και διασυνοριακή ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών στο θαλάσσιο περιβάλλον θα πρέπει να υποστηρίζεται από ένα ψηφιακό σύστημα ανταλλαγής δεδομένων με βάση τα σύγχρονα και ασφαλή μέσα τηλεπικοινωνίας.

γ. **Ενίσχυση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης:** Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης πραγματοποιείται στη θάλασσα, ο αλιευτικός στόλος της ΕΕ αποτελείται από 84.000 σκάφη και το 40% του ΑΕΠ της ΕΕ παράγεται από δραστηριότητες του ναυτιλιακού πλέγματος. Το εν λόγω πρόγραμμα θα επιφέρει αυξημένη αποτελεσματικότητα, παραγωγικότητα και αποδοτικότητα στο σύνολο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

## 6.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΥΛΩΝΕΣ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ CISE

Το CISE για τον τομέα της ναυτιλίας είναι μια εθελοντική συνεργατική διαδικασία σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο της οποίας επιδιώκεται η περαιτέρω βελτίωση και προώθηση της ανταλλαγής συναφών πληροφοριών μεταξύ των αρχών που συμμετέχουν στη θαλάσσια επιτήρηση. Το CISE δεν δημιουργήθηκε για να αντικαταστήσει ούτε να επικαλύψει τα συστήματα και τις πλατφόρμες ανταλλαγής πληροφοριών που ήδη υπάρχουν σε κρατικό ή διευρωπαϊκό επίπεδο, απεναντίας επιδιώκει να τα αξιοποιήσει με πιο πρόσφορο και λειτουργικό τρόπο.

Στα συστήματα αυτά συμπεριλαμβάνονται μεταξύ άλλων :

α. Το ενωσιακό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών, **SafeSeaNet**, με αντικείμενο μεταξύ άλλων την παροχή ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών<sup>26</sup> για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας (επίγνωση της κατάστασης) και για τη διασφάλιση της εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας. Το εν λόγω σύστημα τηρείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (**EMSA**) και υπόκειται στη διαχείριση της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της

---

<sup>26</sup> Σύστημα SafeSeaNet, σύστημα CleanseaNet, Κέντρο Δεδομένων του Συστήματος Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων (LRIT) της ΕΕ και THETIS.

Επιτροπής (**MOVE**), από κοινού με τα κράτη μέλη της ΕΕ/του ΕΟΧ στο πλαίσιο της διευθύνουσας ομάδας υψηλού επιπέδου.

β. Το κοινό σύστημα επικοινωνίας και πληροφοριών έκτακτης ανάγκης (**CECIS**) για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας κατά τη διάρκεια θαλάσσιων συμβάντων και καταστροφών υπό τη διαχείριση της Γενικής Διεύθυνσης Ανθρωπιστικής Βοήθειας και Πολιτικής Προστασίας της Επιτροπής (**ECHO**).

γ. Το σύστημα παρακολούθησης σκαφών υπό τη διαχείριση των κρατών μελών, η αρτηρία ανταλλαγής δεδομένων (Data Exchange Highway, **DEH**) και το σύστημα ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων στον τομέα της αλιείας «Fisheries Language for Universal eXchange» (**FLUX**) υπό τη διαχείριση της Γενικής Διεύθυνσης Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας της Επιτροπής (**MARE**), για την υποστήριξη της κοινής αλιευτικής πολιτικής.

δ. Το δίκτυο θαλάσσιας επιτήρησης (**MARSUR**), υπό τη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας (**EOA**), για την υποστήριξη της κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας

ε. Το ευρωπαϊκό σύστημα επιτήρησης των συνόρων (**EUROSUR**) για τη βελτίωση της επίγνωσης της κατάστασης και της ικανότητας αντίδρασης των κρατών μελών και του ευρωπαϊκού οργανισμού για τη διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών της ΕΕ (**FRONTEX**), με σκοπό:

(1) Την ασφαλή εφαρμογή του δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών (**SIENA**).

(2) Το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών της **EUROPOL** και η πλατφόρμα «**Blue Hub**» του Κοινού Κέντρου Ερευνών, για την υποστήριξη του τομέα της ασφάλειας και της θαλάσσιας επιτήρησης για την επίγνωση της κατάστασης της ΕΕ.

(3) Την πειραματική εφαρμογή νέων πηγών δεδομένων που παρέμεναν ανεκμετάλλευτες κατά το παρελθόν.

Κομβικής σημασίας και στο εν λόγω πρόγραμμα είναι η θέσπιση των **Εθνικών Ενιαίων Θυρίδων (NSW)**. Όταν αυτές τεθούν σε πλήρη λειτουργία, οι εν λόγω θυρίδες

θα παρέχουν κεντρικές εθνικές πλατφόρμες για την υποβολή δηλώσεων και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ όλων των αρμόδιων αρχών, συνδεδεμένες με το ενωσιακό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών, αλλά και με άλλα συστήματα, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό ολοκληρωμένη συναφή διατομεακή και διακρατική πληροφόρηση στον θαλάσσιο τομέα όλων των αρχών. Μεταξύ άλλων, επιπρόσθετες αναλυφθείσες πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών αποτελούν, η στρατηγική για τη διαχείριση των τελωνειακών κινδύνων και την ασφάλεια της αλυσίδας εφοδιασμού στο πλαίσιο του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα, οι διατάξεις που προβλέπονται στον νέο κανονισμό για την κοινή αλιευτική πολιτική και το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Παρατηρήσεων και Δεδομένων (EMODNET).

Η διαρκής επιδίωξη για την περαιτέρω διατομεακή συνεργασία αποτελεί προστιθέμενη αξία για τα κ-μ της Ένωσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η επιχειρησιακή χρήση των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών (ακριβέστερη εικόνα όσον αφορά την επίγνωση της κατάστασης στη θάλασσα) που παρέχει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) στον **FRONTEX** και στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας (EFCA). Οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν πηγή έμπνευσης για τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να επιδιωχθεί περαιτέρω η συνεργασία σε εθνικό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη θέσει σε εφαρμογή μηχανισμούς, όπως τα «**εθνικά κέντρα συντονισμού**» με τη συμμετοχή όλων των αρμόδιων αρχών (πολιτικών και στρατιωτικών) για την απόκτηση της κατά το δυνατόν πληρέστερης εικόνας θαλάσσιας επιτήρησης.

Μετά την έκδοση της ανακοίνωσης του 2010 σχετικά με το CISE έχει σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή του χάρτη πορείας για το CISE. Η έμπνευση που αυτό έδωσε, ώθησε τα κράτη μέλη να συνεργάζονται στενά μεταξύ τους στο πλαίσιο έτερων προγραμμάτων όπως τα «**BlueMassMed**»<sup>27</sup>, «**MARSUNO**»<sup>28</sup> και «**Συνεργασία**».<sup>29</sup>

Απώτερος σκοπός του CISE είναι

---

<sup>27</sup> Η Γαλλία, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Μάλτα, η Πορτογαλία και η Ισπανία (www.bluemassmed.net)

<sup>28</sup> Η Σουηδία, το Βέλγιο, η Εσθονία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Νορβηγία και η Πολωνία, με τη συμμετοχή της Ρωσίας υπό την ιδιότητα του παρατηρητή.

<sup>29</sup> www.coopp.eu

“ η αύξηση της αποδοτικότητας, της ποιότητας, της ικανότητας ανταπόκρισης και του συντονισμού των επιχειρήσεων επιτήρησης στον ευρωπαϊκό θαλάσσιο τομέα, καθώς και η προώθηση της καινοτομίας, για την ευημερία και την ασφάλεια της ΕΕ και των πολιτών της”<sup>30</sup>.

Η βασική αρχή του CISE για τον θαλάσσιο τομέα είναι να μην επέμβει στις διοικητικές δομές των κρατών μελών, ούτε στην ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ στον εν λόγω τομέα, ούτε στην υλοποίηση των όποιων πρωτοβουλιών που βρίσκονται σε εξέλιξη σε επίπεδο ΕΕ, ιδιαίτερα όσον αφορά τις πρωτοβουλίες που βασίζονται σε νομικές απαιτήσεις της Ένωσης. Δεδομένου ότι οι διοικητικές δομές των κρατών μελών παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις, οι διαδικασίες υλοποίησης της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας σε εθνικό επίπεδο θα εξαρτηθούν από την κατάσταση που επικρατεί σε κάθε κράτος μέλος.

Το CISE έχει σχεδιαστεί ως μια οικονομικά αποδοτική και αποκεντρωμένη διασύνδεση διαφορετικών πληροφοριακών στρωμάτων που αυξάνει την αποτελεσματικότητα των συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης, συμπληρώνοντας τα υφιστάμενα κενά πληροφοριών σε όλη την Ευρώπη και αποφεύγοντας την επικάλυψη των αποκτηθέντων δεδομένων. Οι βασικές κατευθυντήριες αρχές για την λειτουργία του συστήματος είναι :

- α. Η διασύνδεση όλων των σχετικών ομάδων χρηστών.
- β. Η οικοδόμηση ενός τεχνικού πλαισίου για τη διαλειτουργικότητα και τη μελλοντική ολοκλήρωση του συστήματος.
- γ. Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών.
- δ. Η στοιχειοθέτηση όλων των απαραίτητων νομικών διατάξεων.

Κοινή ανάγκη της πλειονότητας των χρηστών του δικτύου είναι η απόκτηση μιας αξιόπιστης εικόνας για την κατάσταση στη θάλασσα. Η εικόνα αυτή μπορεί να αποκτηθεί από σύνθεση δεδομένων/ πληροφοριών που προκύπτουν από ένα συνδυασμό αισθητήρων και συστημάτων εντοπισμού στόχων οποιουδήποτε μεγέθους, συνεργάσιμων ως προς τους απαιτούμενους ελέγχους ή μη συνεργάσιμων.

---

<sup>30</sup> COM(2012) 494 τελικό, σελίδα 3

Τα δεδομένα αυτής της βασικής εικόνας θαλάσσιας κυκλοφορίας που δεν είναι διαβαθμισμένα, θα μπορούσαν να διακινούνται χωρίς περιορισμούς μεταξύ όλων των κοινοτήτων χρηστών, εφόσον καλύπτονται οι βασικές αρχές προστασίας δεδομένων. Για να συμπληρωθεί όμως αυτή η βασική θαλάσσια εικόνα, υπάρχουν κοινότητες χρηστών με ειδικές ανάγκες συλλογής δεδομένων υψηλής διαβάθμισης όπως:

α. Η λήψη των δεδομένων όσον αφορά τις παράνομες δραστηριότητες και απειλές που επηρεάζουν τόσο την εσωτερική όσο και την εξωτερική ασφάλεια της ΕΕ και αφορούν κάθε τύπο σκάφους. Τέτοιες πληροφορίες συγκεντρώνονται κυρίως από ακτοφύλακες, συνοριοφύλακες, την αστυνομία και από στρατιωτικές δυνάμεις.

