Υπόθεση C-192/19

Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως κατά το άρθρο 98, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου

Ημερομηνία καταθέσεως:

27 Φεβρουαρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Gerechtshof Amsterdam (Κάτω Χώρες)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

12 Φεβρουαρίου 2019

Εκκαλούσα:

Rensen Shipbuilding BV

Εφεσίβλητος:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης

Έφεση ενώπιον του Gerechtshof Amsterdam (εφετείου Άμστερνταμ, Κάτω Χώρες) κατόπιν αναπομπής από το Hoge Raad der Nederlanden (Ανώτατο Δικαστήριο των Κάτω Χωρών) ένδικης διαφοράς με αντικείμενο τους εισαγωγικούς δασμούς για κύτη πλοίων προερχόμενα από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Μετά την αναπομπή παραμένει υπό αμφισβήτηση μόνον το ζήτημα εάν τα κύτη πλοίων πρέπει να καταταγούν ως πλοία για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα (8901 20 10 ή 8901 90 10 της ΣΟ· χωρίς εισαγωγικούς δασμούς) ή ως άλλα πλοία (8901 20 90, 8901 90 91 ή 8901 90 99 της ΣΟ με δασμό ύψους 1,7 %).

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ με αντικείμενο την ερμηνεία της έννοιας «(που έχουν ναυπηγηθεί) για την ανοιχτή θάλασσα» στη συμπληρωματική σημείωση 1 του κεφαλαίου 89 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας.

ΕΠΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Προδικαστικό ερώτημα

Η συμπληρωματική σημείωση 1 του κεφαλαίου 89 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας προβλέπει ότι στις διακρίσεις (μεταξύ άλλων) 8901 20 10 και 8901 90 10 («πλοία για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα») κατατάσσονται μόνον τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί για την ανοιχτή θάλασσα. Τι νοείται στο πλαίσιο αυτό με τον όρο «ανοιχτή θάλασσα»;

Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Κανονισμός (ΕΟΚ) 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (στο εξής: Συνδυασμένη Ονοματολογία): συμπληρωματική σημείωση 1 του κεφαλαίου 89, γενικοί κανόνες περί κατατάξεως 1, 2α και 6

Κανονισμός (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (στο εξής: κοινοτικός τελωνειακός κώδικας): άρθρο 5, παράγραφος 2

Κανονισμός (ΕΚ) 652/2007 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2007, για την κατάταξη εμπορευμάτων στη συνδυασμένη ονοματολογία: παράρτημα, σημείο 3

Επεξηγηματικές σημειώσεις της συνδυασμένης ονοματολογίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 2015, C 76, σ. 1): επεξηγηματική σημείωση στη συμπληρωματική σημείωση 1 του κεφαλαίου 89

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

Βασιλικό διάταγμα της 8ης Μαρτίου 2007 για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας που χρησιμοποιούνται και στην εθνική θαλάσσια ναυσιπλοΐα (Βέλγιο)

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της διαδικασίας της κύριας δίκης

1 Τον Μάιο και τον Σεπτέμβριο του 2009, η εκτελωνιστική εταιρεία Cross Ocean CV, ενεργούσα στο όνομα και για λογαριασμό της ναυπηγικής εταιρείας Rensen Shipbuilding BV, ως άμεσος αντιπρόσωπός της κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, δήλωσε 27 κύτη πλοίων (στο εξής: κύτη πλοίων) προκειμένου να τα θέσει σε ελεύθερη κυκλοφορία. Τα κύτη πλοίων προέρχονταν από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

2 Η εταιρεία Cross Ocean δήλωσε σε κάθε έντυπο διασαφήσεως τη διάκριση 8901 90 10 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (στο εξής: ΣΟ). Οι διασαφήσεις περιείχαν στην περιγραφή του προϊόντος την ένδειξη «κύτος πλοίου». Στην κλάση 8901 της ΣΟ κατατάσσονται πλοία για τη μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων. Η διάκριση 8901 90 10 περιλαμβάνει ειδικότερα πλοία για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα και για τη μεταφορά εμπορευμάτων (πλην των δεξαμενόπλοιων). Ο

ΕΠΙΠΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

δασμός που αντιστοιχεί στη διάκριση αυτή είναι 0 %. Τα κύτη πλοίων τέθηκαν σε ελεύθερη κυκλοφορία με εφαρμογή του δασμού αυτού.

