

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

**ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ Η' ΥΠΕΡΓΟΛΑΒΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΕΡΕΩΝ  
Η' ΥΓΡΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.**

**Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**



**Κατσούλη Ειρήνη – Πατρίτσια**

(Α.Μ ΜΝ13038)

**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, 2018

## **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 φύσης ( εμπορικός , μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός ) της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί ( τμήμα του κειμένου που χρησιμοποιεί , πίνακες , σχήματα , εικόνες και χάρτες ), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος , που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright και τω πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη του υπό copyright κειμένου»

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

« Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από τη τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του τμήματος των Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία»

Τα μέλη της επιτροπής ήταν :

1. Κ. Χλωμούδης ( επιβλέπων )
2. Ε. Τζανάτος ( μέλος τριμελούς )
3. Β. Τσελέντης ( μέλος τριμελούς )

\*Η έγκριση της Διπλωματικής εργασίας από το τμήμα των Ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ / ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	5
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ/ABSTRACT.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</u></b>	
1.1 Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	9
1.2 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ/ΑΠΟΒΛΗΤΑΠΛΟΙΩΝ.....	9
1.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ – ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ.....	11
1.4 ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ/ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ.....	12
1.5 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ.....	21
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</u></b>	
2.1 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	22
2.2 Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	24
2.3 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	25
2.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	26
2.5 ΕΠΙΛΟΓΗ ΦΟΡΕΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ.....	27
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</u></b>	
3.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΙΔΡΥΣΗΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ.....	28
3.2 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	29
3.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	31
3.4 ΣΧΕΔΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ .....	32
3.5 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ .....	33
3.6 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΟΡΘΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ.....	33
3.7 ΤΕΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ.....	34
3.8 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ.....	36
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</u></b>	
4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ.....	37
4.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	40

4.3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΗΤΑ.....	41
4.4 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΗΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	42
4.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ.....	42
4.6 ΘΕΣΜΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ.....	43
4.7 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	44
4.8 ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ Ο ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2017/352 ΤΗΣ ΕΕ .....	45
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	47
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	50
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	52

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΣ MARPOL.....	16
ΠΙΝΑΚΑΣ 2. ΥΠΟΧΕΩΣΕΙΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΕΡΓΟΥ.....	46

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	31
---	----

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να εκφράσω τις πιο θερμές ευχαριστίες μου στον Επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Κ. Χλωμούδη για την πολύτιμη συνδρομή του , την βοήθεια και εποικοδομητική συνεργασία του.

Ιδιαίτερος θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Π. Κουφό , Εισηγητή της ΡΑΛ που μοιράστηκε μαζί μου τις γνώσεις και την εμπειρία του , βοηθώντας με έτσι να δημιουργήσω προσωπική άποψη επί του θέματος της εργασίας και τη δυνατότητα μιας πιο κριτικής προσέγγισης .

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα επιχειρηθεί να αποτυπωθούν οι πιο πρόσφατες εξελίξεις σε Ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο όσον αφορά στο ζήτημα της διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων. Θα αναλυθούν τόσο οι σχετικές ευρωπαϊκές Συμβάσεις και Οδηγίες όσο και η ελληνική νομοθεσία και θα αξιολογηθεί η πορεία της ελληνικής πλευράς ως προς τη συμμόρφωση της με τις σχετικές νομοθεσίες .

Ουσιαστικά , λοιπόν η εργασία θα στοχεύσει προς την κατεύθυνση της ανάλυσης της τήρησης αυστηρών κανονιστικών πλαισίων που σκοπό έχουν τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στο κατά πόσο θα μπορούσαν να προταθούν εναλλακτικά μοντέλα οργάνωσης του λιμένος Πειραιά για την αποδοτικότερη διαχείριση των αποβλήτων.

## **ABSTRACT**

This diploma thesis will attempt to capture the latest developments on European and national level regarding management of ship solid and liquid waste and cargo residues. Both the relevant European Conventions and Guidelines and the Greek legislation will be analyzed and the Greek side's progress towards compliance with the relevant legislation will be assessed.

Moreover, this thesis will aim to analyze strict regulatory frameworks aimed at protecting the marine environment as well as to whether alternative models for the organization of Piraeus port could be proposed for more efficient waste management.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στόχος της εργασίας είναι η ανίχνευση και η εύρεση μεθοδολογίας για την αποτελεσματική διαχείριση των αποβλήτων πλοίων με βάση της οδηγίες της ΕΕ. Θα αναπτυχθεί η παρούσα κατάσταση στην Ελλάδα σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη αναφορικά με την διαχείριση αποβλήτων, τις ορθές πρακτικές, τα προβλήματα, τις ανάγκες, την διακυβέρνηση και τις ευθύνες των λιμένων. Στην εργασία αναφέρονται οι πρακτικές που ακολουθεί η Ευρώπη και οι πρακτικές που ακολουθεί η Ελλάδα. Κύριος προβληματισμός είναι η διαφάνεια με την οποία διενεργούνται οι διαδικασίες ανάληψης των έργων παροχής διευκολύνσεων στα λιμάνια και κατά πόσο αυτές ανταποκρίνονται στην ορθή πρακτική που έχει ορίσει η Ε.Ε. Σκοπός είναι η ευαισθητοποίηση σχετικά με την διαφάνεια των διαγωνισμών ανάμεσα στους παρόχους ευκολιών και η δημιουργία ενός περιβάλλοντος πιο δίκαιης μεταχείρισης προς όλους τους παρόχους ευκολιών.

Το πρώτο κεφάλαιο ξεκινά με το τι θεωρείται θαλάσσια ρύπανση, πιο εξειδικευμένα η ρύπανση από τα απόβλητα πλοίων καθώς και αναλύσεις σχετικά με τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες της ΕΕ για τη πρόληψη της ρύπανσης από τα απόβλητα πλοίων.

Στο Δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στους φορείς διακυβέρνησης και διαχείρισης λιμένων όπως και στις μεθοδολογίες που ακολουθούνται σε ευρωπαϊκή διάσταση για τη διαχείριση αποβλήτων πλοίων.

Στη συνέχεια αναλύεται η διαδικασία συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων, η μέθοδοι παράδοσης και παραλαβής, τα τέλη αλλά και τα προβλήματα και οι δυσλειτουργίες που προκύπτουν.

Στο τελευταίο κεφάλαιο περιγράφεται η ελληνική διακυβέρνηση και διαχείριση λιμένων, το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο σε αντιδιαστολή με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα, τέλος αναλύονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα σχετικά με μέτρα που σχετίζονται με τις νέες νομοθεσίες και τον ανταγωνισμό στις λιμενικές υπηρεσίες καταγράφοντας τους προβληματισμούς και τα συμπεράσματα.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

### **1.1 Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Η διεθνής κοινότητα λαμβάνει σοβαρά μέτρα με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος από τα απόβλητα και τα απορρίμματα που παράγονται στα καράβια. Εξαιτίας της διαφορετικότητας που έχουν τα ίδια τα λιμάνια, των προβλημάτων που υπάρχουν ανάλογα με την τοποθεσία τους και τους χρήστες που δέχονται, έχουν να αντιμετωπίσουν σημαντικούς περιβαλλοντικούς διαφορετικούς ανά περίπτωση κινδύνους. Προκειμένου να αντιμετωπισθούν όσο το δυνατόν αποδοτικότερα οι κίνδυνοι, δημιουργήθηκαν τόσο παγκόσμια όσο και Ευρωπαϊκά πλαίσια περιβαλλοντικής διαχείρισης τα οποία σκοπό έχουν την ελάττωση των επιπτώσεων. Έτσι οικοδομείται η οργάνωση, τίθενται προτεραιότητες κατανοούνται οι ανάγκες για το σχεδιασμό και την βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων. Η περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων προσφέρει εξάλλου ευκαιρίες βελτιστοποίησης των ίδιων των παραγωγικών τους διαδικασιών και αναβάθμισης της εικόνας τους. Για την υλοποίηση της περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμένων υπάρχουν διαθέσιμα εργαλεία και συστήματα που αναπτύχθηκαν ειδικά για τα λιμάνια. Με βάση τη παραπάνω λογική διαρκώς αναζητούνται νέες μέθοδοι επεξεργασίας, αποθήκευσης και διαχείρισης των αποβλήτων των πλοίων στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης. Η επιστήμη με την βοήθεια της τεχνολογίας έχουν κάνει άλματα αναπτύσσοντας νέες μεθόδους διαχείρισης των αποβλήτων -λυμάτων. Ανάλογα με τον τύπο εφαρμογής των διαφόρων μεθόδων έχουμε θετικές αλλά και αρνητικές επιπτώσεις σε οικονομικό, τεχνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. (Ramalho,2012).

Η ρύπανση από τα πλοία και κατ' επέκταση στα λιμάνια προκαλείται τόσο κατά την παραγωγή λιμενικού προϊόντος, όσο και κατά την παραγωγή προϊόντων της λιμενικής συστάδας. Κατά την λιμενική παραγωγική διαδικασία εκτός από το λιμενικό προϊόν, παράγονται ανεπιθύμητα υποπροϊόντα, τα λεγόμενα 'αρνητικά λιμενικά προϊόντα' και ως αρνητικό λιμενικό προϊόν θεωρείται η ρύπανση με την ευρύτερη της έννοια.

### **1.2 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ/ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ**

Η ρύπανση από τα πλοία χωρίζεται σε δύο βασικές κατηγορίες :

1.Λειτουργική ρύπανση από τις καθημερινές λειτουργίες του κάθε τερματικού ή του λιμανιού, αλλά και των επιχειρήσεων του λιμενικού πλέγματος. (Παρδάλη Α., 2007, σελ.384). Ως λειτουργική ρύπανση ορίζεται οποιαδήποτε μη ατυχηματική μορφή ρύπανσης που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατόν να αναζητηθεί σε κάθε φάση του κύκλου της ζωής ενός πλοίου, όπως στην αρχή (κατασκευή ή κτίσιμο του πλοίου),

στην κανονική οικονομική του ζωή (συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγίσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος (διάλυση του πλοίου).

Περιπτώσεις λειτουργικής ρύπανσης, δηλαδή αυτής που προέρχεται από τις λειτουργικές διαδικασίες ενός πλοίου επιγραμματικά θεωρούνται οι παρακάτω:

- Διαρροές κατά τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης
- Διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό
- Επισκευές και συντηρήσεις των πλοίων
- Απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου
- Μεταγγίσεις καυσίμων
- Διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου
- Ρύπανση από λύματα και απορρίμματα

2. Ατυχηματική ρύπανση από την κίνηση των πλοίων, αυτή αφορά στις περιπτώσεις όπου αυτά εμπλέκονται σε ατυχήματα. Ως ατυχηματική ρύπανση ορίζεται η ρύπανση που προκαλείται στο θαλάσσιο περιβάλλον από εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο, τα οποία παθαίνουν κάποιο σοβαρό ατύχημα. Σοβαρά ατυχήματα θεωρούνται αυτά που περιλαμβάνουν πυρκαγιά, έκρηξη, λανθασμένη προσάραξη, πρόσκρουση, βαριά ζημιά λόγω καιρού και ρήγματα που έχουν ως αποτέλεσμα ζημιές στο πλοίο καθιστώντας το αναξιοπλωο και επικίνδυνο.

Τα βασικότερα είδη ατυχημάτων που οφείλονται κυρίως σε ανθρώπινο σφάλμα είναι τα εξής:

- Συγκρούσεις ή επαφές πλοίων ή πλοίων με μόνιμες εγκαταστάσεις
- Προσαράξεις
- Εκρήξεις και πυρκαγιές επάνω στο πλοίο
- Βυθίσεις πλοίων
- Ζημιές στη δομή του πλοίου με αποτέλεσμα τις απώλειες στη θάλασσα
- Πολεμικές απώλειες πλοίων
- Διαδικασία ανεφοδιασμού
- Συντήρηση και επισκευή του πλοίου ή του εξοπλισμού (Goulielmos A. M., 2000, p.190)

Η οδηγία που αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημιάς είναι η 2004/35/EK σύμφωνα με την οποία ισχύει η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».<sup>1</sup> Όποιος προκαλεί περιβαλλοντική ζημιά ευθύνεται για αυτήν και πρέπει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα πρόληψης ή αποκατάστασης και να επωμίζεται όλες τις σχετικές δαπάνες.

Σε διεθνές επίπεδο μια από τους βασικότερες συμβάσεις είναι αυτή της (Δ.Σ.) MARPOL73/38 η οποία εγκρίθηκε στις 2 Νοεμβρίου το 1973. Σαν απάντηση μιας σειράς ατυχημάτων που έγιναν την περίοδο 1976-1977 εγκρίθηκε το πρωτόκολλο του 1978 το οποίο τέθηκε σε ισχύ 2 Οκτωβρίου 1983. Η σύμβαση κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών έχει δεχθεί πολλές τροποποιήσεις και αναλόγως των αναγκών αναβαθμίζεται. Σκοπός της σύμβασης αυτής είναι η πρόληψη και η μείωση της ρύπανσης από τα πλοία, και ως εκ τούτου διενεργούνται συστηματικά αυστηροί έλεγχοι προς αποφυγή τυχόν παραπτώμων από τα εκάστοτε πλοία.

Οι κύριες κατηγορίες αποβλήτων πλοίων είναι οι ακόλουθες:

1. Κατάλοιπα καθαρισμών δεξαμενών φορτίου (sludge)
2. Αποχετευτικά και μη ύδατα (black - grey water)

<sup>1</sup> ΟΔΗΓΙΑ 2004/35/ Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, συμβούλιο της 21<sup>ης</sup> Απριλίου 2004

3. Μείγματα μηχανοστασίου (bilge, sludge)
4. Υφαλοχρώματα (coatings)
5. Κατάλοιπα καυσίμων (sludge)
6. Απόβλητα/σκουπίδια
7. Καυσαέρια (air emissions garbage)
8. Θαλάσσιο έρμα (water ballast)

### 1.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ο IMO ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 και αποτελεί διακρατικού χαρακτήρα οργανισμό του ΟΗΕ, απέκτησε τη σημερινή ονομασία του το 1982 ενώ η Ελλάδα έγινε μέλος του οργανισμού το 1958. (Garrido-Baserba et al,2014).

Ο διεθνής οργανισμός ναυσιπλοΐας IMO είναι ένας διακυβερνητικός διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός που μετρά 170 κράτη μέλη και καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα καράβια και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την η ρύπανση που προκαλεί ο άνθρωπος κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. 64 κυβερνητικοί οργανισμοί έχουν συνάψει συμφωνίες με τον IMO, συμμετέχουν στον οργανισμό ως παρατηρητές, επιπλέον 78 ΜΚΟ έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Ο IMO ασχολείται με τα θέματα της ναυτικής ασφάλειας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος λαμβάνοντας αυστηρά μέτρα έναντι παράνομων ενεργειών στο θαλάσσιο χώρο.

Για να μπορέσει να υλοποιήσει τους στόχους του ο IMO υιοθέτησε διεθνείς συμβάσεις και κώδικες, στη συνέχεια ενθάρρυνε τα κράτη μέλη να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τις αποφάσεις. Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη – μέλη στο πλαίσιο του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety OF Life At Sea) του 1974 (N. 1045/1980 ΦΕΚ 95,Τ. Α'), καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από καράβια (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 (N.1269 /1982 ΦΕΚ 89, τ. Α').

Οι διεθνείς συμβάσεις όπως και οι κοινοτικές και οι εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις υποχρεώνουν τα ίδια τα καράβια να διαθέτουν συστήματα και μηχανισμούς διαχείρισης των αποβλήτων που παράγουν τα ίδια, ούτως ώστε να αποφεύγεται η ρύπανση αυτών στην ανοιχτή θάλασσα. Οι νομοθετικές ρυθμίσεις αυτές είναι δεσμευτικές και ως προς τα λιμάνια που θα εγκαταστήσουν εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων - λυμάτων με σαφή και ολοκληρωμένα σχέδια διαχείρισης τόσο πρακτικά όσο και νομικά με έγγραφα. Ένας βασικός στόχος είναι να αποφεύγεται η καθυστέρηση των караβιών κατά τη διαδικασία παράδοσης των αποβλήτων -λυμάτων . Στα πλαίσια της MARPOL 73/78 προβλέπεται η ίδρυση και λειτουργία χερσαίων εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων -λυμάτων πλοίων, από τα τέλη όμως του 1988 όπου τέθηκε σε ισχύ το παράρτημα 5 της MARPOL διαπιστώθηκαν σημαντικά προβλήματα λόγω της αναποτελεσματικότητας των εγκαταστάσεων που πρόσφεραν έως τότε τα λιμάνια. Οι λόγοι αυτοί ήταν που ανάγκασαν το συμβούλιο των ευρωπαϊκών κοινοτήτων να εκδώσει την οδηγία 2000/60 9/11 με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων -λυμάτων караβιών και καταλοίπων φορτίου. Στον ελλαδικό χώρο η σχετική ΚΥΑ 3.000 18/0 7/2009 δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της κυβερνήσεως ΦΕΚ 712 β τις 11 Ιουλίου 2002. Σκοπός της οδηγίας και της υπουργικής απόφασης ήταν να περιοριστούν οι απορρίψεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και ιδίως η παράνομη απόρριψη στα λιμάνια της χώρας καθώς ήταν έντονο το πρόβλημα στο λιμάνι του Πειραιά και ιδιαίτερα στις Θεσσαλονίκης. (Ramalho,2012) .

Για την ακρίβεια , στην Ελλάδα δημιουργήθηκε η Εγκ. 8136.16/01/16/2014(ΦΕΚ 13/2.2014) και εφαρμογή διατάξεων της ΚΥΑ 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ 412/Β/06.03.2009). Σκοπός της νέα ΚΥΑ είναι η συμμόρφωση και ενσωμάτωση της Κοινοτικής Οδηγίας 2007/71/ΕΚ στη Εθνική Νομοθεσία και η αποτελεσματικότερη εφαρμογή της Κοινοτικής Οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου , η οποία ευθυγραμμίζεται με τη Σύμβαση IMO MARPOL 73/78 και αποσκοπεί στη μείωση της ρύπανσης από τα απόβλητα που παράγονται εν πλω. Παρ' όλα αυτά , λόγω της πλημμελούς εφαρμογής του άρθρου 5 της Marpol 73/78 απ τη χώρα μας , η Ελλάδα καταδικάστηκε από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 13/3/2008.

Η εφαρμογή της σύμβασης Marpol 73/78 φαίνεται να παρουσιάζει αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών και, κατά συνέπεια, καθίσταται αναγκαία η εναρμόνιση της εφαρμογής της σε κοινοτικό επίπεδο. Ειδικότερα, η πρακτική των κρατών μελών διαφέρει σημαντικά όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από τα πλοία. Ως εκ τούτου, η οδηγία αποτελεί βασικό μέσο για την επίτευξη πιο πράσινων θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση 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».

#### 1.4 ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ/ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΘΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

##### 1.4.1 Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και η περιβαλλοντική ευθύνη (Οδηγία 2004/35/ΕΚ)

Το ναυάγιο του Prestige τον Νοέμβριο του 2002 και του Erika τον Δεκέμβριο του 1999 υπογράμμισε την ανάγκη να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία. Ωστόσο, τα ατυχήματα δεν αποτελούν την κύρια πηγή ρύπανσης καθώς το μεγαλύτερο μέρος της ρύπανσης από πλοία προκαλείται από εσκεμμένες απορρίψεις (εργασίες καθαρισμού των δεξαμενών και απόρριψη των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων). Η οδηγία 2004/35/ΕΚ θεσπίζει κανόνες βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Αυτό σημαίνει ότι μια εταιρεία που προκαλεί περιβαλλοντική ζημία ευθύνεται για αυτήν και πρέπει να λάβει τα αναγκαία μέτρα πρόληψης ή αποκατάστασης και να επωμιστεί όλες τις σχετικές δαπάνες. Η οδηγία εφαρμόζεται από τις 30 Απριλίου 2004 και οι χώρες της ΕΕ έπρεπε να την ενσωματώσουν στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 30 Απριλίου 2007

Ως περιβαλλοντική ζημία ορίζονται τα εξής:

- ζημιά η οποία επηρεάζει σοβαρά την περιβαλλοντική (οικολογική, χημική ή ποιοτική) κατάσταση των υδάτων όπως ορίζεται στην οδηγία περί υδάτων της ΕΕ και στην οδηγία σχετικά με τη στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον.
- ζημιά του εδάφους η οποία δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία·

ζημιά των προστατευόμενων ειδών και των φυσικών οικοτόπων η οποία επηρεάζει δυσμενώς τη διατήρηση όπως ορίζεται στην οδηγία σχετικά με τη διατήρηση των άγριων πτηνών και στην οδηγία περί φυσικών οικοτόπων.

