

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ  
ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ 15<sup>ος</sup> ΚΥΚΛΟΣ**

ΑΜ: MN15006

**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 2021

## Δήλωση αυθεντικότητας

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

Αναστασιάδης Αναστάσιος Ιανουάριος 2021

## Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την τριμελή επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

-Δανιήλ Γεώργιος (Επιβλέπων)

-Βλάχος Γεώργιος

-Τσελεπίδης Αναστάσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής εργασίας από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή γνώμων του συγγραφέα.

## Πρόλογος και Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία έχει σαν στόχο την ανάλυση του ζητήματος της υποδοχής των καταλοίπων των πλοίων μέσω μιας αποτελεσματικής περιβαλλοντικής διαχείρισης. Για να υπάρξει μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική διαχείριση στον τομέα της ναυτιλίας που θα συνάδει με τους αυστηρότερους κανονισμούς και το πλαίσιο όσον αφορά το περιβάλλον σήμερα θα πρέπει να μελετηθεί το ζήτημα υποδοχής και ανακύκλωσης των αποβλήτων των πλοίων. Επιπλέον ως στόχο η παρούσα διπλωματική έχει την κωδικοποίηση του νομικού πλαισίου που υφίσταται όσον αφορά την υποδοχή αλλά και την διαχείριση των αποβλήτων

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γεώργιο Δανιήλ όπως και τον κ. Γεώργιο Σαμιώτη καθώς και την επιτροπή εξέτασης που συγκροτήθηκε από τους καθηγητές κ. Γ. Βλάχο και κ. Α. Τσελεπίδη.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω πολύ τους γονείς μου Βασίλη και Μαρία, την αδερφή μου Έλενα καθώς και τους φίλους μου Στεφανία και Νίκο για τις πολύτιμες συμβουλές τους.

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	6
ABSTRACT .....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 .....	8
ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΥΠΑΡΕΞΗΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ .....	8
1.1 Έναρξη της συνθήκης Oil Pol 1954 & Αίτια αποτυχίας .....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 .....	12
ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ ΙΜΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΤΗΝ MARPOL .....	12
2.1 Η σύμβαση Marpol 73/78.....	12
2.2 Οι απαιτήσεις της Marpol για την ρύπανση από λύματα και απορρίμματα από πλοία .....	15
2.3 Οι απαιτήσεις της Marpol για τις ευκολίες υποδοχής .....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 .....	17
Ο ΘΕΣΜΟΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕΣΩ ΤΗΣ MARPOL ΚΑΙ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ .....	17
3.1 Η θέση της ΕΕ για τα λιμάνια υποδοχής καταλοίπων.....	17
3.2 Οδηγία της ΕΕ για τα λιμάνια ευκολίας.....	18
3.3 Λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής .....	30
3.4 Προγράμματα υποδοχής και διακίνησης αποβλήτων.....	31
3.5 Παράδοση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου.....	31
3.6 Τέλη για τα απόβλητα των πλοίων .....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	34
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ .....	34
4.1 Εφαρμογή διεθνώς (ΙΜΟ, MARPOL) VS εφαρμογή κοινοτικά (Ε.Ε) .....	34
Απόβλητα Πετρελαιοειδών, Επικίνδυνα απόβλητα και στόχοι ανάκαμψης. ....	55
Υποδοχή αποβλήτων και διαχείριση σχεδίων. ....	57
Υποχρεωτικά κριτήρια απόρριψης για τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία. ....	59
Κριτήρια Απόρριψης για υπολείμματα από τα φορτία.....	63
Σύστημα ανάκαμψης κόστους. ....	65
4.2 Η περίπτωση των ΗΠΑ ως μία διαφορετική αντιμετώπιση .....	68
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	74

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη σημερινή εποχή η περιβαλλοντική συνείδηση είναι έντονη και εξαπλώνεται σε μία ευρεία ποικιλία ζητημάτων και δραστηριοτήτων. Μία από αυτές τις δραστηριότητες αφορά την περιβαλλοντική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία που για το λόγο αυτό ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας έλαβε μέτρα. Από πολύ νωρίς κιόλας και με αιτία ένα θαλάσσιο ατύχημα η πρώτη σύμβαση για την προστασία του περιβάλλοντος ήταν αυτή που θεσπίστηκε και θέτει τις προϋποθέσεις για το πως θα πρέπει να λειτουργούν τα πλοία αλλά και άλλοι εμπλεκόμενοι ώστε να αποφεύγεται η μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Συνεπώς η παρούσα εργασία αφορά την διεθνή σύμβαση της MARPOL και ότι αυτή ορίζει για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η σύμβαση αυτή θα ειδωθεί και κατά πως εφαρμόζεται τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στις ΗΠΑ.

Η εργασία διαχωρίζεται σε 5 κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο θα γίνει η εισαγωγή ώστε να διαφανεί η αναγκαιότητα της ύπαρξης ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια και θα γίνει η αναφορά στο ξεκίνημα της Oil Pol του 1954 και τα αίτια που η συγκεκριμένη σύμβαση απέτυχε. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει η αναφορά στο διεθνές δίκαιο του IMO που έχει ως επίκεντρο τη MARPOL με αναφορά στην σύμβαση του 73/78 αλλά και τις απαιτήσεις της MARPOL για την ρύπανση από λύματα και απορρίμματα από τα πλοία αλλά και για τις ευκολίες υποδοχής. Στο τρίτο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στο τι προβλέπει ο θεσμός υποδοχής αποβλήτων σε κοινοτικό επίπεδο τόσο μέσω της MARPOL όσο και μέσω του κοινοτικού δικαίου και στο τέταρτο κεφάλαιο θα ειδωθεί η εφαρμογή της MARPOL τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στις ΗΠΑ. Τέλος, η εργασία θα κλείσει με τα συμπεράσματα.

## **ABSTRACT**

Presently, being environmentally aware is of utmost importance and is spread in a wide range of aspects and activities. One of these activities involves marine environmental protection that stems from ships and is the reason that the International Marine Organization (IMO) took measures. Early enough, due to an accident, the first Convention for the protection of marine environment enacted which sets the requirements of how ships and other parties must operate so that environmental pollution is avoided. As a result, the present project involve the international Convention of MARPOL which establishes the rules in order to protect marine pollution. The convention will be seen in terms of implementation so much in the European Union regime, as in the USA.

The project is divided into 5 units. The first unit is the introduction regarding the importance of existence of reception facilities through which a reference is made on how Oil Pol in 1954 set on and the reasons that it failed. The second chapter involves the IMO provision focusing on MARPOL Convention of 73/78 and what it requires regarding the waste pollution and the importance of reception facilities. In the third chapter, there will be a reference on what the law regarding the reception facilities is concerned so much regarding the European Union and MARPOL. In the fourth chapter, there will be presented the implementation of MARPOL in the European Union as well as the USA. In the last chapter, the conclusions will be presented.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΥΠΑΡΞΗΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

#### 1.1 Έναρξη της συνθήκης Oil Pol 1954 & Αίτια αποτυχίας

Η προστασία του περιβάλλοντος από κάθε είδους μόλυνσης έχει γίνει πλέον επιτακτική. Πιο συγκεκριμένα όμως, η τεράστια καταστροφή που μπορεί να προκληθεί από ρύπανση από πετρελαιοκηλίδα που προκαλείται από οποιοδήποτε λόγο στην θάλασσα μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες για την θαλάσσια ζωή συνολικά. Για το λόγο αυτό ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός συντέλεσε στο να εκδοθούν μία σειρά από συνθήκες που σκοπό έχουν την πρόληψη του θαλάσσιου περιβάλλοντος από όλες τις πιθανές ρίψεις αποβλήτων.

Πιο συγκεκριμένα, το 1954, η BIMCO συνειδητοποίησε πως ήταν απαραίτητο να λάβει αρχικές προφυλάξεις ώστε να εξασφαλίσει ότι δεν θα τύχει η αποβολή μίας πετρελαιοκηλίδας και στην περίπτωση που συμβεί να μπορούν να αποδοθούν οι ευθύνες. Ο διεθνής κανονισμός για την μόλυνση του περιβάλλοντος τέθηκε σε ισχύ με την συνθήκη OIL POL απαγορεύοντας στα δεξαμενόπλοια να απορρίπτουν απόβλητα χωρίς διακρίσεις (Zimmerman, 1999).

Σύμφωνα με την Anyanova (2012) η Διεθνής Σύμβαση για την Προφύλαξης των Θαλασσών από μόλυνση από Πετρέλαιο υιοθετήθηκε στις 12 Μαΐου του 1954. Αυτή η σύμβαση έγινε η πρώτη διεθνής συνθήκη που ασχολείται με την μόλυνση από πετρέλαιο (Anyanova, 2012).

Η συνθήκη αφορούσε την έκκριση πετρελαίου και όλων των πετρελαϊκών αποβλήτων μέσα στο νερό. Η συνθήκη OIL POL του 1954 απαγόρευσε την όποια πρόθεση έκκρισης πετρελαίου και πετρελαϊκών μειγμάτων από συγκεκριμένα πλοία σε συγκεκριμένες περιοχές του ωκεανού. Οι εκκρίσεις έρμων θα πρέπει να γίνονται σε επιτρεπόμενες περιοχές με συγκεκριμένο ιστορικό που είναι καταγεγραμμένο σε βιβλίο καταγραφής. Αυτό το βιβλίο θα πρέπει να περνάει από έλεγχο σε τακτικά διαστήματα. Η εφαρμογή της συνθήκης έπρεπε να πραγματοποιείται υπό την αντίστοιχη σημαία της κάθε χώρας (Anyanova, 2012).



Η συνθήκη έγινε ένα σημαντικό επίτευγμα εκείνη την εποχή. Ως πρόλογος της συνθήκης MARPOL, η συνθήκη OIL POL ήταν το πρώτο πολυμερές όργανο που είχε ως πρωταρχικό στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Η εισαγωγή της MARPOL, εκτιμά την σημαντική προσφορά της OIL POL για την προστασία του περιβάλλοντος των θαλασσών και των ακτών από την μόλυνση (Αηγαονα, 2012).

Σύμφωνα με τον Κοντογιάννη (2007), υπήρξε αναγνώριση της δυναμικής των προβλημάτων που μπορούν να δημιουργήσουν πετρελαιοκηλίδες στη θάλασσα από την Διεθνή Σύμβαση για την Προστασία από Μόλυνση στη Θάλασσα από πετρέλαιο (OILPOL 1954). Η διάσκεψη από την οποία υιοθετήθηκε η σύμβαση οργανώθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η συγκεκριμένη σύμβαση συντέλεσε στην ίδρυση του IMO το 1958, λίγο πριν να τεθεί σε ισχύ η OIL POL με σκοπό να μπορέσει ο IMO να διαχειριστεί με αποτελεσματικότητα την OIL POL μέσω της Επιτροπής Θαλάσσιας Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) (Κοντογιάννης, 2007).

Η Σύμβαση OIL POL αναγνώρισε πως η ρύπανση από πετρέλαιο που είχε τη μεγαλύτερη συχνότητα ήταν αποτέλεσμα λειτουργιών ρουτίνας, ένα παράδειγμα της οποίας αφορά τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου. Το 1950 η διαδικασία αυτή αφορούσε την πλύση των δεξαμενών με νερό, και μετά το πέρας του καθαρισμού γινόταν η άντλησή του μίγματος νερού και πετρελαίου και διοχετεύονταν με τη βοήθεια ενός μηχανισμού στη θάλασσα. Σύμφωνα με την OIL POL απαγορευόταν η ρίψη αποβλήτων πετρελαίου σε περιοχή που οριζόταν με βάση την απόσταση από τις ακτές και σε συγκεκριμένες περιοχές που ο κίνδυνος μόλυνσης του περιβάλλοντος ήταν μεγάλος (Κοντογιάννης, 2007).

Το 1962 τα όρια που μπορούσαν τα πλοία να διοχετεύσουν απόβλητα άλλαξαν, καθώς επεκτάθηκαν ως τροποποίηση που υιοθετήθηκε από συνέδριο που οργανώθηκε από τον IMO. Στο μεταξύ, το 1965 ο IMO εγκαινίασε μια νέα υπό-επιτροπή της ρύπανσης πετρελαίου της Maritime Safety Committee και στόχο είχε να επιλύει τα θέματα που προέκυπταν από τη ρύπανση του πετρελαίου. Το 1968 η σύμβαση OIL POL του 1954 τροποποιήθηκε και εισήχθη το πρωτόκολλο “load on top” το οποίο δημιούργησε η βιομηχανία πετρελαίου παρείχε διπλό πλεονέκτημα. Αφενός της εξοικονόμησης πετρελαίου και αφετέρου της μείωσης της ρύπανσης. Συμφωνήθηκε λοιπόν ότι με την εφαρμογή του συστήματος, όλα τα απόβλητα που θα προέκυπταν από τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου θα διοχετεύονταν σε μία ειδική

δεξαμενή. Κατά τη μεταφορά προς το σημείο φόρτωσης το νερό και το πετρέλαιο διαχωρίζονται. Το νερό που παραμένει στο κάτω μέρος της δεξαμενής αποβάλλεται έξω από το πλοίο και το καθαρό πλέον πετρέλαιο πηγαίνει στη δεξαμενή φορτίου (Κοντογιάννης, 2007).

Παρόλα αυτά, η ιλιγγιώδης ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου όπως και του μεγέθους των πλοίων, η συνεχώς αυξανόμενη ποσότητα χημικών υλικών που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης και το αυξανόμενο ενδιαφέρον για την προστασία του περιβάλλοντος συνολικά, οδήγησε πολλά συμβαλλόμενα κράτη να αποφασίσουν πως η OIL POL ήταν πλέον ανεπαρκής παρόλο που υπήρχαν ποικίλες τροποποιήσεις. Έτσι το 1969 το νομοθετικό σώμα του IMO συγκάλεσε συνεδρίαση μίας διεθνούς διάσκεψης με σκοπό να υιοθετήσει μια διόλου νέα σύμβαση, που θα συμπεριλάμβανε τους Κανονισμούς που υπήρχαν στην OIL POL του 1954. Παράλληλα ο IMO τροποποίησε την OIL POL του 1954 το 1970 περιορίζοντας το μέγεθος των δεξαμενών φορτίων σε όλα τα δεξαμενόπλοια για τα οποία οι εταιρείες θα παράγγελλαν μετά το 1972. Με αυτή την τροποποίηση και με δεδομένη τη οποιαδήποτε ζημιά μπορεί να συνέβαινε σε ένα πλοίο, οριοθετούνταν η ποσότητα αποβολής πετρελαίου στη θάλασσα (Κοντογιάννης, 2007).

Με το συνέδριο του 1973 που συμπεριλάμβανε αρκετές από τις διατάξεις της OIL POL του 1954 διόρθωνε διατάξεις στο παράρτημα I που αφορούσε το πετρέλαιο, όπως και άλλα παραρτήματα που κάλυπταν επιβλαβής χημικές ουσίες που μεταφέρονται πακεταρισμένες, ακαθαρσίες και σκουπίδια. Επιπλέον, η συγκεκριμένη τροποποιημένη σύμβαση βελτίωνε την OILPOL με διάφορους τρόπους. Συγκεκριμενοποιούσε τις προδιαγραφές που ήταν απαραίτητες για την φόρτωση νερού που περιέχει πετρέλαιο και περιείχε επιπλέον και προδιαγραφές σχετικά με τις κυβερνήσεις ώστε να παρέχουν τις κατάλληλες υποδομές ώστε να υποδέχονται τα πλοία στις ακτές και εγκαταστάσεις κατάλληλες ώστε να μπορεί να γίνεται η διαχείριση φόρτωσης πετρελαίου σε τερματικά αλλά και λιμάνια (Κοντογιάννης, 2007).

Περαιτέρω, περιέγραφε συγκεκριμένο αριθμό Ειδικών Περιοχών στις οποίες εφαρμόζονταν αυστηρές διαδικασίες εκφόρτωσης και ήταν η Μεσόγειος, η Ερυθρά θάλασσα, ο Περσικός Κόλπος και η Βαλτική (Κοντογιάννης, 2007).

Μία επιπλέον σημαντική διάταξη στο Παράρτημα Ι ήταν ο Κανονισμός 13 που έθετε την χρήση απομονωμένων δεξαμενών έρματος για τα καινούργια δεξαμενόπλοια πάνω από 70.000 τόνους dwt. Αυτό έγινε για να διασφαλιστεί ότι το νερό από το έρμα ( νερό που παρέχεται στο πλοίο ώστε να εξασφαλίζεται η ευστάθειά του) δεν θα μπλεχτεί με το πετρέλαιο που μεταφέρεται από το πλοίο ως φορτίο ή δεν θα χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο (Κοντογιάννης, 2007).

Ωστόσο μία σειρά ατυχημάτων κατά τα έτη 1976-1977 οδήγησαν στην εκδήλωση ανάγκης αναπροσαρμογής των κανόνων και ανάληψης ενεργειών ώστε να εμποδίζεται η ρύπανση από πετρέλαιο. Για το λόγο αυτό, οι ΗΠΑ με δική τους πρωτοβουλία το Μάιο του 1977 έθεσαν την ανάγκη υιοθέτησης καινούργιων κανονισμών για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και συμφωνήθηκε να συνέλθει συνεδρίαση το Φεβρουάριο του 1978 (Κοντογιάννης, 2007).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ ΙΜΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΤΗΝ MARPOL

Ο ΙΜΟ είναι μία εξειδικευμένη οργάνωση που ανήκει στον ΟΗΕ και ασχολείται με τα ναυτιλιακά θέματα παγκοσμίως. Οι συνθήκες που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της προετοιμασίας που διαπράττεται από κάποιους διεθνείς οργανισμούς μπορεί να είναι διμερείς ή πολυμερείς, επίσης ή περιφερειακές ή διεθνείς. Η εφαρμογή των συγκεκριμένων συνθηκών δεν είναι εφικτό να αγνοηθούν από τη ναυτιλιακή κοινότητα παγκοσμίως αλλά με την εφαρμογή τους από τα κράτη- μέλη επηρεάζονται οι εξελίξεις στη ναυτιλία και επιπλέον οι πολιτικές των ναυτιλιακών εταιρειών, των συνδικάτων, των ναυτικών αλλά και των κυβερνήσεων. Ο ΙΜΟ με τις συνθήκες αυτές επιδιώκει να βελτιώνει τα επίπεδα ασφάλειας στη θάλασσα και την ξηρά, να διαχειρίζεται το ανθρώπινο δυναμικό της εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και πιο σημαντικό από όλα να προλαμβάνει τη ρύπανση της θάλασσας. Οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται μέσω της υιοθέτησης νομικών εργαλείων που συμπεριλαμβάνουν συμβάσεις, κώδικες, προτάσεις, οδηγίες και πρέπει να διασφαλίζεται ότι θα εφαρμόζονται από τα κράτη- μέλη. Ο κάθε στόχος που θέτει ο ΙΜΟ αντιστοιχίζεται με μία Διεθνή Σύμβαση όπως για παράδειγμα η SOLAS που ασχολείται με θέματα ναυτικής ασφάλειας και προστασίας της ναυσιπλοΐας, η STCW που επικεντρώνεται σε θέματα ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων και η MARPOL που επικεντρώνεται σε ένα από τα πλέον σημαντικά ζητήματα, αυτό της μόλυνσης των θαλασσών, και πιο συγκεκριμένα όλων των μορφών ρύπανσης που είναι αποτέλεσμα θαλάσσιων μεταφορών, διακίνησης των φορτίων και μέσα από τη συγκεκριμένη σύμβαση τονίζεται και η αξία του σταδίου πρόληψης της ρύπανσης (Αλεξόπουλου & Φουρναράκη, 2018).

#### **2.1 Η σύμβαση Marpol 73/78**

Το 1973 ο ΙΜΟ με σκοπό την πρόληψη ρύπανσης από τα πλοία υιοθέτησε τη Διεθνή Σύμβαση που είναι γνωστή ως MARPOL 73/78. Σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL αντιμετωπίζεται η ρύπανση από πετρέλαιο, από υγρές βλαβερές ουσίες χύδην,

επιβλαβείς συσκευασμένες ουσίες, απόβλητα από τα πλοία, απορρίμματα αλλά και ατμοσφαιρικοί ρύποι. Με τη σύμβαση MARPOL εξυπηρετήθηκε η μείωση της ρύπανσης από τη ναυτιλία. Στατιστικά δεδομένα που προκύπτουν από σοβαρούς φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως και άλλους ανεξάρτητους φορείς αποδεικνύουν ότι η MARPOL συνδυαστικά με κανόνες σχετικούς με την ασφάλεια όπως για παράδειγμα η θέσπιση υποχρεωτικών συστημάτων που διαχωρίζουν την κυκλοφορία και τα διεθνή πρότυπα που σχετίζονται με την εκπαίδευση των ναυτικών, έχουν συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στη διαρκή μείωση της ρύπανσης που προκαλείται είτε από ατυχήματα είτε από την λειτουργική ρουτίνα του πλοίου κατά τα τελευταία σαράντα χρόνια (Κοτρίκλα, 2015).

Η σύμβαση MARPOL, το 1983, καθιέρωσε μια σειρά από καινοτόμες έννοιες, όπως για παράδειγμα η απαίτηση τα καινούργια πετρελαιοφόρα να είναι εξοπλισμένα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ώστε να μην είναι απαραίτητη η μεταφορά θαλασσέρματος στις δεξαμενές φορτίου. Έπειτα, εκδηλώθηκε η απαίτηση τα πετρελαιοφόρα με παράδοση από το 1996 και μετά να είναι εξοπλισμένα με διπλό κύτος. Έτσι, με βάση τη σύμβαση το περιβάλλον θα μπορεί να προστατευτεί με πιο αποτελεσματικό τρόπο. Σχετικά με τη λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο, οι νεωτερισμοί που εισήγαγε η MARPOL αναφορικά με το ποιες ήταν οι επιτρεπόμενες απορρίψεις σεντινόνερων μέσω του διαχωριστήρα (με το γνωστό πρότυπο των 15 ppm) ή πετρελαϊκών μιγμάτων από τις δεξαμενές φορτίου μέσα από το σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου εξυπηρετήσαν τον περιορισμό της ρύπανσης των θαλασσών (Κοτρίκλα, 2015).

Η MARPOL 73/78 είναι ένα σύνθετο νομικό κείμενο. Προκειμένου να εφαρμοστεί, θα πρέπει να βασίζεται στην αυθεντική, πρωτότυπη έκδοση του IMO. Είναι αξιοσημείωτο πως, ενώ το κείμενο της σύμβασης δεν έχει τροποποιηθεί πολλές φορές, τα παραρτήματά της τροποποιούνται συχνά και αυτό προκαλεί την πολυπλοκότητα της. Η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Marine Environmental Protection Committee –MEPC) του IMO μεταβάλλει διάφορες διατάξεις της MARPOL οι οποίες είτε χρειάζεται επιπλέον διευκρινίσεις είτε είναι δύσκολο να εφαρμοστούν.

Η σύμβαση απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:

- Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία και Πρωτόκολλο του 1978 σχετικά με την Διεθνή Σύμβαση του 1973 για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (Κοτρίκλα, 2015).

- Πρωτόκολλο I: Πρόβλεψη που αφορά ατυχήματα από επιβλαβείς ουσίες (Κοτρίκλα, 2015).

- Πρωτόκολλο II: Διαιτησία (Κοτρίκλα, 2015).

- Έξι τεχνικά παραρτήματα:

1. Παράρτημα I: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο. Το συγκεκριμένο παράρτημα τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983 (Κοτρίκλα, 2015; Κατράκη et.al, 2015).

2. Παράρτημα II: Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύδην και άρχισε να ισχύει από τις 6 Απριλίου 1987 (Κοτρίκλα, 2015; Κατράκη et.al, 2015).

3. Παράρτημα III: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς συσκευασμένες ουσίες με ισχύ από την 1 Ιουλίου 1992 (Κοτρίκλα, 2015; Κατράκη et.al, 2015).

4. Παράρτημα IV: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από τα λύματα των πλοίων. Άρχισε να ισχύει από τις 27 Σεπτεμβρίου 2003, ενώ το αναθεωρημένο Παράρτημα IV έγινε αποδεκτό το 2004 (Κοτρίκλα, 2015; Κατράκη et.al, 2015).

5. Παράρτημα V: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από τα απορρίμματα των πλοίων που ισχύει από τις 31 Δεκεμβρίου 1988 (Κοτρίκλα, 2015; Κατράκη et.al, 2015).

6. Παράρτημα VI: Κανονισμοί για την πρόληψη από τους ατμοσφαιρικούς ρύπους των πλοίων που άρχισε να ισχύει στις 19 Μαΐου 2005 (Κοτρίκλα, 2015; Κατράκη et.al, 2015).