3 Κατόπιν τελωνειακού ελέγχου των διασαφήσεων που μνημονεύονται ανωτέρω στην παράγραφο 1, ο οποίος διενεργήθηκε τον Μάρτιο του 2012 στις εγκαταστάσεις της εταιρείας Rensen Shipbuilding, ο επιθεωρητής (επιθεωρητής τελωνείων, στο εξής: επιθεωρητής) έκρινε ότι τα κύτη πλοίων έπρεπε να θεωρηθούν κύτη προοριζόμενα για τη ναυπήγηση πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι νηογνώμονες (εταιρείες) Bureau Veritas και Lloyd's Register χορήγησαν, για 18 κύτη πλοίων, ένα «Certificate of Conformity» και ένα «Certificate of Hull Construction» (στο εξής: πιστοποιητικά). Όπως συνάγεται από τα πιστοποιητικά αυτά, τα εν λόγω κύτη πλοίων είχαν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις ναυπηγικές προδιαγραφές για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Περαιτέρω, για 25 από τα 27 κύτη πλοίων είχε κατατεθεί ενώπιον της Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (επιθεωρήσεως μεταφορών και διαχειρίσεως υδάτων) «αίτηση πιστοποιήσεως πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας» ενώ στα διοικητικά έγγραφα της Rensen Shipbuilding βρέθηκαν για κάθε κύτος από μία σύμβαση της Rensen Shipbuilding με ανάδοχο στον οποίο είχε ανατεθεί η ναυπήγηση και παράδοση πλοίου προοριζόμενου για χρήση σε ευρωπαϊκές εσωτερικές πλωτές οδούς.

4 Ο επιθεωρητής έκρινε ότι οκτώ κύτη πλοίων έπρεπε να θεωρηθούν κύτη για τη ναυπήγηση δεξαμενόπλοιου προοριζόμενου για εσωτερική ναυσιπλοΐα. Κατά την κρίση του επιθεωρητή, τέτοιου τύπου κύτη πλοίων πρέπει να κατατάσσονται στη διάκριση 8901 20 90 της ΣΟ. Κατά την άποψη του επιθεωρητή, δεκατρία από τα υπόλοιπα δεκαεννέα κύτη πλοίων για τη ναυπήγηση άλλου τύπου φορτηγών πλοίων προοριζόμενων για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, εκτός από δεξαμενόπλοια, έπρεπε να καταταγούν στη διάκριση 8901 90 99 της ΣΟ ως «άλλα πλοία για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μηχανική προώθηση» και έξι εξ αυτών στη διάκριση 8901 90 91 της ΣΟ ως «άλλα πλοία για τη μεταφορά εμπορευμάτων, χωρίς μηχανική προώθηση».

5 Ο εισαγωγικός δασμός για τις ως άνω διακρίσεις της παραγράφου 4 ανέρχεται σε 1,7 %. Ο επιθεωρητής επέβαλε στη Rensen Shipbuilding τους αντίστοιχους δασμούς με το χρεωστικό σημείωμα της 27ης Απριλίου 2012.

6 Το Rechtbank Noord-Holland (πρωτοδικείο Βόρειας Ολλανδίας, Κάτω Χώρες) απέρριψε την προσφυγή της Rensen Shipbuilding κατά των χρεωστικών σημειωμάτων ως αβάσιμη με απόφαση της 2ας Ιουλίου 2013. Το Gerechtshof Amsterdam (εφετείο Άμστερνταμ) επικύρωσε την απόφαση αυτή. Με την απόφασή του της 11ης Ιουνίου 2015, το εφετείο έκρινε ότι τα κύτη πλοίων έπρεπε κατ' εφαρμογήν του γενικού κανόνα περί κατατάξεως 2α της ΣΟ («Κάθε αναφορά σ' ένα είδος μέσα σε ορισμένη κλάση καλύπτει το είδος αυτό, έστω και αν δεν είναι πλήρες ή τελειωμένο, με την προϋπόθεση ότι, στην κατάσταση που παρουσιάζεται, εμφανίζει τα ουσιώδη χαρακτηριστικά του πλήρους ή του τελειωμένου είδους») να καταταγούν ως πλοία στο κεφάλαιο 89 της ΣΟ. Έκρινε, επίσης, ότι από τα ανευρεθέντα μεταξύ των διοικητικών εγγράφων της Rensen