Οι βασικοί τύποι αποβλήτων για τους οποίους γίνεται λόγος είναι οι εξής:

##### 1. Υπολείμματα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου

2. Αποχέτευση και μη αποχέτευση
3. Μικτά οικοδομικά μείγματα
4. Αντιρρυπαντικά χρώματα
5. Καύσιμα
6. Απόβλητα / σκουπίδια
7. Εξάτμιση
8. Ναυτικό έρμα

Το πεδίο εφαρμογής προβλέπει πως υπάρχουν δύο σενάρια κατά τα οποία προκύπτει ευθύνη:

- Περιβαλλοντική ζημία που προκαλείται από οποιαδήποτε από τις δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας, όπως :
  - ενεργειακές βιομηχανίες
  - παραγωγή και μεταποίηση μετάλλων
  - βιομηχανίες ορυκτών μεταλλευμάτων
  - χημικές βιομηχανίες
  - διαχείριση των αποβλήτων
  - μεγάλης κλίμακας βιομηχανίες παραγωγής χαρτοπολτού, χαρτιού και χαρτονιού, βαφεία υφασμάτων και βυρσοδεψεία
  - μεγάλης κλίμακας βιομηχανίες παραγωγής κρεάτων, γαλακτοκομικών προϊόντων και τροφίμων.
- Περιβαλλοντική ζημία σε προστατευόμενα είδη και φυσικούς οικοτόπους (ή επικείμενη απειλή της) που προκαλείται από τις επαγγελματικές δραστηριότητες πλην εκείνων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ και εφόσον η εταιρεία έχει ενεργήσει εκ δόλου ή εξ αμελείας.

Υπάρχουν φυσικά εξαιρέσεις οι οποίες περιλαμβάνουν ένοπλες συγκρούσεις, φυσικές καταστροφές, ευθύνη για τα είδη των περιβαλλοντικών ζημιών που καλύπτονται από διεθνείς συμβάσεις (π.χ. θαλάσσια ρύπανση) και πυρηνικούς κινδύνους, οι οποίοι καλύπτονται από τη Συνθήκη Ευρατόμ. Εάν υφίσταται απειλή πρόκλησης ζημίας, η εταιρεία οφείλει να λάβει αμελλητί τα απαραίτητα μέτρα πρόληψης. Εάν η ζημία έχει ήδη προκληθεί, η εταιρεία οφείλει να ενημερώσει άμεσα τις αρχές και να λάβει μέτρα για τη διαχείριση της κατάστασης προκειμένου να προληφθεί η περαιτέρω περιβαλλοντική ζημία και οι απειλές για την ανθρώπινη υγεία και, τέλος, να λάβει τα κατάλληλα μέτρα αποκατάστασης.

## Εφαρμογή

Από την έκθεση εφαρμογής του 2016 όπου εξετάστηκε η εμπειρία από την εφαρμογή της οδηγίας μεταξύ του 2007 και του 2013, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (REFIT) επιβεβαιώνεται ότι, ενώ η οδηγία δεν έχει ακόμη αξιοποιηθεί πλήρως, ήταν αποτελεσματική στην αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών και στην παροχή κινήτρων για την πρόληψη.

1.4.2 Οδηγία 2005/35/EK σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις.

Η Οδηγία 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2005. Οι χώρες της ΕΕ έπρεπε να την ενσωματώσουν στο εθνικό τους δίκαιο έως την 1η Απριλίου 2007.

#### Γενικές παραδοχές

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία συνιστούν κατ' αρχήν ποινικό αδίκημα. Οι ήσσονος σημασίας απορρίψεις δεν θεωρούνται αυτόματα ως αδικήματα, εκτός από την περίπτωση επαναλαμβανόμενων απορρίψεων που οδηγούν σε υποβάθμιση της ποιότητας του ύδατος. Τα πρόσωπα που ευθύνονται για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών δύνανται να υπόκεινται σε ποινικές κυρώσεις, εφόσον ενήργησαν με δόλο ή από αμέλεια. Η πράξη υποκίνησης ή συνδρομής και συνέργειας προς ένα πρόσωπο για να απορρίψει μια ρυπογόνο ουσία μπορεί επίσης να οδηγήσει σε ποινικές κυρώσεις.

Η οδηγία ισχύει για όλους τους τύπους των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας. Γενικότερα, οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών απαγορεύονται στα εσωτερικά ύδατα, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων μιας χώρας της ΕΕ, στα χωρικά ύδατα μιας χώρας της ΕΕ, στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο δικαίωμα πλου διέλευσης, όπως ορίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) μιας χώρας της ΕΕ καθώς και στην ανοικτή θάλασσα. Υπάρχουν φυσικά και εδώ εξαιρέσεις, δηλαδή, το καθεστώς δεν εφαρμόζεται σε απορρίψεις από πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία κρατικής μη εμπορικής υπηρεσίας και σε περίπτωση κινδύνου της ανθρώπινης ζωής ή του πλοίου.

Η οδηγία 2009/123/EK τροποποίησε την οδηγία 2005/35/EK προκειμένου να βελτιωθούν οι κανόνες σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και να διασφαλιστεί ότι οι υπεύθυνοι για τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών όντως υπόκεινται στις κατάλληλες κυρώσεις. Απαιτεί οι χώρες της ΕΕ να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με την ευθύνη των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου όπως εταιρείες. Η οδηγία 2009/123/EK απαιτεί επίσης από τις εθνικές αρχές των χωρών της ΕΕ να διασφαλίσουν ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές κυρώσεις, μεταξύ άλλων και για ήσσονος σημασίας περιπτώσεις και προβλέπει πως πρέπει να συνεργάζονται όταν ένα πλοίο αποδεικνύεται ότι προβαίνει σε παράνομη απόρριψη στην περιοχή ευθύνης τους, προτού το πλοίο φτάσει στο λιμάνι άλλης χώρας της ΕΕ.

#### Εφαρμογή

Οι εταιρείες δύνανται να υπόκεινται σε ποινικές κυρώσεις εάν ένα άτομο με ηγετική θέση μέσα στην εταιρεία έχει διαπράξει ποινικό αδίκημα προς όφελός του, ανεξαρτήτως εάν το πρόσωπο αυτό ενήργησε είτε ατομικά είτε ως μέρος της εταιρείας. Η εταιρεία είναι επίσης υπεύθυνη για αδικήματα που διαπράττονται από ένα άτομο – μέλος της ειδικά λόγω έλλειψης εποπτείας ή ελέγχου παράλληλα όμως η ευθύνη της εταιρείας δεν πρέπει να αποκλείει την ποινική δίωξη των εμπλεκόμενων ατόμων. Οι παραπάνω κανόνες ενσωματώνονται σε τμήματα νομοθεσίας της ΕΕ της Διεθνούς Σύμβασης της MARPOL του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και του πρωτοκόλλου της του 1978 την οποία θα δούμε αναλυτικότερα παρακάτω.

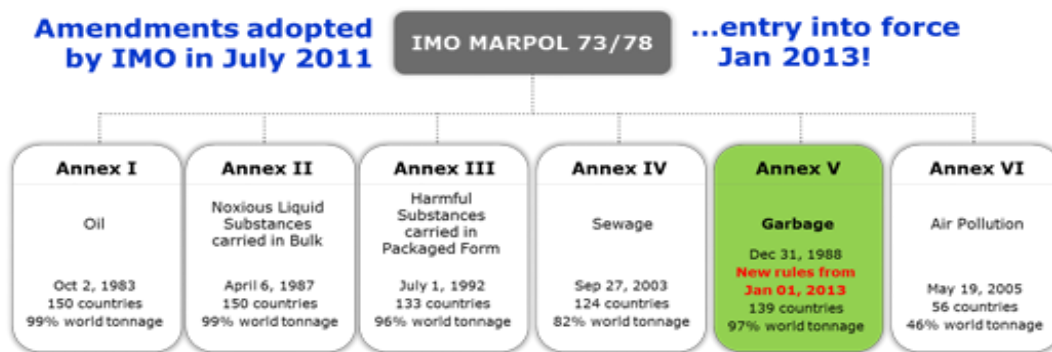
#### 1.4.3 Η Διεθνής Σύμβαση για τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία (Marpol 73/78)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) στη διεθνή συνδιάσκεψη για την θαλάσσια ρύπανση που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο 8 Οκτωβρίου - 2 Νοεμβρίου του 1973 υιοθέτησε την Διεθνή Σύμβαση για πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (International Convention for the prevention of pollution from ships , MARPOL, η οποία τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα του 1978 και του 1997 και τηρείται μέχρι σήμερα επικαιροποιημένη με τις εκάστοτε τροποποιήσεις της.

Σε διεθνές επίπεδο αποτελεί μια από τις ουσιαστικότερες συμβάσεις ως απάντηση μιας σειράς ατυχημάτων που έγιναν την περίοδο 1976-1977 . Η σύμβαση κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών έχει δεχθεί πολλές τροποποιήσεις και αναλόγως των αναγκών αναβαθμίζεται, ανανεώνεται και πρωταρχικός της σκοπός είναι η πρόληψη και η μείωση της ρύπανσης από τα πλοία. Αυστηροί έλεγχοι διενεργούνται συστηματικά από τους αρμόδιους ελεγκτικούς μηχανισμούς προς αποφυγή τυχόν παραπτώμων από τα εκάστοτε πλοία. Με το πρωτόκολλο του 1978 το οποίο υιοθετήθηκε από την διεθνή διάσκεψη για την ασφάλεια των πετρελαιοφόρων και την πρόληψη της ρύπανσης ( conference on tanker safety and pollution prevention , TSP ) η σύμβαση έγινε η γνωστή ως Διεθνής σύμβαση για τη πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία ( MARPOL 73/78 ) .Η αποδοχή της Διεθνούς αυτής σύμβασης από το κράτος μέλος αυτομάτως το υποχρεώνει να συμπεριλάβει τις απαιτήσεις της συνθήκης στο εθνικό του δίκαιο.

Κύριος πυλώνας της σύμβασης είναι η πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών όπως επιβλαβείς ουσίες που απορρίπτονται κατά τον λειτουργικό βίο ενός πλοίου. Ο IMO τονίζει ότι ο κύριος στόχος της MARPOL είναι η ολική εξοφάνιση της εσκεμμένης λειτουργικής ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες τοξικές ουσίες και η μείωση των απορρίψεων πετρελαίου από ατυχήματα. Ταυτόχρονα ορίζονται ορισμένες διεθνώς αναγνωρισμένες «ειδικές περιοχές» στις οποίες καθιερώνονται αυστηρότερα μέτρα ελέγχου της ρύπανσης. Από την στιγμή που δεν μπορούν να εκμηδενιστούν οι απορρίψεις των επιβλαβών ουσιών και αποβλήτων , οι κανονισμοί κινούνται στο πλαίσιο να τις περιορίσουν όσον το δυνατόν περισσότερο γίνεται.

Η Διεθνής σύμβαση MARPOL 73/78 αποτελείται από 6 ξεχωριστά παραρτήματα με το καθένα να αντιστοιχεί σε μια ιδιαίτερη κατηγορία ρύπων. Το πρώτο και το δεύτερο παράρτημα της σύμβασης θεωρούνται αναπόσπαστα κομμάτια της και είναι υποχρεωτικά. Το τρίτο , τέταρτο , πέμπτο και έκτο θεωρούνται προαιρετικά και οποία απαιτούν ξεχωριστή επικύρωση. Το πεδίο εφαρμογής της αφορά όλων των τύπων πλοία, καθορίζονται οι απαιτήσεις ο εξοπλισμός των πλοίων , καθιερώνεται ένα σύστημα επιθεωρήσεων και δημιουργούνται απαιτήσεις για τα κράτη μέλη να παρέχουν εγκαταστάσεις υποδοχής για την παραλαβή υγρών και στερών αποβλήτων και άλλων χημικών ουσιών που δημιουργούνται στα πλοία και συλλέγονται αυτά. Τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοσθούν από τα πλοία προκειμένου να αποτραπεί η ρύπανση από το πετρέλαιο δίνονται στο πρώτο παράρτημα , από τις επιβλαβείς υγρές ουσίες σε μεγάλες ποσότητες στο δεύτερο παράρτημα , από τις επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή στο τρίτο παράρτημα , από τα λύματα στο τέταρτο παράρτημα , από τα απορρίμματα στο πέμπτο και από την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία στο έκτο παράρτημα.



Πίνακας 1. Κατηγορίες αποβλήτων πλοίων (Annex Marpol 73/78) πηγή: IMO News,2003

Αναλυτικότερα ,τα 6 Παραρτήματα, καθένα εκ των οποίων περιέχει κανονισμούς για συγκεκριμένη μορφή ρύπανσης είναι τα εξής:

### Παράρτημα I

#### Πετρελαιοειδή μίγματα και Κατάλοιπα / Ορυκτά απόβλητα.

Αφορά όλα τα υπολείμματα πετρελαίου και τα προϊόντα διύλισης, το αργό πετρέλαιο και το μαζούτ . Επιπλέον, ταξινομούνται σε:

- i. Υπολείμματα πετρελαίου ντίζελ που παράγονται σε κάθε πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων, καταλοίπων , καύσιμων, υπολειμμάτων και λάσπης.
- ii. Κατάλοιπα φορτίου από το πλύσιμο των δεξαμενών φορτίου, της δεξαμενής ακαθαρσιών κ.λπ. (Carpenter, 2016)

### Παράρτημα II

#### Επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην σε μεγάλες ποσότητες.

Οι ουσίες αυτές υποδιαιρούνται ως εξής:

Κατηγορία X: Οι υγροί τύποι που κατά την είσοδό τους στη θάλασσα θεωρείται ότι θέτουν σημαντικό κίνδυνο για τους θαλάσσιους πόρους.

Κατηγορία Γ: Τα απόβλητα από υγρές ουσίες που απορρίπτονται στη θάλασσα από καθαρισμό δεξαμενών ή από υγειονομική ταφή θεωρούνται ως λιγότερο επικίνδυνα για τους θαλάσσιους πόρους ή την ανθρώπινη υγεία και συνεπώς δικαιολογούν λιγότερο αυστηρούς περιορισμούς στην ποιότητα και την ποσότητα της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά επίσης συμπεριλαμβάνονται.



## Παράρτημα III

### Επικίνδυνα συσκευασμένα φορτία

Αυτή η κατηγορία δεν απαιτεί παροχή ευκολιών υποδοχής. Σε περίπτωση καταστροφής της συσκευασίας, υπόκειται σε διαφορετική κατηγορία ανάλογα με το περιεχόμενο της εκάστοτε δυνητικά βλαβερής συσκευασίας.

## Παράρτημα IV:

### Λύματα / Μαύρο νερό

Ως «λύματα» νοούνται τα απόβλητα που παράγονται από πλοία, όπως εκείνα των αποχετεύσεων, των γραφείων του πλοίου και οποιωνδήποτε άλλων αποβλήτων που αναμιγνύονται με τα ανωτέρω. Άλλα απόβλητα που παράγονται σε πλοία (π.χ. από ντους, μαγειρεία, πλυντήρια κ.λπ.) ονομάζονται "γκρίζα νερά". Οι απαγορεύσεις αποβλήτων δεν ισχύουν εάν η διάθεση αποβλήτων από πλοίο αποτελεί απαραίτητο μέτρο για τη διάσωση της ζωής στη θάλασσα ή για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών. Σε τέτοιες περιπτώσεις, καταγράφεται αναλυτικά στο μητρώο των απορριμμάτων ή στο επίσημο ημερολόγιο για πλοία κάτω των 400 κοχ.

Γενικά, θεωρείται ότι στην ανοικτή θάλασσα οι ωκεανοί είναι ικανοί να αφομοιώνουν τα ακατέργαστα λύματα μέσω της φυσικής βακτηριακής δράσης. Συνεπώς, οι κανονισμοί του παραρτήματος IV της σύμβασης MARPOL απαγορεύουν την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα σε συγκεκριμένη απόσταση από την πλησιέστερη γη, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Το παράρτημα απαιτεί να διαθέτουν τα πλοία είτε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων είτε εγκεκριμένο σύστημα καθαρισμού και απολύμανσης λυμάτων ή δεξαμενή αποθήκευσης λυμάτων.

Ακόμη, η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα είναι αποδεκτή μονάχα εάν το πλοίο έχει σε λειτουργία εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων ή αν το πλοίο εκκενώνει αποστειρωμένα και απολυμασμένα λύματα σε απόσταση μεγαλύτερη των τριών ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη γη και χρησιμοποιώντας εγκεκριμένο σύστημα. Τα αποχετευτικά λύματα που δεν έχουν υποστεί επεξεργασία, επιτρέπεται να απορρίπτονται, πάντα όμως σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη γη και ο ρυθμός απόρριψης των μη επεξεργασμένων λυμάτων πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή. (Schinas, 2016).

## Παράρτημα V

### Στερεά απορρίμματα

Το παράρτημα V της MARPOL έχει ισχύ σε τα πλοία. Η μοναδική περίπτωση παράβλεψης αυτού του σημείου είναι εφόσον η απόρριψη απορριμμάτων από πλοίο γίνεται με μοναδικό σκοπό την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων ή για τη διάσωση ζωής στη θάλασσα. Στις περιπτώσεις αυτές, ξανά, θα πρέπει να γίνεται καταχώριση στο βιβλίο απογραφής απορριμμάτων ή στο επίσημο ημερολόγιο πλοίου.

Σύμφωνα με το αναθεωρημένο παράρτημα V της MARPOL, για τα απορρίμματα που παράγονται εν πλώ θα πρέπει να υπάρχει η παρακάτω ταξινόμηση :

- i. Πλαστικά : Σκουπίδια που αποτελούνται ή περιλαμβάνουν πλαστικό σε οποιαδήποτε μορφή, Τα απορρίμματα της κατηγορίας αυτής απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα.
- ii. Απορρίμματα τροφίμων : Τα απορρίμματα τροφίμων μπορούν να απορρίπτονται στη θάλασσα μόνο υπό ειδικές προϋποθέσεις.
- iii. Οικιακά απόβλητα : Τα απορρίμματα που παράγονται κυρίως στους χώρους διαμονής του πλοίου.
- iv. Λάδι μαγειρικής : Λίπη ή λάδια που χρησιμοποιούνται για την παρασκευή των τροφίμων.
- v. Τέφρες : Τέφρα από αποτεφρωτήρες και κλίνκερ .
- vi. Λειτουργικά απόβλητα : Τα αντικείμενα εκείνα που συλλέγονται στο πλοίο κατά τη συντήρηση ή λειτουργία του ή χρησιμοποιούνται κατά τη φορτοεκφόρτωση των φορτίων.
- vii. Υπολείμματα ζώων : Σώματα ζώων
- viii. Ηλεκτρονικά απόβλητα

Σε κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 100 κοχ και άνω<sup>2</sup> και σε κάθε πλοίο που μεταφέρει 15 ή περισσότερα άτομα θα πρέπει να υπάρχει σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων το οποίο να περιέχει προβλέψεις για:

- Την ελαχιστοποίηση απορριμμάτων και σκουπιδιών
- Τη συλλογή /αποθήκευση/επεξεργασία των απορριμμάτων
- Οδηγίες χρήσης του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται επί του πλοίου για τη διαχείριση απορριμμάτων
- Τον καθορισμό υπεύθυνων προσώπων για την εφαρμογή του Σχεδίου Διαχείρισης Σκουπιδιών επί του πλοίου.

Για κάθε πλοίο 400 κοχ και άνω και σε κάθε πλοίο που μεταφέρει 15 ή περισσότερα άτομα και εκτελεί δρομολόγια σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία άλλου συμβαλλόμενου μέρους, θα πρέπει να τηρείται και Βιβλίο Απορριμμάτων εκτός από το Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων. Με στόχο την ενίσχυση της εφαρμογής του σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων και σκουπιδιών επί του πλοίου, τα πληρώματα και οι υπάλληλοι των πλοίων μπορούν να χρησιμοποιούν το τυποποιημένο έντυπο (βλ. Παράρτημα 1) του IMO για την εκ των προτέρων κοινοποίηση της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής, όπως ορίζεται στην εγκύκλιο. (IMO, MEPC.1 / Circ.644, 1 Ιουλίου 2013).

---

<sup>2</sup> αντί των 400 GT που απαιτείται από το αντικατασταθέν παράρτημα V της MARPOL

**ANNEX**

**STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM  
FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES**

**Notification of the Delivery of Waste to:** ..... (enter name of port or terminal)

*The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours.  
This form shall be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB.*

**DELIVERY FROM SHIPS (ANF)**

**1. SHIP PARTICULARS**

1.1 Name of ship:	1.5 Owner or operator:
1.2 IMO number:	1.6 Distinctive number or letters:
1.3 Gross tonnage:	1.7 Flag State:
1.4 Type of ship: <input type="checkbox"/> Oil tanker <input type="checkbox"/> Chemical tanker <input type="checkbox"/> Bulk carrier <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Other cargo ship <input type="checkbox"/> Passenger ship <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Other (specify)	

**2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS**

2.1 Location/Terminal name and POC:	2.6 Last Port where waste was delivered:
2.2 Arrival Date and Time:	2.7 Date of Last Delivery:
2.3 Departure Date and Time:	2.8 Next Port of Delivery (if known):
2.4 Last Port and Country:	2.9 Person submitting this form is (if other than the master):
2.5 Next Port and Country (if known):	

**3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY**

MARPOL Annex I – Oil	Quantity (m <sup>3</sup> )	MARPOL Annex V – Garbage	Quantity (m <sup>3</sup> )
Oily bilge water		A. Plastics	
Oily residues (sludge)		B. Food wastes	
Oily tank washings		C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)	
Dirty ballast water		D. Cooking oil	
Scale and sludge from tank cleaning		E. Incinerator ashes	
Other (please specify)		F. Operational wastes	
<b>MARPOL Annex II – NLS</b>	<b>Quantity (m<sup>3</sup>)/Name<sup>1</sup></b>	G. Cargo residues <sup>2</sup>	
Category X substance		H. Animal carcass(es)	
Category Y substance		I. Fishing gear	
Category Z substance		<b>MARPOL Annex VI – Air pollution</b>	<b>Quantity (m<sup>3</sup>)</b>
OS – other substances		Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
<b>MARPOL Annex IV – Sewage</b>	<b>Quantity (m<sup>3</sup>)</b>	Exhaust gas-cleaning residues	

<sup>1</sup> Indicate the proper shipping name of the NLS involved.