## **2.2 Οι απαιτήσεις της Marpol για την ρύπανση από λύματα και απορρίμματα από πλοία**

Όπως υποστηρίζει η Μακρή (2015) η MARPOL στο Παράρτημα IV καθορίζει ζητήματα πρόληψης της Ρύπανσης από Λύματα από τα Πλοία και τέθηκε σε ισχύ την 27 Σεπτεμβρίου 2003. Πιο συγκεκριμένα περιέχει μία ομάδα κανονισμών αναφορικά με την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα, τον εξοπλισμό και τα συστήματα των πλοίων προκειμένου να ελέγχουν την απόρριψη των λυμάτων, την παροχή ευκολιών στα λιμάνια και τερματικούς σταθμούς για την παραλαβή λυμάτων και απαιτήσεις για την επιθεώρηση και έκδοση πιστοποιητικών των πλοίων. Οι κανονισμοί ισχύουν για πλοία που απασχολούνται σε διεθνείς πλόες χωρητικότητας 400 κόρων (gt) και πάνω. Είναι απαραίτητο τα πλοία να είναι εφοδιασμένα με εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού ή με σύστημα κονιορτοποίησης και απολύμανσης, ή δεξαμενή συγκράτησης λυμάτων (Μακρή, 2015).

Περαιτέρω με το παράρτημα V η MARPOL καθορίζει κανόνες για την πρόληψη ρύπανσης από Απορρίμματα από τα Πλοία και τέθηκε σε ισχύ την 31 Δεκεμβρίου 1988. Ειδικότερα, σύμφωνα με το παράρτημα απαιτείται ο διαχωρισμός των διαφόρων τύπων απορριμμάτων και προκαθορίζονται οι αποστάσεις από την ξηρά αλλά και ο τρόπος που αυτά μπορούν να απορριφθούν. Σε άλλη περίπτωση θα πρέπει να παραδίδονται σε ευκολίες παραλαβής στην ξηρά. Οι απαιτήσεις είναι πολύ αυστηρές σχετικά με τον αριθμό “ειδικών περιοχών”. Αξίζει δε να σημειωθεί πως το σημαντικότερο χαρακτηριστικό του εν λόγω παραρτήματος είναι ότι απαγορεύει πλήρως την απόρριψη στη θάλασσα όλων των μορφών πλαστικών (Μακρή, 2015).

## **2.3 Οι απαιτήσεις της Marpol για τις ευκολίες υποδοχής**

Όπως περιγράφεται στον Κανονισμό 10 του Παραρτήματος IV της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 που τέθηκε σε ισχύ σε παγκόσμιο επίπεδο το Σεπτέμβριο του 2003 αλλά και τις σχετικές διατάξεις του Π.Δ. 400/96 (ΦΕΚ 268/06-12-1996) όπως αναφέρουν οι Κατράκη et al (2015), θα πρέπει να υπάρχουν στους λιμένες αλλά και τους τερματικούς σταθμούς επαρκείς ευκολίες υποδοχής έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες, χωρίς να υπάρχει ασυλλόγιστη καθυστέρηση σε αυτά. Η νομοθεσία προβλέπει διατάξεις αναφορικά και με την έγκριση λειτουργίας ευκολίας υποδοχής λυμάτων. Πιο

συγκεκριμένα με το άρθρο 9 του Π.Δ. 55/98 η δημιουργία ευκολιών υποδοχής αποτελεί υποχρέωση όλων των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων που θα πρέπει να κατασκευάζουν, να οργανώνουν και να λειτουργούν εντός της περιοχής ευθύνης τους ευκολίες ώστε να μπορεί να επιτευχθεί η υποδοχή για να εξυπηρετούνται τα πλοία που καταπλέουν στην περιοχή δικαιοδοσίας τους. Συνάμα θα πρέπει να διενεργείται έλεγχος από την αρμόδια λιμενική αρχή που θα εξασφαλίζει την καλή λειτουργία των παραπάνω ευκολιών υποδοχής (Κατράκη et al, 2015).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Ο ΘΕΣΜΟΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕΣΩ ΤΗΣ MARPOL ΚΑΙ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

#### 3.1 Η θέση της ΕΕ για τα λιμάνια υποδοχής καταλοίπων

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκδώσει σειρά οδηγιών που αποτελούν μέρος της συνολικής πολιτικής που εφαρμόζεται στην Κοινότητα για τα απόβλητα. Ειδικότερα επιβάλλει υποχρέωση που αφορά όλους τους λιμένες, να διαθέτουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής για τα αποβλήτων των πλοίων, καθώς και τα κατάλοιπα από τα φορτία. Οι εγκαταστάσεις θα πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν, χωρίς αναίτιες καθυστερήσεις. Τα προγράμματα υποδοχής και διακίνησης των αποβλήτων θεωρούνται ως σημαντικό μέσο προκειμένου να βελτιωθεί η διάθεση των εγκαταστάσεων για τα απόβλητα πλοίων στους λιμένες. Προϋποτίθεται ότι προκειμένου να διατεθούν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις είναι απαραίτητος ο πλήρης και εποικοδομητικός διάλογος ανάμεσα στο λιμένα, τις αρχές του λιμένα ή της μαρίνας και όσων κάνουν χρήση αυτών τακτικά. Επίσης ο διάλογος θα πρέπει να περιλαμβάνει το είδος των εγκαταστάσεων που πρέπει να διατίθενται ώστε να εκπληρώνονται οι ανάγκες των τύπων και ποσοτήτων αποβλήτων, καθώς και οποιεσδήποτε άλλες ειδικές απαιτήσεις. Οι ανάγκες λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής είναι δυνατόν να είναι διαφορετικές ανάλογα με την πάροδο του χρόνου (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Συνάμα και ο τύπος και ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών στις οποίες χρησιμοποιείται από το συγκεκριμένο λιμένα υπόκειται σε αλλαγές. Με σκοπό τη διατήρηση των εκσυγχρονισμένων λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής και τον προγραμματισμό διακίνησης, είναι απαραίτητο να προκαθορίζονται οι ημερομηνίες κατά τις οποίες θα διενεργηθούν επίσημοι έλεγχοι. Οι εν λόγω έλεγχοι θα πρέπει να διεξάγονται κάθε τρία χρόνια, και να επισπεύδονται στην περίπτωση που λαμβάνουν χώρα σημαντικές εξελίξεις ή μεταβολές στον λιμένα (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Το κυριότερο μέσο που συνιστά στο να αποτραπεί από την πλευρά των πλοίων η απόρριψη στη θάλασσα των αποβλήτων που προκαλούνται από τα ίδια, αποτελεί η αρχή της υποχρεωτικής παράδοσης δηλαδή η αρχή κατά την οποία ο κάθε πλοίαρχος πλοίου που δεν παρέδωσε όλα τα απόβλητα, τα οποία ήταν αποτέλεσμα δικής τους

διαχείρισης στον λιμένα, θα πρέπει να μπορεί να αποδείξει ότι η μη- παράδοσή τους ήταν νόμιμη. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, θα πρέπει να απαγορεύεται ο απόπλους μέχρι να ολοκληρωθεί η παράδοση. Ο κανόνας αυτός θα πρέπει να τίθεται σε εφαρμογή σε όλα τα πλοία που προσεγγίζουν σε κοινοτικούς λιμένες. Σε όλα τα πλοία παράγονται απόβλητα, άρα η αρχή της παράδοσης είναι εφαρμόσιμη σε κάθε κατηγορία πλοίων, είτε πρόκειται για εμπορικά είτε για σκάφη αναψυχής. Για λόγους οργάνωσης, οι φορείς που εκμεταλλεύονται τις εγκαταστάσεις είναι αναγκαίο να ειδοποιούνται εγκαίρως όταν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν οι εγκαταστάσεις, με σκοπό την πρόκληση ανώφελων καθυστερήσεων των πλοίων. Για το λόγο αυτό, η Οδηγία υποχρεώνει και την υποχρέωση κοινοποίησης από την μεριά των πλοίων και απαρτίζεται από υπόδειγμα εντύπου που προκαθορίζει τις πληροφορίες που πρέπει να αναφέρονται. Για πρακτικούς λόγους, τα αλιευτικά πλοία και τα σκάφη αναψυχής ανήκουν στις εξαιρέσεις αυτής της υποχρέωσης. Επίσης, η θέσπιση συστημάτων τελών προκειμένου να καλυφθεί το κόστος παράδοσης αποβλήτων από πλοία σε λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής, πρέπει να υποστηρίζεται με βάση κοινές αρχές. Οι αρχές που έχουν θεσπιστεί αποκλείουν το σύστημα "απευθείας" τελών, στο οποίο μόνο οι χρήστες των εγκαταστάσεων πρέπει να εξοφλούν το κόστος. Τα πλοία που προσορμούν συχνά με μικρά μεσοδιαστήματα, είναι επίσης δυνατόν να εξαιρεθούν από τις παραπάνω υποχρεώσεις αν έχουν κάνει διακανονισμούς που διασφαλίζουν ότι τα απόβλητα θα δίδονται σε έναν από τους λιμένες που προσεγγίζουν τακτικά (Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια, 2009).

Η παράδοση των καταλοίπων φορτίου υπόκεινται στις ρυθμίσεις των διατάξεων της MARPOL 73/78 (Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια, 2009).

### **3.2 Οδηγία της ΕΕ για τα λιμάνια ευκολίας**

Η Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια P6\_TA (2008) 0408 καθορίστηκε με το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2008 και διαμορφώνει την Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια όπως περιγράφεται ακολούθως. Πιο συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο λαμβάνοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής που εμπλέκεται στην διαμόρφωση της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τα λιμάνια και την ανακοίνωση της Επιτροπής που τιτλοφορείται: «Προς μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες». Περαιτέρω έχοντας υπόψη το ψήφισμα της 12<sup>ης</sup> Ιουλίου 2007 που έχει

σχέση με τη μελλοντική πολιτική των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της Ένωσης που αφορά την Ευρωπαϊκή αντιμετώπιση των ωκεανών και των θαλασσών, συνάμα το ψήφισμα με ημερομηνία 11 Μαρτίου 2008 που σχετίζεται με την Ευρωπαϊκή πολιτική της συνεχούς μεταφοράς που βασίζεται στις Ευρωπαϊκές πολιτικές που αφορούν την ενέργεια και το περιβάλλον (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη την οδηγία 79/409/ ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979 που προέβλεπε την προστασία των άγριων πτηνών και την πρόβλεψη της 21<sup>ης</sup> Μαΐου 1992 σχετικά με τη διατήρηση των φυσικών βιοτόπων όπως και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, την οδηγία 1999/31/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 1999 σχετικά με την απαλλαγή των αποβλήτων, την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2000 που θέσπιζε το πλαίσιο της κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων επίσης τα άρθρα: 299, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ, το άρθρο 45 του Κανονισμού του, έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Το θέμα της προσβασιμότητας στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών υπήρξε ένα από τα θέματα συζήτησης στη Βουλή και κατόπιν αυτής της συζήτησης, η Επιτροπή οργάνωσε διαβούλευση με όσους εμπλέκονταν (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η συγκεκριμένη ανακοίνωση της επιτροπής που έχει να κάνει με την Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια δεν κάνει εισήγηση να ληφθούν νέα μέτρα ώστε να υπάρχει πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θα ήταν δε σωστό να ληφθεί υπόψη ότι ο τομέας αυτός έχει διεθνή διάσταση και δημιουργεί πρόσφορο έδαφος ώστε να χαραχθεί πολιτική σε κοινοτικό επίπεδο που αφορά τα Ευρωπαϊκά λιμάνια που θα λαμβάνουν το πλεονέκτημα των γεωπολιτικών τους θέσεων. Στην οδηγία συμπεριλαμβάνεται και η σπουδαιότητα των λιμανιών όχι μόνο σχετικά με τις θαλάσσιες, τις πλωτές και τις συνδυασμένες μεταφορές ανά την Ευρώπη, αλλά και για το πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος τους σαν κέντρα οικονομικών πηγών απασχόλησης αλλά και παραγόντων που ενσωματώνουν τον πληθυσμό (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η Ευρωπαϊκή πολιτική για τους λιμένες στοχεύει στην ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών με την παροχή υψηλού επιπέδου σύγχρονων υπηρεσιών, και για το λόγο αυτό έχει προωθήσει ένα τετράπτυχο με τίτλο « Ασφάλεια — Ταχεία εξυπηρέτηση — χαμηλό κόστος — Σεβασμός στο περιβάλλον», ELC 295 E/74 στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 4.12.2009(1) ΕΕ C 175 Έτη 10.7.2008, σ. 531.(2) Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6\_TA(2008)0087.(3) ΕΕ L 103 της 25.4.1979, σ. 1.(4) ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7.(5) ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1.(6) ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1.Πέμπτη, 4 Σεπτεμβρίου 2008 (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Προβλέπει δε και ζητήματα και προκλήσεις που είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν από τα Ευρωπαϊκά λιμάνια στο μέλλον, ειδικά σχετικά με τον τομέα του περιβάλλοντος, της παγκοσμιοποίησης, της συνεχούς ανάπτυξης, της απασχόλησης, και των κοινωνικών όρων, που αφορούν συγκεκριμένα την ασφάλεια και τη διά βίου μάθηση, τη χρηματοδότηση όπως και την πρόσβαση στην αγορά και των διοικητικών θεμάτων, και των αντιανταγωνιστικών και μεροληπτικών μέτρων που λαμβάνονται από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις αντίστοιχες γεωγραφικές αγορές (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η έλλειψη προσφερόμενων χώρων αποτελεί ένα ακόμα ζήτημα αναφορικά με την ανάπτυξη των λιμανιών στην Ευρώπη όπως και ο μικρός αριθμός και οι ευπαθείς φυσικοί βιότοποι εντείνουν την υποχρέωση από την πλευρά του νομοθέτη να συμβάλλει επιτυχώς με νομική σαφήνεια τις νομικές και περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές υποχρεώσεις (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η μεγάλη διαφοροποίηση των λιμανιών της Ευρώπης και η ραγδαία ανάπτυξή τους είναι κάτι που προβλέπεται για τα επόμενα χρόνια, ενώ η επίδραση της διεύρυνσης της Διώρυγας του Παναμά θα έχει ως αποτέλεσμα την επιπλέον εντατικοποίηση της τάσης για κατασκευή μεγάλων σκαφών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Στην οδηγία επιπλέον αναφέρεται ότι οι εκσυγχρονισμένες υποδομές και οι αποτελεσματικές συνδέσεις του με το εσωτερικό των χωρών και τα νησιά είναι εξέχουσας σημασίας για τους λιμένες γιατί:

Υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα των δράσεων σχετικά με την Ευρωπαϊκή πολιτική για τους λιμένες.

Δίνει τη δυνατότητα ευρύτερης διαβούλευσης.

Δίνει έμφαση σε μέτρα ενδοτικού δικαίου δημοσιεύοντας κατευθυντήριες γραμμές και άροντας διοικητικά εμπόδια.

Υπογραμμίζει την κομβική σημασία που έχει ο τομέας των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης από οικονομικής, εμπορικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής και στρατηγικής άποψης.

Θεωρεί το ρόλο της Επιτροπής ως σημαντικό έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι λιμένες της Ευρώπης έχουν δυνατότητα πλήρους αξιοποίησης των δυνατοτήτων τους.

Επικροτείται η πρόθεση της Επιτροπής για δημοσίευση κατευθυντήριων γραμμών που θα συμβάλλουν στην εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας κατά την διάρκεια της εκτέλεσης έργων με σκοπό την ανακατασκευή των λιμανιών και των υποδομών τους, έχοντας κύριο στόχο να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον που περιβάλλει τους λιμένες (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θεωρεί ότι τα λιμάνια και η φύση είναι εφικτό να συνυπάρξουν, ενώ η καταστροφή της φύσης είναι αιτία πρόκλησης οικονομικών ζημιών και σε άλλους τομείς όπως ο τουρισμός, η γεωργία και η αλιεία, και κατά συνέπεια καλούνται οι Επίτροποι Μεταφορών να έρθουν σε στενή συνεργασία με τους Επιτρόπους Περιβάλλοντος και να καταρτίσουν και να επιβάλλουν τη νομοθεσία και τις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τους λιμένες και το περιβάλλον (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Ο στόχος των κατευθυντήριων γραμμών αφορά την αποφυγή τυχόν νομικών ασαφειών που προκύπτουν μετά από ορισμένες οδηγίες για το περιβάλλον ενώ την ίδια στιγμή επιτυγχάνεται η πραγματική προσέγγιση της περιβαλλοντικής πολιτικής έχοντας κατά νου τις ιδιαιτερότητες που έχουν τα λιμάνια στην Ένωση (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Δίνεται έμφαση δε και στην ανάγκη για συμμετοχή των λιμενικών αλλά και των τοπικών αρχών στην κατάρτιση των σχεδίων που αποσκοπούν στην διαχείριση λεκανών απορροής ποταμών αλλά και των θαλάσσιων λιμένων όσον αφορά την ποιότητα των υδάτων, όπως ορίζει η οδηγία 2000/60/EK (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Υπογραμμίζεται επιπλέον και η ανάγκη υποστήριξης από την πλευρά των αρχών της περιφερειακής αυτοδιοίκησης των προσπαθειών να μειωθούν οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα από πλοία και από τις επίγειες και εναέριες μεταφορές, ορίζοντας σχέδια που αφορούν τη διαχείριση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα ενώ ταυτόχρονα υπογραμμίζεται η σπουδαιότητα της τήρησης της σύμβασης MARPOL και της οδηγίας 96/62/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1996, που αφορά την εκτίμηση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα του περιβάλλοντος (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θέτει ως αναγκαία την ανάπτυξη ολοκληρωμένης Ευρωπαϊκής πολιτικής που θα συμβάλλει στην περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και την εδαφική συνοχή συμπεριλαμβάνοντας και τις κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές πτυχές και τις πτυχές ασφάλειας συνολικά της επικράτειας με την εφαρμογή διοργανικών, διατομεακών και πολυεδαφικών εταιρικών σχέσεων EL4.12.2009 εκδόθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 295 E/75(1) ΕΕ L 296 της 21.11.1996, σ. 55.Πέμπτη, 4 Σεπτεμβρίου 2008 (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Επισημαίνεται επίσης ότι η επιτροπή εκδηλώνει την ανησυχία της για τον τρόπο που κατανέμεται η ροή της κυκλοφορίας στην Ευρώπη υπογραμμίζοντας τον διαφοροποιημένο τομέα των λιμανιών και την ανάπτυξη των λιμανιών μικρού και μεσαίου μεγέθους στον Ευρωπαϊκό χώρο θεωρώντας ότι η Επιτροπή θα πρέπει να έχει υπόψη τις εξέχουσες σημασίες αλλαγές που προσδοκούνται σε σχέση με τη διεθνή κυκλοφορία στις θάλασσες ως αποτέλεσμα των διαρκών τεχνολογικών και οικονομικών εξελίξεων στον τομέα αλλά και της διεύρυνσης της Διώρυγας του Παναμά και του αυξανόμενου όγκου και χωρητικότητας των πλοίων παραγόντων που θα έχουν σημαντικές επιρροές για την λειτουργία του τομέα των λιμένων (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η προσοχή της εδαφικής διάστασης της ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών λιμένων είναι εξέχουσας σημασίας και πιο συγκεκριμένα ως ανάγκη της διασυνοριακής συνεργασίας και συντονισμού ανάμεσα στις γειτονικές λιμενικές περιφέρειες παρουσιάζοντας την άξια σημασία Ευρωπαϊκή πολιτική της γειτνίασης και της περιφερειακής στρατηγικής που αφορά τη Μεσόγειο, τη Βαλτική Θάλασσα και τη Μαύρη Θάλασσα. Με αυτό τον τρόπο εκφράζεται την ικανοποίηση για την πρόταση

της Επιτροπής να φτιάξει κατάλογο με τα σημεία που πραγματοποιείται συμφόρηση ανάμεσα στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα λιμάνια των κρατών με τα οποία συνορεύει η Ένωση (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θα πρέπει να διενεργείται περαιτέρω συστηματικός έλεγχος της ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών και μεθόδων διαχείρισης που είναι σε εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο στους λιμένες και τους σταθμούς εξυπηρέτησης πλοίων, φορτίων, επιβατών και χερσαίων μεταφορικών μέσων στοχεύοντας την προώθηση πολιτικών και πρωτοβουλιών που αφορούν την ανάπτυξη των κοινοτικών λιμένων και τη βελτιωμένη αποδοτικότητα και παραγωγικότητά τους ώστε να ωφεληθούν και οι ίδιοι οι λιμένες και οι χρήστες τους (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Εκφράζεται επίσης η ανησυχία ότι με τις τεχνολογικές αλλαγές που είναι απαραίτητες για να είναι εφικτή η αντιμετώπιση των προκλήσεων από τους ενδιάμεσους λιμένες που σχετίζονται με την αυξανόμενη κυκλοφορία θα προκαλέσουν σημαντικές οικονομικές συνέπειες στις κοντινές περιοχές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι θεωρείται πως οι περιοχές αυτές θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν για το συγκεκριμένο σκοπό τα διαρθρωτικά ταμεία της Ευρώπης ώστε να χρηματοδοτηθεί η απόκτηση προηγμένων τεχνολογικών εγκαταστάσεων, να δημιουργηθούν θέσεις απασχόλησης σε καινοτόμους τομείς και να αποκατασταθούν οι αστικές περιοχές αφού θα έχουν απελευθερωθεί λόγω της απομάκρυνσης των λιμενικών δραστηριοτήτων έξω από τις πόλεις (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η ασφάλεια του δικαίου του κοινοτικού νομικού πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές που προκύπτει από το παγκόσμιο νομικό πλαίσιο είναι άμεσα συνυφασμένο με την ταχεία έγκριση δέσμης μέτρων Erika III που αφορούν την θαλάσσια ναυσιπλοΐα (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Τα κράτη μέλη της Ευρώπης καλούνται να συνεργαστούν αναφορικά με τους λιμένες, και με αυτό τον τρόπο τονίζεται ο ρόλος που παίζουν οι λιμένες από περιφερειακής άποψης σχετικά με την οικονομία της ενδοχώρας. Πιο συγκεκριμένα υπογραμμίζεται η αρμονική ανάπτυξη των λιμένων αποτελώντας ένα θεμέλιο στοιχείο για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ένωσης (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Ο ρόλος των λιμανιών είναι επίσης κοινωνικός και πολιτιστικός για τον πληθυσμό της κάθε ενδοχώρας για αυτό συνιστάται η καλύτερη δυνατή ενημέρωση του κοινού

για την σημασία των λιμένων ως μέσα ανάπτυξης (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Υπογραμμίζεται από την οδηγία ότι οι θαλάσσιες και πλωτές μεταφορές δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν ξεχωριστά από τις χερσαίες ή εναέριας. Σημειώνεται δε ότι η σύνδεση με την ενδοχώρα είναι υψίστης σημασίας για να επιτύχει εμπορικά ένα λιμάνι και ότι για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο να σχεδιαστούν διασυνδέσεις ανάμεσα στα λιμάνια, τις βάσεις που πραγματοποιείται η διοργάνωση της χώρας και των «στεγνών λιμένων». Έτσι κρίνεται απαραίτητη η συντροπική συμμετοχή των λιμένων τόσο αναφορικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών όσο και με τους πράσινους διαδρόμους της Κοινότητας στο μέλλον, ώστε να εξασφαλιστεί ότι θα αξιοποιηθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι μεταφορικές ικανότητες στο καμποτάζ και οι ποτάμιες μεταφορές, όπως και οι συνδέσεις με τις χερσαίες και εναέριας μεταφορές, για εξασφάλιση συνεπούς και γνήσιας πολιτικής μεταφορών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Υποστηρίζεται η πρόθεση της Επιτροπής να αξιολογηθεί το καθεστώς κάτω από το οποίο πραγματοποιούνται οι συνδέσεις των λιμανιών με την ενδοχώρα αλλά και τις ανάγκες και συνέπειες στην εξισορρόπηση του δικτύου κυκλοφοριακών ροών με την ευκαιρία της ενδιάμεσης αναθεώρησης που αφορούσε το δίκτυο διευρωπαϊκών μεταφορών το 2010 (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Επ' αυτού, ένας από τους στόχους της ενδιάμεσης εξέτασης αποτελεί η ενοποίηση των θαλάσσιων και των πλωτών μεταφορών συνδυαστικά με χερσαίες μεταφορές μέσω των Ευρωπαϊκών λιμανιών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Οι ενδιαφερόμενες περιοχές θα πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή μία πιο πολυποίκιλη πολιτική μεταφορών μέσα από την οποία θα είναι δυνατή η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών αλλά και των πλωτών μεταφορών ταυτόχρονα με τις οδικές, ενώ συνάμα θα πραγματοποιείται πιο λειτουργική σύνδεση των λιμένων με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και με την ενδοχώρα ειδικά διαμέσου του σιδηροδρόμου και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών ELC 295 E/76 στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 4.12.2009(1) Άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20<sup>ης</sup> Ιουνίου 2007 που καθορίζει τους γενικούς κανόνες για να χορηγηθεί κοινοτική, οικονομική συνδρομή που αφορά τον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας



(ΕΕ L 162 της 22.6.2007, σ. 1). Πέμπτη, 4 Σεπτεμβρίου 2008 (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Υπάρχει η διαπίστωση ότι τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανταγωνίζονται με τα λιμάνια των τρίτων χωρών που δεν έχουν τους ίδιους κανόνες και έχουν να αντιμετωπίσουν από τις γειτονικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τέτοιες μορφές οικονομικής πολιτικής που δημιουργούν διακρίσεις όπως για παράδειγμα η πολιτική δασμών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει πάλι τα ζητήματα αναφορικά με την ασφάλεια των λιμανιών και να υπολογίσει την αύξηση του κόστους που είναι συνυφασμένη με την ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών λιμανιών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής να πραγματοποιήσει έρευνα που αφορά τα προβλήματα που έχουν να αντιμετωπίσουν τα Ευρωπαϊκά λιμάνια και ζητά να γίνει μελέτη της κατάρτισης καταλόγου για αυτά τα προβλήματα ώστε να κατορθώσει να επιλύσει τα προβλήματα που ανακύπτουν από τον ανταγωνισμό με τα λιμάνια που είναι εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνδυαστικά με τα αντιανταγωνιστικά και μεροληπτικά μέτρα που επιλαμβάνονται από τις γειτονικές στην Ευρωπαϊκή Ένωση χώρες (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Εκφράζεται η αναγκαιότητα να αναπτυχθούν συνεργασίες με τρίτες χώρες ώστε να προετοιμαστούν και να υποβληθούν κοινά προγράμματα που θα αναπτύσσουν, θα συντονίζουν και θα συμβάλλουν στην μεταφορά της τεχνογνωσίας μεταξύ των γειτονικών λιμένων (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η δυνατότητα κατάρτισης Ευρωπαϊκού προγράμματος με σκοπό να ανανεωθεί ο στόλος των εμπορικών πλοίων και ιδιαίτερα εκείνων που προορίζονται για το καμποτάζ και τις πλωτές μεταφορές θα πρέπει να αξιολογηθεί (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Οι νέες τεχνολογίες, και πιο συγκεκριμένα οι τεχνολογίες της πληροφορίας θεωρούνται ότι αποτελούν εξέχουσας σημασίας και επιτρέπουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια, που είναι ήδη κάτω από πίεση λόγω του ανταγωνισμού με τα λιμάνια τρίτων χωρών αλλά στην περίπτωση που υπάρχει έλλειψη χώρου, να αναπτυχθούν έτσι ώστε

να μπορούν να αυξήσουν την αποτελεσματικότητά τους και την κερδοφορία τους (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Τα κράτη- μέλη παροτρύνονται να επιταχύνουν, μέσω των κατάλληλων φορέων, την εφαρμογή των συστημάτων πλοήγησης εξ αποστάσεως ώστε να ενδυναμωθεί η αποτελεσματικότητα και η ασφάλεια της διαχείρισης της κυκλοφορίας στους λιμένες όπως και σε περιοχές αγκυροβολίου (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η επιτροπή ενθαρρύνεται να εξακολουθήσει την έρευνα και την καινοτομία σε αυτόν τον τομέα μέσω προγραμμάτων- πλαισίων που θα τεθούν σε εφαρμογή από την Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ και η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποστηρίξουν την έρευνα που αφορά τους τομείς της ασφάλειας ώστε να περιοριστούν το περισσότερο δυνατό ατυχήματα. Επιπλέον, στον τομέα της διοικητικής μέριμνας θα πρέπει να υποστηριχθεί η έρευνα ώστε να βελτιωθεί ο τρόπος χρήσης των διαθέσιμων χωρών στα λιμάνια, όπως και η προστασία του περιβάλλοντος ώστε να μειωθούν και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα όπως και η ρύπανση από τα απόβλητα (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Επιπλέον, θα πρέπει να υποστηριχθούν οι προτάσεις ενώπιον του IMO που αφορούν την αντικατάσταση του τρέχοντος καυσίμου με ντίζελ μέχρι το 2020 ενώ είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ο τομέας των θαλασσίων μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Εν συνεχεία θα πρέπει να υποστηριχθεί με ενεργό τρόπο η διαρκής βελτίωση του στόλου έρευνας και διάσωσης (SAR) και άλλων λειτουργικών δυνατοτήτων SAR στους λιμένες, ανάλογα με ότι προβλέπει η σύμβαση SOLAS που αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και τη σύμβαση SAR. Η επιπλέον βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των κέντρων Συντονισμού θαλάσσιας Διάσωσης είναι απαραίτητη (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Αντίστοιχα απαραίτητη θεωρείται και η ανάπτυξη των προγραμμάτων «Clean-Ship» και «Clean port» (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η επιτροπή και ο τομέας θα πρέπει να προωθούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ώστε να μειωθεί ο αριθμός των μεταφερομένων κενών εμπορευματοκιβωτίων και να πραγματοποιηθεί η πλήρης αξιοποίηση των δυνατοτήτων μεταφοράς όπως και να στηριχθούν πρωτοβουλίες προς τον σκοπό αυτόν μέσω προγραμμάτων έρευνας,

έχοντας κατά νου τόσο τις πραγματικές όσο και τις ειδικές ανάγκες των πελατών και ελαχιστοποιώντας τις αρνητικές επιδράσεις για το περιβάλλον (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η Επιτροπή έχει την επικρότηση της υποβολής της νομοθετικής πρότασης που αφορά την δημιουργία Ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών άνευ φραγμών θεωρώντας πως αυτή η πρόταση θα εξασφαλίζει ισότιμο ανταγωνισμό ανάμεσα στις θαλάσσιες και τις χερσαίες μεταφορές μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Ως συνέπεια, προτείνεται να εξαιρεθούν τα εκτελωνισμένα εμπορεύματα στην Κοινότητα κατόπιν κάθε τελωνειακού ελέγχου έπειτα από θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μέσα στην Κοινότητα και όσο αυτό είναι εφικτό να δημιουργηθούν ξεχωριστές λιμενικές ζώνες ώστε να πραγματοποιείται το ενδοκοινοτικό εμπόριο και το διεθνές εμπόριο όπως θα πρέπει να απλουστευθούν και οι διαδικασίες των εσωτερικών μεταφορών, να τυποποιηθούν και να επισημανθούν τα ειδικά εμπορευματοκιβώτια (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Επιβάλλεται η επανεξέταση και η βελτίωση των πολιτικών ανάπτυξης και υποστήριξης σχετικά με την ναυτιλία μικρών αποστάσεων σύμφωνα με την διάταξη EL4.12.2009 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 295 E/77 Πέμπτη, 4 Σεπτεμβρίου 2008 (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θα πρέπει επιπροσθέτων να εξεταστεί από την Επιτροπή η δυνατότητα να θεσπιστεί ενιαίο έγγραφο μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων στην Κοινότητα ώστε να απλοποιηθούν οι διοικητικές διαδικασίες (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θα πρέπει να διεξαχθεί περαιτέρω μελέτη για τα κονδύλια που είναι αναγκαία να χορηγηθούν από τον δημόσιο τομέα στα εμπορικά λιμάνια της Ευρώπης ώστε να εντοπιστούν πιθανές διαστρεβλώσεις από τον ανταγωνισμό και να διευκρινιστούν οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις αναφορικά με το ποιοι τύποι ενδυνάμωσης που θα παρέχονται στις λιμενικές αρχές θα πρέπει να εκλαμβάνονται ως κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, πιστεύεται πως οι πιθανές επενδύσεις από δημόσιες αρχές προκειμένου να αναπτυχθούν οι λιμένες δεν θα πρέπει να εκλαμβάνονται ως κρατική ενίσχυση όταν πρόκειται για τη βελτίωση του περιβάλλοντος ή για να αποσυμφορήσουν και να ελαττώσουν τη χρήση των οδών για εμπορευματικές μεταφορές συγκεκριμένα όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο για να

εξασφαλιστεί η οικονομική, η κοινωνική και εδαφική συνοχή όπως για παράδειγμα στα νησιά εκτός αν ωφελούν μόνο έναν χρήστη ή επιχειρηματία (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Ζητείται να δημοσιευθούν οι κατευθύνσεις που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ των λιμένων διακρίνοντας ανάμεσα στις υποδομές πρόσβασης και άμυνας, τις υποδομές που σχετίζονται με το έργο και την υπερδομή και χωρίς να διακρίνονται ανάμεσα στις διάφορες κατηγορίες λιμανιών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Εγκρίνεται η διαφάνεια που επιβάλλει η οδηγία 2006/111/EK της Επιτροπής της 16<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2006 που σχετίζεται με τις χρηματοπιστωτικές σχέσεις των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων και τη διαφάνεια ορισμένων επιχειρήσεων, ενώ θα πρέπει να εξεταστεί η θέσπιση χαμηλού ελαχίστου ορίου ετησίων εσόδων σε αντίθεση με την απόλυτη υποχρέωση (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Είναι επίσης σημαντική η ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με τις λιμενικές διευκολύνσεις, ενώ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η σημασία να υπάρχει ευελιξία των λιμενικών αρχών σχετικά με αυτό το θέμα αλλά και σχετικά με την ανανέωση των διευκολύνσεων που σχετίζονται άμεσα με τις μεγάλες επενδύσεις, θεωρώντας όμως ότι η ευελιξία δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως τρόπος να αποτραπεί ο ανταγωνισμός στους λιμένες (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Η διαφύλαξη της ισορροπίας ανάμεσα στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και των ειδικών αιτημάτων των λιμανιών θεωρείται υψίστης σημασίας υπογραμμίζοντας ταυτόχρονα το πόσο απαραίτητη είναι η συνεργασία του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ώστε να εκσυγχρονιστούν οι λιμένες (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Ενθαρρύνονται προγράμματα για την Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία της πολιτικής συνοχής όπως και προγράμματα συνεργασίας της πολιτικής γειτνίασης και διερεύνησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παροτρύνοντας όμως την Επιτροπή, τα κράτη μέλη αλλά και τις οικείες περιφερειακές αρχές να θέσουν σε εφαρμογή το περισσότερο δυνατό της διασυνοριακής προσέγγισης αξιοποιώντας την υφιστάμενη δυναμικότητα που αφορά την συγχρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Υποστηρίζεται δυναμικά ο ρόλος των τοπικής ιδιοκτησίας, μη κερδοσκοπικών λιμενικών εταιρειών, ενώ ταυτόχρονα προτρέπονται οι τοπικές, περιφερειακές, εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές να λάβουν μέτρα ώστε να προστατεύονται από τυχόν εγκατάλειψη, ενώ το κοινωνικό, ψυχαγωγικό και τουριστικό όφελος για τις γύρω κοινότητες ξεπερνά την αρχική οικονομική τους λειτουργία (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η οποιαδήποτε συζήτηση για την Ευρώπη και τη ναυτιλιακή της πολιτική για να έχει επιτυχία θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει και τον ύψιστο ρόλο που παίζει η Ευρώπη στον τομέα της αναψυχής που σχετίζεται με την τοπική οικονομική ανάπτυξη λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες αναψυχής είναι προθήκη της ενδοχώρας, αλλά και μεγίστης ισχύος τουριστικό εργαλείο αλλά και αναγκαία υπηρεσία που συνιστά τον ανεφοδιασμό των τοπικών εμπορικών καταστημάτων (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Μέσα στην οδηγία προβλέπεται και η έμφαση του διαλόγου αναφορικά με τον λιμενικό τομέα σε θέματα που περιλαμβάνουν και τα δικαιώματα των εργαζομένων. Θα πρέπει οι εργαζόμενοι στους λιμένες να λαμβάνουν υψηλού επιπέδου κατάρτιση (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θα πρέπει να προωθηθεί η ανταλλαγή των καλύτερων πρακτικών στο τομέα των λιμανιών και πιο συγκεκριμένα σε θέματα καινοτομίας, επιμόρφωσης των εργαζομένων με σκοπό την αναβάθμιση των υπηρεσιών σε πιο ποιοτικές, επίσης την ανταγωνιστικότητα και με αυτόν τον τρόπο να προσελκύσει επενδύσεις (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

Θα πρέπει να οργανωθεί Ευρωπαϊκή ημέρα ναυσιπλοΐας και να υποστηριχθεί η καθιέρωση «ημέρας ελεύθερης πρόσβασης» που θα βοηθήσει το κοινό να κατανοήσει τον τρόπο αλλά και τη σπουδαιότητα του έργου που αφορά τον τομέα των λιμανιών (*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*, 2009).

### 3.3 Λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής

Σύμφωνα με τους Κοντογιώργη και Θεοχάρη (χ.χ.) κάθε οργανισμός λιμένος θα πρέπει να αναπτύσσει και να θέτει σε εφαρμογή στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων αποβλήτων ένα προκαθορισμένο σχέδιο που θα περιλαμβάνει μία εκτίμηση ανάγκης λιμενικών εγκαταστασεών που θα στηρίζεται στις ανάγκες των πλοίων που καταπλέουν ως επί το πλείστο στο λιμένα. Το σχέδιο επιπλέον θα πρέπει να περιγράφει τον τύπο αλλά και το πόση χωρητικότητα υπάρχει στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής όπως και θα πρέπει να περιγράφονται αναλυτικά οι διαδικασίες που θα πρέπει να τηρούνται σχετικά με την παραλαβή και τη συλλογή των αποβλήτων των πλοίων και καταλοίπων του φορτίου. Περαιτέρω στο σχέδιο κρίνεται απαραίτητο να περιγράφεται το σύστημα χρέωσης τελών, οι διαδικασίες διαρκών διαβουλεύσεων με τους χρήστες του λιμένα, τους αναδόχους στον τομέα των αποβλήτων, τους φορείς εκμετάλλευσης σταθμών μεταφόρτωσης και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη. Θα πρέπει στο σχέδιο να προκαθορίζεται ο τύπος και οι ποσότητες των αποβλήτων του πλοίου και των καταλοίπων του φορτίου που είναι και το αντικείμενο της παραλαβής και διακίνησης. Να περιγράφεται ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες προεπεξεργασίας στο λιμένα. Να υπάρχει διαδικασία με την οποία θα κοινοποιούνται οι απαιτούμενες πληροφορίες από το πλοίο, να υπάρχει μέθοδος καταγραφής στοιχείων για τις ποσότητες αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου που γίνεται παραλαβή. Περιγραφή όλων των διαδικασιών παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης των αποβλήτων πλοίων όπως και η θέση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για κάθε θέση πρόσδεσης, για ποιες κατηγορίες αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου γίνεται η παραλαβή όπως και όλες τις σχετικές διαδικασίες που θα εξυπηρετούν την αναφορά τυχόν ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. (Τσελέντης, 2003)

Πιο συγκεκριμένα, στο σύστημα διαχείρισης τα απόβλητα διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες: (α). Υγρά απόβλητα (Annex MARPOL 73/78: I: πετρελαιοειδή απόβλητα, II: επιβλαβής χημικές υγρές ουσίες, IV: βόθρο-λύματα) & (β). Στερεά απόβλητα (Annex MARPOL 73/78: V: λειτουργικά απορρίμματα και απόβλητα επισκευής, VI: τέφρα, περιέκτες αερίων κλπ). Τα μέσα που επιστρατεύονται για να συλλεχθούν και να μεταφερθούν τα απόβλητα είναι ως επί το πλείστον Πλωτά

δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες, και χερσαία βυτιοφόρα και απορριμματοφόρα οχήματα, όπως επίσης και βοηθητικός εξοπλισμός όπως κάδοι, αντλητικά μέσα, κάδοι container, press container, φορητές δεξαμενές συλλογής. Θα πρέπει να υπάρχει δε και πλωτός διαχωριστήρας που να μπορεί να επεξεργάζεται και να διαχωρίζει το νερό από τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα (Τσελέντης, 2003).

### **3.4 Προγράμματα υποδοχής και διακίνησης αποβλήτων**

Η οργάνωση, παρακολούθηση και ο συντονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω γραφείου ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων και μηχανογραφικών εφαρμογών. Για κάθε πλοίο που θα προσεγγίζει τα λιμάνια θα πρέπει να στέλνει μία συμπληρωμένη έντυπη φόρμα ώστε να κοινοποιεί με πληροφορίες σχετικές με τα απόβλητα που έχει παράξει το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αναλυτικότερα, θα πρέπει στο έντυπο να γίνεται αναφορά των στοιχείων που έχουν σχέση με το ταξίδι του πλοίου, τις ποσότητες ανά τύπο αποβλήτων που έχουν προκύψει, τις ποσότητες ανά τύπο αποβλήτων που θα πρέπει να παραδοθούν στις λιμενικές εγκαταστάσεις και ποια είναι η αποθηκευτική ικανότητα σχετικά με τα απόβλητα. Έχοντας κοινοποιηθεί αυτές οι πληροφορίες, γίνεται η ενεργοποίηση της διαδικασίας παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Το πλοίο είναι δυνατόν να μην κάνει χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων προκειμένου να παραδώσει τα απόβλητα παρά μόνο αν υπάρχει αρκετή αποθηκευτική ικανότητα μέχρι τον επόμενο λιμένα κατάπλου, κάτι για το οποίο θα πρέπει να γίνεται έλεγχος από την Λιμενική αρχή (Τσελέντης, 2003).

### **3.5 Παράδοση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου**

Ο τρόπος που πραγματοποιείται η παράδοση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, σχετίζεται με την χρήση μηχανογραφικού συστήματος ηλεκτρονικής καταγραφής και επεξεργασίας δεδομένων. Συγκεκριμένα, μέσω της καταγραφής και επεξεργασίας των ακόλουθων στοιχείων:

- κοινοποιείται η άφιξη του πλοίου
- κοινοποιούνται πληροφορίες αποβλήτων
- χρεώνονται τα τέλη και εκδίδεται βεβαίωση

- γίνεται αίτημα παράδοσης αποβλήτων
- δίδεται απόδειξη παράδοσης αποβλήτων
- καθορίζονται τα οικονομικά και λογιστικά στοιχεία περιλαμβάνουν οι διαδικασίες.

Με τη μηχανογραφική εφαρμογή υπάρχει η εξασφάλιση της πλήρους παρακολούθησης όλων των επιμέρους σταδίων της διαδικασίας. Με άλλα λόγια από τη στιγμή της άφιξης έως τον απόπλου ενός πλοίου. Ταυτόχρονα μέσω αυτού του τρόπου εξασφαλίζεται η παροχή κινήτρου στα πλοία ώστε να χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής αποβλήτων. Οι υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων πλοίων που παρέχονται είναι πλαισιωμένες από ένα συνολικό περιβαλλοντικό σύστημα διαχείρισης στο οποίο εφαρμόζονται καινοτόμες τεχνικές. (Palatzas et al, 2005). Η χρήση σταθερού δικτύου συλλογής λυμάτων πλοίων (Annex IV) προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα κρουαζιερόπλοια (Cruise Terminal) αποτελούν μια καινοτόμο τεχνική. Το σταθερό έχει πρόσβαση σύνδεσης με το κεντρικό δίκτυο αστικών λυμάτων, μετά από το οποίο οδηγούνται για τελική επεξεργασία σε ειδικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων. Το σταθερό δίκτυο λυμάτων θα πρέπει να εκτείνεται σε μεγάλο μήκος, ενώ η κατασκευή του είναι εφικτό να εξυπηρετεί και τις ανάγκες πλοίων με ολική χωρητικότητα έως και 25.000 άτομα και με τη μέγιστη παροχή στο κεντρικό δίκτυο αποχέτευσης. Η σύνδεση των πλοίων γίνεται σε προκαθορισμένα σημεία σύνδεσης στον χερσαίο χώρο μέσω σωληνώσεων που πληρούν τις προϋποθέσεις που έχουν τεθεί από την MARPOL 73/78. Η χρήση του σταθερού δικτύου αποχέτευσης έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- μειώνει το χρόνο εξυπηρέτησης των πλοίων κατά 50% καθώς γίνεται χρήση σωληνώσεων με μεγαλύτερη διάμετρο (Κοντογιώργης & Θεοχάρης, χ.χ.),
- μειώνονται οι περιβαλλοντικές συνέπειες όπως οσμές, θόρυβος, αισθητική υποβάθμιση που προκύπτουν από τη διαδικασία παράδοσης λυμάτων δεδομένου ότι συρρικνώνεται ο χρόνος παράδοσης και δεν είναι απαραίτητη η παραμονή για πολλές ώρες βοηθητικών σκαφών ή οχημάτων συλλογής λυμάτων μέσα στο χώρο των κρουαζιερόπλοιων (Κοντογιώργης & Θεοχάρης, χ.χ.).
- μειώνονται οι πιθανότητες πρόκλησης ρύπανσης αν ληφθεί υπόψη το γενικότερο πλαίσιο αναφορικά με την περιβαλλοντική διαχείριση, καθώς εφαρμόζονται προγράμματα που παρακολουθούν την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ ταυτόχρονα εξετάζουν παράγοντες όπως coliforms, ecoli και enterococci που έχουν



σχέση με την παρουσία λυμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον (Κοντογιώργης & Θεοχάρης, χ.χ.).

### **3.6 Τέλη για τα απόβλητα των πλοίων**

Όπως υποστηρίζει ο Τσελέντης (2003) κάθε πλοίο που προσεγγίζει διάφορα λιμάνια θα πρέπει να καταβάλλει τέλη για τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων ανεξάρτητα αν θα γίνει χρήση τους ή όχι. Τα πλοία ξεχωρίζονται από το πόσο τακτικά και συχνά αφίγνυνται στα διάφορα λιμάνια. Έτσι σε τακτικά πλοία όπως επιβατικά και βοηθητικά σκάφη του λιμένα όπως και σε έκτακτα πλοία. Τα τακτικά πλοία καταβάλλουν μηνιαίο πάγιο ανταποδοτικό τέλος που περιλαμβάνει και παράδοση συγκεκριμένης ποσότητας αποβλήτων. Στα έκτακτα πλοία καταβάλλεται προκαταβαλλόμενο τέλος με κάθε άφιξη και στην περίπτωση παράδοσης αποβλήτων δίνεται πίσω στο πλοίο η πλειοψηφία του ποσού του προκαταβαλλόμενου τέλους. Αυτό το σύστημα χρέωσης δίνει κίνητρο στα πλοία να παραδίδουν τα απόβλητά τους στις λιμενικές εγκαταστάσεις έχοντας ως δεδομένο ότι προκαταβάλλουν τα τέλη και με σκοπό την επιστροφή πρέπει να δώσουν απόβλητα (Τσελέντης, 2003).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

#### 4.1 Εφαρμογή διεθνώς (IMO, MARPOL) VS εφαρμογή κοινοτικά (Ε.Ε)

Κάτω από ότι ορίζει η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών αναφορικά με το Νόμο για τη Θάλασσα και τους κανόνες τις IMO όπως η SOLAS 1974, η MARPOL, η STCW 1978, η TONNAGE 1969, η LL 1966/1988, η COLREG 1972, η AFS 2001, η BWM 2004 etc., οι κυβερνήσεις είναι υπεύθυνες να κοινοποιούν τους νόμους και τους κανόνες και να λαμβάνουν μέτρα που μπορεί να είναι απαραίτητα για να επιδράσουν με τρόπο που θα εξασφαλιστεί η ασφάλεια της ζωής και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος όπως και ότι ένα πλοίο λειτουργεί για το σκοπό που είχε σχεδιαστεί (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Καθώς τα κράτη μπορούν να συνειδητοποιούν συγκεκριμένα οφέλη με το να αποτελούν μέρη που στοχεύουν την θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία από τη μόλυνση από τα πλοία, τα οφέλη αυτά μπορούν να τα χαρούν τα μέρη που πληρούν τις προϋποθέσεις και έχουν διεξάγει τις υποχρεώσεις τους όπως ορίζεται με βάση τις συμβάσεις. Η απόλυτη αποδοτικότητα οποιασδήποτε σύμβασης σε όλα τα κράτη εξαρτάται από τα παρακάτω:

1. Να γίνει μέλος σε όλα τα όργανα που σχετίζονται με την ασφάλεια της θάλασσας, την ασφάλεια και την προστασία από τη μόλυνση όπως και τον έλεγχο (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*)
2. Να εφαρμόζει αυτούς τους κανόνες ευρέως και αποδοτικά (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*)
3. Να τους εφαρμόζει επιμελώς (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*)
4. Να κάνει αναφορά στον οργανισμό όποτε αυτό είναι απαραίτητο.

Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να βελτιώνουν την επάρκεια των μέτρων που θα λαμβάνονται για να είναι σωστά σε ισχύ οι συμβάσεις και τα πρωτόκολλα στις οποίες είναι μέλη και να επιβεβαιώνουν ότι ελέγχονται αποτελεσματικά. Η βελτίωση μπορεί να επέλθει με επιμέλεια και πιο αποτελεσματική εφαρμογή των εθνικών κανόνων (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Μερικά Κράτη αντιμετωπίζουν δυσκολίες στο να εφαρμόζουν ολοκληρωτικά ότι προτάζουν οι κανόνες της IMO. Οι λόγοι για αυτές τις δυσκολίες περιλαμβάνουν έλλειψη χρηματοοικονομικών πόρων, και εξειδικευμένου προσωπικού, έλλειψη τεχνικής γνώσης, απουσία παράλειψης της εκχώρησης αρμοδιοτήτων κλπ. Υπό αυτή την έννοια, ο IMO έχει προβλέψει ένα εντατικό πρόγραμμα τεχνικής συνεργασίας το οποίο επικεντρώνεται στην αυτό-βιώσιμη ανάπτυξη των συμβαλλόμενων χωρών. Εστιάζει στην οικοδόμηση ικανοτήτων μέσω της εκπαίδευσης και παρόμοιων δραστηριοτήτων (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Ο IMO έστησε μία ειδική Υποεπιτροπή για την εφαρμογή κατά χώρα το 1992 έτσι ώστε να βελτιώσει την απόδοση των κυβερνήσεων. Η επιτροπή επανονομάστηκε επιτροπή για την εφαρμογή των κανόνων του IMO (III) το 2013 (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Η Υποεπιτροπή εργάζεται σύμφωνα με τα παρακάτω. Κάτω από τις απευθείας οδηγίες της επιτροπής για την Ασφάλεια της Θάλασσας και της Επιτροπής για την Προστασία του Θαλάσσιου περιβάλλοντος, η υπο-επιτροπή για την εφαρμογή των κανόνων του IMO στο ονομάτισμα της αποτελεσματικής και συνεχούς εφαρμογής των κανόνων του IMO που αφορούν την ασφάλεια της θάλασσας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα λάβει υπόψη τεχνικά και λειτουργικά ζητήματα που σχετίζονται με τα παρακάτω θέματα, συμπεριλαμβανομένων και την ανάπτυξης οποιασδήποτε τροποποίησης στις σχετικές συμβάσεις και άλλους υποχρεωτικούς και όχι κανόνες όπως επίσης και την προετοιμασία νέων υποχρεωτικών και μη κανόνων, οδηγιών και προτάσεων για να τεθούν υπόψη στις Επιτροπές όπως αυτό κρίνεται απαραίτητο και θα τηρηθούν οι παρακάτω διαδικασίες (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

- Εμπεριστατωμένη ανασκόπηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των Κρατών που περιβάλλονται από τους κανόνες των συνθηκών του IMO (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).
- Αξιολόγηση, έλεγχος και ανασκόπηση των παρουσών επιπέδων εφαρμογής των κανόνων του IMO από τα κράτη υπό την έννοια της σημαίας, του λιμένα, τα παράκτια κράτη και χώρες, εκπαίδευση και πιστοποίηση των υπαλλήλων και των πληρωμάτων με σκοπό την αναγνώριση περιοχών όπου οι χώρες

μπορεί να έχουν δυσκολίες όταν αυτές εφαρμόζονται (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

- Αναγνώριση των λόγων των δυσκολιών στην εφαρμογή των κανόνων από τα σχετικά όργανα του IMO λαμβάνοντας υπόψη την οποιαδήποτε σχετική πληροφορία που συλλέγεται μεταξύ άλλων η αξιολόγηση της απόδοσης, η διερεύνηση των θαλάσσιων απωλειών και των συμβάντων, των δεδομένων από τα λιμάνια ενώ να δίνεται η απαραίτητη προσοχή στις αντιλαμβανόμενες δυσκολίες των αναπτυσσόμενων κρατών (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).
- Θεώρηση των προτάσεων για βοήθεια στα κράτη ώστε να εφαρμόσουν και να ακολουθήσουν τους κανόνες του IMO με την ανάπτυξη κατάλληλων υποχρεωτικών ή μη οργάνων, οδηγιών και προτάσεων για την θεώρηση από τις επιτροπές όπως αυτό κρίνεται απαραίτητο (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).
- Ανάλυση των αναφορών ερευνών για τις απώλειες και τα γεγονότα και συντήρηση των αποτελεσματικών και εμπειριστατωμένων μηχανισμών που είναι βασισμένοι στη γνώση για την υποστήριξη της αναγνώρισης των τάσεων και των διαδικασιών σχεδιασμών κανόνων του IMO (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).
- Ανασκόπηση των προδιαγραφών του IMO για την θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη συντήρηση της αναβαθμισμένης και αρμονικής καθοδήγησης στις απαιτήσεις ερευνών και πιστοποιήσεων και την προώθηση των δραστηριοτήτων παγκόσμιας εναρμόνισης PSC (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Οι συμβάσεις και άλλα υποχρεωτικά όργανα (όπως ορίζεται από καιρό εις καιρό) που αναφέρθηκαν παραπάνω περιλαμβάνουν, (αλλά δεν περιορίζονται) τα παρακάτω:

- Τη σύμβαση του 1974 SOLAS (κεφάλαια I, IX, XI-1, τα παραρτήματα και άλλα σχετικά κεφάλαια όπως είναι αναγκαίο) και τα πρωτόκολλα του 1978 και 1988 που σχετίζονται με αυτή (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).
- Οι συμβάσεις MARPOL, BWM and AFS και άλλα σχετιζόμενα με το περιβάλλον όργανα (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

- Ο Κώδικας Διαχείρισης Διεθνούς Ασφάλειας (ISM) (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*);
- Ο Κώδικας για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς (RO) (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*);
- Ο Κώδικας Εφαρμογών των Οργάνων του IMO (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*) και
- Ο Κώδικας έρευνας ατυχημάτων του 2008 (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Τα μη- υποχρεωτικά όργανα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 που μπορεί να καλέσει η υποεπιτροπή κατόπιν ανασκόπησης περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε αυτά:

- Οδηγίες HSSC
- Διαδικασίες για Έλεγχο των λιμένων των κρατών και
- Δίκαιη αντιμετώπιση των ναυτικών και ζητημάτων πλοίων που δεν υπόκεινται σε σύμβαση

Άλλα τεχνικά και λειτουργικά θέματα που αναφέρονται από τις επιτροπές ή άλλα τεχνικά σώματα για τον οργανισμό (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Σχετικά με την απόδοση, τον έλεγχο, την αξιολόγηση και τον έλεγχο προκειμένου να προωθήσει και να βοηθήσει τα κράτη μέλη στο να βελτιώσουν τις ικανότητές τους και την απόδοσή τους ως σημαίες κρατών, ακτές των κρατών και λιμένες των κρατών και να παρέχουν ολική επίδραση στα όργανα που είναι μέλη, ο IMO έχει αναπτύξει πολλά υποστηρικτικά μέσα ή εργαλεία όπως ιστορικά οι οδηγίες Interim για να βοηθήσουν τις σημαίες κρατών (απόφαση A.740(18)) το 1993, Οδηγίες για βοήθεια σε σημαίες κρατών στην εφαρμογή των οργάνων του IMO (απόφαση A.847(20)) το 1997, αυτό-αξιολόγηση της απόδοσης των σημαιών κρατών (απόφαση A.881(21)) το 1999, αυτό-αξιολόγηση της απόδοσης των σημαιών κρατών (απόφαση A.912(22)) το 2001, Εθελοντικό Σχήμα ελέγχου των κρατών μελών του IMO (VIMSAS) το 2003 and ο κώδικας για την εφαρμογή υποχρεωτικών οργάνων IMO (απόφαση A.973(24)) το 2005 (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Ο υποχρεωτικός έλεγχος όλων των κρατών μελών (IMSAS) ξεκίνησε την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2016, με σκοπό τον προσδιορισμό του μεγέθους κατά το οποίο δίνεται η συνολική επίδραση για τις υποχρεώσεις και τις υπευθυνότητες που περιέχονται σε έναν αριθμό οργανικών συνθηκών. Ως κριτήρια για να διεξαχθεί ο έλεγχος ο IMO έχει υιοθετήσει τον Κώδικα Εφαρμογής οργάνων IMO ([A.1070\(28\)](#)) (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Περαιτέρω, ένας άλλος τρόπος ελέγχου της απόδοσης των σημαίων Κρατών και της καταπολέμησης της κατώτερης ποιότητας ναυτιλίας είναι μέσω ελέγχου από τον λιμένα του κράτους. Πολλές από τις συμβάσεις του IMO εμπεριέχουν παροχές στις κυβερνήσεις για έρευνα σε ξένα πλοία που επισκέπτονται τους λιμένες τους ώστε να εξασφαλίσουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που έχει θέσει ο IMO και περιέχεται στα όργανα που οι λιμένες των κρατών είναι μέλη, λαμβάνοντας υπόψη την έννοια της όχι-περισσότερο ευνοϊκής μεταχείρισης. Αν δεν μπορούν, μπορεί να καθυστερήσουν ή να φυλαχθούν μέχρι να γίνουν επιδιορθώσεις και να μπορούν να υπόκεινται σε κατεύθυνση (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Αυτές οι έρευνες σκοπεύονται ως ενίσχυση στην εφαρμογή των σημαίων κρατών, μία δεύτερη γραμμή άμυνας εναντίον της κατώτερης ποιότητας ναυτιλίας και της εμπειρίας έχουν δείξει ότι μπορούν να είναι πολύ αποδοτικές. Ο Οργανισμός υιοθέτησε την πρόταση A.682(17) για την τοπική συνεργασία αναφορικά με τον έλεγχο των πλοίων και τις απορρίψεις προωθώντας το κλείσιμο τοπικών συμφωνιών (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Τα περισσότερα όργανα του IMO περιέχουν παροχές που σχετίζονται με τις απαιτήσεις για την αναφορά, ειδικά προς τον Οργανισμό. Προκειμένου να παρέχεται και να ενισχύεται η εφαρμογή υποχρεωτικών οργάνων IMO, η αποτελεσματική χρήση πληροφοριών και τεχνολογία της επικοινωνίας και η εμβάθυνση στο ποσοστό των ειδοποιήσεων ενώ δυνητικά στόχευε στην μείωση του διοικητικού βάρους για τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, ώθησε την υιοθέτηση από τον IMO της *Ειδοποίησης και Κυκλοφορίας μέσω του Διεθνούς Αναβαθμισμένου Πληροφοριακού Συστήματος Ναυτιλίας* ([απόφαση A.1074\(28\)](#)). Καθορίζει ότι η ειδοποίηση μέσω GISIS θα πρέπει να θεωρηθεί ως ένας αποτελεσματικός τρόπος για τις συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ή τα μέρη των οργάνων του IMO να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις αναφοράς τους κάτω από τα διάφορα υποχρεωτικά όργανα του IMO. Το επίπεδο συμμόρφωσης

λαμβάνεται υπόψη στα πλαίσια του Σχήματος Ελέγχου των Κρατών Μελών του IMO (IMSAS), που αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο να εκπληρωθούν αυτές οι απαιτήσεις (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Επιπλέον υποστήριξη για την εφαρμογή των οργάνων του IMO παρέχουν την διαρκή ενημέρωση της λίστας των μη-υποχρεωτικών οργάνων, αναφέροντας τις απαιτήσεις μαζί με τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις και τα πιστοποιητικά και έγγραφα που θα πρέπει να έχουν τα πλοία μαζί τους (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Η ανάπτυξη και η συντήρηση των GISIS περιλαμβάνει μία διαδικασία ενδο-μηχανισμικού συντονισμού που αφορά όλους τους διευθυντές των ατομικών μονάδων GISIS. Υπονοεί δε την ενεργή συμμετοχή της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) για την διαχείριση του UNLOCODE (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Το GISIS, που είναι προσβάσιμο στην δημόσια ιστοσελίδα του IMO απαρτίζεται από διαφορετικές ενότητες με κατάσταση ανάπτυξης και πρόσβαση δεδομένων (*Implementation of Instruments Support, χ.χ.*).

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO) προωθεί το συντονισμό ανάμεσα στις κυβερνήσεις για τον κανονισμό της ναυτιλίας που αφορά το διεθνές εμπόριο και ωθεί στην υιοθέτηση των υψηλότερων πρακτικών επιπέδων που αφορούν την ασφάλεια της ναυτιλίας, την αποτελεσματικότητα της πλοήγησης, την προστασία και τον έλεγχο της μόλυνσης των θαλασσών από τα πλοία. Ανάμεσα σε άλλα ζητήματα, η εργασία της EPA έχει οδηγήσει σε υψηλής ενεργειακής απόδοσης απαιτήσεις για τα νέα πλοία και την εφαρμογή της Περιοχής Ελέγχου εκπομπών (ECA) τόσο για τη Βόρεια Αμερική όσο και για την Αμερικάνικη Καραϊβική (*EPA's Role in the International Maritime Organization (IMO), χ.χ.*).

Η νέα τοπική εκπομπή και τα επίπεδα ποιότητας καυσίμων τέθηκαν σε ισχύ τον Αύγουστο του 2012 και τον Ιανουάριο του 2014 αντίστοιχα, για πλοία που λειτουργούν στα νερά έξω από τις ακτές τις Βόρειας Αμερικής και τριγύρω από το Πουέρτο Ρίκο και τις Αμερικάνικες Παρθένες Νήσους. Αυτές οι περιοχές ήταν ενδεδειγμένες από τον IMO ως οι Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών της Βόρειας Αμερικής και της Θάλασσας της Αμερικάνικης Καραϊβικής αφού οι ΗΠΑ επέδειξε επιτυχώς ότι τα παγκοσμίως-εφαρμόσιμα επίπεδα εκπομπών ορίστηκαν από την

MARPOL Παράρτημα VI – ακόμα και το όριο 0,50% του θείου των καυσίμων που τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020, γνωστή και ως IMO2020 είναι ανεπαρκής για τις ανάγκες της Αμερικάνικης ποιότητας του αέρα (*EPA's Role in the International Maritime Organization (IMO)*,χ.χ.).

Τα πλοία που εισέρχονται στη ενδεδειγμένα ECA είναι απαραίτητο να χρησιμοποιούν συμβατό καύσιμο και προηγμένη τεχνολογία ελέγχου εκπομπών για την διάρκεια του ταξιδιού μέσα στη συγκεκριμένη περιοχή. Αυτά τα επίπεδα ελαττώνουν σε δραματικό βαθμό την μόλυνση του αέρα από τα πλοία και συνιστούν στην ποιότητα του αέρα και τα οφέλη για την δημόσια υγεία που προεκτείνονται χιλιάδες μιλίων μέσα στην ενδοχώρα (*EPA's Role in the International Maritime Organization (IMO)*,χ.χ.).

Ο Argüello (2020) θέτει ότι τα απόβλητα των πλοίων είναι ελεγχόμενα από τις κάθε περιοχή θαλάσσιας μόλυνσης και την προστασία μόλυνσης από τα πλοία στηρίζεται στην παροχή επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής από τους λιμένες στην ενδοχώρα. Ωστόσο, ο συντονισμός των εγκαταστάσεων και οι περαιτέρω λειτουργίες διαχείρισης αποτελούν ένα άλτο ζήτημα. Παρατίθεται ανάλυση της νομικής άποψης των προκλήσεων και ευκαιριών που σχετίζονται με τη διαχείριση των αποβλήτων που παράγονται εν πλω από τα πλοία αφότου απορρίπτονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων. Τα απόβλητα των πλοίων έχουν μελετηθεί από την νομική πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα παρατεθεί αξιολόγηση της αναβάθμισης της διαχείρισης αποβλήτων των πλοίων μέσα στην ευρύτερη νομοθεσία αποβλήτων τη Ευρωπαϊκής Ένωσης κι των σχεδίων για διαχείριση των αποβλήτων (Argüello, 2020).

Από τη νομική άποψη, η διαχείριση αποβλήτων έχει παραδοσιακά να αντιμετωπίσει τις λειτουργίες απόθεσης. Μία προσέγγιση του κύκλου-ζωής, αντίθετα, παρέχει μία νέα προοπτική που αφορά την κάθε φάση, πχ από την προστασία και την ελάττωση των παραγόμενων αποβλήτων στην πραγματική διαχείρισή τους. Η διαχείριση αποβλήτων περιλαμβάνει τη συλλογή, τον έλεγχο και την διαχείριση (επανάχρηση, ανακύκλωση, επαναφορά της ενέργειας και τελική απόθεση σε χωματερή των αποβλήτων που περιλαμβάνουν την φροντίδα των εγκαταστάσεις αποβλήτων. Οι κυρίως νομικές προκλήσεις της εφαρμογής της προσέγγισης κύκλου-ζωής για τη διαχείριση αποβλήτων είναι διπλής σημασίας. Αρχικά, η διαχείριση αποβλήτων είναι ελεγχόμενη μέσα σε συγκεκριμένες περιοχές μόλυνσης, όπως η θάλασσα, ο αέρας, και η μόλυνση της γης ή σε σχέση με τις επιβλαβείς ουσίες όπως τη ρύθμιση των



συνεχών οργανικών ρύπων (POPs). Στις περιπτώσεις που τα απόβλητα είναι ελεγχόμενα, αυτός ο έλεγχος αφορά μία συγκεκριμένη δραστηριότητα όπως διασυνοριακές κινήσεις ή απόρριψη. Ο τυχαίος έλεγχος αφορά το ρίσκο της μεταφοράς της μόλυνσης από ένα περιβαλλοντικό μέσο σε ένα άλλο, έχοντας ως αποτέλεσμα τον κατακερματισμό. Αυτός ο κατακερματισμός παράγει έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στις διαφορετικές περιοχές και την ταχεία αναπαραγωγή αντικρουόμενων και ασύμβατων νομικών υποχρεώσεων. Η δεύτερη πρόκληση αφορά στο ότι η διαχείριση αποβλήτων θεωρείται ως μία εθνική σχέση εκτός από τις περιπτώσεις που αφορούν την μεταφορά της μόλυνσης και τις διασυνοριακές κινήσεις των αποβλήτων. Μέσα σε αυτή τη νομική άποψη, οι χώρες είναι ελεύθερες να παράγουν και να ξεφορτώνουν τα απόβλητα όπως αυτό είναι αρμόζων αρκεί να μην προκαλούν ζημιά πέρα από ότι ορίζει η εθνική νομοθεσία. (Rayfuse, 2016).

Προκειμένου να ονοματιστούν οι προκλήσεις που αφορούν τις ρυθμίσεις των αποβλήτων, θα δοθεί έμφαση στα απόβλητα που παράγονται από το πλοίο μέσω μηχανών, φορτίου και ζωτικών χώρων αφότου απορρίπτονται στη γη στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων. Τα απόβλητα των πλοίων επιλέχθηκαν επειδή είναι ελεγχόμενα μέσα στην περιοχή της θαλάσσιας μόλυνσης. Σε διεθνές επίπεδο, τα απόβλητα των πλοίων κυβερνώνται από την Διεθνή Σύμβαση για την Προστασία από τη Μόλυνση των πλοίων του 1973 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL). Η συνέπεια ήταν η ανάπτυξη μίας προστατευτικής περιοχής που αυστηρά ελέγχει τις βλαβερές ουσίες (συμπεριλαμβανομένων και των αποβλήτων) ενώ είναι στη θάλασσα, περιορίζοντας τις απορρίψεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Επικεντρώνοντας στην προστασία από μόλυνση στην συγκεκριμένη περιβαλλοντική περιοχή (π.χ. τη θάλασσα) επιτρέπει την προσέγγιση αποβλήτων κύκλου ζωής σε σχέση με την διαχείριση των αποβλήτων όταν αυτά ρίπτονται στην ενδοχώρα. Συνεπώς, υπάρχει ρίσκο μετατροπής της μόλυνσης από πλοίο σε μόλυνση στην ενδοχώρα (Argüello, 2020).

Επιπλέον, η προστασία από την μόλυνση από πλοία εξαρτάται κατά πολύ από την παροχή επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής των λιμένων για την απόρριψη των αποβλήτων που αλλιώς θα κατέληγαν στη θάλασσα. Τα μέλη αυτής της συνθήκης, ωστόσο, είναι διστακτικά στο να αναπτύξουν τη σημασία και το μέγεθος της υποχρέωσης που σχετίζεται με την παροχή εγκαταστάσεων υποδοχής (Mitchell, 1994;

Tan, 2006) και τη σχέση ανάμεσα στις εγκαταστάσεις και επιπλέον λειτουργίες διαχείρισης. Αυτή η διστακτικότητα θα ήταν κατανοητή από την παραδοσιακή νομική προσέγγιση προς τα «εσωτερικά απόβλητα» όταν αυτά απορρίπτονται στην ενδοχώρα, και τα κράτη διαχειρίζονται αυτά τα απόβλητα με τη δική τους διακριτική ευχέρεια.

Τον Ιούνιο του 2019, η Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU) 2019/883 για τις Εγκαταστάσεις υποδοχής για την Μεταφορά των Αποβλήτων από τα πλοία καταργήθηκε από την Οδηγία No. 2000/59/EC. Αυτή η οδηγία δίνει σημαντική έννοια στην υποχρέωση να επιβεβαιώσει την παροχή επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής στους λιμένες. Η οδηγία (EU) 2019/883 παρέχει πολύτιμη ευκαιρία για αξιολόγηση της αναβάθμισης της διαχείρισης του πλοίου μέσα στην ευρύτερη νομοθεσία αποβλήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των εθνικών σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων (Argüello, 2020).

**Η σχέση μεταξύ MARPOL και οδηγίας (EU) 2019/883:** Από την αρχή της, η Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων προοριζόταν να δώσει την ολική ευκαιρία στο διεθνή Ομόλογό της δηλαδή τη MARPOL. Υπό αυτή την έννοια, αυτό που ώθησε την υιοθέτηση της Οδηγίας (EU) 2019/883 ήταν η αποφυγή ασυνεπειών ανάμεσα στην οδηγία 2000/59/EC και την MARPOL, ειδικά αναφορικά με τον ορισμό των αποβλήτων και την εισαγωγή νέων κατηγοριών αποβλήτων (European Commission, 2016 α) (Argüello, 2020).

Η ανάκληση της οδηγίας 2000/59/EC για τις εγκαταστάσεις υποδοχής ήταν η απόρροια από την αυξανόμενη σύγχυση για την έλλειψη μηχανισμών επιβολής των προϋποθέσεων της MARPOL. Ο άμεσως καταλύτης όμως, αποτέλεσε το συμβόλαιο *Erika* (Rue and Anderson, 2009). Η Οδηγία 2000/59/EC ήταν ευπρόσδεκτη ως ένας τρόπος εφαρμογής της MARPOL γιατί αντίθετα από την διεθνή νομοθεσία, η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστηρίχτηκε από μηχανισμούς που δεν συμμορφώνονται εναντίον των Κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην πραγματικότητα πολλές χώρες συμπεριλαμβανομένων της Φινλανδίας, της Ελλάδας, της Γερμανίας, της Ιταλίας και της Ισπανίας βρέθηκαν στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Επιτροπή για μη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που έχουν τεθεί από την οδηγία 2000/59/EC (C-523/06 Επιτροπή Των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων v Φινλανδική Δημοκρατία [2007](#); C-26/08 Επιτροπή Των Ευρωπαϊκών

Κοινοτήτων ν Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Γερμανίας [2008](#); C-81/07 Επιτροπή Των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ν Ελληνική Δημοκρατία [2008](#); C-368/07 Επιτροπή Των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ν Ιταλική Δημοκρατία [2008](#); C-480/07 Επιτροπή Των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ν Βασίλειο της Ισπανίας [2008](#)) (Argüello, 2020).

Επιπρόσθετα, η οδηγία (EU) 2019/883 και η προηγούμενή της ορίζουν επιπλέον υποχρεώσεις που δεν υπάρχει αντιστοιχία με τη MARPOL, σχετικά με: α) την υποδοχή των αποβλήτων και τα σχέδια διαχείρισης β) τα κριτήρια απόρριψης για τα απόβλητα των πλοίων γ) τα συστήματα ανάκαμψης κόστους ανάμεσα σε άλλα. Αυτές οι νέες υποχρεώσεις, ακολουθούν ως ένα σημείο, χαλαρές νομοθετικές πράξεις που υιοθετήθηκαν κάτω από την αιγίδα του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) (International Maritime Organization (IMO), 2016), και έτσι θα ειπωθούν ως μία προσπάθεια να συμπληρώσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις που δεν ανταγωνίζονται με τους διεθνείς ομολόγους τους (Argüello, 2020).