β. Λήψη συγκεκριμένων πληροφοριών περί αλιευμάτων σε συνδυασμό με πληροφορίες θέσης των αλιευτικών σκαφών για την καταπολέμηση της παράνομης αλιείας.

γ. Πρόσβαση σε προηγμένα ηλεκτρονικά δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων όλων των αγαθών που εισέρχονται και εξέρχονται από το τελωνειακό έδαφος της ΕΕ, προκειμένου να καταστεί δυνατή μια προ-αξιολόγηση τους για την προστασία και την ασφάλεια των προϊόντων .

Οι πληροφορίες που διαχειρίζονται εν λόγω ομάδες χρηστών είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες και μπορεί επομένως να μεταδίδονται μόνο από σημείο σε σημείο (point to point) , είτε μέσω και μεταξύ ασφαλών/ κρυπτοκαλυμμένων τομειακών δικτύων. Για το λόγο αυτό, το CISE δεν πρέπει να βασίζεται στην αρχή «ο καθένας μοιράζεται τα πάντα» (everybody shares everything), αλλά στην κοινή συμμετοχή σε μια βάση «να γνωρίζουν όσα χρειάζονται και να αναλαμβάνουν την ευθύνη της διακίνησης πληροφοριών» (**sharing on a need-to-know and responsibility-to-share basis**).

Καθορίστηκαν λοιπόν έξι (6) βήματα προς την εκπλήρωση του σχεδιαζόμενου συστήματος, το γενικότερο πλαίσιο των οποίων προσδιορίστηκε ως κάτωθι :

α. Εντοπισμός όλων των ομάδων χρηστών.

(1) Περιγραφή: Λαμβάνοντας υπόψη ότι η εσωτερική οργάνωση των αρχών των κρατών μελών ποικίλει σημαντικά, προτάθηκε να καθοριστούν οι κοινότητες χρηστών που θα συμμετέχουν στο CISE, όπως αυτό θα προσδιορίζεται σε σχέση με τις «αρμοδιότητες» τους, ήτοι :

(α) Ασφάλεια στη Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης της έρευνας διάσωσης και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία.

(β) Έλεγχο της Αλιείας.

(γ) Πρόληψη και αντιμετώπιση της Θαλάσσιας Ρύπανσης και προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

(δ) Τελωνεία.

(ε) Έλεγχος συνόρων.

(στ) Γενικές αρχές επιβολής του νόμου.

(ζ) Άμυνα.

(2) Δράση: Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να προσδιορίζει ποια/ες αρχή (-ες) αναλαμβάνουν τις προαναφερθείσες λειτουργίες. Οι εν λόγω αρχές θα αναγνωρίζονται ως μέλη της συγκεκριμένης κοινότητας χρηστών και ως εκ τούτου θα είναι εξουσιοδοτημένες να παρέχουν ή και να λαμβάνουν πληροφορίες σε εθνικό επίπεδο από διεθνή, περιφερειακά, κοινοτικά, στρατιωτικά και συστήματα εσωτερικής ασφάλειας, σύμφωνα με τους όρους της χρήσης και τα καθορισμένα δικαιώματα πρόσβασης των χρηστών, προκειμένου να οικοδομηθεί η επιμέρους επιθυμητή εικόνα της κατάστασης από τον χρήστη.

β. Χαρτογράφηση ομάδων δεδομένων και ανάλυση των διαφορών για την ανταλλαγή δεδομένων.

(1) Περιγραφή: Η επιδίωξη είναι αρχικά ο εντοπισμός των συστημάτων παρακολούθησης και επιτήρησης που λειτουργούν σε συναφές με το CISE πεδίο λειτουργίας, και αναπτύχθηκαν μέσα από περιφερειακά προγράμματα υπό τη χρηματοδότηση της ευρωπαϊκής ένωσης ή κάποιου κ-μ μεμονωμένα. Στόχος είναι η δημιουργία ενός χάρτη κάλυψης των διαθέσιμων δεδομένων επιτήρησης ανά κοινότητα χρήστη και η ζήτησή τους για συναφή δεδομένα από άλλες κοινότητες χρηστών. Ο προσδιορισμός του «κενού» μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για δεδομένα θαλάσσιας επιτήρησης στο χώρο της ΕΕ, θα προσδιορίσει και την μελλοντική προστιθέμενη αξία που θα καλύψει το CISE.

(2) Δράση: Κάθε κοινότητα χρηστών, σε συντονισμό με τις αντίστοιχες ανά περίπτωση ομάδες εργασίας και οργανισμούς της ΕΕ, θα πρέπει να προσδιορίσει τα σχετικά δεδομένα επιτήρησης που αυτή τη στιγμή κάνουν χρήση (χαρτογράφηση προσφοράς), καθώς και τη ζήτησή τους για παροχή συναφών δεδομένων από άλλες κοινότητες (χαρτογράφηση ζήτησης). Παράλληλα θα καταγράφονται οι όποιοι νομικοί περιορισμοί στη διακίνηση των εν λόγω δεδομένων όπως, ο εντοπισμός πληροφοριών που αφορούν προσωπικά δεδομένα ή πνευματικά δικαιώματα ή οποιουσδήποτε άλλους νομικούς περιορισμούς. Ακολουθώντας την εν λόγω διαδικασία θα γίνει χαρτογράφηση των δεδομένων και θα προσδιοριστεί το υφιστάμενο κενό μεταξύ «ζήτησης» και «προσφοράς».

γ. Καθορισμός κοινής ταξινόμησης των επιπέδων εμπιστευτικότητας των δεδομένων.

(1) Περιγραφή: Λόγω του γεγονότος ότι το CISE προορίζεται να είναι μόνο ένα εργαλείο διακίνησης πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων κοινοτήτων χρηστών και όχι μια κεντρική πλατφόρμα αποθήκευσης ανταλλάξιμων δεδομένων, κάθε κοινότητα χρηστών παραμένει υπεύθυνη και αρμόδια για τη συγκέντρωση και την αποθήκευση των δεδομένων της, με τη βοήθεια των δικών της τομεακών συστημάτων και των δικών της προτύπων ασφαλείας. Αυτό όμως οδηγεί στο πρόβλημα όπου, οι ίδιες ομάδες δεδομένων μπορούν να ταξινομηθούν από διαφορετικές κοινότητες χρηστών με διαφορετικό τρόπο. Προκειμένου να επιτευχθεί μια αξιόπιστη αποκεντρωμένη διατομεακή ανταλλαγή δεδομένων, υπάρχει η ανάγκη να αναπτυχθεί μια κοινή προσέγγιση αναφορικά με τα επίπεδα διαβάθμισης εμπιστευτικότητάς τους. Το κοινό αυτό σημείο αναφοράς θα πρέπει να οριστεί μέσω μιας κοινής πλατφόρμας με σχετικό νομικό πλαίσιο που θα συνταχθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

(2) Δράση: Ανάπτυξη ενός κοινού πλαισίου ώστε τα ίδια ή παρόμοια δεδομένα να έχουν την ίδια διαβάθμιση με σκοπό τη διευκόλυνση της διατομεακής ανταλλαγής πληροφοριών σε δύο στάδια :

(α) Μια συγκριτική επισκόπηση σε σχέση με το επίπεδο διαβάθμισης των δεδομένων (π.χ. ΕΕ Περιορισμένο , ΕΕ Εμπιστευτικό, κλπ ) με τα αντίστοιχα σύνολα δεδομένων.



(β) Οι κοινότητες χρηστών πρέπει να ελέγξουν τις τρέχουσες πρακτικές αναφορικά με την απόδοση των υφιστάμενων επιπέδων ταξινόμησης δεδομένων στα αντίστοιχα σύνολα δεδομένων.

δ. Ανάπτυξη του πλαισίου στήριξης για το CISE.

(1) Περιγραφή: Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ασφάλειας υπολογιστών για το CISE απαιτεί τη θέσπιση διαλειτουργικών υπηρεσιών και μιας κοινής τεχνικής γλώσσας για την ανταλλαγή δεδομένων θαλάσσιας επιτήρησης σε αποκεντρωμένη βάση. Μια προσέγγιση κοινής γλώσσας πληροφορικής, θα μπορούσε να διευκολύνει την διαλειτουργικότητα δεδομένων μεταξύ των σχετικών συστημάτων. Κάτω από αυτή την προσέγγιση, οι κοινότητες χρηστών θα μπορούσαν να μεταφράσουν τα δικά τους δεδομένα που προέρχονται από τα δικά τους συστήματα σε ένα κοινά συμφωνημένο μορφότυπο, διαθέσιμο σε όλες τις κοινότητες χρηστών και αναγνώσιμο από οποιοδήποτε σύστημα υπολογιστών που επιτρέπεται να έχουν πρόσβαση στο δίκτυο του CISE.

(2) Δράση: Η ΕΕ αναγνώρισε την πολυπλοκότητα του αντικειμένου και προσδιόρισε ότι οι όποιοι στόχοι θα πρέπει να προσδιοριστούν μέσα από τη συζήτηση των εμπειρογνομόνων των κοινοτήτων των χρηστών.

ε. Καθορισμός των δικαιωμάτων πρόσβασης των χρηστών.

(1) Περιγραφή: Κάθε κοινότητα χρηστών πρέπει να καθορίσει τα δικαιώματα πρόσβασης που είναι πρόθυμη να χορηγήσει σε άλλες κοινότητες χρηστών για οποιοδήποτε σύνολο δεδομένων και από ποιες άλλες κοινότητες επιθυμεί να λαμβάνει πληροφορίες.

(2) Δράση: Οι κοινότητες χρηστών πρέπει να δηλώσουν την πρόθεσή τους να μοιράζονται συγκεκριμένες ομάδες πληροφοριών από τα δεδομένα τους με άλλες κοινότητες χρηστών. Δεδομένου ότι το CISE δεν είναι μια πλατφόρμα για την αποθήκευση δεδομένων, αλλά ένα εργαλείο για την από σημείο σε σημείο μεταφορά δεδομένων, θα πρέπει να μελετηθεί σε ποιο βαθμό οι υφιστάμενες πολιτικές ενδοτομεακής διαχείρισης δεδομένων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επιθυμητή ανταλλαγή δεδομένων μέσω του CISE διατομεακά.

στ. Παροχή ενός συνεκτικού νομικού πλαισίου.