ΕΠΙΡΑΟΔΕΡΙΑΣΙΑΣ

Shipbuilding εμπορικά έγγραφα και πιστοποιήσεις προέκυπτε ότι τα επίμαχα (κύτη για) πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν για χρήση σε επιφανειακά ύδατα. Δεν πρόκειται για πλοία που έχουν ναυπηγηθεί για την ανοιχτή θάλασσα και, επομένως, τα κύτη πλοίων πρέπει να καταταγούν, ως εκ της κατασκευής τους, στη διάκριση 8901 20 90, 8901 90 91 ή 8901 90 99 της ΣΟ.

7 Το Hoge Raad (Ανώτατο Δικαστήριο) αναίρεσε την απόφαση του Gerechtshof Amsterdam (εφετείου Άμστερνταμ) με την απόφασή του της 30ής Ιουνίου 2017 και ανέπεμψε την υπόθεση στο εν λόγω εφετείο που είναι το αιτούν εν προκειμένω δικαστήριο.

Κύρια επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

8 Η Rensen Shipbuilding επικαλείται τη συμπληρωματική σημείωση 1 του κεφαλαίου 89 της ΣΟ σε συνδυασμό με (το τελευταίο εδάφιο) της επεξηγηματικής σημειώσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη συμπληρωματική αυτή σημείωση. Τα κρίσιμα για την υπόθεση σημεία της επεξηγηματικής σημειώσεως έχουν ως εξής:

«Θεωρούνται ως “ποντοπόρα” τα σκάφη τα οποία ως εκ της κατασκευής και του εξοπλισμού τους είναι ικανά να εκτελούν θαλάσσια ταξίδια, έστω και με κακοκαιρία (άνεμοι έντασης 7 μποφώρ περίπου).

…

Εξακολουθούν να θεωρούνται ως “σκάφη για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα”, [τα σκάφη] που πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις, έστω και αν στην πραγματικότητα χρησιμοποιούνται, κυρίως για την παράκτια ναυσιπλοΐα, ή τη ναυσιπλοΐα σε εκβολές ποταμών, σε λίμνες κ.λπ.»

9 Κατά την άποψη της Rensen Shipbuilding, η [συμπληρωματική] σημείωση σε συνδυασμό με την επεξηγηματική της σημείωση έχει την έννοια ότι αποφασιστικής σημασίας για την κατάταξή του ως πλοίο για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα είναι αν το κύτος πλοίου προορίζεται για την ανοιχτή θάλασσα, αν δηλαδή είναι κατάλληλο για χρήση στη θάλασσα, και όχι αν το ολοκληρωμένο πλοίο είναι ποντοπόρο. Το Gerechtshof Amsterdam (εφετείο Άμστερνταμ) θα έπρεπε να λάβει υπόψη, για τον σχηματισμό της κρίσης του, μόνον τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες των κυτών πλοίων στην κατάσταση που βρίσκονταν κατά τον χρόνο εισαγωγής τους, και όχι και τις αντικειμενικές ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά των πλοίων που παραδόθηκαν τελικά από την Rensen Shipbuilding βάσει των κυτών αυτών.

10 Η Rensen Shipbuilding υποστηρίζει, επίσης, ότι τα επίμαχα κύτη είναι κατάλληλα για χρήση ως κύτη πλοίων για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, δεδομένου ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη θάλασσα μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής τους ως πλοία. Η Rensen Shipbuilding κατέθεσε εκθέσεις εμπειρογνωμόνων προς στήριξη των θέσεών της. Δύο εκθέσεις εμπειρογνωμόνων αναφέρουν ότι πλοία με

ΕΠΙΠΑΟΟ ΕΠΙΑΣΙΑΣ

διαστάσεις, όπως οι επίμαχες εν προκειμένω, πρέπει να είναι σε θέση, υπό τις ως άνω καιρικές συνθήκες, να απομακρυνθούν από την ακτή σε απόσταση μέχρι περίπου 21 ναυτικά μίλια.