<sup>2</sup> Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

Name of ship:	IMO Number:
---------------	-------------

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.

I confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port

Type	Maximum dedicated storage capacity (m <sup>3</sup> )	Amount of waste retained on board (m <sup>3</sup> )	Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call (m <sup>3</sup> )
<b>MARPOL Annex I – Oil</b>				
Oily bilge water				
Oily residues (sludges)				
Oily tank washings				
Dirty ballast water				
Scale and sludge from tank cleaning				
Other (please specify)				
<b>MARPOL Annex II – NLS<sup>3</sup></b>				
Category X substance				
Category Y substance				
Category Z substance				
OS – other substances				
<b>MARPOL Annex IV – Sewage</b>				
Sewage				
<b>MARPOL Annex V – Garbage</b>				
A. Plastics				
B. Food wastes				
C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)				
D. Cooking oil				
E. Incinerator ashes				
F. Operational wastes				
G. Cargo residues <sup>4</sup>				
H. Animal carcass(es)				
I. Fishing gear				

Date: ..... Name and Position: .....

Time: ..... Signature: .....

<sup>3</sup> Indicate the proper shipping name of the NLS involved.

<sup>4</sup> Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

Παράρτημα 1: Έντυπο κοινοποίησης της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής.

## Παράρτημα VI

### Αέρια ρύπανση

Στο παράρτημα VI, προβλέπεται παροχή ευκολιών υποδοχής για ουσίες που καταστρέφουν την στοιβάδα του όζοντος (ozone depleting substances) όπως είναι οι χλωροφθωράνθρακες (CFCs)

Τα Παραρτήματα αυτά τέθηκαν σε ισχύ κατά τις ακόλουθες, αντίστοιχα, ημερομηνίες:

2/10/1983, 6/4/1987, 1/7/1992, 27/9/2003, 31/12/1988, 19/5/2005

### 1.5 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Κάθε χώρα που υιοθετεί τη MARPOL δεσμεύεται να εξασφαλίσει ότι στα λιμάνια της θα διατίθενται επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων χωρίς πρόκληση αδικαιολόγητης καθυστέρησης της εργασίας των πλοίων και με βασικό σκοπό την αποφυγή παράνομων απορρίψεων από τα πλοία. Προς επίτευξη αυτού του σκοπού οι κυβερνήσεις καλούνται να δημιουργήσουν στα λιμάνια σταθμούς υποδοχής στερεών και υγρών αποβλήτων (garbage collection facilities). Η αποτελεσματικότητα τέτοιων σταθμών αποτελεί σύνθετη διαδικασία, η οποία απαιτεί την εκμετάλλευση κάθε διαθέσιμης μεθόδου σε συνδυασμό με τις πιο σύγχρονες και ανταγωνιστικές πολιτικές τιμολόγησης των προσφερόμενων υπηρεσιών. Συχνά, για παράδειγμα, πλωτές μονάδες, μπορεί να φανούν αποτελεσματικότερες για τη συλλογή απορριμμάτων απ' ό,τι ο σταθμός συλλογής ξηράς εντός λιμανιού. Για τη δημιουργία, εγκατάσταση και ανάπτυξη σταθμών υποδοχής στα λιμάνια, διενεργούνται οικονομοτεχνικές μελέτες οι οποίες λαμβάνουν υπόψιν τους παρακάτω βασικούς παράγοντες:

- Τις υπάρχουσες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις υποδοχής στο λιμάνι και τη δυναμικότητα τους
- Τις διαδικασίες που ακολουθούνται για την ειδοποίηση άφιξης των πλοίων, τη παραλαβή, μεταφορά, αποθήκευση και τελική διάθεση των αποβλήτων από αυτά.
- Τις πραγματικές και εκτιμώμενες ποσότητες αποβλήτων
- Τα είδη των ως προς διαχείριση αποβλήτων
- Τους τύπους των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμάνι
- Τον αριθμό των επιβαινόντων
- Το transit time από το προηγούμενο λιμάνι
- Τις σύγχρονες τεχνικές που προσφέρονται για αποτελεσματική διαχείριση των αποβλήτων
- Το κόστος των εναλλακτικών τεχνικών για τη διαχείριση των αποβλήτων
- Τη τιμολόγηση των προσφερόμενων υπηρεσιών
- Τη πιστοποίηση της περιβαλλοντικής προστασίας του συστήματος διαχείρισης αποβλήτων

Η Σύμβαση προβλέπει εκτός από τις λιμενικές εγκαταστάσεις διαχείρισης, συστήματα και προγράμματα διαχείρισης στα ίδια τα πλοία. Για το σκοπό αυτό, δημιουργούν προγράμματα παροχής κινήτρων στους πλοιοκτήτες για την εγκατάσταση εξοπλισμού επί του πλοίου, (πχ συμπιεστές, αποτεφρωτές και πολτοποιητές), ούτως ώστε να διευκολυνθεί η παράδοση στις λιμενικές εγκαταστάσεις αποβλήτων. Μία από τις πρακτικές συστάσεις προς τα πλοία είναι να υπάρχει ειδική

σήμανση στα πλοία, ήτοι να τοποθετείται μόνιμα σε κοινόχρηστους από το πλήρωμα χώρους επιγραφή που να αναφέρει τις απαγορεύσεις, τους περιορισμούς και τις ποινές για τη ρίψη απορριμμάτων εν πλώ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **2.1 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Είναι κατανοητό πως ο τρόπος και η μέθοδος διαχείρισης των αποβλήτων στα λιμάνια , ο αριθμός των συνεργαζόμενων εταιρειών και οι διαδικασίες επιλογής των υπευθύνων δεν εξαρτώνται μόνο από τις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Οδηγίες αλλά κατά βάση από τον τρόπο που εκείνες μπορούν να εφαρμοστούν στη βάση του εθνικού δικαίου και των νομοθεσιών της εκάστοτε χώρας. Μείζονος λοιπόν σημασίας είναι να αναλύσουμε τις διαφορών ειδών λιμενικές διοικήσεις λαμβάνοντας υπ' όψιν τους διάφορους φορείς διακυβέρνησης και διαχείρισης λιμένων ούτως ώστε να κατανοήσουμε το κατά πόσο το νομικό και θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας λιμένων είναι σαφές και εξυπηρετεί την αποδοτική δράση των φορέων διαχείρισης αποβλήτων.

Επί του παρόντος, πολλά από τα λιμάνια υπόκεινται σε ιδιωτικοποιήσεις, αποτέλεσμα της νέας παγκόσμιας τάσης που στοχεύει στην επίτευξη βελτιώσεων στην επιχειρησιακή αποδοτικότητα και απαιτεί ένα νέο σύστημα διαχείρισης των επενδύσεων. Υπό το πρίσμα της οικονομικής παγκοσμιοποίησης οι λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν αλλάξει επενδυτική μορφή τόσο στην υποδομή όσο και στην άνω δομή. Τα σύγχρονα τερματικά διευθύνουν καθημερινά ένα πολύ μεγάλο φόρτο εμπορευματοκιβωτίων αποτελώντας κρίκους στην εφοδιαστική αλυσίδα (Huff et al., 2015) .

Η Παγκόσμια τράπεζα έχει ταξινομήσει την οργάνωση των λιμενικών εγκαταστάσεων στις κάτωθι κατηγορίες:<sup>3</sup>

1. Public Service Port (PCP) : Το εν λόγω μοντέλο παρουσιάζει σημαντικό δημόσιο χαρακτήρα. Η δημόσια Λιμενική Αρχή προσφέρει κάθε υπηρεσία και ευθύνεται για την ομαλή λειτουργικότητα στην εκάστοτε λιμενική εγκατάσταση (Monios, & Wilmsmeier 2016). Τέτοια λιμάνια συναντώνται σε αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Ινδία. Η διοίκηση τέτοιου τύπου λιμανιών γίνεται από τη λιμενική αρχή η οποία υπάγεται στο δημόσιο και είναι υπεύθυνη για όλο το φάσμα των προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Η ανάπτυξη όπως και η διαχείριση των στοιχείων του λιμανιού (υποδομή και υπερδομή) καθώς και η πρόσληψη προσωπικού είναι αρμοδιότητα της δημόσιας λιμενικής αρχής.

2. Tool Port : Η Λιμενική Αρχή διαθέτει την κυριότητα και την ευθύνη της ανάπτυξης της λιμενικής υποδομής. Η εμπορική λειτουργία επιλαμβάνεται από ιδιωτικές εταιρίες μέσω συμβολαίων όπου η λιμενική αρχή προσφέρει αυτή την δυνατότητα. Σε αυτή τη περίπτωση έχουν παραχωρηθεί κάποιες λειτουργίες στον ιδιωτικό τομέα εκ μέρους του δημοσίου. Έτσι, η λιμενική αρχή είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη και συντήρηση των απαραίτητων υποδομών ενώ μόνο η λειτουργία της φορτοεκφόρτωσης των πλοίων πραγματοποιείται από τον ιδιωτικό τομέα. Όπως στη προηγούμενη , έτσι και σε αυτή τη περίπτωση , το προσωπικό προσλαμβάνεται από τη δημόσια λιμενική αρχή.

3. Landlord Port: Το μοντέλο Landlord εκφράζεται από τον μεικτό προσανατολισμό. Η Λιμενική Αρχή ενεργεί ως ιδιοκτήτης της γης και ως παράγοντας που συνεισφέρει σε ρυθμίσεις, ενώ την λειτουργία αναλαμβάνουν ιδιωτικοί φορείς. Η λιμενική υποδομή παραχωρείται σε ιδιώτες που επενδύουν στην παρούσα δομή. Οποιαδήποτε κατασκευή ανήκει στον ιδιωτικό τομέα ο οποίος είναι και υπεύθυνος για τη συντήρηση και ανάπτυξή του. Σε αντίθεση με τις προηγούμενες , σε αυτή τη περίπτωση το

---

<sup>3</sup> World Bank, World Bank Reform Toolkit.

προσωπικό προσλαμβάνεται από τις ιδιωτικές εταιρείες, σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις βέβαια μπορεί να χρησιμοποιηθεί προσωπικό που προέρχεται από τη λιμενική αρχή. Κατ' ουσίαν, λιμάνια αυτής της μορφής διαθέτουν αυτόνομες δημόσιες λιμενικές αρχές και ιδιωτικά τερματικά. Τα περισσότερα λιμάνια που δραστηριοποιούνται στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν αυτή τη μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

4. Fully Privitized Port : Η περίπτωση πλήρως ιδιωτικοποιημένων λιμένων καθώς όλες οι λειτουργίες επιτελούνται από τον ιδιωτικό τομέα. Εδώ , η ρυθμιστική λειτουργία όπως και η γη ανήκουν στην αρμοδιότητα του ιδιωτικού τομέα. Πρόκειται σαφώς για μία ακραία μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος, που εμφανίζεται μόνο στα Βρετανικά λιμάνια

Κατά τη διεθνή πρακτική το μοντέλο του landlord port θεωρείται ως το επικρατέστερο μοντέλο ιδιοκτησιακού καθεστώτος για λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων καθώς θεωρείται ότι με αυτό τα προβλήματα ελαχιστοποιούνται και τα οφέλη μεγιστοποιούνται. Το πλεονέκτημα του μοντέλου αυτού είναι το γεγονός ότι οι ιδιωτικές εταιρείες αποφασίζουν οι ίδιες για τον εξοπλισμό που θα εγκατασταθεί, έτσι ώστε αυτός να καλύπτει πλήρως τις ανά περίπτωση ανάγκες και απαιτήσεις, έτσι είναι δυνατόν να παραχθούν οι ποιοτικότερες δυνατές υπηρεσίες. Είναι ευκολότερο εξάλλου για αυτές τις εταιρείες να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της αγοράς, πράγμα το οποίο καθίσταται αρκετά δυσκολότερο για τον δημόσιο τομέα. Τέλος, αλλά όχι λιγότερο σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο κρατικός προϋπολογισμός δεν επιβαρύνεται πλέον από αυτά το οικονομικά βάρη. Στη θεωρία του , από το συγκεκριμένο ιδιοκτησιακό καθεστώς το κράτος μπορεί να κερδίσει τα μέγιστα, αφού από τη μία εξοικονομεί κεφάλαια και από την άλλη δεν απεμπολεί τη δυνατότητα να δέχεται το όφελος που απορρέει από τη λειτουργία ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού λιμανιού. Παράλληλα , σε ένα τέτοιο σύστημα το κράτος εξακολουθεί να διατηρεί και το δικαίωμα του ελέγχου σε θέματα δημοσίου ενδιαφέροντος . Σε αυτό το σημείο λοιπόν, είναι κατανοητό πως στη περίπτωση του πλήρως ιδιωτικοποιημένου λιμανιού (Fully Privitized Port ) το κράτος χάνει τα προαναφερθέντα οφέλη λόγω του χαρακτήρα λειτουργίας του μοντέλου αυτού και των περιοριστικών ως προς τη κρατική παρέμβαση χαρακτηριστικών του .

Κατά συνέπεια , ο λιμένας θεωρείται ως ένας σύνθετος οργανισμός που αναπτύσσει ενέργειες που σχετίζονται με το πλοίο, τα χερσαία μεταφορικά μέσα και τους επιβάτες. Αν δεχτούμε τον λιμένα ως κρίκο σύνδεσης των θαλάσσιων με τα χερσαία μέσα μεταφοράς τότε η κύρια λειτουργία του είναι να μεταβιβάζει και να διαχειρίζεται φορτία και επιβάτες από τα θαλάσσια στα χερσαία μέσα μεταφοράς και αντιστρόφως (Toda et al., 2016). Η βασική αυτή λειτουργία ταξινομείται σε 4 επιμέρους λειτουργίες: Προσφορά, Διαχείριση, Παράδοση –διανομή, Logistics.

Πέρα όμως από το λιμενικό προϊόν στο εκάστοτε λιμάνι παράγονται και τα έξτρα προϊόντα. Ανάλογα προϊόντα είναι λογικό να θεωρηθούν η σύνδεση του λιμανιού με την ενδοχώρα, η ρυμούλκηση, η πλοήγηση κτλ καθώς και άλλες υπηρεσίες, όπως παροχή εφοδίων προς τα καράβια , οι δεξαμενισμοί πλοίων, η παραλαβή/διαχείριση αποβλήτων κτλ. Πέρα από τα συμπληρωματικά του λιμενικού προϊόντος υφίστανται πολλά άλλα προϊόντα που παράγονται στην ευρύτερη λιμενική περιοχή μιας και ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων έλκεται από το λιμάνι (Toda et al., 2016).

Παγκοσμίως , οι δημόσιες και ιδιωτικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο ταξινομούνται ανάλογα με τον τρόπο λειτουργίας τους σε :

(i) Εταιρίες λιμένων με αποκεντρωτικό τρόπο λειτουργίας, στις οποίες οι διάφορες κατηγορίες λιμενικών εργασιών διεξάγονται από αυτόνομα επιχειρηματικά τμήματα (Νέα Υόρκη, Hong Kong, Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Αμβούργου, Βαρκελώνη, Δουβλίνο)

(ii) Εταιρίες ενοποιημένων λιμένων, στις οποίες μια ενιαία διοίκηση και οργάνωση αναλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες λειτουργίας, δίχως να γίνεται διαχωρισμός των λειτουργιών σε επιχειρηματικά τμήματα (Gioia Tauro, Λίβερπουλ, Γλασκόβης, Σιγκαπούρη, Κύπρος, Μασσαλίας).

Στην κατηγορία αυτή ενοποιημένων λιμένων ανήκει η Ο.Λ.Π. Α.Ε., καθώς και η Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

## 2.2 Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Σε παγκόσμιο επίπεδο υφίστανται διαφορών ειδών λιμενικές διοικήσεις ανά κράτος, και κατά συνέπεια οι φορείς εκμετάλλευσης ποικίλουν .

- Λειτουργία υπό ιδιωτικούς φορείς , δηλαδή εταιρείες που διαχειρίζονται όλο το λιμάνι ή απλά ένα μέρος του με μακροχρόνιες συμβάσεις .
- Παραχώρηση εξουσίας και αρμοδιοτήτων από αυτόνομους οργανισμούς σε νομικά πρόσωπα δημοσίου
- Ολική διοίκηση των λιμανιών από το κράτος. Σε αυτή τη περίπτωση όλες οι αρμοδιότητες, οι επισκευές, η εκμετάλλευση, οι κανονισμοί και όλος ο έλεγχος εν γένει διενεργούνται από έναν κεντρικό οργανισμό (ένα υπουργείο είτε το κράτος).

Στη περίπτωση των συμπράξεων, όταν δηλαδή οι λιμενικές αρχές αναπτύσσουν εταιρικές σχέσεις με άλλους θαλάσσιους λιμένες είτε σε εθνικό είτε σε διεθνές επίπεδο, μπορεί να πραγματοποιούνται κοινές προσπάθειες προώθησης, ανάπτυξης έργων ή ακόμη και συμμετοχή σε ευρωπαϊκά έργα στο πλαίσιο ενός χρηματοδοτικού πλαισίου.

Όσον αφορά στους Ευρωπαϊκούς λιμένες, πάνω από το 50% τους έχουν την σύσταση ανεξάρτητης εμπορικής οντότητας όπως για παράδειγμα ανώνυμες εταιρείες ή εταιρείες περιορισμένης ευθύνης. Το υπόλοιπο μισό αφορά κυρίως νομικά ανεξάρτητες υπηρεσίες σε διαφορετικά επίπεδα που όμως λειτουργούν εξαρτώμενες από μια δημόσια διοίκηση. Σε τέτοιου τύπου ακολουθείται μια κοινή γραμμή όσον αφορά στις παρακάτω αρχές :

- Αυτοχρηματοδότηση
- Προσέλκυση επενδύσεων
- Πρακτικές αύξησης του μεριδίου αγοράς τους
- Ίσο μερίδιο επιρροής από τις δημόσιες αρχές εξαιτίας της συμμετοχής τους στα λιμενικά διοικητικά συμβούλια.

Όσον αφορά την ιδιοκτησία της γης από τις λιμενικές αρχές, σχεδόν οι μισές από αυτές κατέχουν πλήρως ή μερικώς τη γη που διαχειρίζονται, για το άλλο μισό των λιμενικών αρχών που δεν κατέχουν γη, υπάρχει νομική πρόβλεψη η οποία τους παρέχει τη δυνατότητα να διαχειρίζονται τη λιμενική έκταση για λογαριασμό του ιδιοκτήτη. Όπως είναι φυσικό , οι νομικές αυτές προβλέψεις διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Για παράδειγμα, οι ρυθμίσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν συμφωνίες παραχώρησης ή μίσθωσης από το κράτος ή και συμφωνίες παροχής υπηρεσιών με την εκάστοτε περιοχή . Και σε αυτές τις περιπτώσεις, η ιδιοκτησία των λιμενικών εκτάσεων βρίσκεται κυρίως στα χέρια του κράτους .Ωστόσο, η ιδιοκτησία της γης κατά ένα μικρό ποσοστό ανήκει σε μια μίξη δημόσιων αρχών και ιδιωτικού τομέα. Μόνο ένα πολύ μικρό ποσοστό των λιμένων έχουν δικαιώματα στην αγορά γης που βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα, όμως απ' την άλλη, η πλειοψηφία των λιμενικών αρχών μπορεί να πουλήσει λιμενικές εκτάσεις, αν και σπάνια γίνεται στην πράξη.

Στη περίπτωση των έργων ανάπτυξης τερματικών εμπορευματοκιβωτίων στα Ευρωπαϊκά λιμάνια η υποδομή παραμένει κυρίως χρηματοδοτούμενη από τον δημόσιο τομέα και ο εν λόγω διαχωρισμός των επενδύσεων έχει γίνει ο γενικός κανόνας σε όλους τους μεγάλους ευρωπαϊκούς λιμένες. Ο τρόπος



αυτός χρηματοδότησης των υποδομών βρίσκεται σε σχέση εξάρτησης με τις συνεισφορές όλων των επιπέδων του δημόσιου τομέα, από το δημοτικό έως το ευρωπαϊκό επίπεδο. Σε γενικές γραμμές, η πρόσβαση στο λιμάνι καθώς και η υποδομή/άνωδομή τερματικών σταθμών πληρώνονται από τον δημόσιο τομέα με έναν τρόπο που ποικίλλει αναλόγως το λιμάνι. Τα λιμάνια της Γερμανίας, της Ολλανδίας και του Βελγίου για παράδειγμα σαν κύρια εποπτική αρχή έχουν το δήμο, ωστόσο μερικά λιμάνια έχουν αυτόνομες δημοτικές επιχειρήσεις ή ιδιωτικές εταιρείες με δημόσιο κεφάλαιο. Όσον αφορά σε αυτό το σημείο, μπορούμε να παρατηρήσουμε μια ξεκάθαρη τάση των δημόσιων αρχών που χρηματοδοτούν τους προαναφερθέντες λιμένες. Κατ' επέκταση, ενώ ο δημόσιος τομέας αποχώρησε από τις υπερκατασκευές λειτουργίας και χρηματοδότησης, πληρώνει συχνά το κόστος υποδομών. Ως αποτέλεσμα, οι εμπορικές υπηρεσίες παρέχονται γενικά από ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης. Όσον αφορά στα λιμάνια του Βελγίου παρατηρείται μια μεγαλύτερη σε γενικές γραμμές τάση αυτονομίας. Αντιστοίχως και στο Άμστερνταμ μόνο το 1/5 των λιμενικών αρχών ακολουθεί το δημόσιο δίκαιο έτσι και το λιμάνι του Άμστερνταμ από το 2013 είναι εταιρεία. Η λειτουργία και η ανάπτυξη της λιμενικής περιοχής του Άμστερνταμ ενσωματώθηκε στην νομική οντότητα Havenbedrijf Amsterdam NV που είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης με κύριο μέτοχο το δήμο του Άμστερνταμ.