(1) Περιγραφή: Κατά την εξέλιξη του έργου θα πρέπει να προσδιοριστεί μια προκαταρκτική εικόνα των νομικών, διοικητικών και τεχνικών εμποδίων για την ανταλλαγή δεδομένων, τις βέλτιστες πρακτικές ανταλλαγής πληροφοριών και τον καθορισμό των απαιτήσεων τήρησης της εμπιστευτικότητας και της κάλυψης των απαιτήσεων ανταλλαγής πληροφοριών. Ως εκ τούτου, αυτό το βήμα έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι για κάθε ανταλλαγή υπάρχει σαφές πλαίσιο όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμμετεχόντων, δίδοντας ιδιαίτερη παράλληλη βαρύτητα σε άλλα νομικά ζητήματα, όπως στην εμπιστευτικότητα των δεδομένων, στα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και στην κυριότητα των δεδομένων, σύμφωνα με το εθνικό και το διεθνές δίκαιο.

(2) Δράση: Προσδιορισμός των όποιων απαιτήσεων ανταλλαγής πληροφοριών καλύπτονται ήδη από το υφιστάμενο διεθνές ή ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο αλλά και εκείνων που θα πρέπει να καθοριστούν με βάση ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο.

## 6.2 ΟΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

### *6.2.1 ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ*

Η βασική επιδίωξη της ΕΕ είναι να διασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες που συλλέγονται από μία δημόσια θαλάσσια αρχή ενός κράτους μέλους αναφορικά με τη θαλάσσια επιτήρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κρίνονται αναγκαίες για τις επιχειρησιακές δραστηριότητες θαλάσσιων αρχών άλλων κρατών μελών, να μπορούν να ανταλλάσσονται και να αποτελούν αντικείμενο πολλαπλής χρήσης. Με αυτό τον τρόπο θα αποφευχθεί η μέχρι τώρα πρακτική της επαναλαμβανόμενης συλλογής και υποβολής των ίδιων πληροφοριών από διαφορετικές αρχές και της αποκλειστικής χρήσης/ φύλαξης των εν λόγω πληροφοριών. Οι πληροφορίες που αφορούν τη θαλάσσια επιτήρηση μπορούν να είναι στοιχειώδεις ή περιεκτικές όπως για παράδειγμα, το στίγμα και η πορεία των σκαφών, δεδομένα φορτίου, δεδομένα αισθητήρων, διαγράμματα και χάρτες, δεδομένα ναυτικής μετεωρολογίας κ.λπ. Στη περίπτωση πάντως που κατά τη συλλογή και διαβίβαση των πληροφοριών εξακριβωθεί η ταυτότητα φυσικών προσώπων, η προστασία των δεδομένων δεν καταστρατηγείται στο

πλαίσιο της ελεύθερης διακίνησης εμπορευμάτων και εφαρμόζονται ρητώς οι σχετικές διατάξεις .

Η επιδιωκόμενη απόδοση διαλειτουργικού χαρακτήρα του CISE αποτελεί την αυτόματη διαβίβαση για πολλαπλή χρήση των δεδομένων από το σύστημα της μίας αρχής θαλάσσιας επιτήρησης σε μια άλλη ούτως ώστε η συλλογή των πληροφοριών ενδιαφέροντος να αποτελεί μια διαδικασία λιγότερο χρονοβόρα και χαμηλότερης έντασης πόρων, διατηρώντας διαρκώς μια ενημερωμένη εικόνα ως προς την κατάσταση στη θάλασσα. Με αυτό τον τρόπο οι αρχές θα έχουν πάντα στη διάθεσή τους τις βέλτιστες διαθέσιμες πληροφορίες.

Η μέχρι σήμερα αλληλεπικάλυψη των προσπαθειών (duplication of efforts) όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων θαλάσσιας επιτήρησης, είχε άμεση επίπτωση στη χρήση ανθρώπινου δυναμικού, πόρων και μέσων όπως: ραντάρ, συστήματα επικοινωνίας, σκαφών, ελικοπτέρων, αεροσκαφών και δορυφόρων. Η βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών θα μπορούσε να συμβάλει στην αποφυγή αλληλεπικαλύψεων ως προς την απόκτηση των εν λόγω πόρων, καθώς και στην αποφυγή της διενέργειας διπλών ελέγχων στην ίδια περιοχή ή της συλλογής των ίδιων πληροφοριών πολλές φορές και της διεξαγωγής επικαλυπτόμενων θαλάσσιων αποστολών.

Κατά την ανάπτυξη μιας διαδικασίας βελτίωσης της διαλειτουργικότητας μεταξύ των Λιμενικών Αρχών των κρατών μελών υπάρχουν αρκετές προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν :

α. Διαφορετικοί φορείς :

Τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο ΕΕ, οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για τη θαλάσσια προστασία και ασφάλεια, την έρευνα και διάσωση, την πρόληψη ατυχημάτων και αντιμετώπιση καταστροφών, τον έλεγχο της αλιείας, τη θαλάσσια ρύπανση, τα τελωνεία, τον έλεγχο των συνόρων, την επιβολή του νόμου καθώς και την άμυνα, συγκεντρώνουν πληροφορίες ο καθένας ουσιαστικά για τους δικούς του σκοπούς.

β. Διαφορετικοί νόμοι :

Τα συστήματα επιτήρησης έχουν αναπτυχθεί βάσει της εξειδικευμένης διατομεακής εθνικής, διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας.

γ. Διαφορετικές απειλές :

Οι απειλές που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη στο θαλάσσιο τομέα της ΕΕ συχνά απαιτούν βελτιωμένη διεθνή και μερικές φορές ακόμη διατομεακή προσέγγιση, ιδίως όσον αφορά την ανοικτή θάλασσα.

#### 6.2.2 ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Τα πλεονεκτήματα που αναμένεται να επιφέρει το CISE για τον θαλάσσιο τομέα είναι τα ακόλουθα:

α. Η ενίσχυση των γνώσεων και η βελτίωση της επίγνωσης της κατάστασης στον θαλάσσιο τομέα δύναται να επιφέρουν αντίστοιχες βελτιώσεις στην πρόληψη και στην ετοιμότητα αντίδρασης και επέμβασης σε συμβάντα που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια όπως: η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η έρευνα-διάσωση, καθώς και το διασυνοριακό οργανωμένο έγκλημα όπως: το λαθρεμπόριο, η παράνομη αλιεία, η πειρατεία, η ένοπλη ληστεία, η τρομοκρατία, οι παράνομες απορρίψεις ή η ακούσια θαλάσσια ρύπανση. Αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν με τη συμμετοχή εμπειρογνομών από τα κράτη μέλη έχουν καταδείξει με σαφήνεια ότι οι αρχές που διαχειρίζονται τις δραστηριότητες θαλάσσιας επιτήρησης με αποτελεσματικότερο τρόπο, έχοντας στη διάθεσή τους όλες τις συναφείς πληροφορίες κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού και της εκτέλεσης των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, δύνανται να μειώσουν κατά μέσο όρο 30% τις σχετικές απειλές.

β. Κάλυψη της αυξημένης ζήτησης ανταλλαγής πληροφοριών των ενδιαφερομένων φορέων μπορεί να επιτευχθεί με μειώσεις των μέχρι σήμερα προσπαθειών συλλογής δεδομένων. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς επεσήμαναν ότι διαπιστώνεται μεγάλη ζήτηση για την ανταλλαγή συμπληρωματικών στοιχείων, ιδίως μεταξύ των πολιτικών και των στρατιωτικών αρχών και ότι ποσοστό άνω του 40% των δεδομένων που συλλέγονται στην ΕΕ, όπως οι πληροφορίες σχετικά με μη συνεργάσιμους στόχους και τα στοιχεία εντοπισμού πλοίων, συγκεντρώνονται από διάφορες αρχές ταυτόχρονα για ίδια χρήση.

γ. Μειώσεις όσον αφορά τις διοικητικές και λειτουργικές δαπάνες των δραστηριοτήτων θαλάσσιας επιτήρησης. Μέσω των υπολογισμών κόστους – οφέλους από τους εμπειρογνώμενες των κρατών μελών, προκύπτει ότι η δυνητική εξοικονόμηση

δαπανών χάρη στη βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών θα μπορούσε να αποφέρει στην ευρωπαϊκή οικονομία συνολικά οφέλη ύψους περίπου 400 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως και άμεση εξοικονόμηση για τις δημόσιες αρχές της τάξης των 40 εκατομμυρίων ευρώ τουλάχιστον ανά έτος ενώ παράλληλα, οι αντίστοιχες επενδυτικές δαπάνες θα μπορούσαν να ανέλθουν σε 10 εκατομμύρια ευρώ περίπου ετησίως για την πρώτη δεκαετία <sup>31</sup>.

### 6.3 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Η πρόοδος που έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα παρέχει τη βάση για την καταβολή περαιτέρω προσπαθειών, με επίκεντρο ειδικότερα τις προκλήσεις που εξακολουθούν να εγείρονται, στοιχείο που καταδεικνύει ότι η υλοποίηση του εγχειρήματος του CISE για τον θαλάσσιο τομέα επιδιώκεται τόσο σε εθνικό όσο και σε ενωσιακό επίπεδο. Μία από τις σημαντικότερες ανάγκες συνίσταται στη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των στρατιωτικών και των πολιτικών αρχών. Η συμμετοχή της αμυντικής κοινότητας και ο προσδιορισμός των πληροφοριών που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο ανταλλαγής μεταξύ των πολιτικών και των στρατιωτικών αρχών στο πλαίσιο του CISE για τον θαλάσσιο τομέα θα είναι κορυφαίας σημασίας, διότι οι στρατιωτικές αρχές συγκαταλέγονται μεταξύ των κυριότερων κατόχων δεδομένων θαλάσσιας επιτήρησης.

Οι τομείς προτεραιότητας για την ενίσχυση της διασυνοριακής και διατομεακής συνεργασίας προσδιορίστηκαν στο πλαίσιο των προγραμμάτων *MARSUNO*, *BlueMassMed* και *Συνεργασία*. Οι εν λόγω τομείς καλύπτουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Την ανταλλαγή δεδομένων στίγματος σκαφών και αεροσκαφών περιπολίας σε πραγματικό χρόνο και λειτουργικές προδιαγραφές, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η ταχύτερη δυνατή ανταπόκριση σε επιχειρήσεις μαζικής διάσωσης ή/και σε άλλα συμβάντα στη θάλασσα.

β. Τα εργαλεία συνεργασίας για τη διασυνοριακή διαχείριση κρίσεων.

γ. Την ενοποίηση δεδομένων και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με ύποπτα σκάφη που πλέουν στα ύδατα της ΕΕ.

---

<sup>31</sup> COM(2014) 451 τελικό

δ. Την ηλεκτρονική επεξεργασία αιτήσεων παροχής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών μέσω των εθνικών νηολογίων.