Σύντομη παράθεση του σκεπτικού της παραπομπής

11 Κατά την κρίση του Hoge Raad (Ανώτατου Δικαστηρίου), παρά το γεγονός ότι ο όρος «κύτος πλοίου» δεν περιέχεται στο γράμμα της αντίστοιχης κλάσεως του κεφαλαίου 89 της ΣΟ, από την επεξηγηματική σημείωση του εναρμονισμένου συστήματος [ΕΣ] περιγραφής και κωδικοποίησης των εμπορευμάτων του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων που αφορά το κεφάλαιο 89 προκύπτει ότι ένα κύτος πλοίου πρέπει, κατ' εφαρμογήν των γενικών κανόνων περί κατατάξεως 1 και 6, να κατατάσσεται στη διάκριση 8901 20 ή 8901 90 της ΣΟ.

12 Από την κρίση αυτή του Hoge Raad (Ανώτατου Δικαστηρίου) προκύπτει ότι ένα κύτος πλοίου πρέπει να εκλαμβάνεται για τους σκοπούς της ΣΟ ως «πλοίο» και όχι ως «μη πλήρες ή ατελείωτο πλοίο» κατά την έννοια του γενικού κανόνα περί κατατάξεως 2α. Επομένως, είναι άνευ σημασίας για τον καθορισμό της ακριβούς διακρίσεως ΣΟ στην οποία εμπίπτουν τα κύτη πλοίων, και συγκεκριμένα για το αν εμπίπτουν στη διάκριση 8901 20 ή στη διάκριση 8901 90 ως «πλοία για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα» ή «άλλα» αντίστοιχα, το ζήτημα αν, κατά το χρονικό σημείο εισαγωγής τους, τα κύτη προορίζονταν για την κατασκευή πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αν όντως τελικά χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

13 Προκειμένου να διαπιστωθεί ότι τα κύτη πλοίων δεν έχουν ναυπηγηθεί για την ανοιχτή θάλασσα πρέπει να είναι βέβαιο ότι, κατά το χρονικό σημείο της εισαγωγής τους, δεν διέθεταν τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες που απαιτούνται για να χρησιμοποιηθούν ως κύτος πλοίου το οποίο μπορεί, υπό την αναφερόμενη στην επεξηγηματική σημείωση της ΣΟ κακοκαιρία («άνεμοι εντάσεως 7 μποφώρ περίπου»), να μεταφέρει εμπόρευμα στην ανοιχτή θάλασσα. Από τα πιστοποιητικά αυτά καθαυτά δεν προκύπτει ότι τα κύτη πλοίων δεν μπορούν να καταταγούν στις διακρίσεις 8901 20 10 ή 8901 90 10 ως πλοία για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Τα πιστοποιητικά βεβαιώνουν μεν ότι τα κύτη είναι κατάλληλα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, κατά την κρίση όμως του Hoge Raad (Ανώτατου Δικαστηρίου) δεν προκύπτει για ποιον λόγο αυτό δικαιολογεί το συμπέρασμα ότι τα εν λόγω κύτη πλοίων δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως κύτη πλοίου που προορίζεται για την ανοιχτή θάλασσα.

14 Είναι βέβαιο ότι τα επίμαχα κύτη θα μπορούσαν να καταταγούν στην κατηγορία «άλλα» (διακρίσεις ΣΟ 8901 20 90, 8901 90 91 ή 8901 90 99), δεδομένου ότι είναι κατάλληλα για χρήση ως κύτη πλοίου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Εάν όμως διαπιστωθεί ότι τα κύτη αυτά είναι κατάλληλα και για χρήση ως κύτη πλοίου για την ανοιχτή θάλασσα (διακρίσεις ΣΟ 8901 20 10 ή 8901 90 10), τότε πρέπει να καταταγούν ως «πλοίο για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα».

ΕΠΙΡΑΟΦΕΡΑΣΙΑΣ

15 Δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι τα επίμαχα κύτη δεν είναι κατάλληλα για χρήση ως κύτη πλοίου το οποίο μπορεί να διασχίσει τους ωκεανούς φορτωμένο υπό τις ως άνω καιρικές συνθήκες. Οι διάδικοι ερίζουν, όμως, ως προς το πόσο μακριά από την ακτή θα πρέπει να είναι σε θέση να πλέει ένα πλοίο για να θεωρηθεί ότι προορίζεται «για την ανοιχτή θάλασσα» κατά την έννοια της συμπληρωματικής σημειώσεως 1 στο κεφάλαιο 89 της ΣΟ.