Από τη στιγμή που ο στόχος της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις εγκαταστάσεις υποδοχής είναι η ενδυνάμωση της MARPOL δεν υπάρχουν αμφιβολίες για την νομιμότητα και τη συμβατότητα της Οδηγίας απέναντι στη MARPOL. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν αποτελεί μέλος της MARPOL, και με βάση την αρχή της Σύμβασης δεν συνάδει με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εντούτοις, η MARPOL δεν είναι ασήμαντη για τη νομοθετική τάξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εφαρμογή συγκεκριμένων υποχρεώσεων που ορίζει η MARPOL μέσα στην Οδηγία (EU) 2019/883 έχει άμεση επίδραση στο πως τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διεθνείς υποχρεώσεις και έχει και επίδραση και στα πλοία που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση που φτάνουν σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπρόσθετα, στην περίπτωση του *Intertanko* (C-308/06, *Intertanko* και Άλλα στην ECR I-4057; ECLI:EU:C:2008:312 2008), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνώρισε ότι στη βάση της αρχή του διεθνούς νόμου για την καλή πίστη, η MARPOL είναι σχετική με την ερμηνεία δευτερεύουσας νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα στα πλαίσια της εφαρμογής της MARPOL (Argüello, 2020).

**Η γνώση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως κράτος λιμένα.** Το άρθρο 211(2) της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Θαλάσσιο Νόμο (LOSC), προσυπογράφει ότι οι κανονισμοί που αφορούν την προστασία της μόλυνσης από τα πλοία θα πρέπει να έχει την ίδια επίδραση με εκείνη που γενικά είναι αποδεκτοί από τους διεθνείς

κανόνες που έχουν οριστεί μέσω του διεθνούς οργανισμού όπως είναι η MARPOL. Από το κείμενο, τα κράτη θα επιτρέπεται να υιοθετήσουν αυστηρότερους κανόνες και να τους εφαρμόζουν στα πλοία που φέρουν τις σημαίες τους. Ωστόσο οι κανόνες για τρίτες Χώρες θα είναι εφαρμοστέοι σε πλοία που εθελοντικά εισέρχονται στους λιμένες των τρίτων Χωρών. Οι λιμένες βρίσκονται σε εσωτερικά νερά και η θαλάσσια ζώνη είναι κοντά σε στεριά. Αυτό σημαίνει ότι οι χώρες έχουν κυριαρχία και συνεπώς έχουν την πλήρη νομοθετική δικαιοδοσία (Argüello, 2020).

Έχοντας κατά νου την φύση της περιοχής των εσωτερικών νερών, κάτω από το νόμο πριν το LOSC, οι λιμένες των κρατών μπορούν να νομοθετούν για την μόλυνση που προέρχεται από ξένα πλοία. Για το λόγο αυτό, οι λιμένες των κρατών μπορούν να ζητήσουν την συμμόρφωση στη νομοθεσία περί μόλυνσης των πλοίων ως όρο για να επιτρέπουν στα πλοία να εισέρχονται στους λιμένες. Υπό αυτό το πρίσμα, ο LOSC δεν θα τροποποιεί την νομοθετική δικαιοδοσία των λιμένων κρατών. Τα άρθρα 25 (2) και 211 (3) επιβεβαιώνουν το δικαίωμα των λιμένων κρατών να προσυπογράφουν καταστάσεις ώστε να έχουν πρόσβαση στους λιμένες και στα τερματικά. Στην περίπτωση μόλυνσης από το πλοίο, θα πρέπει να ενημερώνονται τα κράτη μέλη του IMO και οι λιμένες θα πρέπει να δημοσιοποιούν αυτές τις απαιτήσεις (Argüello, 2020).

Συνολικά, με την απουσία νομικού δικαιώματος για πρόσβαση στους λιμένες (de La Fayette, 1996; Marten, 2014), είναι γενικά αποδεκτό ότι τα κράτη θα μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις στα πλοία π.χ ο μετρ, ο συντονιστής του πλοίου που εισέρχονται στα λιμάνια. Αντιθέσεις για την δικαιοδοσία των λιμένων κρατών αφορούν όχι την ύπαρξη δικαιοδοτικών δυνάμεων αλλά της οριοθέτησης του δημόσιου διεθνούς νόμου. Η δικαιοδοτική δύναμη και τα όρια της δικαιοδοσίας των λιμένων κρατών σε γενικό πλαίσιο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης πιο συγκεκριμένα έχει υπάρξει θέμα συζήτησης (Ringbom, 2008; Frank, 2007; Christodoulou-Varotsi, 2009). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση κάνει αυξανόμενη χρήση των δικαιοδοτικών δυνάμεων ως λιμένες κρατών για να επιβάλλουν υποχρεώσεις στους συντονιστές πλοίων. Τέτοιες υποχρεώσεις δεν συμπληρώνουν μόνο τις διεθνείς υποχρεώσεις, αλλά και ορίζουν τα πλαίσια που θα ανταγωνίζονται με τους διεθνείς ομολόγους τους. (Ringbom, 2008; Christodoulou-Varotsi, 2009). Τα όρια της δικαιοδοσίας των λιμένων κρατών θα πρέπει να εξετάζονται στην βάση κάθε

περίπτωσης και σε σχέση με συγκεκριμένες συνθήκες και γενικές αρχές του διεθνούς νόμου που συμπεριλαμβάνει και την καλή πίστη, την αναλογικότητα, τη λογική και την αμεροληψία (Marten, 2014).

Αντίθετα με τη MARPOL που αναφέρεται σε γενικές γραμμές στις επιβλαβείς ουσίες, το Άρθρο 2(3) της οδηγίας (EU) 2019/883 χρησιμοποιεί την ορολογία «απόβλητα από τα πλοία» που σχετίζονται με τα λειτουργικά κατάλοιπα που παράγονται από τις μηχανές, τα φορτία και τους ωφέλιμους χώρους ενός πλοίου και υπόκεινται στις προβλέψεις των Παραρτημάτων I, II, VI, V και VI της MARPOL. Η ανακλημένη οδηγία 2000/59/EC αφορούσε δύο διακριτές κατηγορίες αποβλήτων. Τα απόβλητα που ήταν παραγόμενα από τα πλοία σε σχέση με τα απόβλητα που υπόκεινται στα Παραρτήματα της MARPOL I, IV and V όπως για παράδειγμα, τα λάδια, τα λύματα και τα απορρίμματα. Άλλα απόβλητα που είναι κάτω από τους κανόνες της οδηγίας 2000/59/EC περιλαμβάνουν απόβλητα φορτίων που ορίζονται με το Άρθρο 2(d) ως υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού φορτίου εν πλω σε θέσεις φορτίου ή δεξαμενές που παραμένουν μετά την διαδικασία ξεφορτώματος και την ολοκλήρωση των διαδικασιών καθαρισμού και περιλαμβάνουν παραπανίσια από το φόρτωμα και ξεφόρτωμα όπως και διαρροές. Αυτά τα απόβλητα περιλαμβάνουν υλικά που υπόκεινται στα Παραρτήματα της MARPOL I και II. Υπάρχει σημαντικός περιορισμός σε σχέση με το Παράρτημα V της MARPOL που αφορά τα απορρίμματα. Αυτό το παράρτημα επανεξετάστηκε το 2011 όταν εμφανίστηκαν νέες κατηγορίες απορριμμάτων συμπεριλαμβανομένων και των υπολειμμάτων των φορτίων (Argüello, 2020). Ο Κανονισμός 1 (2) του εν λόγω Παραρτήματος ορίζει τα υπολείμματα φορτίου ως:

Οτιδήποτε έχει παραμείνει από οποιοδήποτε φορτίο που δεν έχει καλυφθεί από το Παράρτημα της Παρούσας Σύμβασης και που παραμένει στο πλοίο ή κρατείται με σκοπό το παραπανίσιο από φόρτωμα ή ξεφόρτωμα ή διαρροή είτε σε υγρή ή ξηρή κατάσταση ή που έχει συμπαρασυρθεί από καθαρό νερό αλλά δεν έχει σκόνη αφότου σκουπιστεί το πλοίο ή στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου (Argüello, 2020).

Σύμφωνα με το Άρθρο 7(1) της οδηγίας 2000/59/EC τα υποχρεωτικά επίπεδα απόρριψης είναι εφαρμοστέα στα παραγόμενα απόβλητα των πλοίων αλλά όχι στα υπολείμματα των φορτίων. Η κατηγορία «υπολείμματα φορτίου» κάτω από το Παράρτημα V προκάλεσε δυσκολίες για τους χρήστες των λιμένων της Ευρωπαϊκής

Ένωσης, από τη στιγμή που δεν είναι απόλυτα ξεκάθαρος ότι αυτά τα απορρίμματα υπόκεινται σε υποχρεωτικά κριτήρια απόρριψης. Ωστόσο, όλα τα υπολείμματα κάτω από το Παράρτημα V θα πρέπει να θεωρηθούν απόβλητα παραγόμενα από τα πλοία για τους σκοπούς της οδηγίας 2000/59/EC (C/2016/1759 Παρατήρηση της Επιτροπής — Οδηγίες για την ερμηνεία της οδηγίας 2000/59/EC για τις εγκαταστάσεις υποδοχής των αποβλήτων παραγόμενων από τα πλοία και των υπολειμμάτων των φορτίων 2016). Η παρούσα Οδηγία (EU) 2019/883 δεν κάνει επαρκή αναφορά στην κατάσταση. Παρόλο που η Οδηγία περιλαμβάνει τα υπολείμματα φορτίου μέσα στον ορισμό των αποβλήτων των πλοίων, η κατηγορία των υπολειμμάτων του φορτίου παραμένει στο Άρθρο 2(5) και αυτά τα υπολείμματα είναι ακόμα υπό την διακριτή υποχρέωση που αφορά τα συστήματα ανάκαμψης κόστους. Πρακτικά, οι δυσκολίες που αφορούν την ερμηνεία εμμένουν. Από το κείμενο της Οδηγίας (EU) 2019/883, εμφανίζεται ότι τα υπολείμματα των φορτίων όπως ορίζονται από το Παράρτημα της MARPOL V υπόκεινται σε διακριτές υποχρεώσεις και εξαιρέσεις (Argüello, 2020).

Οι λόγοι που προέτρεψαν αυτή τη διάκριση είναι πρακτικοί ανάμεσα στα παραγόμενα απορρίμματα των πλοίων και τα υπολείμματα των φορτίων. Τα υπολείμματα των φορτίων προέρχονται από μία μεγάλη ποικιλία φορτίων όπως επιβλαβή χημικά. Μερικά υπολείμματα παραμένουν στην κατοχή των ιδιοκτητών των φορτίων. Οι άλλοι απαιτούν εξειδικευμένες εγκαταστάσεις για τη συλλογή, την αποθήκευση και τη διαχείριση (European Maritime Safety Agency (EMSA), 2010). Έτσι, είναι κοινό ότι οι συντονιστές των πλοίων επικοινωνούν με τους ιδιωτικούς συντονιστές διαχείρισης αποβλήτων με λίγη ή καθόλου ανάμειξη των αρχών του λιμένα. Στην πραγματικότητα, οι αρχές των λιμένων την Ευρώπη γενικά θεωρούν ότι τα υπολείμματα των πλοίων είναι κάπως έξω από το σκοπό των υπευθυνότητων τους, τοποθετώντας την ευθύνη στο συντονιστή του πλοίου και το ιδιωτικό τερματικό (European Maritime Safety Agency (EMSA), 2010; Ramboll, 2012). Στη Βαλτική Θάλασσα, έγινε έρευνα σχετικά με την συλλογή των υπολειμμάτων φορτίου (MARPOL, Annex II) σε 61 λιμένες που λαμβάνουν επιβλαβή υγρά φορτία. Στο 52% των λιμένων οι εξωτερικοί συντονιστές διαχείρισης αποβλήτων ήταν υπεύθυνοι για την διαχείριση της συλλογής των υπολειμμάτων με βάση την σύμβαση της MARPOL – Παράρτημα II (Argüello.2020).

Το άρθρο 6 της οδηγίας 2000/59/EC υποχρεώνει τους ιδιοκτήτες των πλοίων να ενημερωθούν εκ των προτέρων για το ποσό των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων που θα πρέπει να διανεμηθούν στις εγκαταστάσεις υποδοχής ή ότι κρατιούνται στο πλοίο πριν την εισαγωγή σε ένα λιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέτοιες πληροφορίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στις σχετικές αρχές. Παρά την υποχρέωση, η επικοινωνία ανάμεσα στις αρχές των λιμένων και των τερματικών σχετικά με τα υπολείμματα των φορτίων είναι περιορισμένη (Panteia και PWC, 2015). Στην περιοχή της Βαλτικής, για παράδειγμα, το 45% των πληροφοριών των λιμένων που αφορούν τον κυβικό όγκο των υπολειμμάτων των φορτίων που πραγματικά διανέμονται δεν είναι διαθέσιμα λόγω του ότι οι αρχές των λιμένων δεν δεσμεύονται στην συλλογή τέτοιων αποβλήτων και δεν συμπληρώνουν ή χειρίζονται αυτού του είδους τα δεδομένα (Argüello, 2020). Αυτό έχει αρνητική επίδραση στην εφαρμογή και επιβολή της οδηγίας 2000/59/EC. Αν οι σχετικές αρχές είχαν ελάχιστη ή μηδενική γνώση των υπολειμμάτων του φορτίου, δεν είναι πιθανό για αυτούς να έχουν πρόσβαση στην πληροφόρηση που σχετίζεται με το αν τα πλοία συμμορφώνονται στις υποχρεώσεις απόρριψης όπως ορίζεται από τα Άρθρα 10 και 11 της οδηγίας. 2000/59/EC. Περαιτέρω, η έλλειψη πληροφοριών εμποδίζει τη συμμόρφωση στις υποχρεώσεις που τίθενται από το Πλαίσιο της οδηγίας των αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης και της υποχρέωσης να εξασφαλιστεί η ιχνηλασία των επικίνδυνων αποβλήτων. Συνολικά, ο έλεγχος της υποδοχής και της περαιτέρω διαχείρισης των υπολειμμάτων των φορτίων στη γη είναι αδύναμοι. Η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2019/883 δίνει μία θετική εντύπωση για να εξασφαλιστεί ότι η πληροφόρηση για την διανομή των αποβλήτων είναι διαθέσιμη ανάμεσα στις αρχές. Σύμφωνα με το Άρθρο 6 (2), η πληροφορία από την αναβαθμισμένη ειδοποίηση των αποβλήτων θα πρέπει να γίνεται με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω της Ένωσης Πληροφοριών της Ναυτιλίας και του Συστήματος Ανταλλαγής (SafeSeaNet). Εκτός από αυτό, το Άρθρο 6(3) επιβάλλει την υποχρέωση για ειδοποίηση και μοίρασμα των πληροφοριών με τις σχετικές αρχές. Αυτή είναι μία ευπρόσδεκτη εξέλιξη που θα πρέπει να μοιράζεται ανεξάρτητα από το αν οι αρχές των λιμένων σχετίζονται με τη συλλογή και τη διαχείριση τέτοιου είδους αποβλήτων (Argüello, 2020).

Η διαφορά μεταξύ αποβλήτων παραγόμενων από τα πλοία και υπολείμματα φορτίων έχει προκαλέσει επιπλοκές στους χρήστες των λιμένων. Οι ιδιοκτήτες συναντούν

δυσκολίες στην αξιολόγηση διαφορετικών κατηγοριών αποβλήτων σύμφωνα με την MARPOL και την Οδηγία 2000/59/EC. Στην πραγματικότητα, οι ιδιοκτήτες των πλοίων υπόκεινται σε διαφορετικές μορφές ειδοποιήσεων που εξαρτώνται από το αν θα εισέλθουν σε ένα λιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή ένα λιμένα που βρίσκεται αλλού. (European Commission, 2016). Για το λόγο αυτό, το 2015, η μορφή ενημέρωσης που τέθηκε από την Οδηγίας 2000/59/EC τροποποιήθηκε ( Οδηγία της Επιτροπής (EU) 2015/2087 Τροποποίηση του Παραρτήματος II στην οδηγία 2000/59/EC για τις εγκαταστάσεις υποδοχής των παραγόμενων από πλοία αποβλήτων και υπολειμμάτων από τα φορτία). Η τροποποιημένη μορφή ακολουθεί πιστά την Μορφή Αναβαθμισμένων Ειδοποιήσεων για την διανομή των αποβλήτων στις εγκαταστάσεις υποδοχής του λιμένα (οριζόμενη Καθοδήγηση για τους Πάροχους της εγκατάστασης υποδοχής και τους χρήστες, 2014). Αυτή η τροποποίηση έχει στόχο να αποφευχθούν τα διοικητικά βάρη για τους χρήστες των λιμένων όπως επίσης και να αντανakλούν τις τροποποιήσεις της MARPOL, του Παραρτήματος V. Είναι αναμενόμενο ότι τα πλοία θα ειδοποιούν για τις ποσότητες αποβλήτων που διανέμονται στο λιμένα. Οι πληροφορίες θα μπορούσαν δυνητικά να χρησιμοποιηθούν για τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων. Το Παράρτημα II της οδηγίας (EU) 2019/883 περιέχει επίσης μία αναθεωρημένη φόρμα ειδοποίησης που ακολουθεί τους κανόνες του (Argüello, 2020).

**Η σχέση ανάμεσα στα απόβλητα των πλοίων και την ευρύτερη νομοθεσία των αποβλήτων.** Έχοντας υπόψη τις προσεγγίσεις για τον κύκλο ζωής, υπάρχει μία αυξανόμενη επίγνωση ότι στα απόβλητα των πλοίων δεν μπορούν να είναι διαχειρίσιμα από άλλα απόβλητα από την ενδοχώρα. Σύμφωνα με το Άρθρο 2 της Οδηγίας (EU) 2019/883, τα απόβλητα των πλοίων θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα υπό την έννοια που δίνεται το Άρθρο 3(1) της Οδηγίας 2008/98/EC για τα απόβλητα ( ή αλλιώς το Πλαίσιο Αποβλήτων της οδηγίας). Αυτή η παροχή είναι σχετική με τη διαχείριση αποβλήτων που απορρίπτονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων καθώς είναι εν πλω τα πλοία, η διαχείριση των υλικών αυτών περιλαμβάνουν ατυχής και λειτουργικές απορρίψεις κυριαρχούνται κάτω από τη MARPOL (Argüello, 2020).

Οτιδήποτε δεν είναι υπό την κυριαρχία της Οδηγίας (EU) 2019/883 θα υπόκειται στην Οδηγία στο Πλαίσιο των Αποβλήτων. Η οδηγία (EU) 2019/883 παρέχει βοήθεια



για τη συλλογή των αποβλήτων από τις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων, αλλά οι διαχειριστικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μεταφορά, την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση, την ανάκαμψη και τις τελικές λειτουργίες απόθεσης θα πρέπει να ακολουθούν την Οδηγία στο Πλαίσιο των Αποβλήτων και άλλες σχετικές νομοθεσίες για τα απόβλητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα γενικά καθήκοντα που τίθενται από την Οδηγία στο Πλαίσιο των Αποβλήτων θα πρέπει να καθοδηγούν την αίτηση της οδηγίας (EU) 2019/883, συμπεριλαμβανομένου και την προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος όπως αυτό ορίζεται στο Άρθρο 13. Τα κράτη είναι υποχρεωμένα να υιοθετήσουν μέτρα έτσι ώστε να επιτύχουν αυτό το γενικό καθήκον. Αυτή η υποχρέωση υπόκειται σε νομική εξέταση όπως στην περίπτωση *Comitato di Coordinamento per la Difesa della Cava and Others v. Regione Lombardia and others* (Argüello, 2020).

Το Δικαστήριο θεώρησε ότι η συγκεκριμένη παροχή δεν είναι απευθείας επίδραση αφού δεν παρείχε συγκεκριμένα μέτρα ή συγκεκριμένες μεθόδους για την απόρριψη των αποβλήτων. Για το λόγο αυτό δεν είναι άνευ όρων ούτε επαρκής και έτσι δεν είναι δυνατό να παρέχει δικαιώματα στα οποία θα μπορούν να στραφούν οι εταιρείες εναντίον των κρατών( Υπόθεση C-236/92 Comitato di Coordinamento per la Difesa della Cava and Others v Regione Lombardia and others, στην ECR [1994](#) I-00483, ECLI:EU:C:1994:60 1994; Reddish [1994](#)).

**Η ιεραρχία των αποβλήτων:** Η διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων θα πρέπει να επιτρέψει την ιεραρχία της διαχείρισης των αποβλήτων, δηλαδή, να δώσει προτεραιότητα που ορίζει την προφύλαξη των αποβλήτων ως την πιο επιθυμητή επιλογή που ακολουθείται από την προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και άλλες λειτουργίες ανάκαμψης και τελικής απόθεσης. Στην αξιολόγηση REFIT (European Commission, 2016 b) της οδηγίας 2000/59/EC, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρατήρησε ότι η υποδοχή των αποβλήτων και τα σχέδια διαχείρισης που ανέπτυξαν οι λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν αντικατοπτρίζουν το ποια θα είναι η ιεραρχία της διαχείρισης των αποβλήτων γενικά και της προφύλαξης πιο συγκεκριμένα συμπεριλαμβάνονται σε τέτοια σχέδια (European Commission, 2016a ). Η υποδοχή των αποβλήτων και τα σχέδια διαχείρισης δεν εφαρμόζουν την ιεραρχία των αποβλήτων λόγω του ότι η νομοθεσία δεν έχει σχεδιαστεί να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας. Οι αρχές των

λιμένων μπορούν να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στην εφαρμογή των υποχρεώσεων στο πλαίσιο της ναυτιλίας. Ένα επιπλέον εμπόδιο αφορά το να αξιολογηθεί αν μία συγκεκριμένη εθνική ή κοινοτική είναι εφαρμόσιμη σε απόβλητα που διανέμονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων (Argüello, 2020).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε ανεπαίσθητες δράσεις για να προστατεύσει και να ελαχιστοποιήσει τα παραγόμενα από τα πλοία απόβλητα, χωρίς να ορίσει τις υποχρεώσεις που σχετίζονται με τις λειτουργίες του πλοίου, τον εξοπλισμό ή το σχέδιο του πλοίου. Το Άρθρο 8 (2)(c) της ανακλημένης οδηγίας 2000/59/EC προσυπογράφει ότι οι φόροι για τα παραγόμενα από τα πλοία απόβλητα μπορεί να ελαττωθούν αν η περιβαλλοντική διαχείριση του πλοίου, το σχέδιο, ο εξοπλισμός και η λειτουργία είναι τέτοια που ο ιδιοκτήτης του πλοίου μπορεί να επιδείξει ότι παράγει ελαττωμένες ποσότητες αποβλήτων παραγόμενων από το πλοίο. Παρόλο που τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει τέτοιες παροχές, λίγοι λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις εφαρμόζουν (Panteia and PWC, 2015) επειδή στην απουσία των ελάχιστων κριτηρίων που σχετίζονται με τις πραγματικές εν πλω πρακτικές και δυνητικά με τους μηχανισμούς διαχείρισης των αποβλήτων για να μειωθούν τα απόβλητα που παράγονται, η παροχή είναι ελάχιστης χρήσης (Argüello, 2020).

Οι Svaetichin και Inkinen (2017) βρήκαν ότι η ελάττωση των πληρωμών που αφορούν τη διαχείριση των αποβλήτων από την βιομηχανία των κρουαζιερόπλοιων στους Λιμένες της Κοπεγχάγης, του Ελσίνκι, της Στοκχόλμης και του Ταλίν ποικίλλουν από λιμένα σε λιμένα. Στο λιμένα του Ελσίνκι για παράδειγμα, δεν υπάρχει μείωση της πληρωμής. Το 2017, η EMSA ζήτησε τη διεξαγωγή μίας μελέτης σχετικά με το πώς διαχειρίζονται εν πλω τα απόβλητα, τις μεθόδους και τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για να μειωθούν οι ποσότητες των παραγόμενων αποβλήτων των πλοίων (CE Delft και CHEW, 2017). Η συγκέντρωση των δεδομένων θα μπορούσε να δώσει πληροφόρηση για την διαχείριση αποβλήτων των πλοίων με πολλούς τρόπους. Αρχικά, για κάθε τύπο αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία, οδηγίες για τις καλύτερες διαθέσιμες τεχνικές που θα πρέπει να αναπτύσσονται για να υπηρετήσουν στη βάση της ελάττωσης των αποβλήτων και συνεπώς οι συντονιστές των πλοίων μπορεί να επωφελούνται από τις μειωμένες εισφορές ενώ χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις υποδοχής (Svaetichin και Inkinen, 2017).