Από την άλλη πλευρά, τα νοτιοευρωπαϊκά λιμάνια όπως εκείνα της Γαλλίας, της Ισπανίας, Πορτογαλίας και της Ιταλίας χαρακτηρίζονται από μια ισχυρή εθνική εποπτεία, από την άποψη του ότι ενώ η κεντρική κυβέρνηση σε όλες τις περιπτώσεις διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον έλεγχο της οργάνωσης των λιμένων, οι υποδομές παραμένουν κυρίως χρηματοδοτούμενες από το δημόσιο τομέα. Μεταξύ των υπολοίπων, οι ιταλικοί και οι ισπανικοί λιμένες παρουσιάζουν ένα υψηλότερο επίπεδο εθνικού ελέγχου και ενώ έχουν δημοσιονομική και τιμολογιακή αυτονομία, υπόκεινται σε μια εθνική διαδικασία διαπραγμάτευσης για τη διανομή των γνωστών ως έκτακτων πόρων. Αυτή τη στιγμή στην Ιταλία συζητείται μια νέα μεταρρύθμιση σύμφωνα με την οποία θα συγχωνευθούν οι 24 υπάρχουσες λιμενικές αρχές σε 15 οι οποίες θα διαχειρίζονται 54 λιμένες στο σύνολο τους.

Στην ΕΕ υπάρχουν επίσης αρκετά λιμάνια τα οποία είναι μεικτής ιδιοκτησίας όπως του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα, της Constanta στην Ρουμανία και του Korper στην Σλοβενία του οποίου οι λιμενικές αρχές παρέχουν όλες τις υπηρεσίες διακίνησης φορτίων στα λιμάνια τους. Ακόμη μια μορφή είναι οι συγχωνεύσεις λιμενικών εταιρειών όπως των Hamina & Kotka δύο εταιρειών περιορισμένης ευθύνης των λιμένων Hamina και Kotka στη Φινλανδία, η οποία έλαβε χώρα την 1η Μαΐου 2011. Υπάρχουν επίσης και οι ενιαίες κοινοπραξίες λιμένων σε διαφορετικές χώρες. Για παράδειγμα, στην Σουηδία η εταιρεία Kvarken από την 1η Ιανουαρίου 2015 είναι υπεύθυνη για τα λιμάνια Umeå της Σουηδίας και Vaasa στη Φινλανδίας ως ενιαία κοινοπραξία. Σκοπός της συνεργασίας αυτής ήταν να δημιουργηθεί η αποδοτικότερη εμπορική θέση των λιμένων στην αγορά της Βαλτικής Θάλασσας. Σε ορισμένους λιμένες όμως, όπως της Στοκχόλμης ή του Πειραιά, οι λιμενικές αρχές εξακολουθούν να εκμεταλλεύονται τερματικούς σταθμούς διαχείρισης φορτίου δίπλα σε ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης.

## 2.3 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Αν παρατηρήσουμε την Ευρωπαϊκή πραγματικότητα η μεθοδολογία που κατά κύριο λόγο ακολουθείται, είναι η παροχή αδειών στους φορείς εκείνους που πληρούν συγκεκριμένα αυστηρά κριτήρια (περιβαλλοντικές άδειες, εξοπλισμός, εγκαταστάσεις κλπ) χωρίς αυτό να συνεπάγεται άρση του καθεστώτος του ανταγωνισμού. Να σημειωθεί πως, τόσο η Ελλάδα όσο και οι υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζουμε όμοιο δίκαιο, δηλαδή, η Οδηγία 2000/59/ΕΚ, όπως

τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2007/71/EK, έχει ενσωματωθεί στο Εθνικό μας δίκαιο μέσω των Ευρωπαϊκών Οδηγιών.

Στα μεγάλα κυρίως λιμάνια της Ευρώπης υπάρχουν βέβαια περισσότεροι του ενός ανάδοχοι υπεύθυνοι για την συλλογή των στερεών αποβλήτων πλοίων. Ο εκάστοτε Φορέας Διαχείρισης Λιμένος παρέχει το δικαίωμα (license) σε πολλές εταιρείες του ιδιωτικού τομέα για τη δραστηριοποίηση τους στην συλλογή των αποβλήτων. Από την άλλη, στα μικρότερα λιμάνια της Ευρώπης δραστηριοποιείται ένας ανάδοχος για την συλλογή των στερεών αποβλήτων, όμως αυτό συμβαίνει και πάλι όπως προαναφέραμε καθαρά υπό καθεστώς ανταγωνισμού, δηλαδή δεν απαγορεύεται σε άλλη/άλλες εταιρείες να δραστηριοποιηθούν στο αντικείμενο της συλλογής των στερεών αποβλήτων πλοίων, έχοντας όμως καταθέσει τα έγγραφα τεκμηρίωσης κατάλληλης περιβαλλοντικής αδειοδότησης. (Α. Παρδάλη, Απελευθέρωση λιμενικών υπηρεσιών και διαχείρισης στερεών αποβλήτων πλοίων, Πειραιάς, 2015) Σε κάποιες περιπτώσεις και σε κάποια Ευρωπαϊκά λιμάνια της Ένωσης, που υφίσταται μόνο ένας ανάδοχος, δεν σημαίνει πως πρόκειται για περίπτωση αποκλειστικής ανάθεσης, και αυτό επειδή οι σχετικές συμβάσεις με το Φορέα διαχείρισης λιμένα, αναφέρουν ακριβείς όρους δραστηριοποίησης σε καθεστώς ανταγωνισμού. Σε αυτές τις περιπτώσεις δηλαδή, για κάποιους λόγους, ενδεχομένως εμπορικούς, δεν δραστηριοποιήθηκαν και άλλοι πάροχοι, όμως αυτό δεν σημαίνει πως δεν δύνανται κι εκείνοι να το πράξουν ανά πάσα στιγμή. Το προαναφερθέν πρόκειται για αυτορρύθμιση της ελεύθερης αγοράς και όχι επιλογή του λιμανιού να αποκλείσει άλλους ενδιαφερόμενους πλην του αποκλειστικού αναδόχου. (7ο Πανελλήνιο συνέδριο λιμενικών έργων).

#### 2.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων υποδοχής σε ευρωπαϊκούς λιμένες με κριτήριο το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς μπορεί να ταξινομηθεί ως εξής:

- Οι λιμενικές αρχές είναι ιδιοκτήτες των Λιμενικών εγκαταστάσεων και υπεύθυνες για λειτουργία τους.
- Οι λιμενικές αρχές είναι ιδιοκτήτες των Λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά η λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνεται από ιδιώτες.
- Οι Λιμενικές εγκαταστάσεις που ανήκουν και λειτουργούνται από ιδιώτες.

Στη πλειοψηφία τους, οι ευρωπαϊκοί λιμένες λειτουργούν βάση ενός συστήματος όπου τόσο η συλλογή όσο και η επεξεργασία των αποβλήτων γίνεται από ιδιωτικούς φορείς. Στο ίδιο συμπέρασμα κατέληξε και ο EMSA (Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, 2012) κατά τη διαδικασία ελέγχου για τη συλλογή και τη διαχείριση αποβλήτων στα 40 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης. Τα αποτελέσματα του ελέγχου έδειξαν ότι όλα σχεδόν τα λιμάνια είχαν παραχωρήσει τις σχετικές με τη διαχείριση απορριμμάτων πλοίων διαδικασίες τους σε τρίτους φορείς εκμετάλλευσης, ενώ στα εναπομείναντα υπήρχε εμπλοκή των λιμενικών αρχών κυρίως λόγω προυπάρχουσας κατοχής των εγκαταστάσεων.



Γράφημα 1. Ιδιοκτησιακό καθεστώς και λειτουργία των εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων πλοίων (Συλλογή, διαχείριση και τελική διάθεση) σε 40 Ευρωπαϊκά λιμάνια. (EMSA,2012)

Αποτελέσματα ελέγχων που έχουν διενεργηθεί σε παγκόσμια κλίμακα, απέδειξαν πως μόνο για το 27% όλων των αποβλήτων πλοίων γίνεται παράδοση στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό είναι αντικείμενο ντάμπινγκ ή καύσης (Sheavly and Register, 2007). Είναι εξαιρετικά δύσκολο να προσδιοριστεί κατά πόσο όλες οι ευρωπαϊκές λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής καθίστανται επαρκείς καθώς ο έλεγχος των περισσότερων γίνεται από ιδιωτικές εταιρείες διαχείρισης αποβλήτων και η επάρκεια των εγκαταστάσεών τους δεν μπορεί πάντοτε να αξιολογηθεί επαρκώς. Σημαντικό εμπόδιο πολύ συχνά στη διεξαγωγή ερευνών αποτελούν τα ίδια τα πλοία καθώς υφίστανται διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν τα κίνητρα παράδοσης αποβλήτων τους, όπως :

- ο Η αποτελεσματικότητα του συστήματος συλλογής απορριμμάτων από τον φορέα διαχείρισης στο εκάστοτε λιμάνι .
- ο Το ύψος της τιμής για τις υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων.
- ο Ο ελκυστικός σχεδιασμός και η αποτελεσματικότητα του συστήματος κοινοποίησης των αποβλήτων.
- ο Η ευκολία και η ταχύτητα παραλαβής των αποβλήτων για τα πλοία
- ο Ο βαθμός της ανάμιξης της λιμενικής αρχής στον χειρισμό αποβλήτων των πλοίων (ανάληψη ευθύνης, έλεγχος και παρακολούθηση) .

## 2.5 ΕΠΙΛΟΓΗ ΦΟΡΕΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Οι τρόποι με τους οποίους επιλέγονται οι φορείς εκμετάλλευσης των αποβλήτων διαφέρουν ανά χώρα και ανά λιμάνι . Ορισμένα λιμάνια για παράδειγμα "προτιμούν" συμβάσεις με πλήθος φορέων εκμετάλλευσης, οι οποίοι στη συνέχεια παρέχουν τις υπηρεσίες τους ανάλογα με τη τάση της αγοράς. Σε άλλες περιπτώσεις, η λιμενική Αρχή εγκρίνει εκ των προτέρων τους φορείς εκμετάλλευσης των αποβλήτων και, στη συνέχεια, περνά από εξέταση ναυτιλιακών πρακτόρων και αποφασίζεται με ποιους τελικά από τους εγκεκριμένους φορείς θα πρέπει να συνάψουν σύμβαση .Τέλος, μια ακόμη

ξεχωριστή γραμμή ακολουθούν κάποια λιμάνια όπως για παράδειγμα εκείνα της Β. Ευρώπης κυρίως, (Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Άμστερνταμ, Κοπεγχάγη και Στοκχόλμη) , κατά την οποία οι λιμενικές αρχές εμπλέκονται βαθιά στη διαχείριση των αποβλήτων πλοίων. Με τον τρόπο αυτό συχνά αποκτάται βαθύτερη γνώση καθώς και έλεγχος της υφιστάμενης κατάστασης .

Στην έκδοση της ESPO (ESPO, 2016) το ποσοστό εμπλοκής του κάθε φορέα με τις εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων παρουσιάστηκε ως εξής:

40% Λιμενική αρχή

58% Ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης

2% Κυβέρνηση

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **3.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΙΔΡΥΣΗΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ**

Κάθε κράτος το οποίο συμμορφώνεται με τη Μαγρολ άρα και δημιουργεί ευκολίες υποδοχής θα πρέπει να ακολουθεί κάποιες γενικές αρχές. Βασική αρχή κάθε σταθμού υποδοχής είναι η καταλληλότητα των υποδομών για τη διαχείριση των αποβλήτων . Για το λόγο αυτό απαραίτητη προϋπόθεση είναι το λιμάνι να χαρακτηρίζεται από συνοχή. Μια υπεύθυνη καθώς και οικονομική και τεχνική λειτουργία μεταχείρισης θα είναι απαραίτητη για μια συνεχή πορεία. Επίσης θα πρέπει να υπάρχουν προβλέψεις για καλύτερες μεθόδους προστασίας του περιβάλλοντος και ανακύκλωσης .

Όπως αναφέραμε και παραπάνω , η διαχείριση ενός σταθμού υποδοχής μπορεί να γίνεται είτε ιδιωτικώς, είτε δημοσίως (είτε και με μεικτά μοντέλα) . Η πρώτη περίπτωση του συστήματος της ελεύθερης αγοράς δείχνει να παρουσιάζει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι του κρατικού , παρέχοντας άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό και τεχνογνωσία. Βασικό χαρακτηριστικό τέτοιων επιχειρήσεων αποτελεί η τάση χρησιμοποίησης μεθόδων διάθεσης απορριμμάτων υπό συνθήκες χαμηλού κόστους. Εδώ βέβαια να σημειωθεί πως οι επιλογές χαμηλού κόστους δεν θα πρέπει να επιτρέπονται εκεί που η προστασία του περιβάλλοντος προβλέπει τη χρήση μιας λιγότερο επωφελούς για την επιχείρηση διαδικασίας διαχείρισης των απορριμμάτων.

Από μια άλλη σκοπιά , ένα μειονέκτημα της διαχείρισης των ευκολιών υποδοχής από ιδιωτικούς φορείς είναι ότι ενδεχομένως να δημιουργηθεί μια μη υγιής μορφή ανταγωνισμού τιμών. Στην περίπτωση που η διαχείριση του σταθμού υποδοχής γίνεται από δημόσιο φορέα η ευθύνη της κυβέρνησης ορίζεται ουσιαστικά στη θέσπιση και εφαρμογή της καταλληλότερης νομοθεσίας αλλά και στην έκδοση αδειών και άλλων δραστηριοτήτων ελέγχου.

Στη περίπτωση απ' την άλλη όμως δημόσιας επιχείρησης ένα ενδεχόμενο μειονέκτημα είναι ότι ελλοχεύει ο κίνδυνος να γίνει υπερβολικά γραφειοκρατική και άκαμπτη χωρίς σεβασμό προς στις σχέσεις κράτους – κέρδους ή τις ανάγκες των πλοίων δεδομένου ότι ο έλεγχος ασκείται από την ίδια τη κυβέρνηση. Υπάρχει λοιπόν ο φόβος πως ίσως προκύψουν εμπόδια άσκησης ελέγχου και ορθής εφαρμογής των θεσμοθετημένων κανόνων.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνει υπενθύμιση πως η αποτελεσματικότητά των ευκολιών υποδοχής ουσιαστικά αυξάνεται όταν υπάρχει αποτέλεσμα ουσιαστικό στα πλαίσια της συνολικής παγκόσμιας αντιρρυπαντικής προσπάθειας. Για το λόγο αυτό εξάλλου όλες οι χώρες θα πρέπει να φροντίζουν για τη λήψη μέτρων με σκοπό αφενός να εξασφαλίζεται η σωστή λειτουργία και η καταλληλότητα των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων, και καταλοίπων φορτίου και αφετέρου να διασφαλίζεται η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

### 3.2 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, το πλαίσιο διαχείρισης των αποβλήτων πλοίων καθορίζεται από την Οδηγία 2000/59 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Στηριζόμενη στις αρχές της προφύλαξης και προληπτικής δράσης καθώς και στην αρχή ο «ο ρυπαίνων πληρώνει», η εν λόγω Οδηγία, αποσκοπεί στον περιορισμό της απόρριψης στη θάλασσα αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους λιμένες της Κοινότητας. Σκοπός της Οδηγίας είναι η εφαρμογή της διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 και η δημιουργία κατάλληλου συστήματος κοινοποίησης πληροφοριών και παρακολούθησης της παραγωγής και διάθεσης των αποβλήτων πλοίων που προσεγγίζουν Κοινοτικά λιμάνια αλλά και η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και σχεδίων διαχείρισης των αποβλήτων αυτών από λιμενικές εγκαταστάσεις. Στην Ελληνική Νομοθεσία, η Οδηγία 2000/59 ενσωματώθηκε με την ΚΥΑ 3418/07/2002 όπου καθορίζονται και ειδικότερα θέματα που αφορούν τους Ελληνικούς λιμένες.

Σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000 όλα τα πλοία που βρίσκονται ελλιμενισμένα σε κοινοτικό λιμάνι είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν όλα τα απόβλητα τους στις λιμενικές εγκαταστάσεις πριν τον προγραμματισμένο απόπλου τους. Ο μόνος τρόπος να μην γίνει αυτό, είναι να επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου εφόσον υπάρχει δυνατότητα αποθήκευσης των αποβλήτων εντός του πλοίου πάντα σε συνάρτηση με αυτά που ήδη υπάρχουν και αυτά που θα παραχθούν μέχρι το επόμενο λιμάνι. Εάν συντρέχει ακόμη και μία από τις παρακάτω περιπτώσεις όμως, η Λιμενική Αρχή υποχρεώνει τον χρήστη, να παραδώσει τα απόβλητα του προκειμένου να αποτραπεί η απόρριψη των αποβλήτων στη θάλασσα :

α. Αν το επόμενο λιμάνι είναι άγνωστο ή δεν ανήκει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2000/59/EK με τη τροποποίηση της (Οδηγία 2007/71/EK).

β. Αν το επόμενο λιμάνι δεν διαθέτει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής αποβλήτων.

δ. Αν, κατά την κρίση της Λιμενικής Αρχής, ύστερα από επιθεώρηση εκτιμηθεί το επακόλουθο της ανεξέλεγκτης διάθεσης των αποβλήτων.

Υπάρχουν διάφοροι σταθεροί και μεταβλητοί παράγοντες που επηρεάζουν την παραγωγή αποβλήτων επάνω στο πλοίο και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όσον αφορά την επάρκεια του χώρου αποθήκευσης του όπως ο τύπος πλοίου, η διάρκεια πλου, το πλήθος επιβατών, η τεχνολογία επί του πλοίου όπως και προβλέψεις για ανακύκλωση ή αποτέφρωση κτλ.

Η Οδηγία 2000/59/EK προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη στον εντοπισμό των πλοίων που έχουν παραλείψει να παραδώσουν τα απόβλητά τους προβλέπει την ανάπτυξη κατάλληλου συστήματος πληροφοριών και παρακολούθησης. Για να γίνει δυνατός ο εντοπισμός των πλοίων που έχουν παραλείψει να παραδώσουν τα απόβλητα τους, έχει θεσπιστεί κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης το οποίο θα επικοινωνεί με τη βάση δεδομένων επιθεώρησης ελέγχου από το κράτος λιμένα (THETIS) και υπό τον έλεγχο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού ασφάλειας στη θάλασσα (Ε.Ο.Α.Θ.).

Επιπροσθέτως , έχει καταστεί υποχρεωτική η ηλεκτρονική υποβολή των εκθέσεων από την Εθνική Ενιαία Θυρίδα για την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων από τα πλοία και οι εκθέσεις κοινοποιούνται ή διαβιβάζονται μεταξύ των εθνικών αρχών μέσω του (SafeSeaNet) από την 1η Ιουνίου 2015, κατ' αυτόν τον τρόπο, γίνεται πιο εύκολη η ενημέρωση αλλά μειώνεται και ο χρόνος των καθυστερήσεων των πλοίων στα λιμάνια.

Οι κανόνες που αφορούν τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων δημιουργήθηκαν με βασικό σκοπό την προστασία του Περιβάλλοντος. Στον τομέα αυτό ομοίως προκύπτουν βασικά ζητήματα όπως είναι στη περίπτωση της χώρας μας, η άρνηση της πλειοψηφίας των ελληνικών λιμανιών να ανακυκλώνουν τα απορρίμματα των πλοίων. Βάσει όμως του ν. 2939/2001 όλα τα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία υποχρεούνται πια σε διαχωρισμό των ανακυκλώσιμων συσκευασιών και τη συλλογή και διαχείρισή αυτών μέσω του Συλλογικού Συστήματος Εναλλακτικής Διαχείρισης (ΣΣΕΔ). Παρ' όλα αυτά δυστυχώς, εξακολουθούν να υπάρχουν διαμαρτυρίες ότι ακόμα και αν το πλοίο λαμβάνει την πρωτοβουλία του διαχωρισμού των ανακυκλώσιμων αποβλήτων που φέρει, κατά την παράδοση γίνεται σύμμεικτη συλλογή του συνόλου των απορριμμάτων ανακυκλώσιμων και μη από τον πάροχο των υπηρεσιών.

Επίσης , είναι σημαντικό να σημειωθεί πως παρότι υπάρχει νομική πρόβλεψη για απαλλαγή (ολική ή μερική) των πλοίων που υιοθετούν πράσινες τεχνολογίες και στρατηγικές από μη τα ανταποδοτικά τέλη , συνήθως δεν αναγνωρίζεται η ιδιότητά τους και λαμβάνουν την ίδια ακριβώς μεταχείριση με τα υπόλοιπα, γεγονός που τα αποτρέπει τα πλοία να επιδεικνύουν την οποιαδήποτε καλή συμπεριφορά εφ' όσον είναι άνευ αποτελεσμάτων.