16 Ένας από τους εμπειρογνώμονες της Rensen Shipbuilding αναφέρει στην έκθεσή του τη χρήση πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας για θαλάσσια ταξίδια μέσω του Westerschelde και της Βόρειας Θάλασσας μεταξύ του (μη παράκτιου) λιμένα της Αμβέρσας από τη μια και των βελγικών παράκτιων λιμένων Zeebrugge, Oostende και Nieuwpoort από την άλλη. Εδώ υπάρχουν περιορισμοί ως προς το βύθισμα και την κατάσταση της θάλασσας. Στο άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος της 8ης Μαρτίου 2007 για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας που χρησιμοποιούνται και για την εθνική θαλάσσια ναυσιπλοΐα ορίζεται ότι ένα «πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας» μπορεί να κινείται σε αυτήν την περιορισμένη περιοχή μεταξύ του Westerschelde και των βελγικών παράκτιων λιμένων, εφόσον δεν πλέει σε απόσταση πέραν των πέντε ναυτικών μιλίων από την ακτή. Ο εμπειρογνώμονας δέχεται στην έκθεσή του ότι η διαδρομή κατά μήκος των ολλανδικών και των βελγικών ακτών μεταξύ της εκβολής του Westerschelde (δυτικά της γραμμής Breskens-Vlissingen) και των ως άνω βελγικών παράκτιων λιμένων συνιστά «ανοιχτή θάλασσα».

17 Ο νηογνώμονας Lloyd’s Register είχε αρχικώς δηλώσει ότι από το «Certificate of Hull Construction» και την κατάταξη που πραγματοποίησε προκύπτει με σαφήνεια ότι πρόκειται για κύτη πλοίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το κύτος ενός τέτοιου πλοίου δεν είναι αρκετά δυνατό για να αντέξει την επιβάρυνση των κυμάτων στη θάλασσα. Θεωρητικά μεν ισχύουν οι διαπιστώσεις του Hoge Raad (Ανώτατου Δικαστηρίου), όμως στην πράξη είναι εξαιρετικά απίθανο ένα πλοίο που έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας να είναι αρκετά δυνατό για να αντέξει στη θάλασσα με άνεμο εντάσεως 7 μποφώρ και τα αντίστοιχα υπό αυτές τις συνθήκες κύματα.

18 Όμως, σε μια δεύτερη επεξηγηματική δήλωση, η εταιρεία Lloyd’s Register επισήμανε ότι ο ορισμός των ποντοπόρων πλοίων που περιέχεται στις νομοθετικές διατάξεις διαφέρει από την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό από τον κλάδο των νηογνωμόνων. Η εταιρεία Lloyd’s Register εννοεί ως πλοίο ανοιχτής θάλασσας αποκλειστικά και μόνον ένα πλοίο που μπορεί να διασχίσει τους ωκεανούς χωρίς πρόβλημα, ενώ από τις τελωνειακές διατάξεις προκύπτει ότι η έννοια του πλοίου ανοιχτής θάλασσας περιλαμβάνει και ένα πλοίο που μπορεί να πλέει σε παράκτια ύδατα, σε εκβολές ποταμών και σε λίμνες. Οι διαστάσεις του κύτους που υπέβαλε ο επιθεωρητής είναι οι διαστάσεις πλοίων τα οποία – σύμφωνα με την εταιρεία Lloyd’s Register– χαρακτηρίζονται στην καθομιλουμένη ως πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αλλά είναι κατάλληλα και για ναυσιπλοΐα σε εκβολές ποταμών και μεγάλες λίμνες καθώς και για παράκτια ναυσιπλοΐα.

