

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Κατευθυντήριες γραμμές για την ερμηνεία της οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου

(2016/C 115/05)

Σύνοψη

Με βάση την πείρα που αποκτήθηκε από την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου ⁽¹⁾ κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαπέντε ετών, η Επιτροπή αποφάσισε, για λόγους διαφάνειας και ασφάλειας δικαίου, να ερμηνεύσει ορισμένες από τις βασικές διατάξεις της οδηγίας.

Η παρούσα ανακοίνωση της Επιτροπής υποβάλλεται για να εξηγηθούν οι απόψεις της Επιτροπής σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται ορισμένες διατάξεις. Δεν επιδιώκεται ούτε η αναθεώρηση της οδηγίας ούτε η οικειοποίηση αρμοδιοτήτων του Δικαστηρίου σε θέματα ερμηνείας.

Η ανακοίνωση αρχίζει εκθέτοντας τις κύριες υποχρεώσεις όσον αφορά την παροχή επαρκών και κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής και τον τρόπο με τον οποίο αυτή πρέπει να αντικατοπτρίζεται στο συνολικό σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων για κάθε λιμένα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα I της οδηγίας.

Στη συνέχεια αναφέρεται στις κύριες υποχρεώσεις σχετικά με την πραγματική χρήση των εν λόγω εγκαταστάσεων: την απαίτηση παράδοσης των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής πριν το πλοίο αποπλεύσει από τον λιμένα και την εξαίρεση από την εν λόγω υποχρέωση όταν υπάρχει επαρκής ικανότητα αποθήκευσης όλων των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων.

Τέλος, η ανακοίνωση της Επιτροπής παρέχει καθοδήγηση σχετικά με την εφαρμογή εξαιρέσεων από τις κύριες υποχρεώσεις που προβλέπει η οδηγία.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδηγία 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (εφεξής «οδηγία» ή «οδηγία ΛΕΠ») ευθυγραμμίζει τη νομοθεσία της ΕΕ με τις διεθνείς υποχρεώσεις που προβλέπονται στη σύμβαση MARPOL. Από την έκδοσή της, η σύμβαση MARPOL έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές, κινούμενη σταδιακά προς την πλήρη απαγόρευση των απορρίψεων, και έχουν αποκτηθεί νέες γνώσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα επηρεάζουν τα θαλάσσια οικοσυστήματα.

Κύριος στόχος της οδηγίας είναι να μειωθούν οι απορρίψεις στη θάλασσα παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, η οδηγία αποτελεί βασικό μέσο για την επίτευξη πιο πράσινων θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018», η οποία περιλαμβάνει στις συστάσεις της τον μακροπρόθεσμο στόχο «μηδενικών αποβλήτων και μηδενικών εκπομπών» ⁽²⁾. Η οδηγία αυτή αποτελεί επίσης το βασικό νομικό μέσο της ΕΕ για τη μείωση των θαλάσσιων απορριμμάτων στις θαλάσσιες πηγές, σύμφωνα με το 7ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον ⁽³⁾ και τις διεθνείς δεσμεύσεις που ανέλαβαν η ΕΕ και τα κράτη μέλη της.

Η Επιτροπή αξιολόγησε την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της οδηγίας με την πάροδο του χρόνου. Η αξιολόγηση REFIT της οδηγίας 2000/59/ΕΚ ολοκληρώθηκε επίσης με επιτυχία το 2015 ⁽⁴⁾. Κατά την αξιολόγηση εξετάστηκε η συνάφεια, η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα, η προστιθέμενη αξία της ΕΕ και η συνοχή της οδηγίας, και αποδείχθηκε ότι τα κράτη μέλη έχουν αναπτύξει, με την πάροδο των ετών, διαφορετικές ερμηνείες και πρακτικές στην εφαρμογή ορισμένων βασικών πτυχών και απαιτήσεων της οδηγίας, ιδίως όσον αφορά την υποχρεωτική παράδοση των παραγόμενων στα πλοία αποβλήτων (άρθρο 7), την εφαρμογή εξαιρέσεων (άρθρο 9) και την κατάρτιση προγραμμάτων παραλαβής και διακίνησης των αποβλήτων (WRH) (άρθρο 5). Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εν λόγω διαφορές στην ερμηνεία και την εφαρμογή υπονομεύουν την αποτελεσματικότητα της οδηγίας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

⁽²⁾ COM(2009) 8, «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018».

⁽³⁾ απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ σχετικά με το γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2020 «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας».

⁽⁴⁾ Η εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, τελική έκδοση (Panteia/PwC, Μάιος 2015), είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>

Η παρούσα ανακοίνωση της Επιτροπής αντικατοπτρίζει την αντίληψη της ίδιας της Επιτροπής σχετικά με ορισμένες διατάξεις της οδηγίας, σύμφωνα με το ισχύον διεθνές δίκαιο και το δίκαιο της ΕΕ⁽⁷⁾. Ως εκ τούτου, αποβλέπει στην παροχή καθοδήγησης στα κράτη μέλη σχετικά με τον τρόπο ερμηνείας και εφαρμογής των εν λόγω διατάξεων. Δεν επιδιώκει ούτε να αναθεωρήσει την οδηγία ούτε να οικειοποιηθεί τις αρμοδιότητες του Δικαστηρίου σε θέματα ερμηνείας.

2. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ

2.1. Καταλληλότητα

Το άρθρο 4 της οδηγίας απαιτεί από τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής «καταλλήλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων». Για να καθοριστεί η καταλληλότητα, η οδηγία αναφέρεται στην ικανότητα του λιμένα να δεχθεί τις κατηγορίες και τις ποσότητες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία «τα οποία χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα», λαμβάνοντας υπόψη:

- τις λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα,
- το μέγεθος και τη γεωγραφική θέση του λιμένα,
- τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν,
- τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 9.

Η έννοια της «καταλληλότητας» αναπτύχθηκε περαιτέρω τόσο σε διεθνές⁽⁸⁾ όσο και σε περιφερειακό επίπεδο⁽⁷⁾. Για να παρέχει διευκρινίσεις σχετικά με τις διάφορες πτυχές της καταλληλότητας των εγκαταστάσεων, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις κατευθύνσεις που παρέχονται από τους εν λόγω οργανισμούς.

Η καταλληλότητα σχετίζεται, αφενός, με τις λειτουργικές συνθήκες, δηλαδή την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που καταπλέουν συνήθως στον λιμένα και τη μη δημιουργία εμποδίων στα πλοία που χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις και, αφετέρου, την περιβαλλοντική διαχείριση των εγκαταστάσεων.

Όσον αφορά τις αναγκαίες λειτουργικές συνθήκες, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η απλή ύπαρξη εγκαταστάσεων δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι οι εγκαταστάσεις είναι κατάλληλες. Η κακή τοποθεσία, οι περίπλοκες διαδικασίες, η περιορισμένη διαθεσιμότητα και το αδικαιολόγητα υψηλό κόστος για την παρεχόμενη υπηρεσία είναι παράγοντες που ενδέχεται να αποτρέψουν από τη χρήση των εγκαταστάσεων παραλαβής. Για να θεωρούνται κατάλληλες, οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής θα πρέπει να είναι διαθέσιμες κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στον λιμένα, να βρίσκονται σε πρόσφορο σημείο και να είναι εύχρηστες, να είναι ικανές να δεχθούν όλες τις κατηγορίες ρωών αποβλήτων των πλοίων που καταπλέουν συνήθως στον λιμένα και να μην κοστίζουν τόσο πολύ ώστε να αποτελούν αντικίνητρο για τους χρήστες⁽⁸⁾. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή τονίζει ότι τόσο το μέγεθος όσο και η γεωγραφική θέση του λιμένα ενδέχεται να περιορίσει όσα είναι δυνατά από τεχνική άποψη και εύλογο να παρέχονται όσον αφορά την παραλαβή και τη διαχείριση των αποβλήτων.

Επιπροσθέτως, για να πληρούν τα κριτήρια περιβαλλοντικών επιδόσεων και να συμβάλλουν στη βελτίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι εγκαταστάσεις πρέπει να επιτρέπουν την οριστική διάθεση των αποβλήτων του πλοίου με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο. Σύμφωνα με την οδηγία ΛΕΠ, τα απόβλητα πλοίου και τα κατάλοιπα φορτίου θα θεωρούνται απόβλητα κατά την έννοια της οδηγίας 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών⁽⁹⁾ (οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα). Για τον λόγο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 12 στοιχείο ζ), απαιτείται η επεξεργασία, η ανάκτηση και η οριστική διάθεση των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου να διεξάγονται σύμφωνα με την οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα και άλλη σχετική νομοθεσία της ΕΕ για τα απόβλητα.

⁽⁷⁾ Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) διαθέτει περαιτέρω τεχνική καθοδήγηση και βελτιστες πρακτικές που έχουν αναπτυχθεί στα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας στο πλαίσιο των «Τεχνικών συστάσεων επί της οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τη λιμενική παραλαβή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου».

⁽⁸⁾ Κυρίως στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), ιδίως: απόφαση ΜΕΡC. 83 (44) (κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, 2000), απόφαση ΜΕΡC.1/Circ.834 (ενοποιημένες κατευθυντήριες γραμμές για τους παρόχους και τους χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής), το περιεκτικό εγχειρίδιο σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής (ΔΝΟ δημοσίευση 597ε), τμήμα 2.3.1· Κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύχθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό Προτύπων (ΙΣΟ). Πρότυπο ISO 16304 (2013), Διαρρύθμιση και διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής.