Η συνέχιση της αξιοποίησης των υφιστάμενων εργαλείων και επιτευγμάτων για την αποφυγή της αλληλεπικάλυψης των προσπαθειών θα είναι καίριας σημασίας. Με την ανάληψη περαιτέρω δράσεων επιδιώκεται η ευχερέστερη ανταλλαγή πληροφοριών και κατά συνέπεια, δεν θα πρέπει να δημιουργηθούν ούτε νέες υποχρεώσεις συλλογής δεδομένων, ούτε δεσμεύσεις όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να ανταλλάσσονται καθώς η λήψη της σχετικής απόφασης εν προκειμένω θα εναπόκειται στον κάτοχο των δεδομένων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει σχεδιάσει να προβεί στις ακόλουθες περαιτέρω ενέργειες:

α. Τη δοκιμή του CISE για τον θαλάσσιο τομέα σε ευρεία κλίμακα, ιδίως μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών με παράλληλη ενθάρρυνση της αξιοποίησης των έργων καινοτομίας που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έρευνα και την καινοτομία.

β. Την κατάρτιση ενός μη δεσμευτικού εγχειριδίου για το CISE για τον θαλάσσιο τομέα, έως το τέλος του έτους 2016, σε στενό συντονισμό με τα κράτη μέλη, στο οποίο θα περιέχονται συστάσεις βέλτιστων πρακτικών και χρήσιμες πληροφορίες σχετικές με τον τρόπο εφαρμογής του CISE για τον θαλάσσιο τομέα. Οι συστάσεις θα αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στην προώθηση μιας νοοτροπίας «μέριμνας για την ανταλλαγή με σκοπό την επίγνωση» (**care to share to be aware**), τόσο σε ενδοτομεακό όσο και σε διατομεακό επίπεδο, μεταξύ των εθνικών αρχών που συμμετέχουν στη θαλάσσια επιτήρηση. Το εν λόγω εγχειρίδιο θα παρέχει επίσης καθοδήγηση σχετικά με τον συνιστώμενο χειρισμό προσωπικών ή εμπορικών ευαίσθητων πληροφοριών εκ μέρους των αρμόδιων αρχών. Στο εγχειρίδιο θα λαμβάνονται υπόψη εξίσου τα αποτελέσματα των διαφόρων προπαρασκευαστικών δράσεων, όπως το πρόγραμμα «Συνεργασία», καθώς και τα μεταξύ άλλων πιλοτικά προγράμματα Marsuno, Bluemassmed και ενός έργου που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (ΟΘΠ) με τίτλο «Evolution of SafeSeaNet to support CISE and other communities» .

γ. Την στήριξη μέτρων για την ανάπτυξη, τη διατήρηση και τη διάδοση προτύπων που καθιστούν εφικτή τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης. Τα πρότυπα αυτά θα διευκολύνουν την ανταλλαγή θαλάσσιων πληροφοριών μεταξύ των αρχών επιτήρησης και την ανάπτυξη λύσεων τεχνολογίας υπολογιστών, στοιχείο που συνιστά μείζονα πρόκληση για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, την ανάπτυξη του κλάδου και την ανταγωνιστικότητα. Στο πλαίσιο των εν λόγω προτύπων, θα πρέπει να επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός κοινού μοντέλου δεδομένων, το οποίο θα βασίζεται σε τεχνολογικές λύσεις που είναι ήδη καθιερωμένες και απαιτούνται από το δίκαιο της Ένωσης και θα χρησιμεύει ως εργαλείο μετάφρασης μεταξύ των συστημάτων πληροφοριών θαλάσσιας επιτήρησης, ιδίως μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών συστημάτων. Αναμένεται έως το τέλος του 2017 να καθοριστεί μια τεχνική αρχιτεκτονικής αναφοράς για τις δημόσιες υπηρεσίες, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική διαλειτουργικότητας που διαμορφώθηκε από το πρόγραμμα «Λύσεις διαλειτουργικότητας για τις ευρωπαϊκές δημόσιες διοικήσεις» (πρόγραμμα ISA), στο πλαίσιο του ψηφιακού θεματολογίου για την Ευρώπη.

δ. Την ενθάρρυνση παράλληλα των κρατών μελών να συνεχίσουν τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού των οικείων εγκαταστάσεων, όπου παρίσταται η ανάγκη, και να βελτιώσουν περαιτέρω την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών που συμμετέχουν στη θαλάσσια επιτήρηση.

ε. Την μέσω των κρατών μελών συμμετοχή των αρμόδιων εθνικών αρχών προστασίας των δεδομένων, ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι τα επιχειρησιακά μέσα και οι επιχειρησιακοί στόχοι συνάδουν με τις εθνικές απαιτήσεις προστασίας των δεδομένων.

στ. Την συνέχιση της επανεξέτασης της ισχύουσας τομεακής νομοθεσίας σε επίπεδο ΕΕ, με σκοπό την άρση των πιθανών εναπομεινάντων νομικών φραγμών στη διατομεακή ανταλλαγή πληροφοριών, παράλληλα με την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις συναφείς απαιτήσεις προστασίας των δεδομένων.

ζ. Την περαιτέρω μελέτη όσον αφορά τις διοικητικές δομές για τη διαχείριση του CISE για τον θαλάσσιο τομέα, ιδίως σε σχέση με την ανάγκη σύναψης συμφωνιών μεταξύ των εθνικών αρχών σε επίπεδο υπηρεσιών και τέλος,

η. Την αξιολόγηση/ επανεξέταση της εφαρμογής του CISE για τον θαλάσσιο τομέα, καθώς και της ανάγκης ανάληψης περαιτέρω δράσεων έως το 2018.

#### 6.4 ΤΟ CISE ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Όπως έχει αναλυθεί σε προηγούμενα κεφάλαια, η ταχύτητα και εξασφάλιση του θαλάσσιου εμπορίου είναι άμεσα συνυφασμένη με τους τελωνειακούς σταθμούς. Οι σύγχρονες μορφές απειλών έχουν προσδώσει στις τελωνειακές αρχές ένα διευρυμένο ρόλο που έχει ως συνεπακόλουθο την αύξηση του διοικητού φόρτου και κατ' επέκταση την καθυστέρηση στη διεκπεραίωση των διαδικασιών εκτελωνισμού και προώθησή τους σε ελεύθερη κυκλοφορία. Η καθυστέρηση αυτή είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις γραφειοκρατικές διαδικασίες που σε πλείστες των περιπτώσεων προκύπτουν από την ανάγκη διαχείρισης των εν δυνάμει κινδύνων σε κάθε έκφανση της ασφάλειας των πολιτών, των κρατών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης γενικότερα. Η διαδικασία αυτή είναι συνεχής και περιλαμβάνει τον εντοπισμό των απειλών και την αξιολόγηση των κινδύνων, την ανάλυσή τους και τελικά τη λήψη των κατάλληλων αντιμέτρων.

Για τους λόγους αυτούς είναι αναγκαία η γνώση των αλυσίδων εφοδιασμού για τη διαχείριση και ενσωμάτωση πολλαπλών ροών πληροφοριών. Απαιτείται αξιολόγηση της ποιότητας και της αξιοπιστίας των πληροφοριών, λαμβανομένου υπόψη ότι η αξιοπιστία των δεδομένων διατρέχει τον κίνδυνο παραπληροφόρησης, χειραγώγησης ή παραποίησης, προκειμένου να κατηγοριοποιηθεί κατάλληλα το φορτίο και να παρακολουθούνται και να καταγράφονται οι όποιες παραβατικές συμπεριφορές λαμβάνουν χώρα ανά πλοίο, φορτωτή ή πλοιοκτήτη. Η αποτελεσματικότητα του CISE έγκειται στην ευελιξία, την προσαρμοστικότητα και την ικανότητα αντιμετώπισης όχι μόνο γεγονότων με γνωστές συνέπειες, αλλά και γεγονότων με λιγότερο υπολογίσιμα αποτελέσματα.

Το τρέχον πλαίσιο διαχείρισης κινδύνων δεν είναι επαρκές ώστε να αντιμετωπίζει ομοιόμορφα τους κινδύνους για την ασφάλεια και την προστασία στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ. Απαιτούνται μέτρα για την κάλυψη των υφιστάμενων κενών και χρειάζεται μια νέα προσέγγιση της διαχείρισης των κινδύνων στην Ένωση. Η



έγκαιρη διαχείριση των κινδύνων απαιτεί παρακολούθηση της αλυσίδας εφοδιασμού εικοσιτέσσερις ώρες την ημέρα και επτά ημέρες την εβδομάδα επί 365 ημέρες το χρόνο. Απαιτεί από όλους τους φορείς που έχουν κοινό συμφέρον τη διασφάλιση της ακεραιότητας της αλυσίδας εφοδιασμού να διαδραματίσουν τον ρόλο τους και να θεσπίσουν ένα θεσμικό πλαίσιο για τη διαδικασία αυτή. Από την άλλη μεριά, τα νόμιμα επιχειρηματικά συμφέροντα έχουν την υποχρέωση να παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες σχετικά με την αλυσίδα εφοδιασμού για την ανάλυση κινδύνων. Για τους λόγους αυτούς πρέπει να εξεταστεί μια δομή που θα εξυπηρετεί τον συντονισμό πολλών οργανισμών και την ανταλλαγή πληροφοριών που απαιτούνται στην ΕΕ και να εξεταστούν οι τρόποι με τους οποίους θα λαμβάνονται υπόψη οι πληροφορίες από τρίτες χώρες.

Στο επίκεντρο των ανησυχιών αυτών είναι οι πολιτικές και ο ρόλος των οργανισμών και των αρχών εκτός των τελωνείων. Η ανάγκη εναρμόνισης και διασφάλισης της συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέτρων που λαμβάνονται από διαφορετικές αρχές, με τον αρμόζοντα σεβασμό στις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους, είναι ένα σταθερό και πολύ ουσιώδες χαρακτηριστικό της διαχείρισης της ασφάλειας στην αλυσίδα εφοδιασμού. Ο στόχος λοιπόν είναι ένας καλύτερος συνδυασμός των δυνατοτήτων και των πόρων των κρατών μελών ώστε να είναι πιο αποτελεσματικές οι προσπάθειες της ΕΕ για τη διαχείριση κινδύνων σε όλα τα σημεία των εξωτερικών συνόρων, ενώ παράλληλα θα πρέπει να αναγνωρίζονται και να γίνονται σεβαστά τα ειδικά τοπικά, περιφερειακά και εθνικά νομικά καθεστάτα. Η πρόσθετη αυτή δυνατότητα σε επίπεδο ΕΕ θα ήταν ένα αποτελεσματικό και όχι δαπανηρό συμπλήρωμα της εθνικής δράσης μέσω ενός ηλεκτρονικού οργάνου εκτίμησης των κινδύνων για τη συμπλήρωση των εθνικών τεχνικών δυνατοτήτων και την διάθεση πόρων για την αντιμετώπιση των απειλών και των κινδύνων που είναι κοινά στα κράτη μέλη. Πιο συγκεκριμένα, ένα τέτοιο όργανο σε επίπεδο ΕΕ:

α. Θα έδινε τη δυνατότητα να καθιερωθούν κατάλληλα κοινά κριτήρια κινδύνου ή προφίλ κινδύνου σε επίπεδο ΕΕ που θα εφαρμόζονται άμεσα σε δεδομένα επιπέδου ΕΕ και όχι μέσω των 28 εθνικών συστημάτων.