ΕΠΙΠΑΟΟ ΕΡΙΑΖΑΛΖ

19 Κατόπιν των ανωτέρω τίθεται το ερώτημα τι νοείται ως «(ταξίδι στην) ανοιχτή θάλασσα». Από το γράμμα της επεξηγηματικής σημειώσεως στη συμπληρωματική σημείωση του κεφαλαίου 89 της ΣΟ (βλ. ανωτέρω υπ' αριθ. 8) μπορεί να συναχθεί ότι «τα παράκτια ύδατα, οι εκβολές ποταμών και οι λίμνες» δεν ανήκουν στην ανοιχτή θάλασσα. Όμως, ελλείψει ορισμού της έννοιας «παράκτια ύδατα» δεν είναι σαφές πόσο μακριά από την ακτή πρέπει να πλέει ένα πλοίο για να θεωρείται ότι βρίσκεται στην «ανοιχτή θάλασσα». Βάσει αυτής της επεξηγηματικής σημειώσεως της ΣΟ μπορεί να υποστηριχτεί η άποψη ότι σημασία δεν έχει η απόσταση του πλοίου από την ακτή, αλλά μόνο η δυνατότητα εκτελέσεως θαλάσσιων ταξιδιών με το πλοίο υπό τις αναφερόμενες στην εν λόγω σημείωση δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

20 Το Tariefcommissie (πρώην Ανώτατο Δικαστήριο των Κάτω Χωρών σε τελωνειακές υποθέσεις) αποφάνθηκε, στην απόφασή του της 14ης Δεκεμβρίου 1994, ότι ένα κύτος πλοίου το οποίο μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του μπορούσε να απομακρυνθεί από την ακτή μέχρι και 21 ναυτικά μίλια –δηλαδή 9 ναυτικά μίλια περισσότερα από το όριο των 12 ναυτικών μιλίων του διεθνούς δικαίου– και είχε νηολογηθεί για «sea and river waters» (θαλάσσια και ποτάμια ύδατα) έπρεπε να καταταγεί ως πλοίο για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Επομένως, κατά την κρίση του Tariefcommissie, η ανοιχτή θάλασσα ξεκινά από απόσταση 12 ναυτικών μιλίων από την ακτή.

21 Στον κανονισμό (ΕΚ) 652/2007 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2007, για την κατάταξη εμπορευμάτων στη Συνδυασμένη Ονοματολογία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέχεται έναν άλλο ορισμό της έννοιας «ανοιχτή θάλασσα». Από το σημείο 3 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού (ως προς τη διάκριση 8901 10 90) μπορεί να συναχθεί ότι η Επιτροπή είναι της άποψης ότι πλοίο «προορισμένο για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα» είναι μόνον το πλοίο που μπορεί να πλέει σε *όλα τα τμήματα* της θάλασσας χωρίς περιορισμό ως προς τη μέγιστη απόσταση από την ακτή.

22 Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, το Gerechtshof Amsterdam (εφετείο Άμστερνταμ) έχει αμφιβολίες σχετικά με το τμήμα της θάλασσας στο οποίο ένα πλοίο πρέπει να είναι σε θέση να μεταφέρει φορτίο υπό τις ως άνω δυσμενείς καιρικές συνθήκες για να μπορεί να χαρακτηρισθεί «πλοίο που έχει ναυπηγηθεί για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα» κατά την έννοια του κεφαλαίου 89 της ΣΟ. Εάν η ανοιχτή θάλασσα ξεκινά το πρώτον μετά τα 21 ναυτικά μίλια απόσταση από την ακτή, δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι τα επίμαχα κύτη δεν διαθέτουν τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες που απαιτούνται για να χρησιμεύσουν ως κύτος πλοίου το οποίο μπορεί να μεταφέρει φορτίο στην ανοιχτή θάλασσα με άνεμο εντάσεως 7 (μποφώρ). Εάν όμως η ανοιχτή θάλασσα ξεκινά από απόσταση μικρότερη των 21 ναυτικών μιλίων από την ακτή, οι διάδικοι ερίζουν ως προς το ζήτημα αυτό και ο επιθεωρητής πρέπει, συνεπώς, να θεμελιώσει την άποψή του ότι τα επίμαχα κύτη δεν διαθέτουν τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες που απαιτούνται για να χρησιμεύσουν ως κύτος πλοίου το οποίο μπορεί να μεταφέρει φορτίο με άνεμο εντάσεως 7 (μποφώρ) στο συγκεκριμένο τμήμα της θάλασσας.

ΕΠΡΑΦΟΕΡΙΑΣΙΑΣ