### 3.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οι κύριοι εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων είναι: το πλοίο, ο φορέας διαχείρισης του λιμανιού και η λιμενική Αρχή. Συνοπτικά οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων φορέων παρουσιάζονται στον Πίνακα 2 (IMO, 2002).



Σύμφωνα με τον International Maritime Organization (IMO) ως λιμενική εγκατάσταση θεωρείται ο χώρος όπου η διεπαφή καραβιού και λιμένα εμπεριέχει τις θέσεις αναμονής και προσέγγισης από το θαλάσσιο περιβάλλον, τις περιοχές φόρτωσης/εκφόρτωσης καθώς και αποθήκευσης των εμπορευμάτων όπως και τις περιοχές διακίνησης των επιβατών (IMO World Maritime Day, 2005).

Το 1974, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημιούργησε μια ομάδα εργασίας λιμένων, που απαρτίζεται από εκπροσώπους λιμενικών αρχών από τους μεγαλύτερους ευρωπαϊκούς λιμένες. Στις αρχές του 1993, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός θαλάσσιων Λιμένων γεννήθηκε από αυτή την ομάδα εργασίας, για τα συμφέροντα των θαλασσιών λιμένων. Ο ιδρυτικός πρόεδρος ήταν ο αείμνηστος Ferdinand Suykens, πρώην γενικός διευθυντής του λιμένα της Αμβέρσας. Κατά τα πρώτα έτη της ύπαρξής της, ο οργανισμός εγκαταστάθηκε στις Βρυξέλλες, εστιάζοντας σε μια ποικιλία πολιτικών και τεχνικών ζητημάτων. Σημαντικές πρωτοβουλίες ήταν η δημοσίευση του πρώτου Περιβαλλοντικού Κώδικα Πρακτικής το 1994 και η ίδρυση EcoPorts λίγα χρόνια αργότερα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) είναι η κύρια διασύνδεση μεταξύ ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων και ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και των υπευθύνων χάραξης πολιτικής (Asgari, et al., 2013). Με τον τρόπο αυτό εκπροσωπούνται οι λιμενικές αρχές, οι λιμενικές ενώσεις και οι λιμενικές διοικήσεις των θαλάσσιων λιμένων 23 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Νορβηγίας σε πολιτικό επίπεδο της ΕΕ.

Η συζήτηση για το πακέτο λιμένων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που εκδόθηκε το 2001, αποτέλεσε έναν σταθμό για την ESPO. Ενισχύθηκε η εσωτερική συνοχή της οργάνωσης ενώ παράλληλα καλέστηκαν τα μέλη της να προβληματιστούν και να κατανοήσουν καλύτερα το ρόλο τους ως λιμενικές αρχές.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων έχοντας μετατραπεί σε ένα μοναδικό δίκτυο γνώσεων, πληροφόρησης και συντονισμού των ευρωπαϊκών λιμενικών αρχών, διασφαλίζει ότι τα θαλάσσια λιμάνια έχουν εδραιωμένη και σαφή θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ βοηθά τα μέλη να κατανοήσουν καλύτερα τις πρωτοβουλίες πολιτικής που είναι σημαντικές για τον τομέα. Επιπλέον μέσα από συνεχείς διαλόγους με όλους τους ευρωπαίους ενδιαφερόμενους στον λιμενικό και ναυτιλιακό τομέα, βοηθά τους ευρωπαίους υπεύθυνους στη λήψη μέτρων και αποφάσεων καθώς και στη χάραξη πολιτικής κάνοντας τους να κατανοήσουν καλύτερα τον ρόλο και τη σημασία των λιμενικών αρχών, με βασικό σκοπό τόσο στην εκτεταμένη γνώση του κλάδου όσο και σε αξιόπιστες πληροφορίες και δεδομένα.

Όσον αφορά στη διάρθρωση των μελών, η οργάνωση γίνεται σε εθνικό επίπεδο με σημείο αναφοράς των προβληματισμών της στη Γενική Συνέλευση του οργανισμού όπου κάθε κράτος μέλος έχει τρεις επίσημους αντιπροσώπους με δικαίωμα ψήφου. Το τεχνικό κομμάτι της οργάνωσης των διαδικαστικών συμβουλών προέρχεται από τις τεχνικές επιτροπές, και τα πεδία ενδιαφέροντος αφορούν θέματα όπως η διαχείριση των λιμένων, οι διατροφικές μεταφορές, η εφοδιαστική αλυσίδα, η αειφόρος ανάπτυξη, η διευκόλυνση του εμπορίου, τα τελωνεία και η ασφάλεια στη θάλασσα και στις λιμενικές δραστηριότητες. Οι εξειδικευμένες αυτές τεχνικές επιτροπές απαρτίζονται από εμπειρογνώμονες των χωρών - μελών και ως συντονιστικό όργανο έχουν το προσωπικό της ESPO στην οποία υποβάλλονται οι συστάσεις των τεχνικών επιτροπών. (Daamen & Vries, 2013).

Μέλη του δικτύου Ecorports αποτελούν διάφορα Ευρωπαϊκά λιμάνια μεταξύ των οποίων βρίσκεται και ο ΟΛΠ. Η περιβαλλοντική διαχείριση που εφαρμόζεται από τον ΟΛΠ είναι πιστοποιημένη από το 2004, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Σύστημα PERS (Port Environmental Review System) του ESPO. Το PERS έχει πλέον καθιερωθεί στο χώρο των Ευρωπαϊκών λιμένων, καθώς έχει αναπτυχθεί από τον ESPO ειδικά για λιμενικές δραστηριότητες, με σκοπό την αποτελεσματική περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων, στα πλαίσια της οποίας φυσικά συμπεριλαμβάνονται εκτός των άλλων και η παροχή ευκολιών για τη παραλαβή, διαχείριση επεξεργασία και τελική διάθεση των αποβλήτων πλοίων.

### 3.4 ΣΧΕΔΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ

Τα σχέδια παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων καταρτίζονται σύμφωνα με το μέγεθος του κάθε λιμανιού καθώς και βάσει των τύπων των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν και τίθενται σε εφαρμογή ύστερα από διαβουλεύσεις με τις ενδιαφερόμενες χώρες, και ιδίως με τους χρήστες των λιμένων ή τους εκπροσώπους αυτών. Με κύριο σκοπό τη σταδιακή μείωση των επιπτώσεων των δραστηριοτήτων των πλοίων στο περιβάλλον, οι διαδικασίες παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης θα πρέπει να συμμορφώνονται, από κάθε άποψη, προς ένα ενιαίο σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης. Για να είναι εφικτή αυτή η συμμόρφωση κοινές πληροφορίες διατίθενται σε όλους τους χρήστες του λιμένος όπως η περιγραφή των ορθών διαδικασιών παράδοσης, οι διαδικασίες για την αναφορά των ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις κ.α.

Τα προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων μπορούν να αξιολογούνται και να εγκρίνονται από τα κράτη μέλη. Τα ίδια οφείλουν παράλληλα να παρακολουθούν την εφαρμογή τους



και να εξασφαλίζουν την επανέγκρισή τους τουλάχιστον ανά τριετία καθώς και μετά από σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία του λιμένα.

Για να είναι εφικτοί οι παραπάνω στόχοι τα κάτωθι στοιχεία γίνονται αντικείμενο διαπραγμάτευσης κατά τη κατάρτιση των σχεδίων παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων :

- Καθορισμός συγκεκριμένων τύπων λιμενικών εγκαταστάσεων ανάλογα με τις ανάγκες του εκάστοτε λιμένος και βάσει του είδους και των ποσοτήτων των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που αποτελούν αντικείμενο της παραλαβής και διακίνησης.
- Ο τύπος και τη χωρητικότητα των υφιστάμενων εγκαταστάσεων παραλαβής καθώς και ο διαθέσιμος εξοπλισμός.
- Καταγραφή των υφιστάμενων διαδικασιών παραλαβής και συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου καθώς και του συστήματος χρέωσης τελών.
- Συνοπτική περιγραφή της σχετικής νομοθεσίας και τυπικών διαδικασιών για την παράδοση.
- Πραγματικά στοιχεία των φυσικών προσώπων και εταιρειών που εμπλέκονται στη διαδικασία παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων.

### 3.5 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Για την κοινοποίηση των αποβλήτων υπό διαχείριση και για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των Εθνικών αρχών έχει καταστεί υποχρεωτική η χρήση από τα κράτη μέλη από την 1η Ιουνίου 2015 του ηλεκτρονικού συστήματος ‘ National Single Window’ (NSW) μέσω του συστήματος Safe sea net. Στις εγκαταστάσεις των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων γίνονται δεκτές για παραλαβή και διαχείριση μέχρι τελικής διάθεσης, όλες οι κατηγορίες αποβλήτων σύμφωνα με τη MARPOL 73/78 και την Εθνική Νομοθεσία. Τα πλοία που προσεγγίζουν το λιμάνι θα πρέπει το αργότερο 24 ώρες πριν τον κατάπλου να αποστέλλουν συμπληρωμένο έντυπο κοινοποίησης , ώστε να γνωστοποιήσουν στις εγκαταστάσεις Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων το είδος και τις ποσότητες των αποβλήτων που μεταφέρουν ή/και προτίθενται να παραδώσουν Με αυτό καθίσταται υποχρεωτική η χρήση της νέας φόρμας από τα πλοία από τις 9 Δεκεμβρίου 2016 η οποία περιλαμβάνει πληροφορίες όπως :

- Όνομα πλοίου/ διακριτικά κλήσεως (call sign)/αριθμό IMO /κράτος σημαίας.
- Τον προηγούμενο καθώς και τον επόμενο λιμένα που θα επισκεφθεί το πλοίο και εάν στο προηγούμενο παραδόθηκαν απόβλητα καθώς και στοιχεία αυτών.
- Μέγεθος και τύπο αποβλήτων και υπολειμμάτων φορτίου που φέρει τη δεδομένη χρονική στιγμή το πλοίο καθώς και τα μεγέθη που σκοπεύει να παραδώσει στις υπηρεσίες υποδοχής αποβλήτων του λιμένα.
- Την χωρητικότητα αποθήκευσης που διαθέτει το πλοίο για κάθε τύπο αποβλήτων.

### 3.6 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΟΡΘΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Λόγω της πληθώρας των πλοίων , προφανώς δεν είναι εφικτός ο έλεγχος όλων τους και η καταγραφή εκείνων που δεν παραδίδουν τα απόβλητά τους στους λιμένες. Παρ’ όλα αυτά η αρμόδια αρχή των κρατών μελών θα πρέπει να ακολουθεί τα παρακάτω βήματα προκειμένου να υπάρχει ένας υποτυπώδης έλεγχος της κατάστασης :

- Άμεση πρόσβαση στις κοινοποιήσεις που λαμβάνονται από τα πλοία έτσι ώστε να πρέπει να αναφέρονται τυχόν ανακολουθίες ή παρερμηνείες των Κανονισμών.
- Ενημέρωση της αρμόδιας αρχής του επόμενου λιμένα κατάπλου για τη μη παράδοση των αποβλήτων, ώστε να μην επιτραπεί στο πλοίο ο απόπλους από τον εν λόγω λιμένα μέχρις ότου πραγματοποιηθεί πιο λεπτομερής έρευνα. Αν αυτά δεν κριθούν ικανοποιητικά, τότε φροντίζει το πλοίο να μην αποπλεύσει μέχρις ότου τα απόβλητά του και τα κατάλοιπα φορτίου του να παραδοθούν στις εγκαταστάσεις παραλαβής.
- Αν δεν είναι ικανοποιητικά τα αποτελέσματα αυτής της επιθεώρησης, μεριμνά ώστε το πλοίο να μην αποπλεύσει μέχρις ότου τα απόβλητά του και τα κατάλοιπα φορτίου παραδοθούν σε εγκαταστάσεις παραλαβής και αν αποδειχθεί πως δεν έχουν τηρηθεί οι διατάξεις, διερευνάται η περίπτωση επιβολής κυρώσεων.
- Μέριμνα ώστε να βρίσκονται σε ισχύ όλες οι απαραίτητες από την ισχύουσα νομοθεσία, άδειες για την εκτέλεση των εργασιών παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου.
- Μέριμνα για την πιστή τήρηση των περιβαλλοντικών και τελωνειακών διατάξεων και των κανονισμών λειτουργίας των λιμένων, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.
- Μέριμνα για την καταχώρηση σε ηλεκτρονική βάση δεδομένων των στοιχείων του εντύπου του Παραρτήματος II που τους κοινοποιείται από τους πλοιάρχους των πλοίων, καθώς επίσης των πληροφοριών που αφορούν τις ποσότητες των αποβλήτων.

### 3.7 ΤΕΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Μεταξύ των υπολοίπων υποχρεώσεων, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να εισπράττουν τέλη από τους χρήστες των λιμένων και είναι υπεύθυνα για την ενσωμάτωση του κόστους των υπηρεσιών παραλαβής, επεξεργασίας και τελικής διάθεσης στο κόστος της διαχείρισης των αποβλήτων. Είναι δυνατόν βέβαια να υπάρχει η επιλογή της καταβολής ενός πάγιου τέλους αποβλήτων το οποίο να προκύπτει ανάλογα την κατηγορία και τον τύπο του πλοίου, σε περιπτώσεις ειδικά που το εν λόγω πλοίο πραγματοποιεί τακτικούς πλόες στο εκάστοτε λιμάνι. Από την άλλη πλευρά μπορεί το κόστος να υπολογίζεται ανά περίπτωση ξεχωριστά και βάσει του τύπου και των ποσοτήτων των αποβλήτων που πραγματικά θα παραδώσει το πλοίο εκείνη τη συγκεκριμένη φορά. Για τα πλοία δε, που έχουν πρόγραμμα περιβαλλοντικής διαχείρισης επί του πλοίου, προβλέπονται ειδικά μειωμένα τέλη για τη διαχείριση των αποβλήτων τους.

Με σκοπό τη διαφάνεια, τη δίκαιη κοστολόγηση των πλοίων, την άρση διακρίσεων και την αντιστοιχία των υπηρεσιών με το ανάλογο κόστος θα πρέπει να ενημερώνονται τα πλοία σχετικά με την βάση υπολογισμού και την τιμή των τελών από τις αρχές καθώς και τους πράκτορες του κάθε λιμένα. Η Επιτροπή, αξιολογεί τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον από τα απόβλητα και τους τρόπους ροής των αποβλήτων από τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων κάλυψης του κόστους. Βάσει των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης η Επιτροπή αποφασίζει αν χρειάζεται πρόταση τροποποίησης της παρούσας οδηγίας, με τη θέσπιση συστήματος που προβλέπει την καταβολή κατάλληλου ποσοστού, όχι λιγότερου του 1/3, του κόστους των τελών που έχουν ήδη ενσωματωμένες στις υπηρεσίες παραλαβής, διαχείρισης και τελικής διάθεσης ανεξαρτήτως ή ενός εναλλακτικού συστήματος με ισοδύναμο αποτέλεσμα.

Τα συστήματα που ακολουθούνται για τη διαχείριση των τελών συνοπτικά θα λέγαμε ότι είναι τα εξής:

1. Πληρωμή τελών από όλους τους χρήστες (με παράδοση αποβλήτων) με ανταποδοτικά τέλη που φτάνουν στο 80% του συνολικού κόστους να επιστρέφονται πίσω στους χρήστες.

2. Πληρωμή τελών από όλους τους χρήστες (χωρίς παράδοση αποβλήτων και χωρίς ανταποδοτικά τέλη) τα οποία μοιράζεται ο φορέας του λιμανιού με τον πάροχο των υπηρεσιών.

3. Πληρωμή τελών με πρόβλεψη για παράδοση κάποιων κυβικών δωρεάν και για κάθε επιπλέον κυβικό να χρεώνεται συγκεκριμένο τέλος

4. Η Direct μέθοδος κατά την οποία όσα δίνεις παίρνεις

Ωστόσο, η οδηγία παρέχει πολύ λίγες διευκρινήσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να σχεδιαστούν τα εν λόγω συστήματα τελών αποβλήτων. Επομένως, ενώ οι περισσότεροι λιμένες των κρατών μελών έχουν εφαρμόσει έμμεσο τέλος στο πλαίσιο του συστήματος τελών αποβλήτων, έχουν εφαρμοστεί διάφορα συστήματα/ μοντέλα (EMSA, 2005). Το πρόβλημα είναι πως οι περισσότεροι λιμένες δεν έχουν πληροφορίες σχετικά με το συνολικό κόστος, δεδομένου ότι το σύνολο (ή το μεγαλύτερο μέρος) του χειρισμού των αποβλήτων πραγματοποιείται από εξωτερικούς φορείς διαχείρισης των αποβλήτων. Ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατό για τα λιμάνια να κατανοήσουν πλήρως και να συμμορφωθούν με αυτό το μέρος της οδηγίας.

Παρόλα αυτά, φαίνεται ότι ορισμένα συστήματα ανάκτησης του κόστους, όπως εκείνο του έμμεσου τέλους του 100%, εκ του αποτελέσματος λειτουργούν αποδοτικότερα .

Ως άμεσο τέλος/ειδικό τέλος (NSF) θεωρείται εκείνο που καταβάλλεται μόνο εάν παρέχονται υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων ενώ ένα έμμεσο τέλος καταβάλλεται ανεξάρτητα από το εάν παρέχονται ή όχι υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων και αφορούν διοικητικές δαπάνες που προκύπτουν από τη διαχείριση του λιμενικού συστήματος. Τα έμμεσα τέλη είναι ευρέως γνωστά και ως «μη ειδικά τέλη» , «αποχρεωτικά τέλη» ή και «τέλη υγειονομικής περίθαλψης» .

Παρακάτω δίνονται κάποια παραδείγματα που αποδεικνύουν τη ποικιλομορφία των τελών για τη συλλογή αποβλήτων στους ευρωπαϊκούς λιμένες :

- 100% έμμεσο τέλος (σταθερό τέλος με βάση το GT του πλοίου και ανεξάρτητα από την ποσότητα των αποβλήτων): 5 λιμένες - Karlshamm, Goteborg και Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη και Ταλίν .
- 100% έμμεση αμοιβή (αλλά με περιορισμούς στον όγκο των αποβλήτων: 30 λιμάνια – Αμβέρσα, Zeebrugge, Βάρνα, Μπουργκάς , Κύπρος, Fredericia, , Shannon Foynes και Cork , Ρίγα , Klaipeda, Άμστερνταμ , Γκρόνινγκεν, Γκντανσκ, Εσθονία, Ελσίνκι, Rauma και Turku, Szczecin ,Swinoujście, Sines, Koper, Algeciras , Σαουθάμπτον και Immingham . Σημαντικό έμμεσο τέλος ως κίνητρο: 2 λιμάνια - Στη Γένοβα (Ιταλία), η έμμεση καταβολή τέλους εφαρμόζεται μόνο για τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένου του 50% του κόστους των αποβλήτων. Στη Μάλτα (Μάλτα) υπάρχουν κυρώσεις για μη παράδοση αποβλήτων.
- Ιδιόμορφες περιπτώσεις όπως στη Constanta όπου γίνεται άμεση αμοιβή για την αποκομιδή απορριμμάτων που καταβάλλεται από πλοιοκτήτη σε φορέα εκμετάλλευσης αποβλήτων. Στο λιμάνι της Τεργέστης , η έμμεση καταβολή τέλους εφαρμόζεται μόνο για τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένου του 50% του κόστους των αποβλήτων. Στο λιμάνι της Βενετίας καταβάλλεται έμμεση αμοιβή, αλλά δεν παρέχεται δωρεάν συλλογή αποβλήτων. Στο Ηνωμένο Βασίλειο το ύψος των τελών καθορίζεται από τις νομοθεσίες «Harbors Act 1964, άρθρο 27,31» που σημαίνει πως δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο για τον καθορισμό του ύψους των τελών σε κάθε λιμένα ούτε ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή για τους λιμένες.

### 3.8 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΛΕΙΟΥΡΓΙΕΣ

Όπως αναφέραμε και παραπάνω τα κράτη δεν συμμορφώνονται πάντα παρέχοντας συχνά ανεπαρκείς και ακατάλληλους σταθμούς υποδοχής καταλοίπων με αποτέλεσμα ο στόχος για την προστασία του περιβάλλοντος να μην είναι στο επιθυμητό επίπεδο. Μερικά από τα προβλήματα είναι τα κάτωθι :

- Η παρουσία άρνησης από ορισμένα κράτη να επικυρώσουν η Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78.
- Η καθυστέρηση ένταξης στην εθνική νομοθεσία των σχετικών διατάξεων που αφορούν στις εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων των πλοίων από τις χώρες που έχουν επικυρώσει και υπογράψει την σύμβαση.
- Παροχή ελλιπών ή μορφοποιημένων δεδομένων και στοιχείων στον IMO και στον MEPC για τις προδιαγραφές και τις δυνατότητες των εθνικών σταθμών υποδοχής αποβλήτων πλοίων που δυσκολεύουν τις εκτιμήσεις που αφορούν στην ποσοτική και ποιοτική επάρκεια ή μη των σταθμών που λειτουργούν σε εθνικό ή άλλο επίπεδο.
- Το γεγονός ότι η πλειοψηφία των κρατών έχουν επικυρώσει την σύμβαση δεν έχει λύσει τα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες που αντιμετωπίζει ο IMO. Έτσι ανά τακτά χρονικά διαστήματα συλλέγονται πληροφορίες που είναι χρήσιμες στα πλοία σε σχέση με την διαχείριση των αποβλήτων τους και δημοσιεύονται λεπτομερή δελτία με τις πλέον σύγχρονες πληροφορίες για τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των σταθμών αποβλήτων πλοίων παγκοσμίως.