β. Θα ενίσχυε τη δυνατότητα εντοπισμού των κοινών κινδύνων και θα διασφάλιζε ότι θα αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα εξωτερικά σύνορα.

γ. Θα διασφάλιζε ότι οι σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους στις διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού δεν θα παραμένουν αναξιοποίητες σε επίπεδο εξωτερικών συνόρων.

δ. Θα βελτίωνε τη διοικητική ικανότητα για τον πιο γρήγορο εντοπισμό παράνομων εμπορικών δικτύων που λειτουργούν πέραν των εθνικών συνόρων.

ε. Θα επέτρεπε την πιο αποτελεσματική διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων, την αξιολόγηση των κινδύνων και την επανεξέταση τους στα εξωτερικά σύνορα.

στ. Θα δημιουργούσε μια βάση για την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλες αρχές και τρίτες χώρες.

Τον ρόλο αυτό φιλοδοξεί να αναλάβει το “ολοκληρωμένο σύστημα διακίνησης πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο” - CISE. Η διεξαγωγή έγκαιρης εκτίμησης κινδύνων είναι βασική για τον προσδιορισμό του τύπου και του επιπέδου του κινδύνου και του εύρους των πιθανών δράσεων πριν από την άφιξη (ακόμη και τη φόρτωση) των εμπορευμάτων, ενώ δίνει τη δυνατότητα στα τελωνεία και τις άλλες αρχές επιβολής του νόμου να προβαίνουν σε πολυεπίπεδη αντιμετώπιση των κινδύνων, επιτρέποντάς τους να κρίνουν σε ποιο σημείο της αλυσίδας εφοδιασμού μπορούν να αντιμετωπίσουν καλύτερα τον κίνδυνο, χωρίς να υπονομεύσουν την ασφάλεια των κρατών μελών της ΕΕ και των πολιτών. Σε θέματα που παρουσιάζουν σοβαρούς κινδύνους για τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον ή για την ασφάλεια και την προστασία των πολιτών, η εν λόγω επικοινωνία είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της έγκαιρης παρέμβασης της αρμόδιας αρχής για την άμβλυνση και τον έλεγχο του κινδύνου. Η σπουδαιότητα των ανωτέρω μεγενθύνεται όταν είναι πιθανό να υπάρξουν απόπειρες απόκρυψης ή παραποίησης των εμπορευμάτων κατά την είσοδό τους στην ΕΕ.

Μέσα από ένα ευρύ φάσμα πιθανών επιλογών για τη διασφάλιση της βέλτιστης ανταλλαγής πληροφοριών θαλάσσιας επιτήρησης, τόσο σε ενδοτομεακό όσο και σε διατομεακό επίπεδο οι προκρινόμενες επιλογές ακολουθούμενης πολιτικής χωρίστηκαν σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες:

α. Καμία περαιτέρω δράση εκ μέρους της ΕΕ.

β. Λήψη προαιρετικών μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό αντικείμενο αξιολόγησης αποτέλεσαν οι ακόλουθες τρεις επιμέρους επιλογές:

(1) Εκπόνηση ανακοίνωσης ενός χάρτη πορείας για την περαιτέρω ανάπτυξη ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών.

(2) Ανάλυση μη δεσμευτικών πρωτοβουλιών πολιτικής, όπως η έκδοση εγγράφου καθοδήγησης και βέλτιστων πρακτικών με σκοπό την ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ των αρχών των κρατών μελών της ΕΕ για την άρση των πολιτισμικών τους φραγμών.

(3) Δημιουργία κοινής επιχείρησης δυνάμει του άρθρου 187 της ΣΛΕΕ για την προαγωγή της συνεργασίας μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών για την αύξηση των επιδόσεων της θαλάσσιας επιτήρησης και της αποδοτικότητάς της ως προς το κόστος.

γ. Καθορισμό νομικών δεσμευτικών μέτρων.

(1) Θέσπιση δέσμης μέτρων πολιτικής εντός του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου στους τομεακούς κανόνες της ΕΕ που ρυθμίζουν την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών θαλάσσιας επιτήρησης.

(2) Θέσπιση ενός διατομεακού νομικά δεσμευτικού νομοθετικού πλαισίου για την εφαρμογή των συστατικών στοιχείων του CISE

(3) Θέσπιση διατομεακού νομοθετικού πλαισίου για τις τεχνικές πτυχές διαλειτουργικότητας των υπηρεσιών ανταλλαγής πληροφοριών σε επίπεδο ΕΕ.

Η εκτίμηση επιπτώσεων που διενεργήθηκε για τις πιθανές πολιτικές του εν λόγω προγράμματος ακολούθησε τα ακόλουθα τέσσερα στάδια :

α. Ποιοτική εκτίμηση κάθε επιλογής πολιτικής.

β. Ποσοτική εκτίμηση της δυνητικής προστιθεμένης αξίας κάθε επιλογής πολιτικής και της πλήρους υλοποίησης των δυνατοτήτων που παρέχει το κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών αυτό καθ' αυτό.

γ. Εκτίμηση των επιπτώσεων των εν λόγω επιλογών στα θεμελιώδη δικαιώματα.

δ. Εκτίμηση του κόστους.

Αποτέλεσμα της εν λόγω επεξεργασίας ήταν μια συνδυαστική πολιτική η οποία μπορεί να διασφαλίσει την υλοποίηση του 80% του συνόλου των δυνατοτήτων του έργου CISE, με συνολικό κόστος κυριότητας ύψους 133 εκατομμυρίων ευρώ και εξοικονόμηση δαπανών της τάξης των 151 εκατομμυρίων ευρώ, καθώς και επωφελή αντίκτυπο αξίας 460 εκατομμυρίων ευρώ, και ενδέχεται να αποφέρει τουλάχιστον, με τον τρόπο αυτό, κλιμακούμενες αθροιστικές θετικές επιπτώσεις ύψους 611 εκατομμυρίων ευρώ κατά την πρώτη δεκαετία της σταδιακής διαμόρφωσης του CISE. Συνολικά εκτιμάται ότι το CISE θα έχει επωφελή αντίκτυπο ο οποίος θα κυμαίνεται μεταξύ των 160 και 420 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως κατά τη διάρκεια των επόμενων δέκα ετών<sup>32</sup>. Κατόπιν των ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη ακόμα και τις πιο απαισιόδοξες προβλέψεις, το εν λόγω πρόγραμμα κρίνεται τουλάχιστον από καθαρά οικονομοτεχνικής πλευράς ως «προσοδοφόρο», ενώ στα οφέλη του πρέπει να συνυπολογιστεί η «προστιθέμενη αξία» που ενέχει και η ανύψωση του αισθήματος ασφάλειας των ευρωπαϊών πολιτών αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας στην επιτήρηση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια σύνορα της Ευρώπης. Ως εκ τούτου, είναι επιβεβλημένη η τάχιστα υιοθέτηση και ευρεία εφαρμογή του προγράμματος CISE τόσο από τα κράτη μέλη της Ένωσης και τις εθνικές αρχές τους, όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς στις θαλάσσιες μεταφορές και από το ναυτιλιακό κλάδο γενικότερα.

---

<sup>32</sup> SWD (2014) 224 FINAL

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από την παρούσα διπλωματική εργασία έγινε μια προσπάθεια καταγραφής των βασικών ευρωπαϊκών πολιτικών αποφάσεων που ακολουθούνται ή βρίσκονται στο στάδιο της προσαρμογής από τα κράτη μέλη, αναφορικά με την «**ασφάλεια στη θάλασσα**». Οι πολιτικές αυτές επιδιώχθηκε να παραλληλιστούν με τον αντίκτυπο που είχε η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε το 2008 σε συνδιασμό με τους βασικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ανταγωνιστικότητα, βιώσιμη ανάπτυξη, καινοτομία και επαγγελματική απασχόληση των πολιτών της, συστατικά απαραίτητα για την επιδιωκόμενη «βιώσιμη ανάκαμψη» της Ευρώπης.

Η ΕΕ, ως μετεξελιγμένο μόρφωμα της «Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας», έχει απότερο στόχο και σκοπό την οικονομική ανάπτυξη των κρατών μελών της, στόχος ο οποίος μετουσιώνεται σε πολιτικές αποφάσεις και αντίστοιχα ευρωπαϊκά προγράμματα. Μια από τις πολλαπλές αυτές μορφές εκφάνσεως των ευρωπαϊκών αποφάσεων είναι και ο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Θαλάσσιος Χώρος», ο οποίος στην παρούσα εργασία επιδιώχθηκε να συνδεθεί με ένα τρίγωνο «Ευρωπαϊκών Αποφάσεων», οι ακμές του οποίου απαρτίζονται από :

α. Την ανακοίνωση της επιτροπής για την «**Γαλάζια Ζώνη**», ενός ενιαίου χώρου μεταφορών για τη ναυτιλία.

β. Τον κανονισμό του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και συμβουλίου για τη θέσπιση του «**Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα**».

γ. Ένα υπό ανάπτυξη πρόγραμμα ενός ολοκληρωμένου συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με την ονομασία «**CISE**».

Οι επιδράσεις αυτές μελετήθηκαν τόσο μέσα από την αναζήτηση, έρευνα και μελέτη των ευρωπαϊκών πολιτικών αποφάσεων και προγραμμάτων, όσο και μέσα από τη συνέντευξη παραγόντων του ναυτιλιακού κλάδου, των τελωνειακών, λιμενικών και στρατιωτικών αρχών, με σκοπό την καθοδήγηση και διευκόλυνση της λογικής σκέψης στην επίτευξη του αντικειμενικού σκοπού που εξελίσσεται από τη διαπίστωση του προβλήματος, συνεχίζει με τον εντοπισμό και την ανάλυση του αντικτύπου στα κράτη-μέλη και στους εμπλεκόμενους φορείς ειδικότερα και τελικά καταλήγει στην έρευνα

των υφιστάμενων ή υπό ανάπτυξη προγραμμάτων και στις δυνατότητες που αυτά παρέχουν στην επίλυση του αρχικού προβλήματος.