Δεύτερον, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί επίσης να εισάγει απευθείας υποχρεώσεις που σχετίζονται με τις πρακτικές εν πλω για να εξασφαλίσουν την προστασία από τα παραγόμενα απόβλητα των πλοίων για πλοία που υπόκεινται στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν αυτές οι πρακτικές ακολουθούν για παράδειγμα, τις προτάσεις του IMO στον τομέα της προστασίας των αποβλήτων που δεσμεύονται σε υποχρεώσεις που θα μπορούσαν να εξελιχθούν σε μία ευπρόσδεκτη εξέλιξη. Τέτοια νομοθετική προσέγγιση θα μπορούσε να ασκήσει πίεση για την υιοθέτηση των κανόνων δέσμευσης σε διεθνές επίπεδο. Η ιστορία της MARPOL δείχνει ότι τα κράτη τείνουν να υιοθετούν αυστηρότερους κανόνες να βελτιώσουν τις πρακτικές διαχείρισης πάνω στο πλοίο και τον τεχνολογικό εξοπλισμό των πλοίων, από το να επιβάλουν υποχρεώσεις στις πραγματικές παροχές και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων υποδοχής των λιμένων (Mitchell, 1994; Tan, 2006). Αυτή η νομοθετική προσέγγιση είναι μερικώς υιοθετημένη από την Οδηγία (EU) 2019/883. Το Άρθρο 8(5)(b) ενσωματώνει το σύστημα μείωσης πληρωμών στις περιπτώσεις που «το σχέδιο του πλοίου, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία δείχνει ότι το πλοίο παράγει ποσότητες αποβλήτων και τα διαχειρίζεται με έναν βιώσιμο και καλό για το περιβάλλον τρόπο. Ενώ η οδηγία δεν επιβάλλει απευθείας υποχρεώσεις για τα πλοία που υπόκεινται στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή θα πρέπει να καθορίσει τα κριτήρια σε σχέση με τις πρακτικές πάνω στα πλοία. Αν τα πλοία πληρούν τα κριτήρια, η πληρωμή θα μειωθεί ανάλογα. Έτσι, η οδηγία στην ουσία δίνει οικονομικά κίνητρα για να ωθήσουν την συμπεριφορική αλλαγή των συντονιστών των πλοίων.

**Υποδοχή των αποβλήτων και σχέδια διαχείρισης:** Σύμφωνα με το Άρθρο 5 της Οδηγίας (EU) 2019/883, οι λιμένες είτε ατομικά είτε στα πλαίσια της περιοχής θα πρέπει να αναπτύσσουν υποδοχές αποβλήτων και σχέδια διαχείρισης. Η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων υποδοχής μέσα στην ευρύτερη σημασία της διαχείρισης αποβλήτων απαιτούν να υιοθετηθούν και να ελεγχθούν η υποδοχή των αποβλήτων των λιμένων και τα σχέδια διαχείρισης σε αναλογία με τα εθνικά σχέδια διαχείρισης αποβλήτων που παρουσιάζονται στο Άρθρο 28 της Οδηγίας στα πλαίσια των Αποβλήτων (Panteia and PWC, 2015). Παρόλο που το κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει πολιτικές διαχείριση των αποβλήτων, η Οδηγία στα πλαίσια των αποβλήτων περιλαμβάνει διάφορες ενδείξεις στα πλαίσια αυτών των

σχεδίων. Τα Εθνικά σχέδια διαχείρισης αποβλήτων θα πρέπει να είναι έτσι ώστε να επιτυγχάνεται μία πολιτική αποβλήτων (van Calster, 2015). Παρόλα αυτά, κάποιοι σχολιαστές πιστεύουν ότι η πολιτική αποβλήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ακόμα αντιφατική και υπόκειται σε πολιτική διαφοροποίηση μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Krämer, 2015).

**Διαχωρισμός Αποβλήτων:** Οι Ξεχωριστές συλλογές αποβλήτων είναι απαραίτητες να εξασφαλίσουν ότι οι λειτουργίες υπόκεινται ανάκαμψη σύμφωνα με την Οδηγία για το Πλαίσιο των Αποβλήτων 2008/98/EC. Ωστόσο, σύμφωνα με την Προηγούμενη αξιολόγηση της οδηγίας 2000/59/EC μόνο περίπου το 25% των λιμένων της Βόρειας Θάλασσας έχουν διαδικασίες διαχωρισμού αποβλήτων (Panteia and PWC, 2015) σε σχέση με την διαχείριση των απορριμμάτων (MARPOL- Παράρτημα V). Οι χρήστες των λιμένων και οι πάροχοι εγκαταστάσεων υποδοχής λιμένων αντιμετωπίζουν δυσκολίες στο διαχωρισμό των αποβλήτων και τη συλλογή από τη στιγμή που η νομοθεσία για τα απόβλητα ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ποικίλει σημαντικά (Panteia and PWC, 2015). Αυτές οι διαφορές είναι πιθανόν να παραμένουν για δύο λόγους. Πρώτον, τα επίπεδα για τα επίπεδα ξεχωριστής συλλογής των αποβλήτων ανάμεσα στις δικαιοδοσίες από τη στιγμή που η Οδηγία του πλαισίου αποβλήτων 2008/98/EC επιτρέπει στα κράτη μέλη με μεγαλύτερη διακριτικότητα για την απαρχή τέτοιων ξεχωριστών συλλογής. Σχετικά με την ανάκαμψη και την ανακύκλωση, τα άρθρα 10 και 11 ορίζουν αντίστοιχα ότι τα απόβλητα θα πρέπει να συλλέγονται ξεχωριστά αν η τεχνική, περιβαλλοντική και οικονομική εφαρμοσιμότητα. Η οδηγία επίσης περιλαμβάνει ειδικές υποχρεώσεις για τον διαχωρισμό των από τα απόβλητα έλαια και το χαρτί, το πλαστικό, το μέταλλο και το γυαλί. Περαιτέρω, επί νομικής βάσης η οδηγία στο Πλαίσιο των Αποβλήτων 2008/98/EC είναι το Άρθρο 192 TFEU. Κατά συνέπεια, και σε σχέση με το Άρθρο 193 TFEU, δεν υπάρχει υποχρέωση για ολική αρμονία και τα κράτη μπορούν να δρουν με πιο αυστηρά μέτρα. Το όριο, όμως είναι ότι αυτά τα μέτρα πρέπει να είναι συμβατή με τις συνθήκες.

Οι χρήστες των λιμένων και οι πάροχοι των εγκαταστάσεων υποδοχής αντιμετωπίζουν περαιτέρω δυσκολίες από την στιγμή που η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων όπως ορίζεται από την MARPOL και την οδηγία 2000/59/EC, δεν είναι πάντα ίση στη νομοθεσία των κατηγοριών αποβλήτων (Panteia and PWC, 2015). Η

κατηγοριοποίηση των αποβλήτων ποικίλλει από τη μία δικαιοδοσία στην άλλη, και με αυτό τον τρόπο είναι απαραίτητο η υποδοχή των αποβλήτων και τα σχέδια διαχείρισης να περιλαμβάνουν οδηγίες για τους παρόχους των εγκαταστάσεων υποδοχής λιμένων να αναγνωρίζουν τις ισότιμες κατηγορίες σύμφωνα με την νομοθεσία για την ενδοχώρα. Το Παράρτημα I της Οδηγίας 2000/59/EC απαιτεί ότι η υποδοχή των αποβλήτων και τα σχέδια διαχείρισης να ενσωματώνουν την περίληψη της σχετικής νομοθεσίας. Ως αποτέλεσμα πολλοί λιμένες όπως αυτός της Μπαρτσελόνα (Barcelona, P.d [2014–2016](#)), του Felixstowe ( ο Λιμένας του Felixstowe [2016](#)), το Ελσίνκι ( ο λιμένας του Ελσίνκι [2019](#)), και το Ρότερνταμ ( Ρότερνταμ, P.o [2018](#)), περιλαμβάνουν λίστες τοπικών, εθνικών και Ευρωπαϊκών νομοθεσιών χωρίς ειδικές οδηγίες προς εφαρμογή. Αυτή η περίληψη δεν είναι επαρκής χωρίς την περιγραφή του πως η σχετική νομοθεσία σχετίζεται με τα παραγόμενα από τα πλοία απόβλητα και τα υπολείμματα των φορτίων. Αυτά τα προβλήματα μπορεί να επιμένουν στο μέλλον επειδή η οδηγία (EU) 2019/883 προσυπογράφει ότι η διαχείριση των αποβλήτων και των σχεδίων μπορεί να περιγράψει μία περίληψη του σχετικού εθνικού νόμου. Δεν έχει γίνει καμία αναφορά για τη δυνητική εφαρμογή τέτοιων εθνικών νομοθεσιών για τα απόβλητα των πλοίων.

Η διοίκηση των αποβλήτων που είναι παραγόμενα από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων δεν απαιτούν ειδική μεταχείριση στις εγκαταστάσεις. Παρόλο που μερικά λιμάνια μπορεί να έχουν προ-διαχείριση ή διαχείριση λειτουργιών (Ramboll [2012](#)), οι ιδιωτικοί εξωτερικοί συντονιστές είναι συνήθως υπεύθυνοι για τη συλλογή και την διαχείριση των παραγόμενων από τα πλοία αποβλήτων και των υπολειμμάτων των φορτίων (Ramboll [2012](#)). Για παράδειγμα, σε αρκετούς λιμένες της Βαλτικής συμπεριλαμβανομένων και των Frederiks-havn, Kunda, Tallin, Kemi, Kokkola, Pietarsaari, Turku, Uusikaupunki, Lubmin, Riga, Kolobrzeg, Gävle, Karlshamn, Luleå, and Södertälje οι εξωτερικοί συντονιστές είναι υπεύθυνοι για την συλλογή των υπολειμμάτων φορτίων από την MARPOL Παράρτημα II (Argüello, 2020). Το Άρθρο 4(2)(d) της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2019/883 παρέχει ότι τα κράτη Μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ξεχωριστή συλλογή που συνιστά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση των αποβλήτων από τα πλοία στους λιμένες όπως είναι απαραίτητο κάτω από το νόμο της Ένωσης για τα απόβλητα. Η συλλογή, η αποθήκευση, και η διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων θα πρέπει να ακολουθεί την ιεραρχία της διοίκησης. Ωστόσο, η αποδοχή και διαχείριση των

σχεδίων σε διάφορα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης επικεντρώνονται ως επί το πλείστο στην απόθεση των αποβλήτων ακόμα και για είδη αποβλήτων που μπορούν να ανακυκλωθούν εύκολα (Panteia και PWC, 2015).

Η προτιμητέα απόρριψη προκύπτει από την έλλειψη απομόνωσης των αποβλήτων πάνω στα πλοία ή στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων (π.χ τα απορρίματα δεν συλλέγονται ξεχωριστά) (Panteia και PWC, 2015), όπως επίσης και η ευρεία διάκριση ότι η εξάσκηση των κρατών μελών στην επιλογή των επιλογών διαχείρισης αποβλήτων. Οι Vaneekhaute και Fazli (2020) πραγματοποίησαν ανασκόπηση της διαχείρισης των τρόφιμων αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία και λύματα στους λιμένες του Ελσίνκι, της Στοκχόλμης, του Ταλίν και της Κοπεγχάγης – Malmö για να αναγνωρίζουν τις καλύτερες πρακτικές. Ένα πρόβλημα που διαπιστώθηκε είναι « η παρούσα συνδυασμένη αποθήκευση μαύρου νερού, γκρι νερού και απορριμάτων φαγητού στην ίδια δεξαμενή που επηρεάζει την πιθανότητα και την αποδοτικότητα της τελευταίας διαχείρισης (Vaneekhaute and Fazli [2020](#)). Έτσι, ο βελτιωμένος διαχωρισμός των αποβλήτων πάνω στο πλοίο είναι σημαντικός για να βελτιωθεί και η διαχείριση των αποβλήτων και στη στεριά.

Για συγκεκριμένη ροή αποβλήτων, το Άρθρο 4(2) του Πλαισίου της οδηγίας των Αποβλήτων 2008/98/EC δίνει στα κράτη μέλη την δυνατότητα να παρεκκλίνουν από την προτεραιότητα παραγγελίας που ορίστηκε από την ιεραρχία της διαχείρισης αποβλήτων αν δικαιολογείται από την προσέγγιση του κύκλου ζωής. Η αυστηρή εφαρμογή της ιεραρχίας μπορεί να αφορά τους υψηλότερους κινδύνους για το περιβάλλον και για την ανθρώπινη υγεία. Σε αυτή την περίπτωση, είναι λογικό να παρεκκλίνουν από την προτεραιότητα της παραγγελίας (European Commission,2012). Επί του πρακτέου, όμως, τα κράτη μέλη επιλέγουν – λίγο ως πολύ ελεύθερα – αν τα απόβλητα θα κομποστοποιηθούν, θα ανακυκλωθούν, θα αποτεφρωθούν ή θα τεθούν σε χώρο υγειονομικής ταφής. Για αυτό το λόγο, κάποιοι ακαδημαϊκοί θεωρούν ότι η ιεραρχία της διαχείρισης των αποβλήτων μοιάζει περισσότερο ως πρόταση από ότι σαν υποχρέωση δέσμευσης (Krämer [2015](#)) (Moules [2011](#)). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνει μία τέτοια ιεραρχία ως δέσμευση, αν και υπόκειται σε συγκεκριμένο βαθμό στην ευελιξία. Από τη γραφή του Άρθρου 4(1) του Πλαισίου της οδηγίας για τα απόβλητα 2008/98/EC, φαίνεται ότι η ιεραρχία διαχείρισης αποβλήτων που ακολουθείται είναι νομική υποχρέωση από τη στιγμή που

τα κράτη μέλη «θα εφαρμόσουν» την προτεραιότητα παραγγελίας στην πολιτική και νομοθεσία για τα απόβλητα. Έτσι, το Άρθρο 4(1) επιβάλλει έναν νομικό περιορισμό, αλλά οι εξαιρέσεις θα πρέπει να αποκλίνουν από την ιεραρχία που είναι δεδομένη στο Άρθρο 4(2) καθώς είναι τόσο ευρεία και πρακτικά η επιβολή τέτοιας υποχρέωσης είναι εξαιρετικά δύσκολη.

### **Απόβλητα Πετρελαιοειδών, Επικίνδυνα απόβλητα και στόχοι ανάκαμψης.**

Άλλες υποχρεώσεις του πλαισίου αποβλήτων της Οδηγίας 2008/98/EC που είναι ιδιαίτερα σχετικές με τα απόβλητα των πλοίων άπτονται στα εξής: α) στα απόβλητα έλαια που παράγονται από τα πλοία σύμφωνα με τη MARPOL Προσάρτημα I – για τα έλαια; β) διαχωρισμός της συλλογής και ανάκαμψης στόχων για χαρτί, μέταλλα, πλαστικά και γυαλιά που παράγονται από τα πλοία από τη MARPOL Προσάρτημα V – για τα απορρίμματα; Και γ) τα επικίνδυνα απόβλητα όπως είναι τα υπολείμματα φορτίων από την MARPOL Προσάρτημα II – για τα επιβλαβή υλικά χύδην. Σύμφωνα με συγκεκριμένες εξαιρέσεις, τα απόβλητα έλαια, θα πρέπει να συλλέγονται ξεχωριστά και αυτά τα απόβλητα δεν θα πρέπει να αναμειγνύονται με άλλα απόβλητα ή με απόβλητα έλαια που έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν νόμους που να αφορούν την ανάπλαση των αποβλήτων ελαίων. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να στήνουν διαφορετικά μέρη συλλογής χαρτιού, πλαστικού, και γυαλιού και η ετοιμασία για την επαναχρησιμοποίηση ή ανακύκλωση αυτών των αποβλήτων υλικών θα πρέπει να αυξηθεί τουλάχιστον κατά 50% του βάρους. Αυτές οι υποχρεώσεις είναι ιδιαίτερα δύσκολες να εφαρμοστούν όσον αφορά τη διαχείριση των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία όπως ορίζει η MARPOL το Προσάρτημα V, για τα απορρίμματα επειδή πολλές εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων δεν είναι συνήθως υποστηρικτικές στις προσπάθειες διαχωρισμού στερεών αποβλήτων εν πλω (Panteia και PWC, 2015). Η έλλειψη διαχωρισμού των αποβλήτων εν πλω και στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων περιορίζει την πιθανότητα επαναφοράς των αποβλήτων. Μία έρευνα που αφορά τη διαχείριση των τροφίμων αποβλήτων σε επιβατηγά πλοία που μετακινούνται στην περιοχή της Βαλτικής, αποκάλυψε ότι τα απόβλητα τροφίμων αναμειγνύονται με απόβλητο νερό ενώ είναι εν πλω. Τέτοια μείγματα επιδεινώνουν τα συστήματα υπονόμου στη στεριά. Πιθανές λύσεις περιλαμβάνουν πρακτικές μείωσης αποβλήτων τροφίμων και την εγκατάσταση των

ξεχωριστών συστημάτων συλλογής αποβλήτων τροφίμων για να επιτραπεί η επιπλέον διαχείριση στην στεριά ώστε να παραχθεί επί παραδείγματι βιομάζα. (Wilewska-Bien et al., 2018).

Αναφορικά με τα επικίνδυνα απόβλητα, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να επιβεβαιώσουν την ανίχνευση σύμφωνα με το Άρθρο του Πλαισίου Αποβλήτων της Οδηγίας 2008/98/EC από την παραγωγή στην τελική διαχείριση. Υπό αυτή την έννοια, παραγωγοί και συντονιστές συμπεριλαμβομένων και των εμπόρων και των διακανονιστών που συλλέγουν και μεταφέρουν επικίνδυνα απόβλητα θα πρέπει να κρατούν λεπτομερές αρχείο για την ποσότητα, τη φύση, τον τρόπο μετακίνησης, τον προορισμό και την μέθοδο διαχείρισης των αποβλήτων. Στις εγκαταστάσεις υποδοχής, η ανιχνευσιμότητα των επικίνδυνων αποβλήτων όπως για παράδειγμα στα υπολείμματα των φορτίων, είναι προβληματική από τη στιγμή που οι αρχές των λιμένων δεν εμπλέκονται γενικά σε κανένα στάδιο διαχείρισης των επικίνδυνων αποβλήτων όπως είναι η συλλογή και η μεταφορά. Σε μία έρευνα που διενεργήθηκε ανάμεσα στους λιμένες που λαμβάνουν επιβλαβή υγρά φορτία (MARPOL, Προσάρτημα II) στην περιοχή της Βαλτικής το 45% των ερωτηθέντων απάντησε ότι οι αρχές των λιμένων δεν διαχειρίζονται τέτοιες πληροφορίες επειδή οι πράκτορες των πλοίων ή τα τερματικά είναι οι υπεύθυνοι για τη συλλογή των υπολειμμάτων των φορτίων (Argüello, 2020) ενώ ένα ακόμα 27% δεν έχει πληροφόρηση επειδή δεν απορρίπτονται υπολείμματα φορτίων σε αυτούς τους λιμένες. Παρόλο που η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποχρεώνει τους ιδιοκτήτες των πλοίων να παρέχουν πληροφορίες για τα απόβλητα των πλοίων τους σε ενδεδειγμένες αρχές, οι λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης γενικά έχουν έλλειψη από επαρκή συστήματα συλλογής, ανταλλαγής και ελέγχου πληροφοριών που αφορούν τα απόβλητα των πλοίων γενικά αλλά και υπολειμμάτων φορτίων πιο συγκεκριμένα (European Commission [2016a](#)).

Συνολικά, η συμπερίληψη των αποβλήτων από τα πλοία ως απόβλητα με τον τρόπο που ορίζονται από την οδηγία στο Πλαίσιο των Αποβλήτων 2008/98/EC δεν είναι αρκετό να παρέχει μία επαρκή βάση για να επιτύχει μία άψογη περιβαλλοντική διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων. Είναι απαραίτητο να αντανάκλαστούν πως αυτές οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις θα μπορούσαν να είναι εφαρμοστές στα απόβλητα των πλοίων (Argüello, 2020).



## **Υποδοχή αποβλήτων και διαχείριση σχεδίων.**

Σύμφωνα με το Άρθρο 5 της ανακλημένης οδηγίας 2000/59/EC, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναπτύξουν – είτε ατομικά είτε από άποψη περιοχής – την υποδοχή αποβλήτων και τα σχέδια διαχείρισης για τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων. Το Άρθρο 5 της οδηγίας 2019/883 έχει παρόμοια αλλά πιο λεπτομερή υποχρέωση. Μία ευπρόσδεκτη ανάπτυξη αφορά ότι η δομή του κόστους θα πρέπει να επικοινωνείται ξεκάθαρα στους συντονιστές των πλοίων και να είναι εύκολα προσβάσιμη. Η ανάπτυξη τέτοιων σχεδίων με βάση την περιοχή δεν υπονοεί ωστόσο ότι τα κράτη έχουν το δικαίωμα να παρέχουν εγκαταστάσεις υποδοχής με βάση την περιοχή επίσης. Αντίθετα, οι εγκαταστάσεις υποδοχής θα πρέπει να είναι διαθέσιμες σε κάθε ένα λιμένα θεωρώντας για παράδειγμα τα είδη των πλοίων που προσέρχονται τακτικά στο λιμένα. Αυτό είναι συμβατό με τη MARPOL και απαιτεί την διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων υποδοχής σε επίπεδο λιμένα. Οι Zuin et al. (2009), και οι Svaetichin και Ikinen (2017) κρίνουν την υποχρέωση παροχής εγκαταστάσεων υποδοχής σε επίπεδο λιμένα από τη στιγμή που διαχείριση των αποβλήτων επί της ξηράς θα μπορούσε να βελτιωθεί αν τα κοντινά λιμάνια εξειδικεύονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες αποβλήτων.

Το Παράρτημα I της οδηγίας 2000/59/EC δίνει τις λεπτομέρειες της υποδοχής των αποβλήτων και των σχεδίων διαχείρισης. Αυτό το παράρτημα περιλαμβάνει υποχρεωτικές και προαιρετικές απαιτήσεις. Είναι υποχρεωτικό να συμπεριλάβουν: α) μία αξιολόγηση των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των πλοίων που χρειάζονται σε ένα συγκεκριμένο λιμένα, γ)) μία περιγραφή του τύπου και της ποιότητας των αποβλήτων και των υπολειμμάτων που παραλαμβάνονται από τη στεριά, γ) μία περιγραφή της τεχνικής δυνατότητας των εγκαταστάσεων που περιλαμβάνουν τις διαδικασίες για υποδοχή και συλλογή των αποβλήτων των πλοίων. δ) την περιγραφή του συστήματος ανάκαμψης κόστους, ε) τους μηχανισμούς αναφοράς των φερόμενων ανεπαρκειών των εγκαταστάσεων ανάμεσα σε άλλα ζητήματα. Παρόμοιες απαιτήσεις ορίζονται και στο Παράρτημα I, της οδηγίας (EU) 2019/883 (Argüello, 2020).

Από πρακτικής, άποψης, η αξιολόγηση του είδους των εγκαταστάσεων που είναι απαραίτητη θα πρέπει ιδανικά να βασίζεται σε δεδομένα που αφορούν το μέγεθος και την τοποθεσία του λιμένα, τον όγκο της κίνησης, το είδος του πλοίο που προσεγγίζει

το λιμένα και το ποσό των αποβλήτων που λαμβάνονται (C/2016/1759 ειδοποίηση της Επιτροπής – οδηγίες για την ερμηνεία της οδηγίας 2000/59/EC στις εγκαταστάσεις παραλαβής των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων του 2016). Ωστόσο, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η πλειοψηφία των σχεδίων δεν περιγράφει το είδος και τις ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων που λαμβάνονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής (C/2016/1759 ειδοποίηση της Επιτροπής – οδηγίες για την ερμηνεία της οδηγίας 2000/59/EC στις εγκαταστάσεις παραλαβής των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων του 2016). Αυτό αποτελεί το αποτέλεσμα των φτωχών μηχανισμών συλλογής πληροφοριών σε επίπεδο λιμένα, και όπου αυτή η πληροφορία είναι διαθέσιμη, οι αρχές των λιμένων δεν την χρησιμοποιούν (Panteia και PWC, 2015).

Σύμφωνα με το Άρθρο 6 και το Παράρτημα II της οδηγίας 2000/59/EC, οι ιδιοκτήτες των πλοίων που μπορούν να έχουν πρόσβαση στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι υποχρεωμένοι να ειδοποιήσουν για το είδος και το ποσό των αποβλήτων που γεννιούνται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων να διανέμονται και να παραμένουν στο πλοίο. Ωστόσο, για πολλές αρχές των λιμένων, η συλλογή των πληροφοριών μπορεί να αποτελεί πρόβλημα, ειδικά από τη στιγμή που τα ηλεκτρονικά μέσα δεν είναι διαθέσιμα (European Commission, Roadmap 2015). Για να απλουστευθεί η συλλογή των δεδομένων και να ελαττωθούν τα διοικητικά βάρη για τις αρχές των λιμένων και των ιδιοκτητών των πλοίων από τον Ιούνιο 2015, Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να δεχτούν ότι συγκεκριμένες υποχρεώσεις αναφοράς μεταδίδονται ηλεκτρονικά μέσω «ενός μοναδικού παραθύρου» σε σχέση με το άρθρο 5 της οδηγίας 2010/65/EU για την αναφορά επισημοτήτων για τα πλοία που φτάνουν ή/και αναχωρούν από τους λιμένες των κρατών μελών. Το Άρθρο 6(2) της οδηγίας 2019/883 επιβάλλει την υποχρέωση της αναφοράς πληροφοριών ηλεκτρονικά (Argüello, 2020).