Εξαιτίας του ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν κατέχουν πάντα την απαραίτητη τεχνογνωσία βάση της οποίας γίνονται οι οικονομοτεχνικές μελέτες στις οποίες βασίζεται ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός σταθμού υποδοχής αποβλήτων πλοίων παρατηρούνται καθυστερήσεις και αστοχίες στα θέματα της διαχείρισης αποβλήτων πλοίων. Η έλλειψη εμπειρίας και μεθοδολογίας, ικανότητας εκτίμησης των αναγκών και των τάσεων , η έλλειψη τεχνογνωσίας, η απειρία στις σύγχρονες τεχνολογικές λύσεις , το υψηλό κόστος κατασκευών , η έλλειψη κατάλληλων γεωγραφικών εκτάσεων κοντά στο λιμάνι και οι γραφειοκρατικές διαδικασίες είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την δημιουργία και λειτουργία των σταθμών υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου και κατ' επέκταση τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Με βάση τα παραπάνω , συνοπτικά θα μπορούσαμε να πούμε πως το πρόβλημα που καλούνται να λύσουν μέσα από τον IMO και την Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος ( MEPC ) τα κράτη μέλη είναι ότι οι εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων πλοίων είναι αριθμητικά λιγότερες από τις ανάγκες της ναυτιλίας και ανορθολογικά κατανεμημένες στον παγκόσμιο χάρτη ενώ παράλληλα οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων δεν καλύπτουν τις ανάγκες που αφορούν ποσότητες αποβλήτων που παράγονται και πρέπει να παραδοθούν λόγω τεχνικών , χωροταξικών και διαδικαστικών προβλημάτων.

Έτσι παρατηρούνται :

- Ασύμφωρες καθυστερήσεις κατά την διάρκεια φορτοεκφόρτωσης εξαιτίας ανυπέρβλητων διαδικαστικών και γραφειοκρατικών διαδικασιών.
- Αδυναμία παραλαβής καταλοίπων που χρειάζονται εξειδικευμένες διεργασίες αποθήκευσης , μεταφοράς και διάθεσης.
- Τεχνικές αδυναμίες , βλάβες και προφάσεις βλαβών.
- Αυξημένα κόστη για τα πλοία λόγω μεγάλης παρέκκλισης από την πορεία τους για τη διάθεση των αποβλήτων του.
- Εξαιρετικά υψηλά τιμολόγια.

Η καταγραφή των οποιονδήποτε προβλημάτων όπως αναφέραμε παραπάνω είναι αρμοδιότητα του IMO και της MEPC. Η καταγραφή αυτή γίνεται μέσω ερωτηματολογίων που συμπληρώνονται από τα πλοία. Πρέπει επίσης να επισημάνουμε ότι γίνεται κάθε δυνατή προσπάθεια να μην υπερβαίνει η παραλαβή αποβλήτων το κανονικό χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι και αν κάτι τέτοιο συμβεί να είναι υπαιτιότητα του κυβερνήτη ή του πρακτορείου ή να οφείλεται σε θέματα ασφαλείας και διαδικασιών του λιμένα. Φυσικά, η αποτελεσματική διαχείριση αποβλήτων πλοίων συνδυάζεται με την ένταξη των σταθμών υποδοχής αποβλήτων στην συνολική πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος της χώρας. Εξίσου απαραίτητο είναι να διαμορφώνεται από τα κράτη μέλη μια λογική τιμολογιακή πολιτική με σκοπό να μην είναι αποτρεπτική η χρήση των σταθμών από τα πλοία.

Επιπροσθέτως, αν ο αριθμός των εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων σε μια γεωγραφική περιοχή είναι περιορισμένος είναι φανερό ότι τα πλοία δεν έχουν επιλογή παρά να χρησιμοποιήσουν μόνον αυτές με αποτέλεσμα να προκύπτουν δυσλειτουργίες όπως καθυστερήσεις και αλλαγή πορείας των πλοίων. Εξαιτίας αυτού για παράδειγμα παρατηρούνται απορρίψεις στην θάλασσα με ιδιαίτερες αρνητικές επιδράσεις στο περιβάλλον. Επίσης μεγάλη σημασία για την οικονομική βιωσιμότητα του πλοίου διαδραματίζουν οι καθυστερήσεις και μέσα στο λιμάνι.

Η ύπαρξη ενός ολοένα και αυστηρότερου πλαισίου νομικού και θεσμικού οδηγεί στη διαπίστωση ότι το δίκτυο των εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων πλοίων πρέπει να αναπτυχθεί με τη δημιουργία και εγκατάσταση περισσότερων σταθμών που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες και τις δραστηριότητες της ναυτιλιακής κοινότητας. Για αυτό το λόγο προβλέπεται στο άρθρο 17 της σύμβασης ότι χώρες μέλη μπορούν να ζητήσουν τεχνική υποστήριξη σε μερικά θέματα μέσω προγραμμάτων τεχνικής υποστήριξης όπως εκπαίδευση επιστημονικού και τεχνικού προσωπικού με σεμινάρια, υποτροφίες διάδοση επιστημονικού υλικού, προμήθεια απαραίτητου εξοπλισμού και μονάδων, ανάπτυξη του απαραίτητου θεσμικού νομικού και τεχνολογικού πλαισίου για τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία, ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ**

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα λιμάνι το εμφανίζεται πολύ κοντά στη δημόσια μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Αυτό συμβαίνει διότι η λιμενική αρχή όπου είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι ένας δημόσιος οργανισμός που λειτουργεί αυτόνομα, ενώ μέχρι πριν από λίγα χρόνια και η διαχείριση του τερματικού εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) ήταν αποκλειστικά δημόσια υπόθεση. Από το 2008 ωστόσο, ο ΟΛΠ έχει υπογράψει σύμβαση παραχώρησης με την κινεζική COSCO γεγονός που έχει αυξήσει τις δυνατότητες του λιμανιού αναφορικά με την φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Το καθεστώς που διέπει την εργασία στο τερματικό επίσης παρουσιάζει δημόσιο χαρακτήρα. Κατά συνέπεια θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε το λιμάνι του Πειραιά ενός public service port μέχρι και το 2008 και ενός landlord port ύστερα.

Στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του εμπορικού σταθμού Πειραιά λειτουργεί το σύστημα του παρόχου. Αποτελεί ένα τερματικό που αντιμετωπίζει πρόβλημα στο χώρο και η λύση του παρόχου είναι η μοναδικά αποδεκτή λύση. Οι πάροχοι είναι δύο καθώς ζητούνται εξειδικευμένοι για τα στερεά απόβλητα και εξειδικευμένοι για τα ελαιώδη απόβλητα.

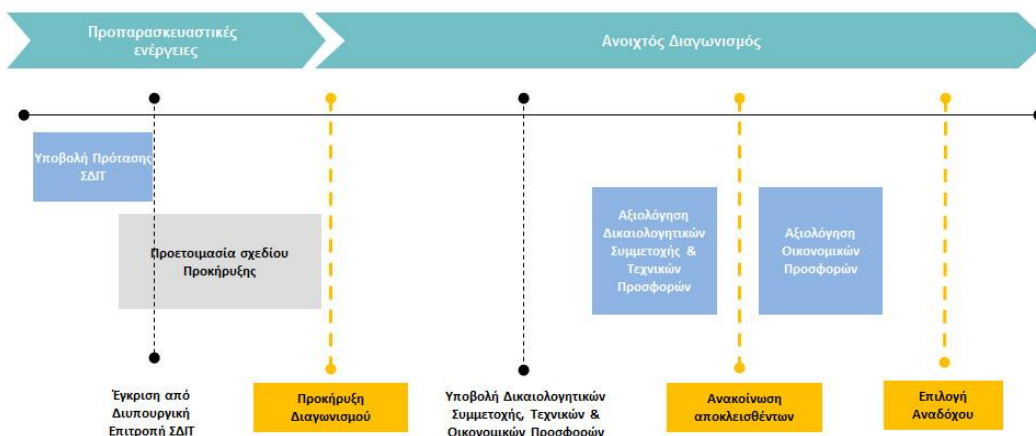
Για τα ελαιώδη απόβλητα υπεύθυνη είναι η εταιρεία HELLENIC ENVIROMENTAL CENTER S.A. ( HANDLING AND PROCESSING OF OILY RESIDUES ) και για τα στερεά απόβλητα είναι υπεύθυνη η εταιρία ANTIPOLLUTION S.A.

- Η παραλαβή των καταλοίπων γίνεται από τα πλοία με μέσα και φροντίδα του αναδόχου οποιαδήποτε ώρα του 24ώρου υπάρχει σχετικό αίτημα από πλοίο και ανεξάρτητα της μικρής ή μεγάλης ποσότητας καταλοίπων που διαθέτουν και της περιεκτικότητας των καταλοίπων σε πετρελαιοειδή.
- Η υποχρέωση αυτή ισχύει για όλες τις ημέρες, Κυριακές ή αργίες.
- Επίσης η προαναφερόμενη υποχρέωση ισχύει για την εξυπηρέτηση οποιουδήποτε πλοίου ανεξαρτήτως σημαίας.
- Το αίτημα για την παραλαβή πρέπει να υποβάλλεται από το εξυπηρετούμενο πλοίο ή τον νόμιμο εκπρόσωπο του τουλάχιστον 48 ώρες προ της εργασίας παραλαβής των καταλοίπων, κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες.

Στη περίπτωση των ελληνικών λιμανιών εν γένει αλλά και του Πειραιά ειδικότερα , η παραχώρηση υπηρεσιών ευκολιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων από τους Οργανισμούς γίνεται μέσω δημόσιου διαγωνισμού αφού μέχρι σήμερα όλοι οι μεγάλοι λιμένες είχαν ως κύριο ή μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο με κάποια μορφή. Εξαιτίας του γεγονότος πως ο Φορέας Διαχείρισης Λιμένα δεν επιτρέπει να δραστηριοποιηθεί άλλος πάροχος στην υπηρεσία, λόγω του όρου της αποκλειστικότητας στη δημοπράτηση, η Ελλάδα έχει οδηγηθεί σε συνθήκες ολιγοπωλιακής αγοράς (το συγκεκριμένο είδος παραχώρησης εφαρμόζεται την τελευταία 15ετία)

## Διαδικασία ανάθεσης

### Ανοιχτή Διαδικασία



Πίνακας 3. Διαδικασία ανάθεσης έργου (πηγή:Lawspot ,2018)

Στα ελληνικά λιμάνια , ο φορέας που έχει την αρμοδιότητα να διοικεί, να επεμβαίνει στις κατασκευές και στον εξοπλισμό και να εκμεταλλεύεται είναι η Λιμενική αρχή στην οποία ανήκει.<sup>4</sup> Εκτός όμως από αυτό υπάρχει και ένα πλήθος φορέων που εμπλέκονται σε δεύτερο χρόνο. Στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή υπάρχει η κάτωθι κατανομή λιμανιών που εμφανίζουν έντονη ποικιλομορφία :

- 16 Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος
- 16 Λιμένες Εθνικής σημασίας
- 25 λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος
- Άλλοι λιμένες Τοπικής σημασίας

Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις σε συνδυασμό με τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς αριθμούν περίπου τους 890 στην Ελλάδα.

Για τους υφιστάμενους λιμένες αντίστοιχα είναι αρμόδιοι πάνω από 100 δημόσιοι φορείς διαχείρισης.

- 12 Ανώνυμες Εταιρείες (Οργανισμοί Λιμένος)
- 23 Λιμενικά Ταμεία που εποπτεύονται από το ΥΝΑ/ΓΓΛΠΝΕ
- 68 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία

Παίρνοντας ως παράδειγμα το λιμάνι του Πειραιά όπου τον Απρίλιο του 2016 ο κινέζικος όμιλος της Cosco εξαγόρασε το 67% των μετοχών της λιμενικής αρχής Πειραιώς και της παραχωρήθηκε η εκμετάλλευση του λιμανιού μέχρι το 2052 με Το Ελληνικό δημόσιο να κατέχει το 7% της λιμενικής αρχής Πειραιώς κατανοούμε πως η μορφή της μεικτής ιδιοκτησίας που αναφέραμε νωρίτερα , εφαρμόζεται και στη χώρα μας.

Με αφορμή την παραπάνω κατάσταση της λιμενικής διακυβέρνησης η Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ) εκτιμώντας ότι ο τομέας των λιμενικών δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση το σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης χρειάζονται αναμόρφωση συστάθηκε ομάδα εργασίας με αντικείμενο τη διενέργεια διαβούλευσης. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω εξελίξεων πραγματοποιήθηκε διαβούλευση για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης που ολοκληρώθηκε στις 14/07/2017 που σκοπό είχε να καταγραφούν οι απόψεις της ΓΓΛΠΝΕ (Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων) σχετικά με την νέα μορφή λιμενικής διακυβέρνησης.

Στη διαβούλευση αυτή έλαβαν μέρος προκειμένου να εκφράσουν τις ανησυχίες τους μέρη όπως εκπρόσωποι Δευτεροβάθμιων ενώσεων λιμένων, εκπρόσωποι περιφερειών, Συνδικαλιστικοί φορείς, επιμελητήρια, διαχειριστές καθώς και πράκτορες και πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών.

Συνοπτικά , οι κύριοι προβληματισμοί που εκφράστηκαν είχαν την εξής θεματολογία :

- Έλλειψη ενιαίων μηχανογραφικών συστημάτων για ευρεία χρήση και ενημέρωση (π.χ. μητρώο πλοίων, σύστημα είσπραξης και απόδοσης λιμενικών τελών μέσω τράπεζας).

---

<sup>4</sup> Διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς (Ν.2575/1998(Α΄23),Ν. 2971/2001(Α΄285), ν. 3153/2003 (Α΄153) και τις διατάξεις του Β.Δ. 14/19-01-1939 (Α΄24) «Κωδικοποίηση διατάξεων περί Λιμενικών Ταμείων») που εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα και σε καμία περίπτωση δεν εφαρμόζονται διατάξεις που διέπουν την λειτουργία άλλων φορέων όπως αυτές των Ο.Τ.Α.

- Χρονοβόρες διοικητικές και οικονομικές πράξεις και διαδικασίες για:
  - έγκριση αποφάσεων
  - έγκριση χρηματοδοτήσεων
  - έγκριση έργων
  - υπολογισμό προϋπολογισμών
  - διεκπεραίωση εργασιών
- Προβληματισμός σχετικά με τη διάσπαση που προκύπτει από την εμπλοκή πολλών φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης με αποτέλεσμα τις δυσκολίες στην εφαρμογή Εθνικής στρατηγικής.
- Η έλλειψη ενιαίου συστήματος αναφοράς και κεντρικού σχεδιασμού για τα λιμάνια, οι πολλές αντικρουόμενες νομοθετικές διατάξεις διάφορων υπουργείων σε συνδυασμό με τη πολυπλοκότητα που εμφανίζει το ελληνικό νομικό και θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας λιμένων χρήζει άμεσης επικαιροποίησης των γενικών λιμενικών κανονισμών.
- Εξαιτίας των δύστροπων και απαιτητικών διαδικασιών η παρακολούθηση , ο έλεγχος και η καταγραφή των λιμενικών και οικονομικών πεπραγμένων καθίσταται σχεδόν αδύνατη.
- Το πρόβλημα υποστελέχωσης και έλλειψης τεχνογνωσίας, έχει εκτός των άλλων αντίκτυπο στη παρακολούθηση των εξελίξεων και των σύγχρονων τάσεων της λιμενικής δραστηριότητας. Εξαιτίας της έλλειψης οικονομικών πόρων για προσφορά παροχής των βασικών υπηρεσιών ενός λιμένα προκύπτουν αδικαιολόγητα λιμενικά τέλη. Σε περίπτωση της τάσης συνένωσης των δημοτικών λιμενικών ταμείων και των λιμενικών ταμείων δεν είναι σίγουρο ότι θα είναι καλύτερη η κατάσταση της λιμενικής διακυβέρνησης καθώς υπάρχουν φόβοι για το κατά πόσο κάτι τέτοιο θα μπορούσε να γίνει χωρίς να υποβαθμιστούν τα λιμάνια που έχουν επιτύχει την αυτονομία τους και αντίστοιχα να αναπτυχθούν εκείνα τα οποία δεν είχαν τόση μεγάλη οικονομική σημασία. Με τις συνενώσεις η περιοχή διαχείρισης κάθε φορέα θα μεγαλώσει σε εμβέλεια με αποτέλεσμα να μειωθεί η δυνατότητα εποπτείας. Γίνεται λοιπόν κατανοητό πως οι συνενώσεις ενδεχομένως επιφέρουν την οικονομική απομύζηση των υγιέστερων σε σχέση με το σύνολο λιμάνια και να έχουν ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση τους.

## 4.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στην Ελληνική έννομη τάξη, πέραν της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, που έχει ενσωματωθεί στο Εθνικό μας δίκαιο, υφίσταται συνισχύουσα τεχνική νομοθεσία που αφορά τη διαχείριση αποβλήτων γενικά, περιλαμβανομένων και των στερεών αποβλήτων πλοίων. Βασικότερες νομοθετικές διατάξεις, είναι η ΚΥΑ 50910/2727/2003 που αφορά εν γένει τα στερεά απόβλητα, η ΚΥΑ 13588/725/2006 ειδικότερα για τα επικίνδυνα απόβλητα, και τέλος, ο σχετικά πρόσφατος Νόμος πλαίσιο Ν.4042/2012, σε εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία (Οδηγία 2008/99/ΕΚ). Στο εξειδικευμένο πλαίσιο της Ναυτιλιακής-Λιμενικής Νομοθεσίας, βρίσκεται σε ισχύ η ΚΥΑ 8111.1/41/2009, με τις σχετικές Μόνιμες Εγκυκλίους του Υπουργείου Ναυτιλίας, καθώς και οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2000/59 και 2007/71.

Η Ευρωπαϊκή σκοπιά αποσαφήνισης και ορθής εφαρμογής των σχετικών διατάξεων, αποτυπώνεται στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τον Απρίλιο του 2016 (OJEU C115/5, 01-04-2016), που αποσκοπεί στην διευκρίνιση και ορθή ερμηνεία όρων και διαδικασιών που προβλέπονται από την Οδηγία 2000/59/ΕΚ, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων , η οποία τελικά, ενσωματώθηκε τον Αύγουστο του 2016 στη μόνιμη Εγκύκλιο του Υπουργείου Ναυτιλίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων. Οι υποχρεώσεις των Λιμένων



περιγράφονται στη ΚΥΑ 8111.1/41/2009. Οι λιμένες υποχρεούνται να διαθέτουν εγκαταστάσεις κατάλληλες για να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που συνήθως χρησιμοποιούν το λιμένα, τέτοιες που να μην προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων. Το κόστος των εγκαταστάσεων αυτών, (παραλαβή, επεξεργασία, τελική διάθεση των αποβλήτων, θα καλύπτεται με είσπραξη τελών από τα πλοία. Στην ελληνική νομοθεσία συμπεριλαμβάνεται το σύνολο του ανωτέρω νομοθετικού πλαισίου τόσο του ΙΜΟ όσο και της ευρωπαϊκής ένωσης που έχει κυρωθεί με νόμους, προεδρικά διατάγματα, Υπουργικές αποφάσεις και άλλες κανονιστικές διατάξεις.

Πιο αναλυτικά :

- Κοινή υπουργική απόφαση 3418/07/2002 ( ΦΕΚ 712Β/11-06-2002 ) για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την 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 που δημοσιεύτηκε την επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων CL 332 στις 28/12/2000.
- Ν.1269/82 «Κύρωση της ΔΣ MARPOL 73/78 – πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία 1973 και του πρωτοκόλλου 1978».
- Ο Ν.743/77 με τη κωδικοποίηση του ΠΔ 55/98 «Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος».
- Η κοινή υπουργική απόφαση 98012/2001/96 «καθορισμός μέτρων και όρων για την διαχείριση των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων».
- Η κοινή υπουργική απόφαση 114218/97 «Κατάρτιση πλαισίου τεχνικών και γενικών προγραμμάτων διαχείρισης στερεών αποβλήτων».
- Η κοινή υπουργική απόφαση 19396/1546/1997 «Μέτρα και όροι για την διαχείριση των στερεών αποβλήτων».
- ΠΔ 88/97 σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων.
- Ο Ν.2939/01 για την εναλλακτική διαχείριση συσκευασιών και άλλων προϊόντων.
- Στην ΥΑ 181051/1090/82 καθορίζονται όροι και οι προϋποθέσεις για την αναγνώριση των πλοίων και των φορηγίδων που χρησιμοποιούνται ως εγκαταστάσεις υποδοχής στερεών απορριμμάτων πλοίων.
- Στην ΥΑ 3221.2/2/89 καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων .
- Η ΥΑ 3131.1/01/99 που αφορά τη παραλαβή χημικών καταλοίπων φορτίων.