Αναλυτικότερα, η Ευρώπη μέσα από την οικονομική κρίση που βιώνει, αναγνώρισε τις αδυναμίες της και αντέδρασε με δραστικές κινήσεις έχοντας ως στόχο να μετασχηματιστεί και να δώσει μια νέα ώθηση στους θεσμούς, την κοινωνία και την οικονομία της, ανακτώντας την αναπτυξιακή της πορεία όχι μέσα από μια μόνιμη απώλεια και εκκίνηση μιας εκ νέου ανάπτυξης από την διαβρωμένη αυτή βάση (Υποτονική Ανάπτυξη), αλλά μέσα από την πλήρη επάνοδο στα προηγούμενα επίπεδα ανάπτυξης και αύξηση των δυνατοτήτων βελτίωσης (Βιώσιμη Ανάπτυξη). Αυτή είναι και η βασική αρχή της πολιτικής για την «**Ευρώπη του 2020**». Για την εκπλήρωση του εν λόγω έργου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέτοντας προτεραιότητα την έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, πρότεινε πέντε (5) στρατηγικούς στόχους που περιλαμβάνουν :

- α. Την απασχόληση.
- β. Την έρευνα και την καινοτομία.
- γ. Την κλιματική αλλαγή και την ενέργεια.
- δ. Την εκπαίδευση.
- ε. Την καταπολέμηση της φτώχειας.

Παρά την όποια νομική υπόσταση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, η πραγματικότητα αντιμετωπίζει τη μη επαρκή διασύνδεση των δικτύων διασυνοριακών δραστηριοτήτων και την άνιση εφαρμογή των κανόνων εμπορίου. Η καθυστέρηση συνεκτικής ευρωπαϊκής αντίδρασης στην εξελισσόμενη οικονομική κρίση οδήγησε σε οικονομικό εθνικισμό ο οποίος και πρέπει να ανατραπεί. Μια ανοικτή ενωμένη Ευρώπη που λειτουργεί σε ένα διεθνές πλαίσιο βασιζόμενο σε κανόνες, αποτελεί την καλύτερη λύση για την αξιοποίηση των οφελών της παγκοσμιοποίησης και η οποία θα προσδώσει ώθηση στην ανάπτυξη και την απασχόληση διατηρώντας το συγκριτικό της πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της. Η επιδίωξη για μια έξυπνη δημοσιονομική εξυγίανση η οποία θα στηρίζει τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη, θα πρέπει να ακολουθεί μια ολιστική προσέγγιση/ στρατηγική εξόδου με προτεραιότητα σε τομείς όπως η

εκπαίδευση, η E&A και οι επενδύσεις σε δίκτυα πληροφοριών και διασυνδέσεις ενέργειας και μεταφορών. Η ισχυρή εξωτερική παρουσία συνδυάζεται με αντίστοιχο εσωτερικό συντονισμό.

Παρά την αποδεδειγμένα διαχρονική σπουδαιότητα των θαλασσίων μεταφορών στην κάλυψη των αναγκών και την ανάπτυξη της Ευρώπης, οι ιδιαιτερότητες των θαλασσίων συνόρων έναντι των χερσαίων δημιουργούσαν νομικούς περιορισμούς και αύξηση του διοικητικού φόρτου με άσκοπες διατυπώσεις και χρονοκαθυστερήσεις οι οποίες μεταφράζονταν σε οικονομική επιβάρυνση όλων των «κρίκων» της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το γεγονός αυτό δημιουργούσε καταστρατήγηση μιας από τις βασικές αρχές της ΕΕ που είναι η «ελεύθερη αγορά με ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού», θέτοντας τις θαλάσσιες μεταφορές σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι των χερσαίων υπό το πρίσμα της ασφάλειας και της προστασίας των πολιτών. Προς άρση της εν λόγω ανισότητας η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε αποφάσεις οι οποίες υποτυπώθηκαν στην ανακοίνωση της επιτροπής για την «**Γαλάζια Ζώνη**», ενός ενιαίου χώρου μεταφορών για τη ναυτιλία.

Στο εν λόγω κείμενο επιδιώχθηκε η διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου που διακινείται υπό το καθεστώς των «τακτικών γραμμών» καθώς και τροποποίηση του «τελωνειακού κώδικα» της ΕΕ με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού τομέα με ελεύθερη κυκλοφορία των πλοίων εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ και την απλούστευση και εναρμόνιση των θαλασσίων μεταφορών από λιμένες τρίτων χωρών. Επιπροσθέτως, γίνεται λόγος για την αναγκαιότητα της πλήρους εφαρμογής της ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime) για την προώθηση της διαλειτουργικότητας και της διευκόλυνσης της ηλεκτρονικής επικοινωνίας μεταξύ των διαφόρων παραγόντων που εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω των εθνικών ενιαίων θυρίδων [National Single Windows (NSW)]. Γίνεται επανειλημμένα λόγος για παράλληλη κάλυψη των όποιων εμπορικών διαπιστεύσεων σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας για την προστασία της Ένωσης από πιθανές έκνομες ενέργειες και την προστασία του περιβάλλοντος.

Μετά την κατάργηση του «Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα» του 1992 με τον «Εκσυγχρονισμένο Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα» του 2008 και την τελική θέσπιση του «**Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα**» τον Οκτώβριο του 2013 γίνεται σαφής η

προσαρμογή στην ανάγκη διαχωρισμού των εμπορευμάτων σε «ενωσιακά» ή «μη ενωσιακά» συστατικό απαραίτητο για την διακίνησή τους υπό το καθεστώς της «ελεύθερης κυκλοφορίας» και της προσήκουσας «τελωνειακής εποπτείας». Ο ρόλος αυτός είναι εξαιρετικά σημαντικός καθώς το παγκόσμια διαμορφούμενο γεωπολιτικό περιβάλλον αλλά και οι ποικίλες μορφές απειλών για την ασφάλεια και την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών έχουν επηρεάσει σε σημαντικότατο βαθμό τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Έτσι οι Τελωνιακοί Σταθμοί εξελίσσουν συνεχώς τη θέση τους στην αλυσίδα εφοδιασμού και μεταλλάσσονται από απλός «εισπράκτορας εσόδων» σε «θεματοφύλακα» της εσωτερικής αγοράς και άλλων τομέων της ζωής των πολιτών όπως η δημόσια υγεία, η προστασία του περιβάλλοντος και η γεωργία. Για το σκοπό αυτό είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός πιο αποτελεσματικού και σύγχρονου τελωνειακού περιβάλλοντος με πλήρη αντικατάσταση της έντυπης μορφής τελωνειακών διαδικασιών με αντίστοιχες ηλεκτρονικές σε όλο το εύρος της ΕΕ, ενός έργου γνωστού και ως “Ηλεκτρονικό Τελωνείο (**e-customs**)” στο οποίο οι οικονομικοί φορείς των κ-μ θα μπορούν να ανταλλάσσουν πληροφορίες που δεν απαιτούνται ρητά σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία, αλλά θα βοηθούν στον εντοπισμό και την εξουδετέρωση των κινδύνων μέσω ενός διαλειτουργικού «Ηλεκτρονικού Συστήματος Διαχείρισης Τελωνειακών Κινδύνου της ΕΕ (CRMS)».

Επιπροσθέτως, στη μείωση του διοικητικού άγχους σημαντικός παράγοντας είναι η απλούστευση και τυποποίηση των αναφορών πριν από την άφιξη και την αναχώρηση του πλοίου από λιμένες των κρατών μελών, καθώς και τον συσχετισμό των διακινούμενων πληροφοριών με την ανάλυση επικινδυνότητας. Ως εκ τούτου επιδιώχθηκε να μεταφραστούν τα οφέλη του συστήματος SafeSeaNet με την τυποποίηση υποβολής αναφορών σύμφωνα με τα πρότυπα «FAL» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και η διακίνηση των πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και κυρίως με τις τελωνειακές αρχές. Η καταγραφή της όποιας παραβατικής συμπεριφοράς των πλοιοκτητών ή εμπόρων αναβάθμισε τη σημασία πιστοποίησης των εξουσιοδοτημένων οικονομικών φορέων (Authorized Economic Operator), καθώς έγινε άμεσα συνυφασμένη με την αξιοπιστία των επιχειρηματικών συνεργατών και αποτελεί ένα μέσο διαφύλαξης της ακεραιότητας της αλυσίδας εφοδιασμού της Ένωσης.



Το εργαλείο το οποίο θα επιτρέψει στις τελωνειακές αρχές στο λιμένα εκφόρτωσης να μεριμνούν για την ταχεία αποδέσμευση των ενωσιακών εμπορευμάτων και ταυτόχρονα, θα εξασφαλίζει ότι τα μη ενωσιακά εμπορεύματα θα παραμένουν υπό τον αναγκαίο τελωνειακό ή άλλο διοικητικό έλεγχο μέχρις ότου αποδεσμευθούν και τεθούν σε ελεύθερη κυκλοφορία, ονομάστηκε ηλεκτρονικό δηλωτικό φορτίου «**e-Manifest**». Το e-Manifest, αν και βρίσκεται στην διαδικασία της ανάπτυξής του, έχει σκοπό να λάβει τη μορφή εναρμονισμένου ηλεκτρονικού δηλωτικού εμπορευμάτων και να αποτελέσει ένα μέσο περαιτέρω διευκόλυνσης των θαλάσσιων μεταφορών για τα πλοία που καταπλέουν σε ενωσιακούς λιμένες αλλά και επίσης σε λιμένες τρίτων χωρών. Με τη διαδικασία αυτή αναμένεται να παρασχεθεί μια σημαντική διευκόλυνση συναλλαγής για τους φορτωτές και τις ναυτιλιακές εταιρείες όπως και απλούστευση των τελωνειακών διεκπεραιώσεων, καθώς δεν θα χρειάζεται να ελέγχονται σε κάθε ευρωπαϊκό λιμάνι τα ενωσιακά εμπορεύματα και θα διασφαλιστεί η ταχύτερη αποδέσμευσή τους σε ελεύθερη διακίνηση. Σημαντική προϋπόθεση λειτουργίας του e-Manifest είναι η πλήρης εναρμόνισή του σε όλη την ΕΕ μέσω διαλειτουργικών εθνικών πυλών μεταξύ τελωνειακών και έτερων αρμοδίων αρχών. Το έργο αυτό έχει αναληφθεί από θεσμοθετημένη ομάδα εμπειρογνομόνων με στόχο την παροχή στήριξης στα κράτη μέλη για την εφαρμογή της οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων με συντονισμένο τρόπο για την απλούστευση των θαλάσσιων μεταφορών και τις υπηρεσίες ηλεκτρονικής πληροφόρησης. Παρόλα αυτά η εν λόγω προσπάθεια πρέπει να λάβει σημαντική ώθηση και καθολική αποδοχή επί των αποτελεσμάτων της από τα κ-μ προκειμένου να ολοκληρωθεί η εν λόγω προσπάθεια.