⁽⁷⁾ Κυρίως στο πλαίσιο της σύμβασης για τη Βαλτική Θάλασσα, HELCOM: Προσωρινές οδηγίες για τις τεχνικές και λειτουργικές πτυχές της παράδοσης αποβλήτων στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής (2013), κεφ. 6.

⁽⁸⁾ Σημείο 3 του ψηφίσματος ΜΕΡC. 83 (44), Κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, 2000.

⁽⁹⁾ Άρθρο 2 της οδηγίας ΛΕΠ 2000/59/ΕΚ.

⁽¹⁰⁾ Που αντικαθιστά την οδηγία 2006/12/ΕΚ, η οποία με τη σειρά της είχε αντικαταστήσει την οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

Αρχές της περιβαλλοντικά ορθής διαχείρισης των αποβλήτων περιλαμβάνει επίσης η Διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους (σύμβαση της Βασιλείας), την οποία πρέπει να εφαρμόζουν τα συμβαλλόμενα μέρη. Η σύμβαση της Βασιλείας προβλέπει στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) ότι: «κάθε συμβαλλόμενο μέρος θα λάβει κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει τη δημιουργία κατάλληλων εγκαταστάσεων διάθεσης αποβλήτων, οι οποίες κατά το δυνατόν πρέπει να βρίσκονται εντός της επικράτειας του εκάστοτε συμβαλλόμενου μέρους, με σκοπό την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων ή άλλων αποβλήτων, οπουδήποτε και αν αυτά διατίθενται». Η Επιτροπή θεωρεί πως, παρότι η σύμβαση δεν ισχύει για τα απόβλητα που παράγονται κατά τη λειτουργία του πλοίου⁽¹⁾, από τη στιγμή που παραδίδονται στις εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων του λιμένα, η σύμβαση καθίσταται εφαρμοστέα και η διαχείριση των εγκαταστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με τήρηση των αρχών που κατοχυρώνονται από τη σύμβαση⁽²⁾ και την ενωσιακή νομοθεσία περί αποβλήτων⁽³⁾.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας, τα κράτη μέλη καθορίζουν διαδικασίες, σύμφωνα με εκείνες που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), προκειμένου να γνωστοποιούνται στο κράτος του λιμένα οι καταγγελλόμενες ανεπάρκειες λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 12 στοιχείο στ), τα κράτη μέλη οφείλουν να μεριμνούν ώστε να διαβιβάζεται στην Επιτροπή αντίγραφο των καταγγελιών.

2.2. Προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων

Ένα θεμελιώδες στοιχείο της οδηγίας στο πλαίσιο της παροχής κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής είναι η υποχρέωση κατάρτισης και παρακολούθησης προγραμμάτων παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων («προγράμματα ΠΔΑ») σε όλους τους λιμένες για την παραλαβή και την επεξεργασία αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Το πρόγραμμα ΠΔΑ αποτελεί έναν από τους κύριους μηχανισμούς εφαρμογής των απαιτήσεων της οδηγίας σε επίπεδο λιμένα. Προκειμένου να καταρτίσουν πρόγραμμα, οι αρμόδιες αρχές πρέπει κατά πρώτον να εκτιμήσουν τις ανάγκες των πλοίων που (συνήθως) καταπλέουν στον λιμένα υπό την αρμοδιότητά τους και, δεύτερον, να λάβουν κατάλληλα μέτρα για την κάλυψη των εν λόγω αναγκών. Το άρθρο 5 της οδηγίας προβλέπει ότι το εν λόγω σχέδιο καταρτίζεται και εφαρμόζεται για κάθε λιμένα κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη με γνώμονα τις απαιτήσεις των άρθρων 4, 6, 7, 10 και 12.

2.2.1. Υποχρεωτικά στοιχεία

Λεπτομερείς απαιτήσεις για τα προγράμματα ΠΔΑ έχουν καθοριστεί στο παράρτημα I της οδηγίας. Ένα πρόγραμμα ΠΔΑ πρέπει να καλύπτει ευρύ φάσμα θεμάτων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που συμβάλλουν στην εκπόνηση συστήματος λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και την εφαρμογή του προγράμματος.

Στο παράρτημα I γίνεται διάκριση ανάμεσα σε μια σειρά βασικών υποχρεωτικών στοιχείων που πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε πρόγραμμα ΠΔΑ και ένα σύνολο συνιστώμενων στοιχείων. Μεταξύ των υποχρεωτικών στοιχείων περιλαμβάνονται η περιγραφή των εγκαταστάσεων, οι διαδικασίες παραλαβής και συλλογής των αποβλήτων, το σύστημα χρέωσης και οι διαδικασίες για την αναφορά καταγγελλόμενων ανεπαρκειών και τη διαβούλευση. Τα εν λόγω στοιχεία αποτελούν μέρος των πληροφοριών που πρέπει να κοινοποιούνται σε όλους τους χρήστες του λιμένα.

Επιπλέον, ο κατάλογος των απαιτήσεων περιλαμβάνει «εκτίμηση της ανάγκης για λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής». Κατά την άποψη της Επιτροπής, η εν λόγω εκτίμηση πρέπει να βασίζεται στα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία σχετικά με το είδος και το μέγεθος των πλοίων που καταπλέουν συνήθως στον λιμένα, και την ποσότητα και το είδος των αποβλήτων που παρελήφθησαν τα προηγούμενα έτη⁽⁴⁾. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η «περιγραφή του τύπου και των ποσοτήτων των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που αποτελούν αντικείμενο παραλαβής και διακίνησης από τον λιμένα» αναφέρεται επίσης ως υποχρεωτικό στοιχείο που πρέπει να περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα ΠΔΑ. Η εν λόγω περιγραφή διαπιστώθηκε ότι απουσιάζει στα περισσότερα από τα προγράμματα που αξιολόγησε η Επιτροπή τα τελευταία έτη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για την ορθή εκτίμηση της αναγκαιότητας και της καταλληλότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες, όπως αντικατοπτρίζεται στο πρόγραμμα ΠΔΑ.

Τέλος, το πρόγραμμα ΠΔΑ αποτελεί επίσης σημαντικό εργαλείο για την εφαρμογή του συστήματος κάλυψης του κόστους, το οποίο πρέπει να καταρτιστεί, σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας. Σύμφωνα με το παράρτημα I, το πρόγραμμα ΠΔΑ πρέπει να περιλαμβάνει περιγραφή του συστήματος χρέωσης. Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμες στο κοινό και να υπόκεινται σε συνεχή διαβούλευση.

2.2.2. Πεδίο εφαρμογής: Λιμένες που πρέπει να έχουν πρόγραμμα ΠΔΑ

Η οδηγία προβλέπει ότι καταρτίζεται κατάλληλο πρόγραμμα ΠΔΑ για κάθε λιμένα, ο οποίος ορίζεται ως «θέση ή γεωγραφική περιοχή που δημιουργείται από βελτιωτικά έργα και εξοπλισμό που καθιστούν δυνατή, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής»⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Άρθρο 1 παράγραφος 4 της σύμβασης της Βασιλείας - «ρήτρα εξαιρέσεως».

⁽²⁾ Νομική ανάλυση της σύμβασης της Βασιλείας, NEP/CHW.11/INF/22, <http://www.basel.int/implementation/LegalMatters/Ships/tabid/2405/Default.aspx>

⁽³⁾ Ειδικότερα τον κανονισμό 1013/2006 για τις μεταφορές αποβλήτων, που μεταφέρει τη σύμβαση της Βασιλείας στο δίκαιο της ΕΕ και παρέμπει στις διάφορες κατευθυντήριες γραμμές για την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των αποβλήτων στο παράρτημα VIII του κανονισμού.

⁽⁴⁾ Ενότητα 2.3.1 του περιεκτικού εγχειριδίου του ΔΝΟ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

⁽⁵⁾ Άρθρο 2 στοιχείο η)

Λιμένες που emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας είναι αυτοί στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία που καλύπτονται από την οδηγία ⁽¹⁶⁾, δηλαδή όλα τα πλοία τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε λιμένα κράτους μέλους, πλην των πολεμικών πλοίων ή βοηθητικών σκαφών ή άλλων πλοίων που ανήκουν στο κράτος ή που τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται για κρατική μη εμπορική υπηρεσία ⁽¹⁷⁾. Τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής emπίπτουν επίσης στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και, κατά συνέπεια, το ίδιο ισχύει για τους λιμένες στους οποίους καταπλέουν τέτοια σκάφη.

Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, τα προγράμματα ΠΔΑ μπορούν να ποικίλλουν σημαντικά σε ό,τι αφορά τις λεπτομέρειες και την κάλυψη, από μεγάλους εμπορικούς λιμένες μέχρι μικρούς αλιευτικούς λιμένες ή λιμένες αναψυχής. Ορισμένα από τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα I μπορούν να εφαρμόζονται μόνο εν μέρει σε μικρότερους λιμένες με μειωμένη ροή αποβλήτων ή με πολύ εξειδικευμένες θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι αυτό που μπορεί να θεωρηθεί «ενδεικνυόμενο» σε έναν λιμένα εξαρτάται από το μέγεθος, τη γεωγραφική θέση και τους τύπους των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν, στοιχεία που καθορίζουν επίσης το επίπεδο λεπτομέρειας που απαιτείται για κάθε πρόγραμμα.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας, το πρόγραμμα ΠΔΑ μπορεί να έχει περιφερειακό χαρακτήρα. Πρόκειται για την περίπτωση κατά την οποία το πρόγραμμα ΠΔΑ καταρτίζεται για πολλούς λιμένες και συνδυάζει τα βασικά στοιχεία σε ένα περιφερειακό σχέδιο. Ο σχεδιασμός της διαχείρισης αποβλήτων του λιμένα που καταρτίζεται με βάση περιφερειακή ρύθμιση μπορεί να προσφέρει λύση όταν διενεργείται κατά τρόπο που να διασφαλίζει ότι τα σκάφη δεν έχουν κίνητρο για την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα. Για την κατάρτιση τέτοιων περιφερειακών σχεδίων είναι επιτακτική ανάγκη η προοριζόμενη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων των σκαφών να είναι επαρκής, ώστε τα σκάφη να κρατούν τα απόβλητα μεταξύ των λιμένων κατάπλου, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας. Ο εν λόγω σχεδιασμός απαιτεί στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στην ίδια περιοχή ⁽¹⁸⁾.