#### 4.3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Εστιάζοντας στην Ελληνική πραγματικότητα και εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση στους Οργανισμούς, δηλαδή στα μεγάλα Ελληνικά Λιμάνια, διαπιστώνουμε ότι γίνεται παραχώρηση παροχής των υπηρεσιών ευκολιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων από τους Οργανισμούς προς έναν αποκλειστικό ανάδοχο. Για την ακρίβεια έναν αποκλειστικό πάροχο για τα στερεά και έναν για τα υγρά απόβλητα. Η παραχώρηση γίνεται μέσω δημόσιου διαγωνισμού αφού μέχρι σήμερα όλοι οι μεγάλοι λιμένες είχαν ως κύριο ή μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο με κάποια μορφή. Ο Φορέας Διαχείριση Λιμένα δεν επιτρέπει να δραστηριοποιηθεί οποιοσδήποτε άλλος πάροχος στην υπηρεσία, λόγω του όρου της αποκλειστικότητας στη δημοπράτηση. Ενίοτε εκφράστηκαν παράπονα για πιθανά φωτογραφικούς όρους σε κάποιες διακηρύξεις.

Η προαναφερθείσα διαδικασία εφαρμόζεται την τελευταία 15ετία και έχει οδηγήσει σε συνθήκες ολιγοπωλιακής αγοράς στην Ελλάδα, επάγοντας παράπονα από τους χρήστες όπως διατυπώθηκαν σε

πλήθος επιστολών των Ενώσεων τους. Οι διαμαρτυρίες των χρηστών αφορούν κυρίως σε υψηλές τιμές. Είναι επίσης αξιοσημείωτο πώς όλα τα Ελληνικά λιμάνια επιλέγουν το ίδιο σύστημα επιλογής ενός αποκλειστικού παρόχου, παρότι αυτό αποτελεί εξαίρεση και όχι τον κανόνα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Χρόνιο ζήτημα της ελληνικής πραγματικότητας είναι η ανυπαρξία δυνατότητας επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός αναγνωρισμένων παρόχων με αποτέλεσμα τις υψηλές τιμές για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων πλοίων στην Ελλάδα. Η ναυτιλία είναι μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά και το ίδιο θα έπρεπε να ισχύει και στη περίπτωση των συμπληρωματικών υπηρεσιών που παρέχουν τα λιμάνια όπως είναι εκείνες της παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων. Πάγιο αίτημα των Ενώσεων χρηστών προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, είναι το άνοιγμα της αγοράς και η εναρμόνιση με τις πρακτικές στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### 4.4 Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Μέσω των Ευρωπαϊκών Οδηγιών, τόσο η Ελλάδα όσο και οι υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζουμε όμοιο δίκαιο, δηλαδή την Οδηγία 2000/59/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει από την Οδηγία 2007/71/ΕΚ, τις οποίες έχουμε ενσωματώσει στο Εθνικό μας δίκαιο. Η μεθοδολογία που ακολουθείται, ως κύριος κανόνας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι η αδειοδότηση των παρόχων που πληρούν τα προκαθορισμένα αυστηρά κριτήρια (περιβαλλοντικές άδειες, εξοπλισμός, εγκαταστάσεις κλπ) και η ταυτόχρονη δραστηριοποίησή τους σε καθεστώς ανταγωνισμού. Να σημειωθεί πως υπάρχουν περιπτώσεις όπου υφίσταται μεν μόνο ένας ανάδοχος, σε λιμάνια της ΕΕ, όμως δεν πρόκειται για περίπτωση αποκλειστικής ανάθεσης, διότι οι σχετικές συμβάσεις με το Φορέα διαχείρισης λιμένα, αναφέρουν όρο δραστηριοποίησης σε καθεστώς ανταγωνισμού. Στις περιπτώσεις δηλαδή αυτές, για εμπορικούς λόγους, δεν δραστηριοποιήθηκαν και άλλοι πάροχοι, όμως δεν απαγορεύεται να το πράξουν ανά πάσα στιγμή. Πρόκειται για αυτορρυθμιση της ελεύθερης αγοράς και όχι κανονιστική επιλογή του λιμανιού, να αποκλείσει άλλους ενδιαφερόμενους πλην του αποκλειστικού αναδόχου.

Στον Πειραιά, ο νέος επενδυτής και διαχειριστής του ΟΛΠ, δηλαδή η Cosco Group, διαχειρίζεται λιμενικές εγκαταστάσεις σε όλο τον κόσμο και σε άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Η τεχνογνωσία του ομίλου της Cosco καλό θα ήταν να οδηγήσει σε εναρμόνιση της εμπορικής πρακτικής με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή στην υπό όρους και προϋποθέσεις αδειοδότηση περισσότερων του ενός παρόχων. Με τον τρόπο αυτό θα ικανοποιηθεί το σχετικό χρόνιο αίτημα των χρηστών και θα αυξηθεί η διαλιμενική ανταγωνιστικότητα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά. Παράλληλα, οι υπόλοιποι οργανισμοί λιμένων, ακολουθώντας το παράδειγμα του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας, ενδεχόμενα θα αναθεωρήσουν την πολιτική τους. Αυτό φυσικά δεν έχει συμβεί ακόμη, όμως υπάρχουν ελπίδες να ληφθούν τα απαραίτητα για αυτό μέτρα στο εγγύς μέλλον.

#### 4.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει και παραπάνω η νομοθεσία για τις λιμενικές υπηρεσίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων βασίστηκε στη προστασία του Περιβάλλοντος. Εξαιτίας των δυσλειτουργιών που υφίστανται όμως, παρατηρούνται κάποια ζητήματα όπως τα κάτωθι :

Η άρνηση της πλειοψηφίας των ελληνικών λιμανιών να ανακυκλώνουν τα απορρίμματα των πλοίων. Βάσει του ν. 2939/2001 όλα τα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία υποχρεούνται σε διαχωρισμό των

ανακυκλώσιμων συσκευασιών και τη συλλογή και διαχείρισή αυτών μέσω του Συλλογικού Συστήματος Εναλλακτικής Διαχείρισης (ΣΣΕΔ). Παρ' όλα αυτά δυστυχώς, εξακολουθούν να υπάρχουν διαμαρτυρίες ότι ακόμα και αν το πλοίο λαμβάνει την πρωτοβουλία του διαχωρισμού των ανακυκλώσιμων αποβλήτων που φέρει, κατά την παράδοση γίνεται σύμμεικτη συλλογή του συνόλου των απορριμμάτων ανακυκλώσιμων και μη από τον πάροχο των υπηρεσιών.

Παρουσιάζονται ισχυρά αντικίνητρα για τη χρήση συμπιεστή απορριμμάτων για τη μείωση του όγκου των παραδιδόμενων αποβλήτων από το πλοίο, και εφαρμόζονται πολλαπλασιαστικοί συντελεστές που ουσιαστικά αυξάνουν την ληφθείσα ποσότητα. Παρά το γεγονός πως υπάρχει νομική πρόβλεψη για απαλλαγή (ολική ή μερική) των πλοίων που υιοθετούν πράσινες τεχνολογίες και στρατηγικές από μη τα ανταποδοτικά τέλη, συνήθως δεν αναγνωρίζεται η ιδιότητά τους και λαμβάνουν την ίδια ακριβώς μεταχείριση με τα υπόλοιπα, γεγονός που τα αποτρέπει τα πλοία να επιδεικνύουν την οποιαδήποτε καλή συμπεριφορά εφ' όσον είναι άνευ αποτελεσμάτων.

#### 4.6 ΘΕΣΜΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Όλα τα Ευρωπαϊκά λιμάνια υποχρεούνται (σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/EK) να διαθέτουν εγκεκριμένο Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στο οποίο περιγράφονται, οι υποχρεώσεις του Φορέα διαχείρισης λιμένα, τα μεγέθη των παραγόμενων αποβλήτων πλοίων, η εν ισχύ διαδικασία διαχείρισης των αποβλήτων, τα διαθέσιμα μέσα και εξοπλισμός, τα τέλη και τιμολόγια, οι εν ενεργεία πάροχοι και κάθε άλλη σχετική πληροφορία. Παράλληλα, υποχρεούνται να κάνουν συχνές διαβουλεύσεις επί του Σχεδίου τους με τους χρήστες του λιμένα και να δημοσιεύονται τα όσα συζητήθηκαν ή αποφασίσθηκαν. Δυστυχώς όμως σε πολλά λιμάνια όπως και στα ελληνικά υφίστανται προβλήματα και στον τομέα της διαφάνειας αφού υπάρχουν και περιπτώσεις που το λιμάνι αρνείται τη δημοσιοποίηση του Σχεδίου του παρά τη σχετική Νομοθεσία για τη γνωστοποίηση της περιβαλλοντικής πληροφορίας.

Χειρότερα ακόμη, πολλά ελληνικά λιμάνια παρά την σαφή υποχρέωσή τους σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/EK δεν έχουν διενεργήσει σχεδόν ποτέ διαβούλευση επί του προαναφερόμενου Σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων πλοίων,. Μέσω των διαβουλεύσεων θα μπορούσαν ενδεχομένως να γίνουν βελτιώσεις αν γίνονταν ευρέως γνωστά τα προβλήματα, οι δυσλειτουργίες, πιθανές δυνατότητες βελτίωσης αλλά και τυχόν παράπονα των χρηστών.

Επί παραδείγματι, δεν υπάρχουν δημοσιευμένα, επίσημα γνωστά στα πλοία τέλη και τιμές, για άλλους τύπους αποβλήτων όπως τα ειδικά ή επικίνδυνα απόβλητα. Εδώ λοιπόν Προκύπτει μια απλή αποδοχή των όποιων τιμών οι οποίες εκ των υστέρων ανακοινώνονται κατά περίπτωση. Το κάθε πλοίο λοιπόν προσεγγίζοντας το λιμάνι είναι δια του νόμου υποχρεωμένο να παραδώσει τα επικινδυνά απόβλητά του, σε τιμή που καθορίζεται εκ των υστέρων από τον αποκλειστικό ανάδοχο και το λιμάνι. Υφίσταται προφανής αντίφαση διότι μέσω της υποχρέωσης παράδοσης και της ύπαρξης ενός μόνου αποκλειστικού αναδόχου, κάθε έννοια διαπραγμάτευσης βασίζεται σε ιδανικές θεωρητικές προσεγγίσεις.

#### 4.7 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στη περίπτωση της Ελλάδας, η ανάληψη έργου και αναδοχής των λιμενικών διευκολύνσεων πραγματοποιείται μέσω διαγωνισμών αδειοδότησης. Στους διαγωνισμούς όμως αυτούς υπάρχουν κάποια προαπαιτούμενα κριτήρια που τίθεται από τους ανάδοχους φορείς λιμενικών υπηρεσιών με αποτέλεσμα η αγορά να αποκτά έναν μονοπωλιακό χαρακτήρα. Η κατάσταση αυτή εντείνεται αν αναλογισθούμε πως ενώ υπάρχει πληθώρα παρόχων, τα λιμάνια διαχειρίζονται από λιγαστούς. Ενώ μάλιστα οι πάροχοι έχουν χωριστεί σε εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τα στερεά και σε εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τα υγρά απόβλητα, παρατηρούμε να γίνονται συμπράξεις μεταξύ τους στα πλαίσια του εκάστοτε διαγωνισμού προκειμένου να αναλάβουν το έργο. Επιπλέον συχνά, οι διαγωνισμοί λόγω των υπερβολικών προαπαιτούμενων που θέτουν, (πχ πολυετή εμπειρία) φωτογραφίζουν συγκεκριμένους παρόχους γεγονός που δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο τον υγιή ανταγωνισμό.

Παρακάτω παρατίθενται οι 13 Φορείς Διαχείρισης Λιμένων Ελλάδος υπό μορφή Α.Ε.

1. ΟΛΠ (Πειραιάς)
2. ΟΛΕ (Ελευσίνα)
3. ΟΛΡ (Ραφήνα)
4. ΟΛΛ (Λαύριο)
5. ΟΛΝΕ (Εύβοια)
6. ΟΛΠΑ (Πάτρα)
7. ΟΛΗΓ (Ηγουμενίτσα)
8. ΟΛΚΕ (Κέρκυρα)
9. ΟΛΗ (Ηράκλειο)
10. ΟΛΒ (Βόλος)
11. ΟΛΘ (Θεσσαλονίκη)
12. ΟΛΚ (Καβάλα)
13. ΟΛΑ (Αλεξανδρούπολη)

Ύστερα από σχετικούς διαγωνισμούς τα στερεά απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίων τους διαχειρίζονται δύο εταιρείες:

- Εταιρεία 1 (Λιμένες 1 έως 9)
- Εταιρεία 2 (Λιμένες 10 έως 13)

Τα υγρά απόβλητά τους, επίσης δύο εταιρείες:

- Εταιρεία Γ (Λιμένες 1 έως 9, 11 & 12)
- Εταιρεία Δ (Λιμένες 10, 11)

Εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, η παραχώρηση παροχής των υπηρεσιών ευκολιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων από τους Οργανισμούς όπως αναφέραμε και παραπάνω γίνεται μέσω δημόσιου διαγωνισμού αφού μέχρι σήμερα όλα τα μεγάλα λιμάνια είχαν ως κύριο ή μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο με κάποια μορφή, η μεθοδολογία αυτή δεν επιτρέπει να δραστηριοποιηθεί οποιοσδήποτε άλλος πάροχος στην υπηρεσία, λόγω του όρου της αποκλειστικότητας στη δημοπράτηση. Η τάση αυτή υπάρχει την τελευταία 15ετία και έχει οδηγήσει σε συνθήκες ολιγοπωλιακής και σχεδόν μονοπωλιακής αγοράς στην Ελλάδα. Η συνέχιση του συγκεκριμένου μοντέλου αποκλειστικών αναθέσεων, είναι αντίθετη στις αρχές του Νέου Κανονισμού της ΕΕ (2017/352 ΕΕ) και θα δημιουργήσει ζητήματα σε Εθνικό επίπεδο, αναφορικά με τη

συμμόρφωση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία καθώς η γραμμή της παραχώρησης ενός παρόχου αποτελεί την εξαίρεση και όχι τον κανόνα στην Ε.Ε.

#### 4.8 ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ Ο ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2017/352 ΤΗΣ ΕΕ

Ο νέος Κανονισμός περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας, τελών παροχής υπηρεσιών, αδειοδότησης σε παρόχους που πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις κ.α , θα ανοίξει η αγορά σε νέους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών δημιουργώντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους. Ο Κανονισμός τίθεται αυτόματα σε δεσμευτική ισχύ και δεν απαιτείται κάποια εναρμόνιση με το Εθνικό Δίκαιο. (ΡΑΛ, Νέος κανονισμός ρύθμισης λιμενικών υπηρεσιών, ημερίδα διαβούλευσης, Ευγενίδιο ίδρυμα, 2017) Σύμφωνα με τις νέες προβλέψεις προκύπτουν αλλαγές όπως :

- Ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και ελευθερία παροχής υπηρεσιών στους λιμένες τους και παράλληλα περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων. Η διαχείριση των αποβλήτων πλοίων δεν είναι πλέον θέμα «αυθαίρετης» επιλογής του κάθε λιμένα, καθότι πλέον όσοι πληρούν τους ελάχιστους όρους και προϋποθέσεις που θέτει ο λιμένας, δικαιούνται να δραστηριοποιηθούν (άρθρο 5, παρ 2, «...δικαίωμα παροχής λιμενικών υπηρεσιών βάσει των ελαχίστων απαιτήσεων ...»). Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε θαλάσσιους λιμένες που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό, ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα η εν λόγω ελευθερία να ασκείται υπό ορισμένους όρους.
- Προβλέψεις για περιορισμούς εγχώριων φορέων. Κάθε περιορισμός του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να αιτιολογείται με σαφείς και αντικειμενικούς λόγους και να μην δημιουργεί ολιγοπωλιακές τάσεις στην αγορά.

Κάποια σημαντικά πλεονεκτήματα θα μπορούσαμε να πούμε πως θα ήταν :

- Αύξηση των επενδύσεων αφού περιορίζονται οι νομικές αβεβαιότητες.
- Μείωση των τιμών χάρη στον ελεύθερο ανταγωνισμό.
- Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων.
- Προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων στα λιμάνια (π.χ. καθαρισμοί δεξαμενών).
- Ελευθερία επιλογής παρόχου βάσει τιμής και την ποιότητας από τα ίδια τα πλοία
- Περιορισμός παραπόνων / διαμαρτυριών από τους χρήστες.
- Θα λυθούν πολλά από τα σημερινά προβλήματα αδιαφάνειας στα λιμάνια μας, σχετικά με την εν λόγω δραστηριότητα, που προκαλούνται κυρίως από το σημερινό μονοπωλιακό καθεστώς (πχ μονοπωλιακές πρακτικές, έλλειψη διαβουλεύσεων, καταχρηστικές αυξήσεις τελών και τιμολογίων, έλλειψη κινήτρων για ανακύκλωση, μη δημοσίευση τιμοκαταλόγου και σχεδίων κλπ). Αύξηση επενδύσεων, και θέσεων εργασίας.
- Μείωση καθυστερήσεων παροχής υπηρεσιών στα πλοία, ειδικά σε περιόδους αιχμής, εξαιτίας του ευγενή ανταγωνισμού.

Βέβαια στην ελεύθερη αγορά δεν υπάρχουν μόνο πλεονεκτήματα αλλά και κάποιες αρνητικές επιπτώσεις αν ο όρος «ελεύθερη αγορά» παρερμηνευθεί. Για παράδειγμα :

- Δεν είναι υποχρεωτική η παροχή λιμενικού χώρου εντός του λιμένα στους αναδόχους. Οι δραστηριοποιούμενοι οφείλουν να αναζητήσουν λύση σε γειτνίαση αλλά όχι εντός των χώρων. Αν ο λιμένας διαθέτει χώρους μπορεί να τους εκμισθώνει, όπως ακριβώς σε όλες τις λιμενικές δραστηριότητες, σε αντίθετη περίπτωση, αναζητούνται χώροι εκτός λιμένα.

- Πρακτικές δυσκολίες που αφορούν τον έλεγχο του άνω του ενός παρόχου από το λιμάνι. Βέβαια η αντίληψη αυτή μπορεί να αμφισβητηθεί αφού ανεξαρτήτως πλήθους πρέπει να υφίσταται λειτουργικό σύστημα ελέγχου που να στηρίζεται σε απλές διαδικασίες. Τα ελληνικά λιμάνια δεν υπολείπονται των αντίστοιχων της ΕΕ τα οποία, από ότι έχει φανεί έως τώρα, δεν δυσκολεύονται στον έλεγχο.
- Οι μικροί περιφερειακοί λιμένες θα δυσκολεύονται να βρουν ανάδοχο διότι όσοι λιμένες έχουν μικρή κίνηση δύσκολα βρίσκουν αναδόχους. Σε κάθε περίπτωση όμως, η δραστηριοποίηση και τοπικών εταιρειών θα αυξήσει τις πιθανότητες εξυπηρέτησής τους. Άλλωστε θα αυξηθεί συνολικά το πλήθος δραστηριοποιούμενων εταιρειών αυξάνοντας τις επιλογές και των μικρών λιμένων. Επίσης θα δίνεται η δυνατότητα δραστηριοποίησης και τοπικών εταιριών να δραστηριοποιηθούν στο λιμάνι της περιοχής τους, δυνατότητα που σήμερα δεν τους παρέχεται.
- Κάποιοι εκφράζουν τον φόβο για αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων εξαιτίας της επιλεκτικής και όχι υποχρεωτικής εξυπηρέτησης των πλοίων. Οι υπηρεσίες όμως θα παρέχονται με ακριβώς τον ίδιο τρόπο που γίνεται και σήμερα μέσω της κατάθεσης εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης και των όρων της σύμβασης που θα έχει ο κάθε πάροχος με το λιμάνι. Εφόσον ένα πλοίο αποστέλλει σχετικό αίτημα σε συγκριμένο πάροχο υπηρεσιών, ο πάροχος αυτός θα υποχρεούται να εξυπηρετήσει ανεξαρτήτως μικρής ή μεγάλης ποσότητας, ωραρίου ή ημέρας αργίας, (διατάξεις όμοιες με τις σημερινές) .