Η υποβολή διατυπώσεων και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων αρχών/ φορέων μέσω ενός διαλειτουργικού συστήματος είναι ζωτικής σημασίας για την υλοποίηση της πολιτικής για έναν «**Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Θαλασσίων Μεταφορών**». Οι παράγοντες που αναμένεται να επηρεάσουν και να επηρεαστούν από την εν λόγω στρατηγική είναι :

- α. Η Ευρωπαϊκή Ένωση (European Union)
- β. Τα κράτη μέλη (Member State)
- γ. Οι λιμενικές αρχές (Port Authority)

- δ. Τα τελωνεία (Customs)
- ε. Οι πλοιοκτήτες (Ship - Owner)
- στ. Οι ναυτιλιακοί πράκτορες (Ship Agent)
- ζ. Οι ναυτιλιακές αρχές (Maritime Authority)
- η. Μεταφορτωτές (Forwarder)
- θ. Πελάτες (Customers)
- ι. Άλλοι φορείς του δημοσίου όπως Συνοριοφύλακες και υπηρεσίες υγείας.

Ίσως το σημαντικότερο συστατικό για την εκπλήρωση των στόχων και επιδιώξεων που αναλύθηκαν ανωτέρω είναι η επίγνωση του συνόλου των δραστηριοτήτων που διεξάγονται στη θάλασσα και θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ασφάλεια, την προστασία, την οικονομία ή το φυσικό περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της. Το έργο αυτό ονομάζεται «Θαλάσσια Επιτήρηση» και η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπάθησε να την επιτύχει μέσω της δημιουργίας ενός διευρωπαϊκού δικτύου που θα επιτρέπει τη διατομεακή και διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ διαφορετικών δημόσιων φορέων όπως η ακτοφυλακή, το πολεμικό ναυτικό και κρατικές αρχές παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας, προστασίας του περιβάλλοντος, πρόληψης της ρύπανσης, ελέγχου της αλιείας, συνοριακών ελέγχων, τελωνείων και γενικά αρχών επιβολής των νόμων με σκοπό τον αποτελεσματικότερο έλεγχο και την αντιμετώπιση των συμβάντων στη θάλασσα σε πραγματικό χρόνο.

Το πρόγραμμα αυτό ονομάστηκε “**CISE**” (**Common Information Sharing Environment**) και η υλοποίηση του οποίου αναμένεται να επιφέρει σημαντικά οφέλη στη ναυτιλία. Το CISE δεν είναι μια επιπλέον πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών. Είναι στη πραγματικότητα η “πλατφόρμα των πλατφορμών”, καθώς δημιουργείται για να αξιοποιήσει με τον πιο πρόσφορο και λειτουργικό τρόπο τα οφέλη της κάθε πλατφόρμας ξεχωριστά. Το CISE επιδιώκει να ολοκληρώσει τη θαλάσσια επιτήρηση της Ευρώπης αλλά στην πραγματικότητα είναι το κοινό σημείο συνάντησης όλων των πολιτικών και των προγραμμάτων της Ένωσης που αφορούν στην «Στρατηγική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα», τη «Γαλάζια Ζώνη», την «Ευρώπη 2020» και τελικά θα

αποτελέσει την προστιθέμενη αξία στη δημιουργία του επιδιωκόμενου «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου».

Η υλοποίηση του CISE για τον θαλάσσιο τομέα θα απαιτήσει τη συνέχιση των προσπαθειών τόσο σε ενωσιακό όσο και σε εθνικό επίπεδο καθώς συνάδει με τις αρχές και τους στόχους της Ένωσης ως τομεακή, συνεκτική και οικονομικά αποδοτική πρωτοβουλία. Η εξασφάλιση της αποτελεσματικής επιτήρησης των υδάτων που υπόκεινται στην κυριαρχία και τη δικαιοδοσία των κρατών μελών αποτελεί αποκλειστική ευθύνη των κρατών μελών, η μέριμνα όμως για την επιχειρησιακή ανταλλαγή υπηρεσιών πληροφοριών θαλάσσιας επιτήρησης μεταξύ των αρχών αυτών αποτελεί ευθύνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ οι οργανισμοί της ΕΕ οφείλουν να διευκολύνουν και να υποστηρίζουν την εν λόγω διαδικασία. Τα αποκομιζόμενα οφέλη δεν περιορίζονται αποκλειστικά σε επίπεδο κρατών. Η εφαρμογή του CISE αναμένεται να φέρει σημαντικά οφέλη στο ναυτιλιακό κλάδο με μείωση του λειτουργικού και διοικητικού κόστους και αύξηση της ανταγωνιστικότητας μέσω ταχύτερων φορτοεκφορτώσεων, ασφαλέστερων μετακινήσεων και επιβράβευσης των νομοταγών μεταφορέων.

#### **Μελλοντική πρόταση :**

Μελλοντικά η παρούσα διπλωματική εργασία θα μπορούσε να εξελιχθεί και να επανέλθει η θεματολογία της μετά την πλήρη και καθολική εφαρμογή του προγράμματος CISE από τα κράτη-μέλη της Ένωσης. Οι τεχνολογικές εξελίξεις από την μια, αλλά και η αύξηση των απειλών για την ασφάλεια των πολιτών σε ένα ασταθές γεωπολιτικό περιβάλλον από την άλλη, αναμένεται να ανατροφοδοτήσουν τα βήματα προς την βέλτιστη ολοκλήρωση της θαλάσσιας επιτήρησης και να δημιουργήσουν νέα δεδομένα στη αναλογία κόστους οφέλους των εμπλεκόμενων συντελεστών.

## **BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνόγλωσση**

#### **Βιβλία**

Βλάχος, Γ.Π. και Νικολαΐδης, Μ. (1999) “*Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης - Τόμος Α*”, Εκδ. “Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς.

Θεοτοκάς, Γ. (2011) “*Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*”, Εκδ. Αλεξάνδρεια.

#### **Πρωτογενείς Πηγές**

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1995), “*Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24 Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών*”, L 281 της 23.11.1995.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1997), “*Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την σταθερότητα και την ανάπτυξη*”, C 236 της 2.8.1997.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2000), “*Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27 Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου*”, L 332/81 της 28.12.2000.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2001), “*Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18 Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών*”, L 8/1 της 12.01.2001.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2002), “Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αριθ. 70/2008/ΕΚ της 15 Ιανουαρίου 2008, για ένα περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις”, L 159/27 της 17.6.2002.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2002), “Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 27 Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης”, L 208/10 της 5.8.2002.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2004), “Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31 Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις” L 129/6 της 29.4.2004.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2006), “Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 562/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15 Μαρτίου 2006, για τη θέσπιση του κοινοτικού κώδικα σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν)”, L 105/1 της 13.4.2006.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2008), “Απόφαση της Επιτροπής αριθ. 2002/459/ΕΚ της 4 Ιουνίου 2002, για την κατάρτιση του καταλόγου των μονάδων του δικτύου πληροφορικής «ANIMO»” L 23/21 της 26.1.2008.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2008), “Κανονισμός (ΕΚ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αριθ. 450/2008 της 23 Απριλίου 2008, για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνιακού κώδικα (εκσυγχρονισμένος τελωνειακός κώδικας)”, L 145 της 4.6.2008.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2009), “Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23 Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (αναδιατύπωση)” L 131/57 την 28.5.2009.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2009), “Απόφαση της Επιτροπής 2009/584/ΕΚ της 31 Ιουλίου 2009, σχετικά με τη συγκρότηση της διευθύνουσας ομάδας υψηλού επιπέδου για το σύστημα SafeSeaNet”, L 201/63 της 1.08.2009.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2010), “Συμφωνία συνεργασίας για δορυφορική πλοήγηση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και του Βασιλείου της Νορβηγίας, αφετέρου”, L 283 την 29.10.2010.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2010), “Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αριθ. 2010/65/ΕΕ της 20 Οκτωβρίου 2010, Σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών”, L 283/1 την 29.10.2010.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2012), “Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, C 326/47 την 26.10.2012

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2013), “Κανονισμός (ΕΚ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αριθ. 952/2013, της 9<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού (αναδιατύπωση)”, L 269/1 της 10ης Οκτωβρίου 2013.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2013), “Κανονισμός (ΕΕ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αριθ. 1052/2013, της 22<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2013 για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (Eurosur)”, L 295/11 της 6<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2013.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2013), “Κανονισμός (ΕΕ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αριθ. 1380/2013 της 11<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με την Κοινή Αλιευτική Πολιτική”, L 354/22, της 28<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2013.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2010), “Ανακοίνωση της επιτροπής: ΕΥΡΩΠΗ 2020, στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη”, COM (2010) 2020 τελικό της 3ης Μαρτίου 2010.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2011), “Λευκή Βίβλος-Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών”, COM(2011) 144 τελικό της 28 Μαρτίου 2011, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2012), “Ανακοίνωση προς το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών: Γαλάζια ανάπτυξη, ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας”, COM(2012) 494 τελικό της 13 Σεπτεμβρίου 2012, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2012), “Ανακοίνωση προς το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών: Πράξη για την ενιαία αγορά II, μαζί για μια νέα ανάπτυξη”, COM(2012) 573 τελικό της 3 Οκτωβρίου 2012, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2013), “Ανακοίνωση της επιτροπής: Λιμένες, κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης”, COM(2013) 295 final της 23 Μαΐου 2013, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2013), “Πρόταση - Κανονισμός του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και συμβουλίου: για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά στη πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων”, COM(2013) 296 final της 23<sup>ης</sup> Μαΐου 2013, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2013), “Ανακοίνωση της επιτροπής: Γαλάζια Ζώνη, ενιαίος χώρος μεταφορών για τη ναυτιλία”, COM (2013) 510 τελικό της 8<sup>ης</sup> Ιουλίου 2013, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2013), “Κοινή ανακοίνωση προς το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών: Στοιχεία για τη στρατηγική απόκριση της ΕΕ στις προκλήσεις στον Κόλπο της Γουινέας”, JOIN (2013) 31 τελικό της 18ης Δεκεμβρίου 2013, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), “Κοινή ανακοίνωση προς το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και συμβούλιο: Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα”, JOIN (2014) 9 τελικό της 6ης Μαρτίου 2014, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), “Έκθεση της Επιτροπής για τη λειτουργία της οδηγίας 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών”, COM(2014) 320 final της 25 Ιουνίου 2014, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), “Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της επιτροπής που συνοδεύει το έγγραφο «Ανακοίνωση της επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την καλύτερη επίγνωση της κατάστασης μέσω ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των αρχών θαλάσσιας επιτήρησης τα επόμενα βήματα στο πλαίσιο του κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ»”, SWD (2014) 224 final της 8 Ιουλίου 2014, Βρυξέλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), “Ανακοίνωση της επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Καλύτερη επίγνωση της κατάστασης μέσω ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των αρχών θαλάσσιας επιτήρησης: τα επόμενα βήματα στο πλαίσιο του κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ”. COM(2014) 451 final της 8<sup>ης</sup> Ιουλίου 2014, Βρυξέλες.