Εφόσον έχει καταρτιστεί περιφερειακό σχέδιο που καλύπτει περισσότερους του ενός λιμένες και εφαρμόζεται σε περιφερειακό επίπεδο, η συμμετοχή κάθε λιμένα θα πρέπει να είναι ανάλογη της εμπορικής του κίνησης. Σε κάθε περίπτωση, η αναγκαιότητα και διαθεσιμότητα κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής πρέπει να προσδιορίζεται για κάθε μεμονωμένο λιμένα.

2.2.3. Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η οδηγία περιλαμβάνει στο άρθρο 5 παράγραφος 1 συγκεκριμένη υποχρέωση διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως με τους χρήστες του λιμένα (ή τους εκπροσώπους αυτών) στη διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής προγράμματος ΠΔΑ. Η διαδικασία διαβούλευσης, η οποία περιλαμβάνεται επίσης ως βασική απαίτηση στο παράρτημα I, προσφέρει στις λιμενικές αρχές μια μέθοδο για να κατανοήσουν και να ανταποκριθούν στις ανάγκες των χρηστών τους. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο επικοινωνιακός διάλογος ανάμεσα στις λιμενικές αρχές, τους αναδόχους στον τομέα των αποβλήτων, τους χρήστες του λιμένα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως περιβαλλοντικές οργανώσεις, είναι κρίσιμος για την ορθή λειτουργία του συστήματος, ιδίως για τη δημιουργία κατάλληλων εγκαταστάσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πλοίων που καταπλέουν συνήθως στον λιμένα. Αξιολογώντας, μέσω της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους, τις ροές αποβλήτων που παράγονται από το πλοία που είναι πιθανόν να καταπλεύσουν στον λιμένα, ο συντάκτης του προγράμματος μπορεί να καταρτίσει κατάλληλο πρόγραμμα ΠΔΑ με την ορθή ανάλυση των εν λόγω στοιχείων.

Οι διαβουλεύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 προσδιορίζονται περαιτέρω στο παράρτημα I. Μολονότι το άρθρο 5 αναφέρεται μόνο στις διαβουλεύσεις για την κατάρτιση νέου προγράμματος ΠΔΑ, το παράρτημα I της οδηγίας κάνει λόγο για «συνεχιζόμενες» διαβουλεύσεις. Λαμβάνοντας υπόψη τις λεπτομέρειες απαιτήσεις για τα προγράμματα ΠΔΑ, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η αναφορά του άρθρου 5 παράγραφος 1 στις διαβουλεύσεις πρέπει να νοηθεί ως σημαίνουσα διαβουλεύσεις μεταξύ των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων μερών τόσο κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτισης όσο και μετά την έγκριση των προγραμμάτων, και παρέχει επίσης τη βάση αξιολόγησης και (επαν)έγκρισης των προγραμμάτων.

2.2.4. Αξιολόγηση, έγκριση και παρακολούθηση

Το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη μέλη αξιολογούν και εγκρίνουν το πρόγραμμα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, παρακολουθούν την εφαρμογή του και εξασφαλίζουν την επανέγκρισή του τουλάχιστον ανά τριετία και μετά από σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία του λιμένα.

— Αξιολόγηση και έγκριση:

Κατά την πραγματοποίηση της αξιολόγησης, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να εξετάζουν τα υποβαλλόμενα προγράμματα ΠΔΑ, αντιπαραβάλλοντάς τα προς τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα I της οδηγίας ΛΕΠ. Εάν οποιοδήποτε από τα υποχρεωτικά στοιχεία του παραρτήματος I δεν έχει ληφθεί επαρκώς υπόψη, το πρόγραμμα ΠΔΑ δεν πρέπει να εγκρίνεται και οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να λάβουν αιτιολόγηση, προκειμένου να διορθώσουν αμέσως τα καίρια ζητήματα.

⁽¹⁶⁾ Άρθρο 3 στοιχείο β).

⁽¹⁷⁾ Άρθρο 3 στοιχείο α)

⁽¹⁸⁾ Κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, παράγραφος 5.15.

Οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να προχωρούν σε ευρεία επανεξέταση των προγραμμάτων ΠΔΑ κάθε τρία έτη και μετά από «σημαντικές αλλαγές» στη λειτουργία του λιμένα. Στο πλαίσιο αυτό, έχει ανακύψει το ερώτημα ποιος τύπος αλλαγών του λιμένα πρέπει να θεωρείται «σημαντικός». Η Επιτροπή θεωρεί ότι στις σημαντικές αλλαγές μπορεί να συγκαταλέγεται μια σημαντική διαρθρωτική αύξηση ή μείωση του αριθμού ή του τύπου των πλοίων, η κατασκευή νέων υποδομών στον λιμένα, η αλλαγή στη διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής του λιμένα ή η χρήση νέων τεχνικών επεξεργασίας λυμάτων επί του πλοίου.

— Παρακολούθηση:

Μολονότι η οδηγία δεν περιγράφει λεπτομερώς τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να πραγματοποιείται η παρακολούθηση της εφαρμογής των προγραμμάτων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αποτελεσματική παρακολούθηση είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το πρόγραμμα εφαρμόζεται σωστά και ότι οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής λειτουργούν όπως απαιτείται. Στόχος της παρακολούθησης είναι να εξακριβώνεται και να διασφαλίζεται η λειτουργία του συστήματος στην πράξη σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα ΠΔΑ. Για να υπάρχει συμμόρφωση με την ανάγκη περιοδικής επανέγκρισης, η παρακολούθηση της εφαρμογής των προγραμμάτων θα πρέπει να περιλαμβάνει ειδική επιθεώρηση κάθε λιμένα, τουλάχιστον μία φορά ανά τρία έτη. Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να είναι συχνότερες αν λαμβάνονται τακτικά καταγγελίες για ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής σε κάποιον συγκεκριμένο λιμένα. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η επιθεώρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων εμπίπτει πολύ συχνά στην αρμοδιότητα διαφορετικών οργάνων επιβολής και ασκείται σε διαφορετικό νομικό πλαίσιο από αυτό που ισχύει για τις επιθεωρήσεις των πλοίων. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπογραμμίζει τη σημασία ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για την παρακολούθηση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12, και της αγαστής συνεργασίας μεταξύ των αρχών επιβολής που συμμετέχουν στην παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας.

2.2.5. Αναφορά των ανεπαρκειών

Εκτός από τις διαφανείς διαδικασίες διαβούλευσης, οι αποτελεσματικές διαδικασίες γνωστοποίησης καταγγελλόμενων ανεπαρκειών είναι ουσιαστικής σημασίας για τη βελτίωση της λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καθορίζουν διαδικασίες σύμφωνες με εκείνες που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), προκειμένου να γνωστοποιούνται στο κράτος του λιμένα οι καταγγελλόμενες ανεπάρκειες των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Το παράρτημα I απαιτεί οι εν λόγω διαδικασίες να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα ΠΔΑ και να είναι διαθέσιμες σε όλους τους χρήστες του λιμένα.

Δεδομένου ότι οι διαδικασίες υποβολής εκθέσεων θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με εκείνες που προβλέπει ο ΔΝΟ, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να χρησιμοποιείται για τον εν λόγω σκοπό το μορφότυπο του ΔΜΟ⁽¹⁹⁾. Κοινοποίηση πρέπει να γίνεται το συντομότερο δυνατόν μετά τη συμπλήρωση του μορφότυπου αναφοράς και θα πρέπει να περιλαμβάνει αντίγραφο της έκθεσης, μαζί με τα σχετικά δικαιολογητικά έγγραφα. Είναι επίσης σημαντικό να διατίθενται εθνικές διαδικασίες προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η Επιτροπή λαμβάνει αντίγραφο των καταγγελιών για ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας.

3. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

3.1. Βασικές αρχές της υποχρεωτικής παράδοσης

Το άρθρο 7 είναι ένα από τα βασικά άρθρα της οδηγίας, διότι συμβάλλει στον συνολικό στόχο μείωσης των απορριψεων αποβλήτων στη θάλασσα και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επιβάλλει ως γενικό κανόνα ο πλοίαρχος του πλοίου που καταπλέει σε λιμένα της ΕΕ να «παραδίδει όλα τα απόβλητα πλοίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής» πριν αποπλεύσει το πλοίο από τον λιμένα.

Προβλέπεται μόνον μία εξαίρεση από τον κανόνα υποχρεωτικής παράδοσης, δηλαδή η περίπτωση κατά την οποία μπορεί να αποδειχθεί από το υποχρεωτικό έντυπο κοινοποίησης ότι υπάρχει επαρκής ικανότητα αποθήκευσης όλων των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων. Υπό την έννοια αυτή, η οδηγία βαίνει πέραν των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη σύμβαση MARPOL, η οποία απαιτεί μόνο την παροχή κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, αλλά δεν επιβάλλει την υποχρεωτική χρήση των εν λόγω εγκαταστάσεων πέραν όσων προβλέπονται έμμεσα στους κανόνες παράδοσης⁽²⁰⁾. Σε ό,τι αφορά τα κατάλοιπα φορτίου, η οδηγία ευθυγραμμίζεται πλήρως με τις απαιτήσεις της σύμβασης MARPOL, καθώς στο άρθρο 10 προβλέπει ότι η παράδοση των καταλοίπων φορτίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής λαμβάνει χώρα κατά τα προβλεπόμενα στη σύμβαση MARPOL.