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, λοιπόν, εντοπίζεται πρόβλημα στις υφιστάμενες ελληνικές υπηρεσίες λόγω του μοντέλου ανάθεσης που εφαρμόζεται με έναν αποκλειστικό πάροχο ανά λιμένα. Στη διαχείριση υγρών καθώς και στερεών αποβλήτων πλοίων, πιθανά λόγω του μοντέλου διαγωνισμών αποκλειστικής ανάθεσης, υφίσταται σήμερα κατάσταση ολιγοπωλίου. Παρόλα αυτά και παρά την υφιστάμενη κατάσταση θα πρέπει πάντα να θυμόμαστε πως το λιμενικό marketing είναι πλέον από τα βασικότερα συστατικά και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι αναπόσπαστο κομμάτι αυτού. Εκτός από τις υπηρεσίες που επιβάλλει η νομοθεσία, ο χρόνος περαίωσης αυτών καθώς και η ελαχιστοποίηση του είναι από τις βασικότερες αρχές της σύγχρονης ναυτιλιακής αγοράς. Είναι προς όφελος όλων των εμπλεκόμενων μερών ο χρόνος παράδοσης και παραλαβής των αποβλήτων πλοίων να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομος αλλά πάντοτε στο πλαίσιο της ασφαλούς διαχείρισης των αποβλήτων και στην αποφυγή παντός είδους ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Στα Ελληνικά λιμάνια όπως προαναφέραμε , υφίστανται σημαντικά ζητήματα και στον τομέα της διαφάνειας. Σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/EK κάθε κοινοτικός λιμένας θα πρέπει να διαθέτει εγκεκριμένο εν ισχύ Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων. Σε αυτό το Σχέδιο περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι υποχρεώσεις του Φορέα διαχείρισης λιμένα, οι ποσότητες των παραγόμενων αποβλήτων πλοίων καθώς και η διαδικασία διαχείρισης τους, τα αναγκαία μέσα και εξοπλισμός, τα τέλη και τιμολόγια, οι πάροχοι και κάθε άλλη σχετική πληροφορία. Τα λιμάνια υποχρεούνται να έχουν συχνές διαβουλεύσεις επί του Σχεδίου τους με τους Χρήστες του λιμένα όπως και με κάθε άλλον ενδιαφερόμενο, καθώς και να δημοσιοποιούν το εν λόγω Σχέδιο όπως και τις σχετικά αποτελέσματα των συζητήσεων , προκειμένου να υπάρξει διαβούλευση. Βέβαια, πλην λιγοστών εξαιρέσεων τα Σχέδια αυτά δεν είναι προσβάσιμα στο κοινό μέσω του ιστότοπου του Λιμένα, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις που το λιμάνι αρνείται τη δημοσιοποίηση του Σχεδίου παρά τη σχετική Νομοθεσία για τη γνωστοποίηση της πληροφορίας αυτής.

Παρά την σαφή υποχρέωσή των λιμένων σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/EK , οι περισσότεροι Ελληνικοί λιμένες δεν έχουν διενεργήσει σχεδόν ποτέ διαβούλευση επί του προαναφερόμενου Σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων πλοίων. Μέσα από τις σχετικές διαβουλεύσεις θα γίνονταν ευκολότερα γνωστά πιθανά προβλήματα, θα παρουσιάζονταν δυνατότητες βελτίωσης ,θα προέκυπταν και ευκολότερα λύσεις και θα βελτιώνονταν και οι υπάρχουσες πρακτικές.

Ενώ στην ΕΕ υπάρχει τιμοκατάλογος, στην Ελλάδα δεν υπάρχει σχετικός τιμοκατάλογος για τα επικίνδυνα απόβλητα , πράγμα το οποίο δεν θα συνέβαινε αν είχαν γίνει οι προβλεπόμενες διαβουλεύσεις σχετικά με τις τιμές και τον τρόπο που διεκπεραιώνεται όλη η διαδικασία της συλλογής και διαχείρισης. Πέρα από τους τιμοκαταλόγους που αφορούν τα κοινά απορρίμματα και τα μη επικίνδυνα λειτουργικά στερεά απόβλητα, δεν υπάρχουν επίσημα δημοσιευμένες στα πλοία τιμές, για άλλους τύπους αποβλήτων όπως είναι τα ειδικά απόβλητα. Στην Ελλάδα βέβαια προκύπτει η εξής ασυνέπεια, κάθε πλοίο προσεγγίζοντας το λιμάνι να υποχρεούται να παραδώσει τα απόβλητά του στα πλαίσια μιας ad hoc «διαπραγμάτευσης» μεταξύ του πλοίου, του αποκλειστικού αναδόχου και του λιμανιού. σε τιμή που καθορίζεται εκ των υστέρων. Γίνεται σαφές πως υφίσταται μια μεγάλη αντίφαση διότι από τη μία πλευρά η παράδοση των αποβλήτων είναι υποχρεωτική αλλά και η διαπραγμάτευση των τιμών από την άλλη γίνεται με τον ένα και μοναδικό ανάδοχο άρα και δεν υπάρχουν τα περιθώρια της επιλογής και η έννοια της διαπραγμάτευσης αγγίζει τα όρια της αδικίας. Καθώς η ναυτιλία αποτελεί μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά, είναι απόλυτα φυσιολογικό οι χρήστες να καταδικάζουν το ότι δεν υπάρχει η ευχέρεια να επιλέξουν μεταξύ περισσότερων του ενός αναγνωρισμένων απόρροια της άρνησης της ελληνικής πολιτικής ηγεσίας να εναρμονιστεί με τις πρακτικές των υπολοίπων

λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η υποχρέωση συνθηκών ανοικτής αγοράς και ανταγωνισμού ισχύει με όμοιο τρόπο στα απόβλητα πλοίων όπως και για άλλες υπηρεσίες (εφοδιασμού με καύσιμο, ρυμούλκησης κλπ). Οι υπόλοιποι λιμένες στην Ευρώπη ήδη είναι εν πολλοίς εναρμονισμένοι με ανοικτή αγορά δίχως εμπόδια εισόδου. Ως προς την τιμολογιακή πολιτική η άποψη είναι ότι όπου υπάρχουν τουλάχιστον 2 πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών ή εφικτή εναλλακτική επιλογή, τα τέλη και οι τιμές να διαμορφώνονται βάσει του κανόνα προσφορά-ζήτησης. Αν δεν υπάρχει ανταγωνισμός, και γίνεται λόγος για έναν μόνο πάροχο υπηρεσιών, οι μεταβολές τελών και τιμών να υπόκεινται σε έλεγχο και έγκριση της ΡΑΛ μετά από αιτιολογημένη εισήγηση του λιμενικού φορέα. Για παράδειγμα στον Πειραιά, εκτιμάται ότι το μέσο κόστος χρέωσης στερεών αποβλήτων, είναι ακόμη και κατά 50% υψηλότερο σε σύγκριση με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Με βασική αρχή τον Κανονισμό 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου του 2017 για την θέσπιση πλαισίου που αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων θα πρέπει να διαμορφωθεί και στην Ελλάδα ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που να λειτουργεί άνευ γραφειοκρατικών εμποδίων. Μέσω της προσπάθειας εναρμόνισης με τον νέο Κανονισμό απαραίτητη καθίσταται η λεπτομερής καταγραφή του υφιστάμενου διοικητικού και οργανωτικού status quo καθώς και η αξιολόγηση του. Πιο αναλυτικά, θα πρέπει μέσω διαβουλεύσεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων να γίνει καταμερισμός ευθυνών αρμοδιοτήτων και αντικειμένων δραστηριότητας.

Γίνεται λόγος λοιπόν για εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου και των κανονισμών λειτουργίας και διαχείρισης λιμένων, να γίνεται καθορισμός των τιμολογιακών πολιτικών βάσει προσφοράς-ζήτησης. Θα πρέπει ακόμη να αναβαθμιστεί ο ρόλος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και να είναι η μόνη προϊστάμενη αρχή που θα εφαρμόζει την Εθνική πολιτική του ΥΝΑ. Να έχει την εποπτεία και να διασφαλίζει τη νομιμότητα των σχέσεων μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού συστήματος με έμφαση την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού.

Κλείνοντας, υψίστης σημασίας θα ήταν η αναφορά στις πιο πρόσφατες εξελίξεις που αφορούν το αντικείμενο της εργασίας αυτής. Στη 35η Συνέλευση της ΡΑΛ που έγινε στις 24 Μαΐου 2018 με θέμα «Ο Διαγωνισμός για την παροχή υπηρεσιών παραλαβής στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που προσεγγίζουν τη λιμενική ζώνη της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. δια της χρίσεως μιας αδειοδοτημένης ολοκληρωμένης μονάδας διαχείρισης αποβλήτων» εκφράστηκαν οι κύριοι προβληματισμοί των συμμετεχόντων μελών καθώς και μεταρρυθμιστικές προτάσεις με σκοπό την επίτευξη πιο αξιοκρατικών διαγωνιστικών διαδικασιών και τη σύμπτωση με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων

Πιο συγκεκριμένα η εισήγηση ανέλυσε τα κάτωθι ζητήματα με σημαντικότερο εκείνο που αφορά την ανάλυση και εφαρμογή του άρθρου 105 :

- ❖ Η έως σήμερα διαδικασία σύναψης των Συμβάσεων : Η Ο.Λ.Π. Α.Ε. θα πρέπει να συνάπτει συμβάσεις μόνο μέσω συγκεκριμένων διαδικασιών ανταγωνιστικού χαρακτήρα. Η πρόβλεψη αυτή αφορά όχι μόνο τη μορφή των διαδικασιών δηλαδή την υποχρέωση του ΟΛΠ να απευθύνεται σε παραπάνω από έναν υποψηφίους αλλά την υποχρέωση του να αποφεύγονται μορφές δράσης οι οποίες δύναται να στρεβλώσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Το σχετικό περιεχόμενο βέβαια ήδη προβλέπεται από το άρθρο 11.3 της ΣΠ και το Ν.4404/2016 περί υποχρέωσης προαγωγής του ανταγωνισμού.
- ❖ Άρθρο 105 : Το Άρθρο 105 Ν.4504/2017 ανάγεται στον Κανονισμό 2017/352 και με βάση τις διατάξεις του, θεωρείται πως ο ΟΛΠ πραγματοποιεί σοβαρές παραβιάσεις και η διακήρυξη



του πάσχει από τη σκοπιά του δικαίου του ελεύθερου ανταγωνισμού .Συγκεκριμένα , καθώς δεν έχει τηρηθεί από πλευράς ΟΛΠ καμία από τις προβλεπόμενες υποχρεώσεις περί δημοσίευσης του περιορισμού του αριθμού των αναδόχων ως εκ τούτου θεωρητικά γίνεται παραβίαση των διατάξεων του άρθρου 105. Παράλληλα , ο ΟΛΠ όχι μόνο έχει παραλείψει να δημοσιεύει , αλλά η συγκεκριμένη θέση του παραμένει ίδια τα τελευταία 15 έτη. Έστω και αν θεωρηθεί πως η ΟΛΠ ΑΕ δεν καταλαμβάνεται από τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου (διότι επίσημα οι διατάξεις του θα ισχύουν από 24 Μαρτίου του 2019 ) , σε κάθε περίπτωση από τη στιγμή που αποτελεί μονοπωλιακή δεσπόζουσα επιχείρηση και διαχειρίστρια των υποδομών του λιμένος Πειραιά υπέχει ειδική ευθύνη να μη στρεβλώνει τον ανταγωνισμό . Ταυτόχρονα , η πρόβλεψη ενός και μόνου αντισυμβαλλόμενου με μακροχρόνια συμβατική διάρκεια λειτουργεί παρεμποδιστικά στον ανταγωνισμό, δημιουργεί εμπόδια εισόδου στην εν λόγω αγορά και ως εκ τούτου θεωρείται πως γίνεται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της από την ΟΛΠ ΑΕ οπότε και παραβίαση των άρθρων 102 ΣΛΕΕ και 2 του Ν.3959/2011. Επιπροσθέτως , το γεγονός πως υπάρχουν υπερβολικές απαιτήσεις συγκεκριμένης εταιρικής δομής των αναδόχων και ύπαρξη προηγούμενης εμπειρίας (συνεχόμενη τριετή εμπειρία τα τελευταία δέκα χρόνια)σε αντίστοιχη αγορά δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο τη θέση της ΟΛΠ.

- ❖ Προβληματική κρίνεται η συμπεριφορά του ΟΛΠ : Η πρόβλεψη περί παροχής της υπηρεσίας μόνο σε έναν ανάδοχο , χωρίς τεκμηρίωση , σύμφωνα με το Άρθρο 6 του Κανονισμού 352/2017 της ΕΕ θεωρείται πως αντίκειται στις διατάξεις της. Ακόμη , κρίνεται πως ο ΟΛΠ λειτουργεί καταχρηστικά και παραβιάζει το Άρθρο 21 διότι στη διακήρυξη του προβλέπεται πρόταση για σύναψη συμβάσεων που θα εκτείνονται πέραν της 1ης Ιουλίου του 2025 που είναι και η προθεσμία που θέτει ο κανονισμός για την εφαρμογή του σε όλες τις συμβάσεις διαχείρισης λιμένων.

Συμπεραίνεται λοιπόν πως είναι πρακτικά αδύνατο για κάποια επιχείρηση να δραστηριοποιηθεί στη διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων πλοίων χωρίς να υποστεί τον έλεγχο και την εποπτεία του ΟΛΠ. Η συμπεριφορά της ΟΛΠ ΑΕ λογίζεται ως καταχρηστική τόσο υπό το πρίσμα της ειδικής ευθύνης που φέρει όσο και ως προς το περιεχόμενο της θεωρίας της λειτουργίας των βασικών διευκολύνσεων. Στη περίπτωση αυτή οι όροι της διακήρυξης της ΟΛΠ ΑΕ που προβλέπουν α) περιορισμό των ανάδοχων εταιριών σε συνδυασμό με την απαίτηση προηγούμενης 15ετους συμβατικής διάρκειας β) την προϋπόθεση συγκεκριμένης εταιρικής δομής και συγκεκριμένης μακροχρόνιας προηγούμενης εμπειρίας στη συγκεκριμένη αγορά και γ) ο όρος που δηλώνει πως το οικονομικό κριτήριο αφορά μόνο το υψηλότερο αποδιδόμενο ποσό επί των εκδοθέντων τιμολογίων παροχής υπηρεσιών, θεωρείται πως κινούνται εκτός του εθνικού και ενωσιακού πλαισίου, θέτουν κινδύνους για δημιουργία ακόμη μεγαλύτερων εμποδίων εισόδου στην αγορά διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου και δημιουργείται στρέβλωση του υγιούς ανταγωνισμού της αγοράς καθώς παραχωρούνται δυνητικά πλεονεκτήματα σε ορισμένους υποψήφιους αναδόχους . Μολαταύτα , δεν μπορούμε να πούμε πως η συμπεριφορά της ΟΛΠ ΑΕ είναι παράνομη διότι όπως προαναφέρθηκε, επίσημα οι διατάξεις του άρθρου 105 θα έχουν καθολική ισχύ για τα λιμάνια από τις 24 Μαρτίου του 2019, αυτό μπορεί να μας αφήνει με ελπίδες για περιθώρια βελτίωσης και καθιέρωσης ενός πιο ανταγωνιστικά φιλικού πλαισίου.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Παρδάλη Α., (2001) “Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων, Σταμούλη Α.Ε. ” ,(βιβλίο) , Εκδόσεις Σταμούλη
- Παρδάλη Α., “Οικονομική και πολιτική των λιμένων” ,(βιβλίο) , Εκδόσεις Σταμούλη
- Ramalho, R., (2012) “Introduction to wastewater treatment processes”, (βιβλίο) , Academic Press Inc.
- Schinas, O., (2016), “Commentary on Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels, as amended by Directive 2012/33/EC“ , EU Maritime Transport Law (βιβλίο, σελ. 607-652), Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG.
- Κυρίτση Μ., (2017),” Συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίων και οι ευθύνες του λιμανιού. Η κατάσταση στην Ελλάδα” , Διπλωματική εργασία , Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Απόφαση ΡΑΛ 62/18, “Διαγωνισμός για την παροχή υπηρεσιών παραλαβής στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που προσεγγίζουν τη λιμενική ζώνη της Οργανισμός Λιμένος Πειραιάς Α.Ε δια της χρήσεως μια αδειοδοτημένης ολοκληρωμένης μονάδας διαχείρισης αποβλήτων”, (Συνέδριο), (πηγή: [http://www.raports.gr/sites/default/files/%CE%9162\\_%CE%A335\\_24.05.18.pdf](http://www.raports.gr/sites/default/files/%CE%9162_%CE%A335_24.05.18.pdf))
- Άρθρο, (2016) “Διαχείριση αποβλήτων: Η πρόσκληση, αλλά και η πρόκληση του ενός δις ευρώ“ , (πηγή : <https://greenagenda.gr/24144/> )
- Άρθρο 16 (2004) - Συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών , Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, “Δημόσια Διαβούλευση για τη διαμόρφωση ενός ενιαίου κανονιστικού και θεσμικού πλαισίου σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών”. (άρθρο)
- Άρθρο ΣΕΒ (2018), "Παροχής υπηρεσιών Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου Πλοίων", (πηγή: <http://www.sev.org.gr/grafeio-typou/ta-nea-ton-melon-mas/antipollution>)
- Άρθρο, (2018) “ Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ): Εισήγηση στο Διεθνές Συνέδριο «Αναπτυξιακές προοπτικές για την Δυτική Ελλάδα»“ , (πηγή : <https://www.lawspot.gr> )
- Άρθρο, (2011) "Κανονισμός οργάνωσης και λειτουργίας τμήματος περιβαλλοντικών ευκολιών ΟΛΠ Α.Ε”, (ΟΛΠ )
- Άρθρο, (2010), Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, (2010) “Κανονισμός οργάνωσης και λειτουργίας τμήματος περιβαλλοντικών ευκολιών ΟΛΠ ΑΕ“ (άρθρο, σελ.606 )
- Κανονισμός του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου (2001) “θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων”, (πηγή: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52013PC0296> )
- ΚΥΑ 8111, (41/ 09/ 2009), “Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται από πλοία και καταλοίπων φορτίου, (άρθρο)
- Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, (2000) “Οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου”, (άρθρο), (πηγή : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0059>)
- Οδηγία 2004/35 του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου, (2004) , "Συμβούλιο της 21ης Απριλίου 2004 σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημιάς” , (EE L 143 της 30.4.2004, σ. 56-75)

IMO, (2013) “Standard format for the advance notification form for waste delivery port reception facilities”, (απόφαση,MEPC.1 / Circ.644)

EMSA, (2012), “Study on the Delivery of Ship generated Waste and Cargo Residues to Port Reception Facilities in EU Ports“, (άρθρο No. EMSA/OP/06/2011)

International Maritime Organization, (2002), “Port reception facilities for ship generated”, (άρθρο), (πηγή: <https://diktyothalassa.files.wordpress.com/2013/02>)

World Bank, (2001), "World Bank Reform Toolkit, Alternative Port Management Structures and Ownership”, (άρθρο) , (πηγή : [www.ppiaf.org/](http://www.ppiaf.org/) Module 3)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1: ΕΓΓΡΑΦΟ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....21

**ANNEX**

**STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM  
FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES**

**Notification of the Delivery of Waste to:** ..... (enter name of port or terminal)

*The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours.  
This form shall be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB.*

**DELIVERY FROM SHIPS (ANF)**

**1. SHIP PARTICULARS**

1.1 Name of ship:	1.5 Owner or operator:
1.2 IMO number:	1.6 Distinctive number or letters:
1.3 Gross tonnage:	1.7 Flag State:
1.4 Type of ship: <input type="checkbox"/> Oil tanker <input type="checkbox"/> Chemical tanker <input type="checkbox"/> Bulk carrier <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Other cargo ship <input type="checkbox"/> Passenger ship <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Other (specify)	

**2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS**

2.1 Location/Terminal name and POC:	2.6 Last Port where waste was delivered:
2.2 Arrival Date and Time:	2.7 Date of Last Delivery:
2.3 Departure Date and Time:	2.8 Next Port of Delivery (if known):
2.4 Last Port and Country:	2.9 Person submitting this form is (if other than the master):
2.5 Next Port and Country (if known):	

**3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY**

MARPOL Annex I – Oil	Quantity (m <sup>3</sup> )
Oily bilge water	
Oily residues (sludge)	
Oily tank washings	
Dirty ballast water	
Scale and sludge from tank cleaning	
Other (please specify)	
MARPOL Annex II – NLS	Quantity (m <sup>3</sup> )/Name <sup>1</sup>
Category X substance	
Category Y substance	
Category Z substance	
OS – other substances	
MARPOL Annex IV – Sewage	Quantity (m <sup>3</sup> )

MARPOL Annex V – Garbage	Quantity (m <sup>3</sup> )
A. Plastics	
B. Food wastes	
C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)	
D. Cooking oil	
E. Incinerator ashes	
F. Operational wastes	
G. Cargo residues <sup>2</sup>	
H. Animal carcass(es)	
I. Fishing gear	
MARPOL Annex VI – Air pollution	Quantity (m <sup>3</sup> )
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Exhaust gas-cleaning residues	

<sup>1</sup> \_\_\_\_\_  
Indicate the proper shipping name of the NLS involved.

<sup>2</sup> \_\_\_\_\_  
Indicate the proper shipping name of the dry cargo.



Name of ship:	IMO Number:
---------------	-------------

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.

I confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port

Type	Maximum dedicated storage capacity (m <sup>3</sup> )	Amount of waste retained on board (m <sup>3</sup> )	Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call (m <sup>3</sup> )
<b>MARPOL Annex I – Oil</b>				
Oily bilge water				
Oily residues (sludges)				
Oily tank washings				
Dirty ballast water				
Scale and sludge from tank cleaning				
Other (please specify)				
<b>MARPOL Annex II – NLS<sup>3</sup></b>				
Category X substance				
Category Y substance				
Category Z substance				
OS – other substances				
<b>MARPOL Annex IV – Sewage</b>				
Sewage				
<b>MARPOL Annex V – Garbage</b>				
A. Plastics				
B. Food wastes				
C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)				
D. Cooking oil				
E. Incinerator ashes				
F. Operational wastes				
G. Cargo residues <sup>4</sup>				
H. Animal carcass(es)				
I. Fishing gear				

Date: ..... Name and Position: .....

Time: ..... Signature: .....

<sup>3</sup> Indicate the proper shipping name of the NLS involved.  
<sup>4</sup> Indicate the proper shipping name of the dry cargo.