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2014), “Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα”, Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου (11205/14) σε ισχύ από την 24 Ιουνίου 2014, Βρυξέλες.



## **Περιοδικά – Ενημερωτικά Φυλλάδια**

Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, “*Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφάλειας (ESS)-Μια Ασφαλή Ευρώπη σ’ ένα Καλύτερο Κόσμο*”, ενημερωτικό φυλλάδιο εκδόσεως 2009.

## **Ξενόγλωσηση**

### **Βιβλία**

Finger, M. and Holvad, T. (eds) (2013) “*Regulating Transport in Europe*”, Edward Elgar.

Germond, B. (2015) “*The Maritime Dimension of European Security: Seapower and the European Union*”, Palgrave Macmillan.

Grammenos, C. (2010) “*The Handbook of Maritime Economics and Business*”, Lloyds List.

Martinez - Gutierrez, N.A. (ed.), (2010) “*Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*”, Routledge.

Warner, R. and Kayne, S. (eds) (2015) “*Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*”, Routledge.

## **Διαδικτυακές Πηγές**

“*EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION-ESPO*”, < <http://www.espo.be/>>

“*The EU’s Common Security and Defense Policy*”, <[http://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/european\\_security\\_defence\\_policy.html](http://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/european_security_defence_policy.html)>

### **Εισηγήσεις Συνεδρίων**

Chintoan-Uta, M. (2015), “*EMSA Blue Belt project – NEW (COOPERATIVE) GOVERNANCE AND (INTEGRATED) ICT SYSTEMS FOR BETTER SHORT-SEA SHIPPING*”.

### **Μελέτες**

Katsoulakos, T. (2013) “*EU Maritime Single Window Development Guide and Checklist*”, INLECOM

OECD (2014), *OECD Economic Surveys: European Union 2014*, OECD Publishing

Tedeschi, A. and Siciliano, G. and Vaghi, C., (2010), “*European Maritime Space Without Barriers: A Cost – Benefit Analysis Approach in the Impact Assessment*”, Bacconi University of Italy.

### **Περιοδικά – Ενημερωτικά Φυλλάδια**

European Maritime Safety Agency (2015) “*National Single Window Prototype*”, booklet.

Roe, M. (2009) ‘*Maritime governance and policy-making failure in the European Union*’, *Int. J. Shipping and Transport Logistics*, Vol. 1, No. 1, pp.1–19

### **Πρωτογενείς Πηγές**

Commission of the European Communities, (2009), “*Communication from the commission to the European Parliament, the council and the European Economic and Social Committee and the committee on the regions on “Communication and action plan with a view to establishing a European maritime transport space without barriers*”, COM (2009) 10 final of 21 January 2009, Brussels.

Commission of the European Communities, (2009), “*Communication from the commission to the European Parliament, the council and the European Economic and Social Committee and the committee on the regions. Towards the integration of maritime surveillance: A Common Information Sharing Environment for the EU Maritime domain*”, COM (2009) 538 final of 15 October 2009 -”.

European Commission, (2010), “*Communication from the commission to the council and the European Parliament, on a Draft Roadmap towards establishing the Common Information Sharing Environment for the surveillance of the EU maritime domain*”. COM (2010) 584 final of 20 October 2010, Brussels.

European Commission, (2013), “*Communication from the commission to the European Parliament, the council and the European Economic and Social Committee on “Customs Risk Management and Security of the Supply Chain”*”, COM (2012) 793 final of 8 January 2013, Brussels.

European Commission, (2014), “Impact assessment accompanying the document «Communication from the commission to the European parliament and the Council - Better situational awareness by enhanced cooperation across maritime surveillance authorities: next steps within the Common Information Sharing Environment for the EU maritime domain”, SWD (2014) 225 final of 8 July 2014, Brussels.

General Affairs Council of the European Union (2014), “*European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan*”, adopted on 16 December 2014 (17002/14).

IMO (1965), “*FAL CONVENTION*”.

Official Journal of the European Union (2010), “*Commission Regulation (EU) No 177\_2010, Amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code*”, L 52/28 of 2 March 2010.

UN (1982), “*United Nations Convention on the Law of the Sea*”.

World Customs Organization (2015) “*WCO - Safe framework of standards to secure and facilitate global trade*”.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### Παράρτημα «Α» : Έντυπα FAL

#### ➤ FAL form 1

#### IMO GENERAL DECLARATION

		<input type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure
1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign		2. Port of arrival/departure	3. Date - time of arrival/departure
4. Flag State of ship	5. Name of master	6. Last port of call/Next port of call	
7. Certificate of registry (Port, date, number)		8. Name and contact details of ship's agent	
9. Gross tonnage	10. Net tonnage		
11. Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew (incl. master)	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
17. Cargo Declaration	18. Ship's Stores Declaration	21. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
19. Crew List	20. Passenger List		
22. Crew's Effects Declaration*	23. Maritime Declaration of Health*		
24. Date and signature by master, authorized agent or officer			

For official use

IMO FAL  
Form 1

\* Only on arrival.











➤ **FAL form 6**

**IMO PASSENGER LIST**

		<input type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure		Page No.				
1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign 4. Flag State of ship		2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure				
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic	5. Family name, given names	6. Nationality	7. Date and place of birth	8. Type of identity document	9. Serial number of identity document	10. Port of embarkation	11. Port of disembarkation	12. Transit passenger or not
10. Date and signature by master, authorized agent or officer								

IMO FAL Form 6

➤ **FAL form 7**

**DANGEROUS GOODS MANIFEST**

PAGE NUMBER (e.g. 5 of 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulation 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4(3) and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

NAME OF SHIP                      IMO NUMBER                      FLAG STATE OF SHIP                      MASTER'S NAME  
 VOYAGE REFERENCE                      PORT OF LOADING                      PORT OF DISCHARGE                      SHIPPING AGENT  
 CALL SIGN

BOOKING/REFERENCE NUMBER	MARKS & NUMBERS CONTAINER ID. NO(s), VEHICLE REG. NO(s)	NUMBER AND KIND OF PACKAGES	PROPER SHIPPING NAME	CLASS	UN NUMBER	PACKING GROUP	SUBSIDIARY RISK(S)	FLASH-POINT (BY D.C.C.C.)	HAZARDOUS POLLUTANT	MASS (kg) GROSS/NET	EmS	STOWAGE POSITION ON BOARD

AGENT'S SIGNATURE \_\_\_\_\_ MASTER'S SIGNATURE \_\_\_\_\_  
 PLACE AND DATE \_\_\_\_\_ PLACE AND DATE \_\_\_\_\_

IMO FAL FORM 7

## Παράρτημα «Β» : Έργα των υποομάδων του «eMS»

### ANNEX I: the functioning of the eMS group

In order to discuss specific topics and formalities with the different administrative authorities, the eMS group created eight dedicated subgroups:

- (1) General Maritime sub-group: notification prior to entry into ports, notification of dangerous and polluting goods, FAL form 1 (general declaration) and FAL form 7 (dangerous goods manifest)
- (2) Customs sub-group: entry summary declaration, FAL form 2 (cargo declaration), FAL form 3 (ships store's declaration) and FAL form 4 (crews effects declaration)
- (3) Waste sub-group: notification of waste and residues
- (4) Security sub-group: notification of security information
- (5) Health sub-group: maritime declaration of health
- (6) Border control sub-group: border checks on persons, FAL form 5 (crew list) and FAL form 6 (passenger list)
- (7) Data mapping and functionalities sub-group
- (8) Single Window and Data flow definition sub-group

The eMS group and the sub-groups gather respectively the national coordinators for the implementation of the Directive and national authorities, like transport, customs, health or border control authorities, depending on the specific data they use.

There is an important involvement of the European Maritime Safety Agency (EMSA), who supports the Commission and the Member States with the development of functional and technical specifications, and manages a demonstrator project.

Commission expert groups, like e.g. the SafeSeaNet High Level Steering Group<sup>1</sup> and the Electronic Customs Group<sup>2</sup>, are informed and consulted respectively on data exchange and customs-related information.

---

<sup>1</sup> Commission Decision 2009/584/EC of 31 July 2009 (OJ L 201/63 of 1.8.2009) establishing the High Level Steering Group on SafeSeaNet comprising of all EU Member States and the Commission

<sup>2</sup> The Electronic Customs Group is a Commission expert group concerned with the policy implementation of the electronic customs strategy.

## Παράρτημα «Γ» : Στάδια Προσέγγισης του Έργου των Υπομάδων της «eMS group»

### ANNEX II: roadmap

#### (1) Phase 1: Development of Functional specifications

The functional specifications describe what is needed by the stakeholders (authorities and industry) and the processes as well as requested properties of data submitted and shared. Specifications will help to avoid duplication and inconsistencies, and will allow for more accurate estimates of necessary work and resources. They will provide a precise idea of the problems to be solved so that the system architects can efficiently design the system and estimate the cost of design alternatives. Furthermore, the specifications will provide guidance to testers for verification of each technical requirement.

The functional specifications contain the following elements: single window and data flow definition, business rules for each reporting formality, harmonisation of business rules and a map of the data set.

#### (2) Phase 2: Development of Technical specifications

The technical specifications define the interface between the single window and related network connections including the system architecture, interfaces and performance requirements.

They include guidelines for the interface between the shipping industry and the single window, as well as the single window and the SafeSeaNet system, mandatory functionalities of the single window including the data quality and the management of the access rights, user authentication, commissioning test plans and a ship information repository.

Together, the functional and technical specifications form the implementation guidelines. The National Single Window guidelines provide a definition of the minimum required functionalities that the national single window shall support. They also provide a definition of functionalities that may be implemented by Member States depending on their national legislative provisions. Minimum requirements are qualified as mandatory in the guidelines; others are optional.

#### (3) Phase 3: Technical implementation

During this phase, the national and central systems have to be implemented by Member States and EMSA following the functional and technical specifications agreed upon in phase 1 and 2.

#### (4) Phase 4: Testing

In the testing phase functional and non-functional tests will be performed. Functional testing will verify actions of functions specified in the functional specifications. Functional tests tend to answer questions like "can the user do this" and "does this particular feature work". Non-functional testing refers to aspects such as scalability or other performance, behaviour under certain constraints or security.

#### (5) Phase 5: Initial operational phase

During this final phase, the national implementation will be reviewed against legal and technical requirements.