3.2. Υποχρεωτική παράδοση όλων των αποβλήτων

Το άρθρο 7 παράγραφος 1 απαιτεί οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένα της ΕΕ, πριν αποπλεύσουν από τον λιμένα, να παραδίδουν όλα τα απόβλητα του πλοίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

Τα απόβλητα πλοίου έχουν οριστεί ως «όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των λυμάτων, και κατάλοιπα πλιν των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά τη λειτουργία ενός πλοίου και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραρτημάτων I, IV και V της σύμβασης MARPOL, καθώς και τα συνδεδεμένα με το φορτίο απορρίμματα, όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL»⁽²¹⁾. Όσον αφορά τα κατάλοιπα φορτίου, η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της γενικής απαίτησης παράδοσης που προβλέπεται στο άρθρο 7, αλλά πρέπει να παραδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης MARPOL, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10.

⁽¹⁹⁾ ΜΕΡC.1/Circ.834, παράρτημα, προσάρτημα 1.

⁽²⁰⁾ Οι κανόνες για τις απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα περιλαμβάνονται στα αντίστοιχα παραρτήματα της σύμβασης MARPOL, όπου προσδιορίζονται οι ποσότητες και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπονται οι απορρίψεις αυτές.

⁽²¹⁾ Άρθρο 2 στοιχείο γ).

Έχουν ανακύψει ερωτήματα σχετικά με το κατά πόσον τα απόβλητα που επιτρέπεται νομίμως να απορρίπτονται στη θάλασσα κατά τα προβλεπόμενα στους κανόνες και τις προϋποθέσεις απόρριψης της σύμβασης MARPOL είναι δυνατόν να εξαιρεθούν από την υποχρέωση παράδοσης. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τα λύματα για τα οποία η MARPOL επιτρέπει την απόρριψη στη θάλασσα υπό ορισμένες προϋποθέσεις ⁽²²⁾.

Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει ότι ένας από τους στόχους που λήφθηκαν υπόψη κατά τη στιγμή της έγκρισης της παρούσας οδηγίας είναι η εφαρμογή της σύμβασης MARPOL ⁽²³⁾. Επιπλέον, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το παράρτημα II της οδηγίας ⁽²⁴⁾ προβλέπει την παρέκκλιση από την απαίτηση κοινοποίησης για απόβλητα που επιτρέπεται νομίμως να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με το παράρτημα IV της σύμβασης MARPOL ⁽²⁵⁾. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η γενική απαίτηση παράδοσης πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα των στόχων της οδηγίας, δηλαδή τη μείωση των απορριμμάτων πλοίου στη θάλασσα και την ενίσχυση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί πως ό,τι επιτρέπεται να απορρίπτεται βάσει της σύμβασης MARPOL δεν μπορεί αυτομάτως να εξαιρεθεί από την απαίτηση παράδοσης που διατυπώνεται στην οδηγία. Στο πλαίσιο αυτό, είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι τα λύματα δεν εξαιρούνται από την εφαρμογή του άρθρου 8 σχετικά με τα τέλη για τα απόβλητα πλοίου.

Όσον αφορά την υποχρεωτική παράδοση που προβλέπεται στο άρθρο 7, έχουν ανακύψει επιπλέον ερωτήματα σχετικά με το αν τα απόβλητα από δραστηριότητες επισκευής πλοίων εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων και αν πρέπει ως εκ τούτου να παραδίδονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων. Συγκεκριμένα, υποστηρίχθηκε ότι τα εν λόγω απόβλητα μπορούν να χαρακτηριστούν «λειτουργικά απόβλητα» που καλύπτονται από το παράρτημα V της σύμβασης MARPOL, όπου ορίζονται ως «όλα τα στερεά απόβλητα (μεταξύ άλλων) των λυμάτων που δεν καλύπτονται από άλλα παραρτήματα και τα οποία συλλέγονται κατά τη διάρκεια συντήρησης ή εκμετάλλευσης του πλοίου, ή που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση και τον χειρισμό του φορτίου» ⁽²⁶⁾.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τα απόβλητα από εργασίες επισκευής σε δεξαμενές επισκευής πλοίων δεν θα πρέπει να θεωρούνται «παραγόμενα στο πλοίο απόβλητα» κατά την έννοια της οδηγίας, δεδομένου ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL. Ο ορισμός των «λειτουργικών αποβλήτων» στο παράρτημα V της σύμβασης MARPOL, ιδίως η αναφορά στην «κανονική συντήρηση και λειτουργία του πλοίου», αποκλείει τα απόβλητα που προκύπτουν από δραστηριότητες επισκευής πλοίων που διενεργούνται σε ναυπηγεία επισκευής. Κατά συνέπεια, τα απόβλητα από τις εν λόγω δραστηριότητες αποτελούν κοινή ευθύνη του πλοίου και του επισκευαστικού ναυπηγείου, που θα πρέπει να προβούν στους απαραίτητους διακανονισμούς για την παράδοση και την περαιτέρω διαχείρισή τους, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στη νομοθεσία της ΕΕ για τα απόβλητα ⁽²⁷⁾.

3.3. Επαρκής ικανότητα αποθήκευσης

Προκειμένου να απαλλαγούν τα πλοία από την υποχρέωση να παραδίδουν τα λύματά τους σε κάθε λιμένα όταν οι ποσότητες των αποβλήτων επί του σκάφους δεν επιβάλλουν δυνητικές απορρίψεις στη θάλασσα, το άρθρο 7 παράγραφος 2 προβλέπει εξαίρεση από την υποχρέωση παράδοσης των αποβλήτων, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο:

«...μπορεί να αποπλεύσει για τον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς να έχει παραδώσει τα απόβλητά του, εάν, με βάση τα στοιχεία που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 6 και το παράρτημα II, προκύπτει ότι το πλοίο διαθέτει επαρκή ικανότητα αποθήκευσης όλων των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το προγραμματισμένο ταξίδι του έως τον λιμένα παράδοσης».

Η Επιτροπή τονίζει ότι το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας αποτελεί εξαίρεση από την απαίτηση υποχρεωτικής παράδοσης και πρέπει να ερμηνεύεται στενά.

Προκειμένου να καθοριστεί επακριβώς ποια είναι η διαθέσιμη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων επί του σκάφους του πλοίου, πρέπει να ελέγχονται οι πληροφορίες που παρέχονται με την κοινοποίηση που απαιτείται δυνάμει του άρθρου 6 και του παραρτήματος II. Σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας, ο πλοίαρχος του πλοίου (πλην αλιευτικών ή σκαφών αναψυχής) με προορισμό λιμένα της ΕΕ έχει την υποχρέωση να συμπληρώσει το έντυπο κοινοποίησης που παρατίθεται στο παράρτημα II της οδηγίας και να κοινοποιεί τις εν λόγω πληροφορίες στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο επόμενος λιμένας κατάπλου. Το παράρτημα II περιλαμβάνει λεπτομερή κατάλογο των πληροφοριών που πρέπει να κοινοποιούνται, καθώς και πίνακα με τις διάφορες κατηγορίες αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου που παραδόθηκαν στον προηγούμενο λιμένα ⁽²⁸⁾, καθώς και τα απόβλητα που πρόκειται να παραδοθούν και/ή να παραμείνουν επί του πλοίου, επισημαίνοντας το ποσοστό της μέγιστης ικανότητας αποθήκευσης αποβλήτων.

⁽²²⁾ Η MARPOL επιτρέπει επίσης την απόρριψη άλλων ειδών αποβλήτων πλοίου. Ωστόσο, οι κανόνες απόρριψης για τα λύματα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I και το παράρτημα V έχουν καταστεί ολοένα και πιο περιοριστικοί, επιτρέποντας την απόρριψη στη θάλασσα μόνο πολύ μικρών ποσοτήτων αποβλήτων του παραρτήματος I και λίγες κατηγορίες αποβλήτων του παραρτήματος V, και αυτό υπό ειδικές προϋποθέσεις.

⁽²³⁾ Πρβλ. αιτιολογική σκέψη 3 της οδηγίας 2000/59/ΕΚ.

⁽²⁴⁾ Οδηγία 2007/71/ΕΚ της Επιτροπής για τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου

⁽²⁵⁾ Κανονισμός 11 του παραρτήματος IV της σύμβασης MARPOL.

⁽²⁶⁾ Κανονισμός 1.12 του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL.

⁽²⁷⁾ Ιδίως την οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα.

⁽²⁸⁾ Το παράρτημα II της οδηγίας 2000/59/ΕΚ τροποποιήθηκε από την οδηγία (ΕΕ) 2015/2087 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2015, προκειμένου να συμπεριληφθούν στον πίνακα των προς κοινοποίηση πληροφοριών το είδος και οι ποσότητες των αποβλήτων που παραδόθηκαν στον προηγούμενο λιμένα κατάπλου.