Αν αυτά τα ηλεκτρονικά μέσα δεν εφαρμόζονται, θα μπορούσαν να απλοποιήσουν την συστηματοποίηση και την ανάλυση των δεδομένων. Θα μπορούσε να ενδυναμώσει την αρμονία των δεδομένων που είναι προς αξιολόγησης για παράδειγμα, τις ποσότητες και το είδος των αποβλήτων των παραγόμενων από τα πλοία όχι μόνο σε επίπεδο λιμένα αλλά και σε τοπικό επίπεδο ή σε επίπεδο

Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην ανασκόπηση του REFIT της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2000/59/EC για τις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βρήκε ότι οι αρχές των λιμένων συλλέγουν τις απαραίτητες πληροφορίες στη βάση των δικών τους αναγκών χρησιμοποιώντας τις μονάδες τους για μέτρο (European Commission, Roadmap [2015](#)) Συλλέγοντας και χρησιμοποιώντας τις πληροφορίες για τα απόβλητα των πλοίων που λαμβάνονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής είναι σημαντικό όχι μόνο για την ανάπτυξη υποδοχής αποβλήτων και των σχεδίων διαχείρισης αλλά επίσης και του ελέγχου και της ενίσχυσής τους (Argüello, 2020).

### **Υποχρεωτικά κριτήρια απόρριψης για τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία.**

Το Άρθρο 7 της οδηγίας 2000/59/EC παρέχει ότι τα πλοία που προσεγγίζουν λιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να διανέμουν όλα τα παραγόμενα από τα πλοία απόβλητα σε εγκαταστάσεις υποδοχής του λιμένα πριν να φύγουν από το συγκεκριμένο λιμένα. Σύμφωνα με τα λεγόμενα της οδηγίας είναι αβέβαιο αν οι λειτουργικές απορρίψεις στη θάλασσα ( που επιτρέπει η MARPOL) είναι νόμιμες για τα πλοία που προσεγγίζουν λιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την Επιτροπή η οδηγία 2000/59/EC έχει σκοπό να υποστηρίξει την πλήρη εφαρμογή της MARPOL αντί να εισάγει νέους κανόνες για τα πλοία (Commission of the European Communities [1998](#)). Για το λόγο αυτό, είναι λογικό να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η οδηγία ορίζει τη δεσμευτική υποχρέωση για τα πλοία στους λιμένες, που δεν επηρεάζουν τα επίπεδα λειτουργικής απόρριψης που ορίζει η MARPOL. Παρόλα αυτά, η θέση της επιτροπής φαίνεται ότι έχει αλλάξει (Argüello, 2020). Στις κατευθυντήριες γραμμές της ερμηνείας της Οδηγίας 2000/59/EC, η Επιτροπή λαμβάνει ένα γενναίο ωστόσο προσεκτικό βήμα προς το μηδενικό επίπεδο απόρριψης τονίζοντας ότι:

Τα συνολικά απαιτούμενα διανομής θα πρέπει να ερμηνεύονται ανάλογα με τους στόχους της οδηγίας για τη μείωση των αποβλήτων που παράγονται από πλοία στην θάλασσα και έτσι ενδυναμώνεται η προστασία στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για αυτό το λόγο, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, ό,τι επιτρέπει να απορριφθεί σύμφωνα με την σύμβαση της MARPOL δεν μπορεί να εξαιρεθεί αυτόματα από την απαίτηση διανομής που ορίζει η οδηγία (C/[2016/1759](#) ειδοποίηση της επιτροπής — Οδηγίες για

την ερμηνεία της οδηγίας 2000/59/EC για τις εγκαταστάσεις υποδοχής για τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων του 2016) (Argüello, 2020).

Αν αυτή η πολιτική ακολουθηθεί, αυτή η δράση θα διαταράξει το πλαίσιο της δικαιοδοσίας που προσυπογράφει το LOSC, από τη στιγμή που θα γινόταν προσπάθεια να παρατείνουν την νομοθετική δικαιοδοσία πέρα από τα εσωτερικά και τοπικά νερά επειδή επιτρέπονται πολλές απορρίψεις επιτρέπονται από την MARPOL συμβαίνει πέρα από τα 12 nm από την κοντινότερη στεριά (Argüello, 2020).

Αν είναι επαρκώς διαθέσιμες οι εγκαταστάσεις υποδοχής στους λιμένες και οι μηχανισμοί επιβολής στη θέση τους όπως για παράδειγμα, ο έλεγχος λιμένων του κράτους, τότε τα οριζόμενα υποχρεωτικά κριτήρια αποτελούν έναν αποτελεσματικό μηχανισμό μέσα από τον οποίο μπορεί να αποφευχθούν οι παράνομες απορρίψεις στη θάλασσα. Υπάρχει, ωστόσο, μία εξαίρεση που αφορά τη γενική υποχρέωση για απόρριψη των παραγόμενων αποβλήτων από τα πλοία στις εγκαταστάσεις υποδοχής. Σύμφωνα με το Άρθρο 7(2) της οδηγίας 2000/59/EC, αν υπάρχει αρκετή δυνατότητα αποθήκευσης, το πλοίο μπορεί να κρατήσει τα απόβλητα που παράγονται από αυτό και να προχωρήσει στον επόμενο λιμένα ανεξάρτητα από το αν αυτός ο λιμένας είναι μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι αρχές των λιμένων αντιμετωπίζουν πολλές δυσκολίες στην αξιολόγηση του αν τα πλοία έχουν επαρκή δυνατότητα αποθήκευσης. Εμπειρικά στοιχεία δείχνουν σημαντικές διαφορές στην εφαρμογή αυτής της οδηγίας ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά κράτη μέλη, όπου η ερμηνεία αφήνεται στην διακριτική ευχέρεια των αρχών των λιμένων. Η Γαλλία για παράδειγμα απαιτεί για τα πλοία να έχουν τουλάχιστον το 30% της δυνατότητας αποθήκευσης διαθέσιμη πριν να φύγουν από το λιμένα, ενώ η Σουηδία απαιτεί τουλάχιστον το 70% της δυνατότητας αποθήκευσης διαθέσιμη (Panteia και PWC, 2015). Επιπλέον, μία έρευνα για τους λιμένες, για τους χρήστες των λιμένων, τα κράτη μέλη, τους συντονιστές των εγκαταστάσεων υποδοχής και άλλους οργανισμούς αποκάλυψε ότι το 44% των χρηστών των λιμένων ήταν υποχρεωμένοι να απορρίψουν τα απόβλητα παράλο που έχουν αρκετή ικανότητα αποθήκευσης (Panteia και PWC, 2015). Θεωρώντας ότι η γενική οδηγία απαιτεί ότι όλα τα παραγόμενα από τα πλοία απόβλητα θα πρέπει να διανέμονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων, η εξαίρεση δεν μπορεί να αποτελέσει κανόνα, και η εφαρμογή της εξαίρεσης θα πρέπει να είναι αυστηρή.

Παρόλα αυτά, οι χρήστες των λιμένων φοβούνται ότι χρησιμοποιώντας τις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων σε κάθε λιμένα αντί να κρατούν τα απόβλητα στο πλοίο θα μπορούσαν να αυξήσουν τα λειτουργικά τους κόστη (Panteia και PWC, 2015). Η ανάγκη για τους χρήστες των λιμένων θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν εφαρμόζονται υποχρεωτικά κριτήρια απόρριψης επειδή μπορεί να ερμηνευτεί ως κίνητρο για απόρριψη των αποβλήτων των πλοίων στη θάλασσα ή για διανομή τους σε φθηνότερες εγκαταστάσεις είτε με επάρκεια είτε με άλλο τρόπο.

Η αφιερωμένη δυνατότητα αποθήκευσης δεν είναι ωστόσο η μόνη άποψη όταν αξιολογείται αν το πλοίο μπορεί να εξαιρεθεί από την εφαρμογή των υποχρεωτικών κριτηρίων απόρριψης. Το Άρθρο 7(2) της οδηγίας 2000/59/EC συνιστά:

Αν υπάρχει καλή αιτιολόγηση ότι οι επαρκείς εγκαταστάσεις δεν είναι διαθέσιμες σε λιμένα που υπάρχει πρόθεση για τη διανομή ή αν αυτός ο λιμένας είναι άγνωστος, και υπάρχει έτσι κίνδυνος τα απόβλητα να απορριφθούν στη θάλασσα, το κράτος μέλος θα πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα να προφυλάξει την μόλυνση της θάλασσας αν είναι απαραίτητο ζητώντας από το πλοίο να ρίξει τα απόβλητα προτού αναχωρήσει από το λιμένα (Argüello, 2020).

Το άρθρο επιβάλλει μία προϋπόθεση που επιτρέπει σε ένα πλοίο να πάει στον επόμενο λιμένα και απαιτεί ανάλυση κατά περίπτωση βασισμένη σε γενικές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στις αρχές του λιμένα. Αν ο επόμενος λιμένας είναι εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το άρθρο θέτει ένα θεωρητικό ερώτημα που αφορά την εκτός περιοχής δικαιοδοσία από την στιγμή που η οδηγία θέτει την ανάγκη αξιολόγησης της επάρκειας των εγκαταστάσεων υποδοχής που ανήκουν σε άλλη δικαιοδοσία. Ωστόσο, η οδηγία είναι τέτοιας γενικής φύσης που μπορεί δύσκολα να θεωρηθεί ως παρέμβαση της κυριαρχίας ή της ακεραιότητας της περιοχής άλλων κρατών. Η κατάσταση θα είναι διαφορετική αν το κράτος μέλος έχει την πρόθεση να παρακολουθεί, να εποπτεύει ή να ασκεί έλεγχο των δραστηριοτήτων στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων έξω από τις δικαιοδοσίες. Από πρακτικής άποψης, είναι απίθανο αυτό το άρθρο να θέσει πολλά ερωτήματα καθώς πολλές δικαιοδοσίες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφεύγουν να θέτουν οδηγίες υποχρεωτικής απόρριψης επειδή η διαχείριση των αποβλήτων στη στεριά είναι ένα επιπλέον βάρος. Έτσι η οδηγία θα μπορούσε να αποτελεί μία ευπρόσδεκτη ανάπτυξη που θα μπορούσε δυναμικά να συμβάλλει στην αποφυγή της μόλυνσης της θάλασσας,

αλλά και η μετατροπή της μίας μορφή μόλυνσης σε άλλη με την αποφυγή απόρριψης των απορριμμάτων στις δικαιοδοσίες που ακόμα αντιμετωπίζουν προκλήσεις αναφορικά με τις οδηγίες για τις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων (Argüello, 2020).

Το Άρθρο 9(1) της οδηγίας 2000/59/EC περιέχει μία ακόμα εξαίρεση από την εφαρμογή των υποχρεωτικών κριτηρίων απόρριψης για τα πλοία που δεσμεύονται σε προγραμματισμένη κίνηση με συχνές και τακτικές προσεγγίσεις και υπάρχουν επαρκής αποδείξεις ενός κανονισμού για να εξασφαλίσουν την διανομή των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία σε λιμένα πάνω στην διαδρομή του πλοίου. Αυτή η εξαίρεση θα μπορούσε να δοθεί στην περίπτωση που το σύστημα ανάκαμψης κόστους των εγκαταστάσεων υποδοχής του λιμένα βασίζεται σε συμβόλαια και πληρωμές της μεταφοράς αποβλήτων που λαμβάνουν χώρα σε μηνιαία ή ετήσια βάση. Ωστόσο, πολλές αρχές των λιμένων έχουν ελλιπή πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες που θα μπορούσαν να παρέχουν αποδείξεις για τέτοιους κανονισμούς (Panteia και PWC, 2015). Τέτοιες σχετικές πληροφορίες περιλαμβάνουν, αλλά δεν είναι περιορισμένες, συμβόλαια και αποδείξεις που δείχνουν ότι τέτοιοι κανονισμοί με συμβόλαια είναι έγκυρα (ειδοποίηση της επιτροπής — Οδηγίες για την ερμηνεία της οδηγίας 2000/59/EC για τις εγκαταστάσεις υποδοχής για τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία και τα υπολείμματα των φορτίων του 2016). Για παράδειγμα, το Σουηδικό Πρακτορείο μεταφορών δίνει την εξαίρεση για υποχρεωτική διανομή αν ακολουθούνται οι παρακάτω συνθήκες:

Συχνή και τακτική προσέγγιση σημαίνει ότι θα συμβεί στον ίδιο Σουηδικό λιμένα εντός δεκαπενθημέρου. Αυτά τα πλοία θα έχουν συγκεκριμένη οδηγία με εξωτερικό συνεργάτη αποβλήτων ή λιμένα για τη διανομή των αποβλήτων. Τα πλοία θα πρέπει επίσης να έχουν επαρκή δυνατότητα να αποθηκεύσουν πάνω τους τα παραγόμενα από αυτά απόβλητα μέχρι να μπορέσουν να τα διανέμουν σε μία λιμενική εγκατάσταση υποδοχής. Αν οποιαδήποτε από αυτές τις περιπτώσεις που μπορούν να παρέχουν εξαίρεση αλλάξουν, η εφαρμογή θα πρέπει να ανανεωθεί (Swedish Transport Agency, 2019).

Για να δοθεί η εξαίρεση, οι συντονιστές του πλοίου θα πρέπει να προκαθορίζουν το είδος των αποβλήτων, να αναγνωρίζουν την εταιρεία ή το λιμένα που θα συλλέγουν

τα απόβλητα και να παρέχουν αποδείξεις της προγραμματισμένης κυκλοφορίας (Swedish Transport Agency, 2019).

Το Άρθρο 9(1) της οδηγίας 2000/59/EC στοχεύει στην προφύλαξη οποιουδήποτε ακραίου βάρους για τους χρήστες των λιμένων και των αρχών σε περιπτώσεις που τα πλοία έχουν συνεχή ταξίδια ανάμεσα σε αναγνωρισμένων λιμένων. Η οδηγία είναι σιωπηλή αν η εξαίρεση εφαρμόζεται σε συγκεκριμένα ταξίδια ή είναι έγκυρα για μία περιορισμένη χρονική περίοδο ενώ το πλοίο δεσμεύεται στην ίδια προγραμματισμένη κίνηση και ενώ ο κανονισμός για την διανομή των παραγόμενων από το πλοίο απόβλητων παραμένει έγκυρος. Θεωρώντας τη λογική πίσω από την εδραίωση τέτοιας οδηγίας, είναι λογικό να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η αρχή του λιμένα θα παρέχει την εξαίρεση για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα. Στην Σουηδία, εμφανίζεται ότι η εξαίρεση δίνεται με την προϋπόθεση ότι το πλοίο ακολουθεί την ίδια διαδρομή και το πλοίο δεν αντικαθίσταται (Swedish Transport Agency, 2019).

Το Άρθρο 9 της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2019/883 διατηρεί την εξαίρεση αλλά εδραιώνει ξεκάθαρα κριτήρια για να αναγνωρίσει ότι τα πλοία θα επωφεληθούν από αυτή. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει να υπάρχει συμβόλαιο ότι όλοι οι λιμένες στη διαδρομή του πλοίου θα πρέπει να ειδοποιούνται, και ότι το λιμάνι που θα λάβει χώρα η διανομή θα πρέπει να αποδεχτεί τον κανονισμό. Το λιμάνι θα μπορεί να βρίσκεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή αλλού. Αυτό το Άρθρο ανοίγει την πιθανότητα για τα πλοία να αφήνουν την Ευρωπαϊκή Ένωση χωρίς να απορρίπτουν τα απόβλητα σε περιπτώσεις που τα πλοία δεσμεύονται σε προγραμματισμένη κίνηση με συχνές και τακτικές κλήσεις για τους λιμένες. Αυτή η αρνητική περίπτωση είναι επαρκής λόγω των περιορισμένων νομικών πιθανοτήτων για αξιολόγηση αν οι εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων είναι εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Argüello, 2020).

### **Κριτήρια Απόρριψης για υπολείμματα από τα φορτία.**

Το Άρθρο 10 της Οδηγίας 2000/59/EC δεν επιβάλλει τα υποχρεωτικά κριτήρια για τα υπολείμματα των φορτίων, που θα πρέπει να απορρίπτονται ανάλογα με ότι έχει ορίσει η MARPOL. Η MARPOL δεν προκαθορίζει αν ή πότε τα υπολείμματα των φορτίων θα πρέπει να απορρίπτονται. Αυτό σημαίνει ότι οι συντονιστές των πλοίων μπορούν ελεύθερα να επιλέξουν την εγκατάσταση υποδοχής του λιμένα που θα απορρίψουν τα υπολείμματα. Υπάρχουν δύο εξαιρέσεις στο γενικό κανόνα:

- Τα Πλοία που φέρουν υλικά, τα οποία μέσω της φυσικής παρουσίας περιορίζουν και ελέγχουν τον αποτελεσματικό διαχωρισμό των προϊόντων/ νερού, συμπεριλαμβανομένου και της ασφάλτου και των υψηλής πυκνότητας ελαίων, θα πρέπει να απορρίπτονται τα υπολείμματα σε λιμένα ξεφορτώματος (Argüello, 2020).
- Τα πλοία που φέρουν υλικά της κατηγορίας X σύμφωνα με ό,τι ορίζει η MARPOL, και το Παράρτημα II, που χρειάζονται πρόπλυση των δεξαμενών και απόρριψη των υπολειμμάτων στο λιμένα ξεφόρτωσης. Αν τα υλικά των κατηγοριών Y ή Z δεν έχουν ξεφορτωθεί σύμφωνα με τις οδηγίες που ορίζονται από το παράρτημα IV της MARPOL, το Παράρτημα II, οι δεξαμενές θα πρέπει επίσης να περνούν τη διαδικασία της πρόπλυσης. Ωστόσο, αν τα πλοία φορτώνουν τα ίδια υλικά, η σχετική αρχή θα πρέπει να κάνει την εξαίρεση για την πρόπλυση (Argüello, 2020).

Γενικά, τα τερματικά λαμβάνουν τα φορτία και τα υπολείμματα των φορτίων με λίγη ή μηδενική ανάμειξη των αρχών των φορτίων (Ramboll, 2012). Για αυτό το λόγο, οι σχετικές αρχές δεν είναι υπεύθυνες για να δώσουν δικαίωμα εξαίρεσης από τις απαιτούμενες προπλύσεις, για παράδειγμα, αφήνοντας την ευθύνη στο τερματικό. Με την έλλειψη ανταλλαγής πληροφοριών ανάμεσα στις αρχές των λιμένων και των τερματικών, είναι δύσκολο να αξιολογηθεί το πως οι αρχές των λιμένων μπορούν να επιβεβαιώσουν ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τα κριτήρια απόρριψης που έχει καθορίσει η MARPOL, το Προσάρτημα II, και οι διαδικασίες που αφορούν τον καθαρισμό των δεξαμενών των φορτίων, της απόρριψης των υπολειμμάτων, των άχρηστων και των χρήσιμων (Ramboll, 2012).

Τα κριτήρια απόρριψης που ορίζονται από την Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2019/883 αποτελεί ένα βήμα πίσω από την προηγούμενη. Το Άρθρο 7 (1) ορίζει ότι ένα πλοίο που προσεγγίζει ένα λιμένα της Ένωσης θα πρέπει πριν να φύγει από το λιμένα να διανέμει όλα τα απόβλητά που κουβαλάει πάνω στο πλοίο σε μία εγκατάσταση υποδοχής σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που ορίζει η σύμβαση της MARPOL. Η MARPOL δεν υποχρεώνει τα πλοία να διανέμουν τα απόβλητά τους σε συγκεκριμένες εγκαταστάσεις υποδοχής με τις εξαιρέσεις που εξηγήθηκαν προτερα. Από τη στιγμή που τα πλοία έχουν επαρκής δυνατότητα αποθήκευσης



σύμφωνα με το Άρθρο (4)(a)(b), οι συντονιστές των πλοίων είναι ελεύθεροι να επιλέξουν την εγκατάσταση υποδοχής. Οι Ευρωπαϊκές αρχές των λιμένων θα μπορούσαν παρόλα αυτά να υποχρεώνουν τους συντονιστές των πλοίων να απορρίπτουν τα απόβλητα πριν την αναχώρηση κάτω από τις ακόλουθες συνθήκες: α) αν οι επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής δεν είναι διαθέσιμες στο επόμενο λιμάνι προσέγγισης και β) αν ο επόμενος λιμένας είναι άγνωστος. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η συλλογή και η διαχείριση των αποβλήτων είναι ένα επιπλέον βάρος για τους λιμένες των κρατών, είναι αβέβαιο το κατά πόσο οι αρχές θα εφαρμόζουν και θα επιβάλλουν αυτή την υποχρέωση. Τα υποχρεωτικά κριτήρια απόρριψης κάτω από την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2019/883 είναι μόνο κατ' εξαίρεση του κανόνα. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε παράνομες απορρίψεις στη θάλασσα και/η απορρίψεις σε ανεπαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής (Argüello, 2020).

### **Σύστημα ανάκαμψης κόστους.**

Η οδηγία 2000/59/EC υιοθέτησε τις πληρωμές για όσους μολύνουν που στηρίζει στη βάση της εδραίωσης συστημάτων ανάκαμψης κόστους. Οι καθημερινές λειτουργίες των εγκαταστάσεων υποδοχής των λιμένων παράγουν περιβαλλοντικές εξωτερικότητες που προκύπτουν από την υποδοχή και διαχείριση των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία. Αυτές οι εξωτερικότητες θα πρέπει να οικειοποιούνται από τους χρήστες των λιμένων όπως είναι τα πλοία από ότι άλλα μέλη της κοινωνίας. Αναφορικά με τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία το Άρθρο 8(2) της οδηγίας 2000/59/EC παρέχει την εφαρμογή συνδυασμένου συστήματος ανάκαμψης κόστους, που ενσωματώνει ένα άμεσο τέλος. Η οδηγία (EU) 2019/883 τηρεί ένα συνδυασμένο σύστημα ανάκαμψης κόστους για τα απόβλητα από τα πλοία διαφορετικό από ότι για τα υπολείμματα από τα φορτία. Για αυτό το λόγο, ότι δεν καλύπτεται από τα έμμεσα τέλη υπόκεινται σε άμεσα τέλη που βασίζονται στο είδος των αποβλήτων και την ποσότητα που μεταφέρεται στις εγκαταστάσεις υποδοχής. Στο Άρθρο 8(4) της συγκεκριμένης οδηγίας επιτρέπει η διαφοροποίηση των τελών βάση: α) της κατηγορίας, του είδους και του μεγέθους του πλοίου, β) της οδηγίας υπηρεσίας του πλοίου έξω από τις κανονικές ώρες λειτουργίας στο λιμένα και γ) την επιβλαβή φύση των απορριμμάτων (Argüello, 2020).

Επίσης το συνδυασμένο σύστημα μπορεί να συμπεριλαμβάνεται στους φόρους του λιμένα ή σαν ξεχωριστές χρεώσεις για τα απόβλητα. Οι φόροι αυτοί έχουν διάφορες

παραμέτρους όπως το μέγεθος του πλοίου, το είδος, ο εν-πλω εξοπλισμός, το πλήρωμα και/η ο αριθμός των επιβατών, το είδος των παραγόμενων αποβλήτων και η απαιτούμενη διαχείριση. Σύμφωνα με την Επιτροπή, το τέλος θα πρέπει να καλύπτει το 30% του κόστους. Παρόλα αυτά, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν στη διακριτική τους ευχέρεια ποια θα είναι η συνεισφορά τους. Αυτή η συνεισφορά τελειώνει με την είσοδο της οδηγίας 2019/883 από τη στιγμή που το Άρθρο 8(2)(b) ορίζει ότι το έμμεσο τέλος θα πρέπει να καλύπτει τα έμμεσα διοικητικά κόστη και ένα σημαντικό μέρος του άμεσου λειτουργικού κόστους που θα πρέπει να αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30% του συνολικού άμεσου κόστους. Οι πληρωμές θα γίνονται ανεξάρτητα από το αν το πλοίο χρησιμοποιεί την εγκατάσταση υποδοχής. Με άλλα λόγια, η οδηγία ορίζει ένα έμμεσο σύστημα ανάκαμψης κόστους που έχει στόχο την αποθάρρυνση της απόρριψης αποβλήτων στην θάλασσα με την τοποθέτηση κόστους στην κοινωνία των χρηστών (Argüello, 2020). Η εφαρμογή του ορισμού της οδηγίας 2000/59/EC ποικίλλει ανάλογα ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν σημαντικές διαφορές και σε επίπεδο λιμένα (Ramboll [2012](#)). Για παράδειγμα, η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Δανία, η Εσθονία, η Φινλανδία, η Ελλάδα, η Λετονία, η Λιθουανία, η Πολωνία, η Ισπανία, η Σουηδία και η Ολλανδία εφαρμόζουν έμμεσο τέλος, αλλά άλλες δέχονται καθορισμένους όγκους αποβλήτων. (Argüello, 2020). Τα Γερμανικά λιμάνια υιοθέτησαν ένα αντίστροφο μοντέλο έμμεσου συστήματος ανάκαμψης όπου οι ιδιοκτήτες των πλοίων πληρώνουν ένα άμεσο τέλος που μπορεί να ανακτηθεί αφότου τα απόβλητα παραδοθούν. Στους λιμένες του Βελγίου, υπάρχει ένα σύστημα κατάθεση που οι συντονιστές των πλοίων πληρώνουν έναν έμμεσο φόρο που θα μπορούσε επιμέρους να επιστραφεί.