Προκειμένου να διαπιστώνεται κατά πόσον υπάρχει επαρκής ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων ενόψει της μελλοντικής διαδρομής, είναι επίσης σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη η ποσότητα αποβλήτων που είναι πιθανόν να παραχθούν επί του πλοίου μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του επόμενου λιμένα κατάπλου. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την παραγωγή αποβλήτων ενός πλοίου διακρίνονται σε σταθερούς (είδος του σκάφους, έτος κατασκευής, ισχύς κύριας μηχανής κ.λπ.) και πιο μεταβλητούς (φορτίο επί του σκάφους, όροι ταξιδιού, σχεδιασμός της διαδρομής, πλήθος επιβατών επί του πλοίου κ.λπ.). Υπάρχουν επίσης αρκετοί παράγοντες που συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση των αποβλήτων επί του σκάφους, μεταξύ άλλων η ανακύκλωση των αποβλήτων, η αποτέφρωση τους, η χρήση ντίζελ πλοίων (MDO), οι οποίοι θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη για να προσδιορίζεται κατά πόσον υπάρχει επαρκής ικανότητα αποθήκευσης.

Όσον αφορά τη διαφορετική μεταχείριση κάθε ροής αποβλήτων, λαμβάνοντας υπόψη ότι η κοινοποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας απαιτεί την παροχή πληροφοριών για κάθε είδος αποβλήτων, σε συνδυασμό με τη μέγιστη χωρητικότητα αποθήκευσης και την ποσότητα αποβλήτων που διατηρείται επί του σκάφους για κάθε είδος αποβλήτων, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η αποθηκευτική ικανότητα πρέπει να αξιολογείται για κάθε είδος αποβλήτων. Κατά συνέπεια, αν υπάρχει μεν επαρκής συνολική χωρητικότητα αποθήκευσης επί του πλοίου, αλλά για ένα ή για ορισμένα είδη αποβλήτων η χωρητικότητα δεν είναι επαρκής, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στο πλοίο να μεταβεί στον επόμενο λιμένα κατάπλου.

3.4. Προβλεπόμενος λιμένας κατάπλου

Το άρθρο 7 παράγραφος 2 αναφέρεται στον προβλεπόμενο «λιμένα παράδοσης». Θα πρέπει να καθοριστεί κατά πόσον ο «προβλεπόμενος λιμένας παράδοσης» θα πρέπει να νοείται ως ο «επόμενος λιμένας κατάπλου».

Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το σύστημα που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 είναι ένα σύστημα από λιμένα σε λιμένα. Το άρθρο 7 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο αναφέρεται στην άδεια του πλοίου να μεταβεί στον «επόμενο λιμένα κατάπλου». Με βάση τις συγκεκριμένες πληροφορίες οι αρμόδιες αρχές αξιολογούν κατά πόσον υπάρχει επαρκής αποθηκευτική ικανότητα επί του σκάφους για όλα τα απόβλητα πλοίου, προκειμένου να αποφευχθούν ενδεχόμενες απορριψεις στη θάλασσα καθοδόν προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου. Οι συγκεκριμένες πληροφορίες παρέχονται επίσης στο πλαίσιο της κοινοποίησης που πρέπει να αποστέλλεται στον λιμένα κατάπλου πριν από την άφιξη, προκειμένου ο λιμένας να μπορεί να διαθέσει λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής κατάλληλες για τις ανάγκες του πλοίου. Η έγκριση του λιμένα κατάπλου, στην οποία αναφέρεται το άρθρο 7 παράγραφος 2, καλύπτει μόνο τη μετάβαση του πλοίου στον επόμενο λιμένα κατάπλου, όχι όμως την πορεία πέραν αυτού. Με αυτή τη λογική, ο «λιμένας παράδοσης» στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 7 παράγραφος 2 πρέπει να νοείται ως ο «επόμενος λιμένας κατάπλου», καθώς οι αρχές του επόμενου λιμένα είναι αυτές που θα αξιολογήσουν αν το συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να μεταβεί σε άλλον λιμένα, λαμβάνοντας υπόψη τους τη διαθέσιμη αποθηκευτική ικανότητα.

Το άρθρο 7 παράγραφος 2 προβλέπει ότι εάν τα κράτη μέλη «έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι στον προβλεπόμενο λιμένα παράδοσης δεν διατίθενται κατάλληλες εγκαταστάσεις, ή εάν ο λιμένας αυτός δεν είναι γνωστός, και ως εκ τούτου υπάρχει κίνδυνος τα απόβλητα να απορριφθούν στη θάλασσα, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη της θάλασσας ρύπανσης απαιτώντας, εφόσον είναι αναγκαίο, από το πλοίο να παραδώσει τα απόβλητά του».

Οι αρμόδιες αρχές πρέπει επομένως να αξιολογούν την κατάσταση στον προβλεπόμενο λιμένα παράδοσης, και ιδίως αν στον εν λόγω λιμένα είναι διαθέσιμες κατάλληλες εγκαταστάσεις παραλαβής. Η Επιτροπή σημειώνει ότι κάτι τέτοιο μπορεί να παρουσιάζει δυσκολίες στην περίπτωση που ο προβλεπόμενος λιμένας παράδοσης βρίσκεται εκτός των ορίων της ΕΕ ή είναι άγνωστος.

Ενώ είναι δυνατή η παρακολούθηση της εφαρμογής του άρθρου 7 παράγραφος 2 στους λιμένες της ΕΕ εντός του πλαισίου του «συστήματος από λιμένα σε λιμένα» που υποστηρίζεται από το σύστημα πληροφόρησης και παρακολούθησης που έχει καταρτιστεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 της οδηγίας (βλέπε ενότητα 3.5.2 κατωτέρω), αυτό δεν ισχύει όταν ο επόμενος λιμένας κατάπλου βρίσκεται εκτός της ΕΕ. Όσον αφορά τα σκάφη που αποπλεύουν προς λιμένες τρίτων χωρών, η Επιτροπή θεωρεί, ως εκ τούτου, εξαιρετικά σημαντικό οι αρμόδιες αρχές να εξακριβώνουν την επαρκή ικανότητα αποθήκευσης επί του σκάφους πριν χορηγήσουν άδεια στα εν λόγω πλοία να αποπλεύσουν χωρίς να παραδώσουν τα απόβλητα και –εάν οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες– να επιβεβαιώνουν τη διαθεσιμότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής στη βάση δεδομένων GISIS του ΔΝΟ ⁽²⁹⁾.

3.5. Παρακολούθηση και επιβολή

3.5.1. Παρακολούθηση:

Τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάζουν δεόντως τις πληροφορίες που κοινοποιεί το πλοίο στο έντυπο κοινοποίησης αποβλήτων ⁽³⁰⁾. Η εξέταση αυτή πρέπει να επιτρέπει στις αρχές να μεριμνούν ώστε να θέτουν στη διάθεση του πλοίου κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, και να καθιστούν δυνατή την παρακολούθηση της παράδοσης των αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης της χωρητικότητας αποθήκευσης.

⁽²⁹⁾ Η χρήση του συστήματος GISIS του ΔΝΟ μπορεί να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που διαθέτουν οι διάφοροι λιμένες: <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>.

⁽³⁰⁾ Άρθρο 12 στοιχείο δ).

Οι αξιολογήσεις της Επιτροπής έδειξαν ότι, επί του παρόντος, στα κράτη μέλη εφαρμόζονται τόσο ενεργές όσο και παθητικές διαδικασίες έγκρισης του απόπλου πλοίου με παραγόμενα επί του πλοίου απόβλητα:

- Ενεργή έγκριση - μετά από κατάλληλη εξέταση του εντύπου κοινοποίησης αποβλήτων και αξιολόγηση της επάρκειας της αποθηκευτικής ικανότητας αποβλήτων επί του πλοίου, δίνεται στα πλοία ρητή γραπτή έγκριση να αποπλεύσουν από τον λιμένα. Αυτό γίνεται είτε με πιστοποιητικό είτε με απλό μήνυμα προς το πλοίο, το οποίο φυλάσσεται στο σκάφος. ή
- Παθητική έγκριση - προβλέπεται παρέμβαση μόνο εάν, μετά από κατάλληλη εξέταση του εντύπου κοινοποίησης αποβλήτων, ή ελλείψει κοινοποίησης, υπάρχουν λόγοι να πιστευτεί ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με την απαίτηση της οδηγίας για υποχρεωτική παράδοση. Αρχίζει επιθεώρηση ΔΕΠ και, εάν διαπιστωθεί ότι το πλοίο διαθέτει ανεπαρκή ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων, καλείται να παραδώσει τα απόβλητά του πριν αποπλεύσει. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το πλοίο επιτρέπεται να αποπλεύσει για τον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς ρητή έγκριση από τις αρχές σε γραπτή ή ηλεκτρονική μορφή.

Ούτε το άρθρο 7 παράγραφος 2 ούτε το άρθρο 11 ή το άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο δ) απαιτούν την έκδοση ρητής έγκρισης για το πλοίο, προκειμένου αυτό να μεταβεί στον επόμενο λιμένα κατάπλου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η οδηγία επιτρέπει τόσο την ενεργή όσο και την παθητική διαδικασία έγκρισης.

3.5.2. Σύστημα πληροφοριών και παρακολούθησης

Για να βοηθήσει τα κράτη μέλη στον εντοπισμό των πλοίων που δεν έχουν παραδώσει τα απόβλητά τους σύμφωνα με την οδηγία, η οδηγία προβλέπει την ανάπτυξη κατάλληλου συστήματος πληροφοριών και παρακολούθησης.

Η Επιτροπή έχει αναλάβει την ανάπτυξη του εν λόγω συστήματος στο πλαίσιο του υφιστάμενου SafeSeaNet, το οποίο θεσπίστηκε δυνάμει της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ⁽³¹⁾ του Συμβουλίου. Η Επιτροπή σκοπεύει να συνδέσει το σύστημα με εξειδικευμένο εργαλείο υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης, το οποίο θα ενσωματωθεί στη βάση δεδομένων επιθεώρησης ελέγχου από το κράτος λιμένα (THETIS) που ελέγχεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΟΑΘ).

Από την 1η Ιουνίου 2015, η ηλεκτρονική υποβολή των εκθέσεων από την Εθνική Ενιαία Θυρίδα⁽³²⁾ έχει καταστεί υποχρεωτική για την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων και οι εκθέσεις κοινοποιούνται μεταξύ των εθνικών αρχών μέσω του ενωσιακού συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet)⁽³³⁾. Για τον σκοπό αυτό, αναπτύχθηκε ηλεκτρονικό μήνυμα αποβλήτων ως μέρος των επιχειρησιακών κανόνων για την εφαρμογή του μηνύματος σύμφωνα με την οδηγία 2010/65/ΕΕ. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συμφώνησαν επίσης ότι οι πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που δεν έχουν παραδώσει τα απόβλητα πλοίου και τα κατάλοιπα φορτίου θα πρέπει να διαβιβάζονται μέσω του SafeSeaNet⁽³⁴⁾. Η Επιτροπή προσδοκά ότι το εν λόγω σύστημα θα υποστηρίξει αφενός τα κράτη μέλη στη σωστή εφαρμογή της οδηγίας, και αφετέρου τον κλάδο της βιομηχανίας, με την αποτελεσματική υποβολή εκθέσεων και τη μείωση του χρόνου παραμονής στους λιμένες.

Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει ότι, παρά το γεγονός ότι η κοινοποίηση αποβλήτων στο παράρτημα II απαιτεί την επίσημη υπογραφή του πλοιαρχου, όταν η κοινοποίηση αποβλήτων υποβάλλεται ηλεκτρονικά δεν θα απαιτείται παράλληλα καμία γραπτή υπογραφή στο έντυπο και, για την εξακρίβωση της ταυτότητας του προσώπου που υποβάλλει την κοινοποίηση αποβλήτων, θα αρκούν τα αρχικά του χρήστη της εντολής από τον πάροχο των δεδομένων⁽³⁵⁾.

3.5.3. Επιβολή (επιθεωρήσεις)

Το άρθρο 11 καθορίζει το καθεστώς επιθεωρήσεων σύμφωνα με την οδηγία. Καταρχήν, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι όλα τα πλοία ενδέχεται να υποβληθούν σε επιθεώρηση και ότι διενεργείται ικανός αριθμός επιθεωρήσεων. Η Επιτροπή τονίζει ότι η εν λόγω γενική απαίτηση επιθεώρησης περιλαμβάνει επίσης τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής. Ωστόσο, δεδομένου ότι ενδέχεται να μην είναι στην πράξη εφικτός ο έλεγχος όλων των πλοίων που δεν παραδίδουν τα απόβλητά τους στους λιμένες, η οδηγία προβλέπει ορισμένα κριτήρια επιλογής με σκοπό να αποφασίζεται ποια πλοία πρέπει να επιθεωρούνται.

⁽³¹⁾ ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

⁽³²⁾ Άρθρο 5 της οδηγίας 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ (ΕΕ L 283 της 29.10.2010, σ. 1).

⁽³³⁾ Όπως ορίζεται από την οδηγία 2002/59/ΕΚ.

⁽³⁴⁾ Βλέπε «SAFESEANET: Κατευθυντήριες γραμμές για την έκδοση συμβάντος».

⁽³⁵⁾ Όπως συμφωνήθηκε από την ομάδα ΕΚΜ που έχει συσταθεί δυνάμει της οδηγίας 2010/65/ΕΕ, μήνυμα αποβλήτων - επιχειρησιακοί κανόνες, έκδοση 0.9, 19 Μαρτίου 2012.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας, τα πλοία, πλην των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ), που δεν συμμορφώνονται με τις σχετικές με την κοινοποίηση απαιτήσεις του άρθρου 6, ή για τα οποία, από την εξέταση των πληροφοριών που παρέχονται από τον πλοίαρχο του πλοίου, διαπιστώθηκαν άλλοι λόγοι να πιστευτεί ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με την οδηγία, θα πρέπει να δοθεί *ιδιαιτέρη προσοχή* στη διαδικασία επιλογής των προς επιθεώρηση πλοίων.

Όπως προκύπτει από το άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο α), το έντυπο κοινοποίησης είναι το βασικό εργαλείο για την επιλογή/στόχευση των προς επιθεώρηση πλοίων. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή τονίζει την ανάγκη αποτελεσματικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των υπηρεσιών επιβολής του νόμου. Ειδικότερα, έχουν ζωτική σημασία οι ακόλουθες ροές πληροφοριών:

- Η αρμόδια αρχή και οι επιθεωρητές της πρέπει να έχουν πρόσβαση στις κοινοποιήσεις χωρίς καθυστέρηση.
- Ο λιμένας θα πρέπει να αναφέρει τυχόν ανακολουθίες σε σχέση με την οδηγία, συμπεριλαμβανομένης της απουσίας κοινοποίησης ή τη μη άμεση παράδοση στην αρχή που αναλαμβάνει την επιθεώρηση ΛΕΠ.
- Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους πρέπει:
 - να λαμβάνει εκθέσεις ανακολουθιών από τους λιμένες ή τρίτα μέρη, ιδίως σχετικά με τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας·
 - να ενημερώνει την αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα κατάπλου για τη μη παράδοση των αποβλήτων κατά παράβαση των άρθρων 7 και 10 της οδηγίας ΛΕΠ, ώστε να μην επιτραπεί στο πλοίο ο απόπλους από τον εν λόγω λιμένα μέχρις ότου πραγματοποιηθεί πιο λεπτομερής αξιολόγηση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο δ).

3.5.3.1. Πεδίο εφαρμογής των επιθεωρήσεων ΛΕΠ:

Η οδηγία επιτρέπει ρητώς η επιβολή να διενεργείται στο πλαίσιο της οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα⁽³⁶⁾. Ταυτόχρονα, η οδηγία καθιστά σαφές ότι, όποιο και αν είναι το πλαίσιο βάσει του οποίου διενεργούνται οι επιθεωρήσεις, ισχύει η απαίτηση του 25 % για τις επιθεωρήσεις. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η απαίτηση του 25 % για τις επιθεωρήσεις απορρέει από τις απαιτήσεις της προηγούμενης οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (οδηγία 95/21/ΕΚ), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο έκδοσης της οδηγίας. Το ισχύον καθεστώς ελέγχου από το κράτος του λιμένα, το οποίο εισήχθη με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, αντικατέστησε την απαίτηση του 25 % με επιμερισμένο φόρτο επιθεωρήσεων, ο οποίος κατανέμεται αναλογικά σε κάθε κράτος μέλος, και μηχανισμό στόχευσης με βάση την επικινδυνότητα.

Οι αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας τονίζουν την ανάγκη στοχευμένων επιθεωρήσεων για την επαλήθευση της συμμόρφωσης, ο αριθμός των οποίων πρέπει να είναι ικανός για να αποτρέπεται η μη συμμόρφωση με την οδηγία⁽³⁷⁾. Η εν λόγω αρχή των στοχευμένων επιθεωρήσεων αντικατοπτρίζεται επίσης στο συνολικό σύστημα που καθορίζει το άρθρο 11, με κριτήρια επιλογής που βασίζονται στις πληροφορίες που συνάγονται από την κοινοποίηση ή την απουσία κοινοποίησης αποβλήτων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι για το καθεστώς επιθεώρησης που προβλέπει η οδηγία ΛΕΠ, πρέπει επίσης να υιοθετηθεί προσέγγιση βάσει κινδύνων, παρόμοια με την προσέγγιση που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο της ισχύουσας οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, αντί να επιδιώκεται ο σταθερός στόχος του 25 %.

Ωστόσο, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι πρέπει να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή και επιβολή της οδηγίας ΛΕΠ, ιδίως όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα κριτήρια επιλογής για τις επιθεωρήσεις, τα οποία διαφέρουν από τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την οδηγία σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα. Επιπλέον, είναι σημαντικό να παρακολουθούνται επίσης και να ελέγχονται τα σκάφη που δεν απαιτείται να αποστέλλουν έντυπο κοινοποίησης αποβλήτων στους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών τακτικής κυκλοφορίας που εξαιρούνται από την εν λόγω υποχρέωση, των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής (με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ). Το άρθρο 11 παράγραφος 3 επιβάλλει στα κράτη μέλη την καθιέρωση διαδικασίας ελέγχου τόσο για τα αλιευτικά σκάφη όσο και για τα σκάφη αναψυχής, ώστε να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με την οδηγία.

Από την άλλη, τα πλοία που συμμορφώνονται με την οδηγία, αλλά υφίστανται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις λόγω ανεπάρκειας των εγκαταστάσεων παραλαβής έχουν επίσης το δικαίωμα αποζημίωσης (άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο η)).

3.5.3.2. «Απαγόρευση απόπλου» και σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών

Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή δεν είναι ικανοποιημένη από τα αποτελέσματα της επιθεώρησης, οφείλει να διασφαλίζει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρις ότου παραδώσει τα απόβλητά του. Ως εκ τούτου, η οδηγία παρέχει τη νομική βάση και τις προϋποθέσεις για την «απαγόρευση απόπλου» του σκάφους, μολονότι —όπως αναφέρθηκε προηγούμενως— το πλαίσιο, οι διαδικασίες και το συνολικό σύστημα για την απαγόρευση απόπλου ενδέχεται να απορρέουν από το πλαίσιο ελέγχου του κράτους του λιμένα, όπως προβλέπεται ειδικά στο άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο β). Ως εκ τούτου, μολονότι το πλαίσιο μπορεί να είναι το ίδιο, η πράξη της απαγόρευσης απόπλου βάσει της οδηγίας ΛΕΠ πρέπει να διακρίνεται από την «κράτηση» στο πλαίσιο της οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα.