Ένα απευθείας σύστημα συνδρομής κυριαρχεί στην υποδοχή και την διαχείριση των υπολειμμάτων φορτίου. Σε σχέση με τα υπολείμματα που υπόκεινται στην MARPOL, στο Προσάρτημα II, η εδραίωση ενός έμμεσου συστήματος συνδρομής θα είναι δύσκολο δεδομένου: α) της ποικιλίας των υπολειμμάτων φορτίου και της εξειδίκευσης που απαιτείται για την διαχείρισή τους και β) της έλλειψης γνώσης από τις αρχές των λιμένων σχετικά με το είδος και τις ποσότητες των υπολειμμάτων φορτίων που τα πλοία θα απορρίψουν στις εγκαταστάσεις υποδοχής (Argüello, 2020).

Εμπειρικές αποδείξεις έχουν δείξει ότι οι εγκαταστάσεις υποδοχής λαμβάνουν λιγότερες ποσότητες αποβλήτων αν υπάρχει το 100% των απευθείας συστημάτων συνδρομών (European Commission, 2016a; Panteia και PWC, 2015). Για αυτό το λόγο, έμμεσα και συνδυασμένα συστήματα ανάκαμψης κόστους θα πρέπει να προτιμώνται ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία κινήτρων για τα πλοία να απορρίψουν απόβλητα στη θάλασσα. Σε περίπτωση άμεσου συστήματος ανάκαμψης, τα υποχρεωτικά κριτήρια απόρριψης θα πρέπει να εφαρμόζονται και να αντιστοιχίζονται με τον αποτελεσματικό έλεγχο και με μηχανισμούς επιβολής που όχι μόνο προφυλάσσουν από παράνομες απορρίψεις αλλά επίσης αποφεύγονται και ανταγωνιστικές διαστρεβλώσεις ανάμεσα στους λιμένες. Στην περίπτωση των υπολειμμάτων φορτίων, όπου εφαρμόζονται τα συστήματα άμεσων συνδρομών, ο ορισμός συμβολαίων πλαισίου με τους συντονιστές αποβλήτων θα μπορούσαν να ενισχύσουν τις δραστηριότητες ελέγχου σχετικά με το είδος των αποβλήτων όπως επίσης και με βελτιωμένα κανάλια επικοινωνίας ανάμεσα στους λιμένες και τους συντονιστές αποβλήτων. Τα υπολείμματα φορτίων εξαιρούνται από το έμμεσο σύστημα συνδρομής κάτω από την Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2019/883. Εμφανίζεται δε ότι τα κράτη χαίρουν σημαντικό περιθώριο διακριτικότητας στο να ορίσουν το κατάλληλο σύστημα ανάκαμψης. Οι Έμμεσες συνδρομές δεν καλύπτουν τα απόβλητα από συστήματα καθαρισμού των εξατμίσεων σύμφωνα με το Άρθρο 8(2)(f). Οι χρήστες των λιμένων θα πρέπει να πληρώσουν μέσω απευθείας συστήματος συνδρομής και να βασίζεται στον τύπο και την ποσότητα των αποβλήτων που διανέμονται (Argüello, 2020).

Με την πάροδο των χρόνων, το Προσάρτημα V της MARPOL, για παράδειγμα των απορριμμάτων, περιορίζουν την απόρριψη των αποβλήτων στη θάλασσα. Επιπλέον, από τη στιγμή που η υιοθέτηση της οδηγίας 2000/59/EC, η διανομή των απορριμμάτων αυξήθηκαν στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Panteia και PWC, 2015). Το Άρθρο (8)(2)(c) της οδηγίας (EU) 2019/883 ορίζει ότι ένα συνδυασμένο σύστημα ανάκαμψης κόστους για τα απορρίμματα ( διαφορετικό από τα υπολείμματα φορτίων) για παράδειγμα είναι μία έμμεση συνδρομή για τον όγκο των αποβλήτων όταν αυτά υπερβαίνουν την μέγιστη δυνατότητα αποθήκευσης.

## 4.2 Η περίπτωση των ΗΠΑ ως μία διαφορετική αντιμετώπιση

Οι ΗΠΑ πολύ επισταμένα εφαρμόζουν τους κανόνες της MARPOL, που προβλέπονται από τις ΗΠΑ με το νόμο για την Προστασία από τη Μόλυνση από τα Πλοία (“APPS”). Από το 1990, η προσπάθεια έχει οδηγηθεί προς όλα τα είδη των καταγεγραμμένων και εγχώριων τόνων – σε όλο το φάσμα του υδάτινου εμπορίου. Οι οργανισμοί που διώκονται για παραβιάσεις της MARPOL αφορούν ένα μεγάλο εύρος ιδιοκτητών, συντονιστών, τεχνικών διευθυντών, μηχανικών, προσωπικού ξηράς και διευθυντές επιχειρήσεων (*MARPOL Enforcement in the United States, 2011*).

Οι διώξεις σχετικά με τη σύμβαση της MARPOL αφορά παρακάμψεις του διαχωρισμού πετρελαίου και νερού ή απορρίψεις υπερβάλλουσας λάσπης αντί για αποτέφρωση. Μερικές από τις διώξεις αφορούν παράνομες απορρίψεις στα νερά των ΗΠΑ. Θεωρείται έγκλημα και αποτελεί βάση για την δίωξη, η λανθασμένη τήρηση αρχείου μαζί με μεταφορά αφότου έχει λάβει χώρα το συμβάν όπως η παρεμπόδιση της δικαιοσύνης ή ψεύτικες δηλώσεις στους ερευνητές αφότου αρχίσει η έρευνα. Αυτές οι προσπάθειες είναι αυστηρές καθώς η επιβολή δράσεων για παραβιάσεις στην καταγραφή των εγγράφων αναφορικά με τις παράνομες απορρίψεις στα διεθνή νερά θα πρέπει να είναι υπευθυνότητας της σημαίας του κράτους. Η κυβέρνηση των ΗΠΑ διαφωνεί και δηλώνει ότι θα εξακολουθήσει να επιβάλλει σθεναρά και πιο επιθετικά το νόμο μέχρι να σταματήσουν οι παράνομες απορρίψεις (*MARPOL Enforcement in the United States, 2011*).

Οι Διώξεις συνεχίζονται εφόσον οι εταιρείες δεν μαθαίνουν από τα λάθη των άλλων και συνιστούν την επιβολή υψηλότερων προστίμων, φυλάκιση και απαγόρευση της διέλευσης των πλοίων από τους λιμένες των ΗΠΑ (*MARPOL Enforcement in the United States, 2011*)

Η ναυτιλία έχει άφθονη ειδοποίηση για την επιθετική επιβολή των νόμων και των προσοδοφόρων αμοιβών όσων καρφώνουν. Η ναυτιλία θα πρέπει συνεπώς να κατανοήσει τους νόμους που ελέγχουν όπως και τους μηχανισμούς επιβολής και να λάβει αποφασιστικά βήματα για να εξασφαλίσει την συμμόρφωση και να μειώσει τους κινδύνους. Αυτό είναι σημαντικό ειδικά αν συνδυαστεί και με ότι προτάσσει το Πρακτορείου Περιβαλλοντικής Προστασίας (“EPA”) και η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ σχετικά με την επιβολή Γενικής άδειας για τα πλοία από το EPA που περιλαμβάνει

πολυάριθμα έγγραφα και άλλες απαιτήσεις (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).

Αναπτύσσοντας μία κουλτούρα συμμόρφωσης: Πολύ ιδιοκτήτες πλοίων και τεχνικοί διευθυντές λειτουργούν προορατικά αναφορικά με τη συμμόρφωση στη MARPOL καθώς ο ρυθμός της συμμόρφωσης έχει αυξηθεί. Σε μερικές περιπτώσεις τα ενισχυμένα μέτρα συμμόρφωσης τέθηκαν σε ισχύ από τα δικαστήρια των ΗΠΑ ακολουθώντας τους κανόνες της MARPOL. Σε άλλες περιπτώσεις, εκλέχθηκαν προορατικά προκειμένου να ενισχύσουν την συμμόρφωση των περιοχών, αναγνωρίζοντας τις αυξημένες περιβαλλοντικές απαιτήσεις και προκειμένου να ελαττωθούν οι κίνδυνοι να αποτελέσουν το στόχο των δράσεων ενίσχυσης της MARPOL (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).

Αυτές οι προσπάθειες λαμβάνουν τη μορφή της αναβάθμισης εξοπλισμού ή των τεχνικών αλλαγών στο χώρο των μηχανών σε μία προσπάθεια να προφυλάξουν από ακατάλληλες απορρίψεις. Άσχετα από την αποτελεσματικότητα (στην καλύτερη των περιπτώσεων), οι τεχνικές βελτιώσεις μπορεί να είναι επωφελής αλλά η εμπειρία έχει πολλές φορές δείξει ότι η περιβαλλοντική συμμόρφωση εξαρτάται από: α) την εξισορρόπηση του πλοίου, β) το βαθμό της διαχείρισης στην ακτή από παραλείψεις και γ) από την δύναμη της συνολικής συμμόρφωσης στην κουλτούρα. Για αυτούς τους λόγους, πολλές εταιρείες έχουν αφιερώσει αυξανόμενες πηγές ώστε να βελτιώσουν τη πρακτικές διαχείρισης ώστε να συμβάλλουν και να ενισχύουν στην περιβαλλοντική συμμόρφωση των πλοίων τους. Αυτές περιλαμβάνουν:

- **Αναβαθμισμένη Εκπαίδευση στη Συμμόρφωση:**
  - Οι συχνές εναλλαγές του πληρώματος και την αδυναμία προβλεψιμότητας μελλοντικών εργασιών στα πλοία παρουσιάζουν πρόκληση στους διευθυντές των πλοίων που προσπαθούν να αναπτύξουν μία βιώσιμη κουλτούρα συμμόρφωσης πάνω στα πλοία. Ένας αριθμός εταιρειών έχει συμπεράνει ότι τα ενισχυμένα προγράμματα εκπαίδευσης τόσο για τους μηχανικούς και όσους από τα μέλη πληρώματος δεν έχουν αδειοδότηση είναι σημαντικά εργαλεία για την επικοινωνία δέσμευσης της επιχείρησης σε αυστηρά επίπεδα συμμόρφωσης. Προκειμένου να είναι αποτελεσματικά, τέτοιου είδους εκπαίδευση θα πρέπει να επαναλαμβάνεται περιοδικά και να αναβαθμίζεται

σε τακτικά διαστήματα βασισμένοι σε αλλαγές κατάστασης (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).

- **Ανοιχτό Σύστημα Αναφοράς.** – Η πληροφόρηση είναι εξέχουσας σημασίας. Για το λόγο αυτό, μερικές εταιρείες αποφάσισαν να ενισχύσουν το σύστημα αναφοράς DPA κάτω από το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας παρέχοντας ανοιχτές Γραμμές Βοήθειας ή ανώνυμες επιλογές ηλεκτρονικής αναφοράς στα μέλη του πληρώματος όπου θα μπορούν να είναι σε εγρήγορση για περιβαλλοντικά ζητήματα ή παραβιάσεις των πλοίων. Λίγες εταιρείες έχουν εισάγει ένα σύστημα εσωτερικών χρηματικών αποζημιώσεων για τα μέλη πληρώματος που παρέχουν ακριβής πληροφόρηση σχετικά με περιβαλλοντικά προβλήματα (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).
- **Πρόγραμμα Ελέγχου** – Οι Περισσότερες εταιρείες που έχουν βάση στην ακτή αντιμετωπίζουν την πρόκληση της συμμόρφωσης σε περίπλοκα ρυθμιστικά συστήματα και εξαρτώνται σε περιοδικούς ελέγχους ώστε να αξιολογηθεί το επίπεδο συμμόρφωσης της εταιρείας και να αναγνωριστούν οι ευκαιρίες βελτίωσης. Οι ναυτιλιακές εταιρείες αναγνωρίζουν επίσης ότι το πρόγραμμα περιοδικού ελέγχου αποτελεί ένα κρίσιμο στοιχείο για ένα σταθερό πρόγραμμα περιβαλλοντικής συμμόρφωσης. Πολλές έχουν αναπτύξει ομάδες εσωτερικού ελέγχου και άλλες έχουν καταλήξει σε εξωτερικούς ελεγκτές για να τους παρέχουν μία πιο αντικειμενική αξιολόγηση. Για την περαιτέρω βελτίωση της αξιοπιστίας των ευρημάτων του ελέγχου, κάποιες επιχειρήσεις κανονίζουν για ένα ποσοστό των ελέγχων να διεξάγονται χωρίς σταθερή βάση ανακοίνωσης (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).
- **Ο Ρόλος του Επιστάτη** – Οι περιοδικές επισκέψεις στα πλοία από τους τεχνικούς επιστάτες είναι ζωτικής σημασίας για οποιοδήποτε περιβαλλοντικό σύστημα συμμόρφωσης. Επειδή η εμπειριστατωμένη γνώση του πλοίου και η οικειότητα με τους αξιωματικούς μηχανικούς και τα μέλη του πληρώματος, οι επιστάτες θα πρέπει να έχουν μεγαλύτερη ικανότητα από ότι οι επιθεωρητές ελέγχου στους λιμένες κρατών να αναγνωρίζουν τις καταστάσεις στο χώρο των μηχανών που προκαλούν ζητήματα περιβαλλοντικής συμμόρφωσης. Οι Επιστάτες θα πρέπει να έχουν καθαρή και αδιαμφισβήτητη καθοδήγηση ώστε αν οποιαδήποτε κατάσταση αναγνωρίζεται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης του πλοίου, η διαχείριση της εταιρείας στην ενδοχώρα θα πρέπει να ενημερώνεται γρήγορα και ολοκληρωτικά για τις καταστάσεις που θα πρέπει

να βελτιωθούν και η συμμόρφωση στους κινδύνους θα πρέπει να κατανοηθούν ολοκληρωτικά (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).

- **Εσωτερικές Έρευνες** – Αν οι πληροφορίες προέρχονται από οποιαδήποτε πηγή, είτε από το σύστημα ανοιχτής αναφοράς, τα ευρήματα του ελέγχου, ή τις παρατηρήσεις του επιστάτη που προτείνουν ότι έχει γίνει παραβίαση της MARPOL ή γίνεται διαρκώς πάνω στο πλοίο, θα πρέπει να δίνεται προσεκτική θεώρηση για δέσμευση εκτός συνηγόρου να διεξαχθεί μία άμεση εσωτερική έρευνα ώστε να αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο αρχείο συμβάντων και να παρέχει νομικές συμβουλές σχετικά με οποιαδήποτε διορθωτική πράξη ή αναφορά υποχρεώσεων που μπορούν να υπάρχουν. Η ανάληψη των κινήτρων στην ανάπτυξη και διαχείριση τέτοιων πληροφοριών μπορεί να βοηθήσει στον έλεγχο δυνητικά αρνητικών επιδράσεων οποιουδήποτε προβλήματος που δεν έχει αναγνωριστεί από τη MARPOL ενώ θα ενδυναμώσει το συνολικό πρόγραμμα περιβαλλοντικής συμμόρφωσης (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως παρατηρήθηκε από την όλη μελέτη, η σημασία της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ώθησε στην δημιουργία της Σύμβασης της MARPOL η οποία θα πρέπει να εφαρμόζεται είτε εντός είτε εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι λόγω προκλήσεων που αντιμετωπίζονται από τους λιμένες της Ευρώπης, θεωρήθηκε απαραίτητη μία αναθεώρηση της οδηγίας 2000/59/EC για να ανακληθεί η νομοθεσία. Η οδηγία 2019/883 για τις εγκαταστάσεις υποδοχής για τη διανομή των αποβλήτων τέθηκε σε εφαρμογή τον Ιούνιο του 2019. Είναι πολύ νωρίς να αξιολογηθούν οι επιδράσεις της οδηγίας (Argüello, 2020).

Επιπλέον, η αναθεώρηση της οδηγίας 2000/59/EC ήταν άκρως απαραίτητη για την εμβάθυνση της αναβάθμισης των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία όπως και των υπολειμμάτων των φορτίων στο ευρύτερο νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πολλές απόψεις, έπρεπε να ληφθούν υπόψη σχετικά με τη διαχείριση των αποβλήτων τόσο στο θαλάσσιο χώρο όσο και την στεριά όπως και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι χρήστες των λιμένων και οι αρχές τους. Σε πολλές περιπτώσεις κρίνεται η εφαρμογή της σύμβασης της MARPOL σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση ανεπαρκής και όχι ξεκάθαρη και ίσως επιπλέον αναθεωρήσεις να είναι απαραίτητες ώστε να επιτευχθούν τα αναμενόμενα αποτελέσματα (Argüello, 2020).

Αναφορικά με τις ΗΠΑ, η πρόκληση της διαχείρισης ζητημάτων περιβαλλοντικής συμμόρφωσης πάνω στα πλοία θα είναι πιο δύσκολες την επόμενη χρονιά. Υπάρχουν ακριβή βήματα που θα πρέπει να ληφθούν από τους συντονιστές ώστε να ονοματιστούν οι συγκεκριμένες προκλήσεις με έξυπνο τρόπο και να τοποθετηθούν σε μία θέση ώστε να μειωθούν οι αυξανόμενοι κίνδυνοι (*MARPOL Enforcement in the United States*, 2011).

Η ποσότητα των αποβλήτων που διανέμονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής συντελεί έναν παράγοντα που εκτιμά το πόσο αποδοτικό είναι το σύστημα διαχείρισης των αποβλήτων που εφαρμόζεται αν ληφθεί υπόψη ότι το πλοίο είναι αυτό που επιλέγει την εγκατάσταση υποδοχής. Είναι σημαντική επίσης και η παροχή κινήτρων ώστε να παραδοθούν τα απόβλητα και συνάμα με μηχανογραφική οργάνωση και τη δημιουργία βάσης δεδομένων θα συνιστάται ο αποδοτικότερος έλεγχος των πλοίων αλλά και η παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών χωρίς να υφίστανται



αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στα προγράμματα των πλοίων. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι όσο πιο βελτιωμένη είναι η απόδοση του συστήματος τόσο πιο βελτιωμένη είναι και η ποιότητα της θάλασσας (Κοντογιώργης & Θεοχάρης, χ.χ.).

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### *Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία*

Anyanova E., (2012) *Oil Pollution and International Marine Environmental Law*  
DOI: 10.5772/37399 Διαθέσιμο στο: <https://www.intechopen.com/books/sustainable-development-authoritative-and-leading-edge-content-for-environmental-management/oil-pollution-and-international-marine-environmental-law>

Argüello, G. (2020) *Environmentally sound Management of Ship Wastes: challenges and opportunities for European ports*. J. shipp. trd. 5, 12  
<https://doi.org/10.1186/s41072-020-00068-w> Διαθέσιμο στο:  
<https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-020-00068-w>

Christodoulou-Varotsi I (2009) *Maritime safety Law and policies of the European Union and the United States of America: antagonism or synergy?* Springer, Germany

De La Fayette L (1996) *Access to Ports in International Law*. Int J Marine Coastal Law 11(1):22

*EPA's Role in the International Maritime Organization (IMO)*(χ.χ.) Διαθέσιμο στο:  
<https://www.epa.gov/international-cooperation/epas-role-international-maritime-organization-imo>

Frank, V., (2007) *The European Community and Marine Environmental Protection in The International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level*. The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers. xxi, 480 s

*Implementation of Instruments Support* (χ.χ.) Διαθέσιμο στο:  
<https://www.imo.org/en/OurWork/IIIS/Pages/default.aspx>

Krämer L (2015) *EU Environmental Law*, 8th edn. Sweet & Maxwell, Great Britain

Marten B (2014) *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*. Hamburg studies on maritime affairs. Springer, Switzerland

*MARPOL Enforcement in the United States* (2011) Διαθέσιμο στο:  
<https://www.blankrome.com/publications/marpol-enforcement-united-states>

Mitchell RB (1994) *Intentional oil pollution at sea: environmental policy and treaty compliance*. Massachusetts Institute of Technology Press, England

Moules R (2011) *Environmental Judicial Review*. Hart Publishing Ltd, Great Britain

Palatzas G, C. Kontogiorgi, BS Tselentis, A. Naniopoulos, C. Koutitas (2005). *Towards an Integrated Environmental management of the Port of Piraeus*, 21st International Port Conference, Alexandria, Egypt.

Panteia and PWC (2015) *Ex-Post evaluation of Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues* (Final Report). European Commission, Brussels

Ramboll (2012) *Final report: EMSA Study on the delivery of ship-generated waste and cargo residues to port reception facilities in EU ports, in EMSA/OP/06/2011*. European Maritime Safety Agency (EMSA), Copenhagen

Rayfuse R. (2016) *Principles of international environmental law applicable to waste management*. In: Kummer K, Ziegler AR, Baumgartner J (eds) *Waste management and the green economy: law and policy*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham

Reddish M (1994) *ECJ case report: case C-236*. Eur Environ Law Rev 3(10):307–310

Ringbom H (2008) *The EU Maritime Safety Policy and International Law*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden

Svaetichin I, Inkinen T (2017) *Port waste Management in the Baltic Sea Area: a four port study on the legal requirements, Processes and Collaboration*. Sustain 9(699):1–17

Swedish Transport Agency (2019), *Application for exemption from mandatory delivery of waste from ships in scheduled traffic*.

Tan AK-J (2006) *Vessel-source marine pollution: the law and politics of international regulation*. Cambridge University Press, Cambridge

Van Calster G (2015) *EU Waste Law*. 2. Oxford University Press, USA, p 391

Vaneckhaute C, Fazli A (2020) *Management of ship-generated food waste and sewage on the Baltic Sea: a review*. Waste Manag 102:12–20

Wilewska-Bien M, Granhag L, Andersson K (2018) *Pathways to reduction and efficient handling of food waste on passenger ships: from Baltic Sea perspective*. Environ Dev Sustain 22:217–230

Zimmerman A. J., (1999) *Inadequacies of the Oil Pollution Act of 1990: Why the United States Should Adopt the Convention on Civil Liability* Fordham International Law Journal Vol. 23, Issue 5, Article 10 Διαθέσιμο στο: <https://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1705&context=ilj>

Zuin S, Belac E, Marzi B (2009) *Life cycle assessment of ship-generated waste management of Luka Koper*. Waste Manag 29:3036–3046

### **Ελληνικόγλωσση Βιβλιογραφία**

Αλεξόπουλου Α.Β., Φουρναράκη Γ., (2018) *Διεθνείς Κανονισμοί – Ναυτιλιακή Πολιτική και δίκαιο της θάλασσας* [Βιβλίο] Διαθέσιμο στο: [https://www.eef.edu.gr/media/3751/nautiliaki\\_politiki\\_pdf\\_2018.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/3751/nautiliaki_politiki_pdf_2018.pdf)

*Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια* (2009) [Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου] Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008IP0408&from=SK>

Κατράκη Χ., Κουκορέμπα Π., Τριανταφύλλη Ε., (2015) *Κανονισμοί Αποφυγής Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία* [Πτυχιακή Εργασία] Διαθέσιμο στο: <https://eclass.uniwa.gr/modules/document/file.php/NAFP151/%CE%95%CE%A1%CE%93%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%95%CE%A3/teliko%20%281%29.pdf>

Κοντογιάννης Κ., (2007) *Ατυχηματική θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο και μέθοδοι αντιμετώπισης από τον ΟΗΕ μέσω του IMO* [Πτυχιακή Εργασία] Διαθέσιμο στο: <https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9737/file1.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Κοντογιώργης Χ., Θεοχάρης Ι., (χ.χ.) *Λιμενικές Εγκαταστάσεις Διαχείρισης Αποβλήτων* [Έρευνα] Διαθέσιμο στο: <https://diktyothalassa.files.wordpress.com/2013/02/limania.pdf>

Κοτρίκλα Α. Μ., (2015) *Ναυτιλία και Περιβάλλον* [Βιβλίο] Διαθέσιμο στο [https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5478/5/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%AC%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD\\_v2.0.pdf](https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5478/5/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%AC%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD_v2.0.pdf)

Μακρή Σ., (2015) *Διαδικασίες και Λειτουργίες Επίτευξης Μηδενικής Ρύπανσης Από τη Ναυτιλία* [Διπλωματική Εργασία] Διαθέσιμο στο: [http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/8957/Makri Styliani.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/8957/Makri_Styliani.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Τσελέντης & Ερευνητική ομάδα Τμ. ναυτιλιακών σπουδών, Πανεπιστημίου Πειραιά (2003) *Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς* [Βιβλίο]. - [s.l.] : Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά -ΟΛΠ ΑΕ.