⁽³⁶⁾ Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

⁽³⁷⁾ Αιτιολογική σκέψη 18 της οδηγίας.

Η απόφαση για την απαγόρευση απόπλου λόγω μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις παράδοσης των άρθρων 7 ή 10 μπορεί επίσης να προκύψει μετά από πληροφορίες που ελήφθησαν από τον προηγούμενο λιμένα και οι οποίες αποτελούν «σαφή αποδεικτικά στοιχεία» μη παράδοσης. Στις εν λόγω περιπτώσεις, ο επιθεωρητής δεν επιτρέπει σε πλοίο να αναχωρήσει από τον λιμένα αν δεν λάβει χώρα διεξοδικότερη εκτίμηση των παραγόντων που σχετίζονται με τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις παράδοσης αποβλήτων.

Στο επίκεντρο της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για την εφαρμογή της οδηγίας βρίσκεται το αποτελεσματικό σύστημα υποβολής εκθέσεων μεταξύ των λιμένων για την ανταλλαγή των σχετικών πληροφοριών. Το εν λόγω σύστημα προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3 της οδηγίας και η Επιτροπή αναλαμβάνει την περαιτέρω ανάπτυξη και ενσωμάτωσή του στο πλαίσιο των υφιστάμενων συστημάτων αναφοράς δεδομένων.

4. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

4.1. Όροι

Για να αποφευχθεί η περιττή διοικητική και οικονομική επιβάρυνση για πλοία που καταπλέουν συχνά και τακτικά στους ίδιους λιμένες, το άρθρο 9 εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να απαλλάσσουν πλοία από τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

- την εκ των προτέρων ενημέρωση σχετικά με τα απόβλητα (άρθρο 6)
- την υποχρεωτική παράδοση των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων (άρθρο 7 παράγραφος 1)
- την πληρωμή του τέλους αποβλήτων (άρθρο 8).

Με βάση την αρχή νομικής ερμηνείας «*a maiore ad minus*», προκύπτει ότι κράτος μέλος που δύναται να απαλλάξει σκάφος από όλες τις απαιτήσεις δύναται επίσης να το απαλλάξει από μία μόνο εξ αυτών. Στο ίδιο πνεύμα, αν μπορεί να απαλλάξει σκάφος από την υποχρέωση παράδοσης όλων των ειδών αποβλήτων πλοίου, μπορεί επίσης να το απαλλάξει από την υποχρέωση παράδοσης μόνο ενός ή ορισμένων ειδών αποβλήτων.

Το άρθρο 9 ορίζει δύο σωρευτικές προϋποθέσεις για την απαλλαγή:

- a) το πλοίο εκτελεί προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς· και
- β) υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις διακανονισμού που να εγγυάται την παράδοση των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων και την καταβολή τελών σε λιμένα που βρίσκεται στη διαδρομή του.

Εντούτοις, οι εν λόγω όροι δεν έχουν μέχρι σήμερα καθοριστεί με σαφήνεια σε επίπεδο ΕΕ, με αποτέλεσμα οι αρχές των κρατών μελών να έχουν ευρεία περιθώρια διακριτικής ευχέρειας στην περιγραφή των βασικών εννοιών. Κατά συνέπεια, τα καθεστώτα εξαίρεσης διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών, γεγονός που δημιουργεί την ανάγκη διευκρίνησης ορισμένων βασικών εννοιών.

4.1.1. Πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς

Η έννοια του «προγραμματισμένου δρομολογίου με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς» δεν έχει προσδιοριστεί περαιτέρω στην οδηγία. Με βάση τις διαπιστωμένες βέλτιστες πρακτικές στα κράτη μέλη⁽³⁸⁾, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω όροι θα πρέπει να ερμηνεύονται ως εξής:

- Προγραμματισμένο: Το εν λόγω σκάφος πρέπει να έχει δημοσιευμένο ή προγραμματισμένο πίνακα αναχωρήσεων και αφίξεων, μεταξύ των συγκεκριμένων λιμένων ή τερματικών σταθμών, ή να εκτελεί συνεχείς⁽³⁹⁾ διελεύσεις που συνιστούν αναγνωρίσιμο χρονοδιάγραμμα. Το εν λόγω χρονοδιάγραμμα ή το ισοδύναμο μπορεί επίσης να λάβει τη μορφή δηλώσεων χρόνων πλεύσης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το χρονοδιάγραμμα του πλοίου πρέπει να ορίζεται εκ των προτέρων και να παραμένει σταθερό για τουλάχιστον 4 μήνες ώστε να συμπεριλαμβάνει εποχικά δρομολόγια.
- Τακτικό: Τα σκάφη πρέπει να εκτελούν επαναλαμβανόμενες διαδρομές με σταθερό πρόγραμμα μεταξύ των συγκεκριμένων λιμένων ή τερματικών σταθμών και κανενός άλλου, ή να μην πραγματοποιούν σειρά ταξιδιών από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις.
- Συχνό: Το σκάφος πρέπει να επισκέπτεται τον λιμένα για τον οποίο ισχύει η απαλλαγή και τον λιμένα στον οποίο παραδίδει τα παραγόμενα στο πλοίο απόβλητα τουλάχιστον μία φορά ανά δεκαπενθήμερο.

⁽³⁸⁾ Η ερμηνεία λαμβάνει υπόψη τους ορισμούς που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος από τις χώρες της HELCOM στη σύσταση 28E/10, «Κατευθυντήριες γραμμές για τη δημιουργία εναρμονισμένου συστήματος μη επιβολής ειδικών τελών για την παράδοση παραγόμενων στα πλοία πετρελαιοειδών αποβλήτων που προέρχονται από μηχανοστάσια και για την παράδοση λυμάτων και απορριμμάτων, καθώς και απορριμμάτων πλοίων που αλιεύονται σε δίχτυα αλιείας, στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής», η οποία εγκρίθηκε στις 15 Νοεμβρίου 2007, <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf>, και Βρετανικό θαλάσσιο καθοδηγητικό σημείωμα MGN 387 του Ηνωμένου Βασιλείου, Οδηγίες για την εμπορική ναυτιλία και τα αλιευτικά σκάφη (Διμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων), κανονισμοί 2003 και τροποποιήσεις,

⁽³⁹⁾ Οι συνεχείς διελεύσεις αναφέρονται εν προκειμένω σε γραμμές κλειστής διαδρομής ή γραμμές χωρίς σύστημα κρατήσεων σε πολύ σύντομες διαδρομές.

Ένα άλλο ζήτημα αφορά τους τύπους των πλοίων που μπορούν να επωφελούνται της απαλλαγής – ιδίως το ζήτημα αν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 9 εμπίπτουν οι βυθοκόροι, οι πλοηγίδες ή τα οχηματαγωγά σύντομου διάπλου. Πρώτον, πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 9 δεν κάνει διάκριση μεταξύ των κατηγοριών πλοίων. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα πλοία για τα οποία ο λιμένας αναχώρησης και ο λιμένας άφιξης ταυτίζονται δεν θα πρέπει για τον λόγο αυτό να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 9. Φαίνεται ότι κάλλιστα δύναται να διανοηθεί κανείς ότι ένα πλοίο καταπλέει στον (μοναδικό) λιμένα από τον οποίο αποπλέει συχνά και τακτικά στο πλαίσιο τακτικών δρομολογίων, προκειμένου να του δοθεί απαλλαγή δυνάμει του άρθρου 9, μοναδικός σκοπός του οποίου είναι η απλούστευση. Επιπλέον, με βάση τον ορισμό του λιμένα, πλοία που εκτελούν μεταφορές εντός της εν λόγω περιοχής ή μεταξύ τερματικών σταθμών του ίδιου λιμένα, θα πρέπει να είναι σε θέση να επωφελούνται των διατάξεων του άρθρου 9, με την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τους όρους των επαρκών διακανονισμών για την πληρωμή και την παράδοση σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα.

4.1.2. Επαρκείς αποδείξεις διακανονισμού

Το άρθρο 9 παράγραφος 1 της οδηγίας ΛΕΠ προβλέπει ως προϋπόθεση για τη χορήγηση απαλλαγής την ύπαρξη «επαρκών αποδείξεων για την ύπαρξη διακανονισμού που εγγυάται την παράδοση των αποβλήτων πλοίου και την καταβολή τελών σε λιμένα που βρίσκεται επί της διαδρομής τους».

Η ποιότητα των αποδεικτικών στοιχείων προς υποστήριξη της αίτησης απαλλαγής έχει καίρια σημασία για την ορθή λειτουργία του καθεστώτος απαλλαγής.

Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές που δόθηκαν από τους εθνικούς ή περιφερειακούς οργανισμούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ακόλουθα αποδεικτικά στοιχεία πρέπει, συνολικά, να θεωρούνται «επαρκή» όταν προσκομίζονται από τον διαχειριστή του πλοίου:

- απόδειξη υπογεγραμμένης σύμβασης ή συμβάσεων που καλύπτουν κάθε είδος παραγόμενων σε πλοίο αποβλήτων και έχει ή έχουν συναφθεί με λιμένα ή με ανάδοχο διαχειριστή αποβλήτων στον λιμένα όπου παραδίδονται τα απόβλητα, μαζί με τη συχνότητα παράδοσης των αποβλήτων στις εν λόγω εγκαταστάσεις·
- αποδείξεις πληρωμής και άλλα αποδεικτικά στοιχεία που πιστοποιούν ότι η σύμβαση ή ο διακανονισμός είναι εν ενεργεία·
- αποδεικτικά στοιχεία ότι οι εν λόγω διακανονισμοί είναι αποδεκτοί στον λιμένα που παραλαμβάνει τα παραγόμενα στο πλοίο απόβλητα, τον ή τους λιμένες για τους οποίους εφαρμόζεται η απαλλαγή και τους λοιπούς λιμένες της διαδρομής.

Η απαίτηση ύπαρξης σύμβασης αποκλείει την πρακτική της αποδοχής εξαίρεσεων με βάση τις συχνές επισκέψεις και μόνο. Τα αποδεικτικά στοιχεία πρέπει να συνοδεύονται από απόδειξη ότι η σύμβαση είναι σε ενεργό χρήση και εφαρμόζεται στην πράξη, για να αποφευχθεί η κατάχρηση του καθεστώτος απαλλαγής. Το τελευταίο σημείο περιέχει αναφορά στην αποδοχή του διακανονισμού από τον λιμένα στον οποίο συνάπτεται η σύμβαση. Η εν λόγω απαίτηση θα βοηθήσει στην αποφυγή καταστάσεων στις οποίες οι λιμενικές αρχές δεν γνωρίζουν καν ότι το σκάφος έχει εξαιρεθεί από την υποχρέωση σε άλλο κράτος μέλος επί τη βάσει των συχνών επισκέψεων σε συγκεκριμένο λιμένα. Ο φόρτος της υποβολής της απαιτούμενης πληροφορίας βαρύνει τον διαχειριστή του πλοίου.

Τα πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ τριών ή περισσότερων λιμένων μπορούν να λάβουν εξαίρεση βάσει της οδηγίας για περισσότερους του ενός λιμένες εφόσον κοινοποιήσουν, παραδώσουν και καταβάλουν τα υποχρεωτικά τέλη σε τουλάχιστον ένα λιμένα κατά μήκος της διαδρομής τους. Αυτό αποκλείει τις πρακτικές απαλλαγής πλοίου για όλους τους λιμένες κατά μήκος της διαδρομής του, ακόμη και με βάση μόνο ιδιωτικό διακανονισμό με ανάδοχο αποβλήτων για την παράδοση των αποβλήτων και την πληρωμή εκτός του λιμένα (διακανονισμός με τρίτο μέρος), δεδομένου ότι οι εν λόγω διακανονισμοί θα πρέπει να συνάπτονται υπό την ευθύνη/αρχή λιμένα που βρίσκεται στη διαδρομή του πλοίου.

Μολονότι το άρθρο 9 δεν απαιτεί ρητά ο διακανονισμός για την παράδοση και την πληρωμή του τέλους να γίνεται σε λιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος, μπορεί να υπάρχουν ανησυχίες σχετικά με τις ρυθμίσεις οι οποίες συνάπτονται σε λιμένες τρίτων χωρών, δεδομένου ότι ενδέχεται να μην πληρούν τους όρους που προβλέπονται στην οδηγία, να μην επαληθεύονται κατάλληλα και να μην επιβάλλονται αποτελεσματικά. Για τον λόγο αυτό, οι λιμένες που χορηγούν εξαίρεση με βάση διακανονισμούς που έχουν συναφθεί εκτός της ΕΕ, θα πρέπει να αξιολογούν τους εν λόγω διακανονισμούς με βάση τις απαιτήσεις της οδηγίας όσον αφορά τις επαρκείς και κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής, την παρακολούθηση της παράδοσης και την πληρωμή των τελών και, σε περίπτωση αμφιβολίας, να μην αποδέχονται τους εν λόγω διακανονισμούς ως «επαρκή αποδεικτικά στοιχεία» κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 1.

4.2. Διαδικασία απαλλαγής

Η αίτηση απαλλαγής υποβάλλεται κανονικά από τον πράκτορα του πλοίου ή από τη ναυτιλιακή εταιρεία/φορέα εκμετάλλευσης στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου ευρίσκεται ο λιμένας. Η εντεταλμένη αρχή απαιτεί αποδείξεις των τακτικών δρομολογίων του πλοίου, καθώς και αποδείξεις για τον διακανονισμό διαχείρισης των αποβλήτων.

Οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να απαλλάσσουν τα πλοία μόνο σε λιμένες υπό τη δική τους δικαιοδοσία, αλλά ο διακανονισμός διαχείρισης των αποβλήτων επί του οποίου στηρίζεται η απαλλαγή μπορεί να πραγματοποιηθεί σε οποιονδήποτε άλλο λιμένα κατά μήκος της τακτικής διαδρομής του πλοίου ⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Για παράδειγμα, επιβατηγό οχηματαγωγό που πραγματοποιεί δρομολόγια μεταξύ των κρατών μελών Α και Β μπορεί να έχει σύμβαση απορριμάτων με εταιρεία διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος Α, σύμβαση πετρελαϊκών αποβλήτων με εταιρεία διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος Β και σύμβαση λυμάτων με λιμενική αρχή/δήμο στο κράτος Α.

Η απαλλαγή που χορηγείται από κράτος μέλος για συγκεκριμένο λιμένα δεν ισχύει σε λιμένα άλλου κράτους μέλους (δηλαδή δεν συνιστά ειδική απαλλαγή), διότι το άρθρο 9 παράγραφος 1 προβλέπει διαδικασία εξαιρέσεως «από λιμένα σε λιμένα» με παραπομπή στα «κράτη μέλη των λιμένων που συμπεριλαμβάνονται στα δρομολόγια αυτά». Ως εκ τούτου, το πλοίο πρέπει να ζητήσει χωριστά απαλλαγή στους λιμένες κάθε κράτους μέλους κατά μήκος της τακτικής διαδρομής του, ακόμη και αν η συμφωνία ή οι συμφωνίες διαχείρισης των αποβλήτων που αποτελούν τη βάση για την απαλλαγή μπορεί να είναι ίδιες.

Η διάρκεια ισχύος των απαλλαγών ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των κρατών μελών. Προκειμένου να αποφευχθούν οι καταχρήσεις, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η μέγιστη διάρκεια ισχύος των απαλλαγών πρέπει να είναι πέντε έτη, ανάλογα με τις αλλαγές στα δρομολόγια του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση, η απαλλαγή δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τη διάρκεια του διακανονισμού διαχείρισης των αποβλήτων. Όταν χορηγηθεί η απαλλαγή, θεωρείται ορθή πρακτική η έκδοση πιστοποιητικού απαλλαγής, που μπορεί να περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν την απαλλαγή, όπως αναφορά στις υποχρεώσεις από τις οποίες έχει απαλλαγεί το πλοίο, τους όρους ισχύος, την ημερομηνία και τον τόπο έκδοσης. Το πιστοποιητικό απαλλαγής θα πρέπει κατά προτίμηση να φυλάσσεται συνεχώς στο πλοίο για να αποδεικνύεται η συμμόρφωσή του.

Το άρθρο 9 παράγραφος 2 ορίζει ότι η Επιτροπή ενημερώνεται από τα κράτη μέλη σε τακτά χρονικά διαστήματα (τουλάχιστον μία φορά ετησίως) σχετικά με τις χορηγηθείσες απαλλαγές. Αυτό μπορεί να γίνει είτε γραπτώς είτε, κατά προτίμηση, με την υποβολή εκθέσεων στο SafeSeaNet, που χρησιμοποιείται ως βάση του κοινού συστήματος πληροφόρησης και παρακολούθησης.

4.3. Παρακολούθηση και επιβολή

Τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι ακολουθούνται οι ενδεδειγμένες διαδικασίες ελέγχου για τα πλοία που έχουν απαλλαγεί και ότι αυτά υποβάλλονται σε επιθεώρηση σε τακτά χρονικά διαστήματα (τουλάχιστον μία φορά ετησίως), προκειμένου να εξακριβώνεται η συμμόρφωσή τους με τον διακανονισμό παράδοσης των αποβλήτων, όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 της οδηγίας.

Για τον σκοπό αυτό, όλες οι ενδιαφερόμενες αρχές επιβολής κατά μήκος της τακτικής διαδρομής του πλοίου πρέπει να ενημερώνονται πλήρως για τα πλοία που εξαιρούνται, σε ποιους λιμένες και με ποια αιτιολογία. Το πιο σημαντικό είναι οι αρχές επιβολής του νόμου σε δεδομένο λιμένα να γνωρίζουν τις πιθανές απαλλαγές που αφορούν τον συγκεκριμένο λιμένα. Αυτό κατά κανόνα επιτυγχάνεται με το πιστοποιητικό απαλλαγής το οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης/πράκτορας του πλοίου δύναται να υποβάλει στις αρμόδιες αρχές ως απόδειξη χορήγησης της ή των απαλλαγών⁽⁴¹⁾. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπογραμμίζει τη σημασία της αποτελεσματικής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις απαλλαγές, μεταξύ των αρχών των κρατών μελών μέσω του κοινού συστήματος πληροφόρησης και παρακολούθησης. Οι πληροφορίες σχετικά με τις εξαιρέσεις είναι απαραίτητες για την επαλήθευση του διακανονισμού που έχει συναφθεί για την παράδοση των αποβλήτων και την πληρωμή των τελών, που αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για τη χορήγηση της απαλλαγής.

⁽⁴¹⁾ Η αρμοδιότητα αναγνωρίζεται επίσης στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών της HELCOM που αναφέρθηκαν στην υποσημείωση 38, οι οποίες προβλέπουν ότι το κράτος που χορηγεί την απαλλαγή «θα πρέπει επίσης να ενημερώνει σχετικά με τις απαλλαγές τα κράτη μέλη στα οποία βρίσκονται οι άλλοι λιμένες κατά μήκος της τακτικής διαδρομής.»