

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην ΝΑΥΤΙΑΙΑ

**ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ
ΛΙΜΑΝΙΟΥ.**

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μαρούσα Κυρίτση

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
Ιούνιος, 2017*

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ Ζητήματα Copyright

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

Η Δηλούσα,

Μαρούσα Κυρίτση

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κωνσταντίνος Χλωμούδης (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Κα Παρδάλη Αγγελική
- Κος Τζαννάτος Ερνέστος

«Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα»

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα εργασία αναλύεται η σημαντικότητα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία και τις διαδικασίες διαχείρισης των αποβλήτων τους στα λιμάνια. Τα λιμάνια είναι το σημείο υποδοχής των αποβλήτων και των λυμάτων από τα πλοία και έχουν μέρος της ευθύνης ως προς την συλλογή και διαχείρισή τους. Παρουσιάζονται οι ευθύνες του λιμανιού σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που ορίζει το Ευρωπαϊκό και Εθνικό δίκαιο το πλαίσιο συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων βασίζεται στην διεθνή σύμβαση της MARPOL 73/78 και έχει ενσωματωθεί στο Ευρωπαϊκό δίκαιο με την οδηγία ΕΕ 2000/59 και στο Εθνικό δίκαιο από τη 8111.41/09/2009 σε συμμόρφωση με την οδηγία 2007/71 ΕΚ. Σκοπός της εργασίας είναι η παρουσίαση των νομικών πλαισίων, των ορθών πρακτικών που ορίζει η Ευρωπαϊκή ένωση όσον αφορά τις ευθύνες των λιμένων, τη συμμόρφωση τους βάση αυτών και την θέση της Ελλάδας.

Λέξεις κλειδιά: 1) Απόβλητα 2) Λιμάνι 3) Διαχείριση 4) Συλλογή 5) Διαφάνεια

ABSTRACT

This paper analyzes the importance of protecting the marine environment from the Ship-generated waste and sewage management processes at ports. Ports are the receiving point of waste and sewage from ships and have part of their responsibility for collecting and managing them. In accordance with the guidelines laid down by European and national law, the framework for the collection and management of ship-generated waste is based on the International MARPOL 73/78 Convention and has been incorporated into European law by the EU Directive 2000/59 and the National Law from 8111.41 / 09 / 2009 in compliance with EC Directive 2007/71. The aim of the work is to present the legal frameworks, good practices of the European Union regarding the responsibilities of the ports, their compliance with them and the position of Greece

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αντικείμενο της εργασίας αφορά την συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίων, της ευθύνες του λιμανιού και την θέση της Ελλάδας.

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

Η εργασία ξεκινάει εισαγωγικά στο πρώτο κεφάλαιο με την περιγραφή της θαλάσσιας ρύπανσης και επικεντρώνεται εν συνεχεία στο κομμάτι που αφορά τη ρύπανση του λιμανιού.

Στο Δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην νομοθεσία στην MARPOL και ανάλυση του κάθε παραρτήματος για τα απόβλητα και τις ειδικές περιοχές που είναι υπό προστασία.

Στη συνέχεια αναλύονται οι φορείς που εμπλέκονται στο λιμάνι σχετικά με την διακυβέρνησή του.

Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται η διαδικασία συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων, η παράδοση και η παραλαβή. Υποχρέωση των χρηστών είναι και η πληρωμή τελών αν δεν υπάρχει το προνόμιο της εξαιρέσεως, όπως επίσης και οι επιθεωρήσεις.

Τέλος αναλύονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα όσον αφορά τα μέτρα που έχουν να κάνουν με τις νέες νομοθεσίες και τον ανταγωνισμό στις λιμενικές υπηρεσίες. Η κατάσταση στην Ευρώπη και την Ελλάδα σχετικά με το λιμενικό ανταγωνισμό καταγράφοντας τους προβληματισμούς και τα συμπεράσματα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	3
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
1.1 ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	4
1.2 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	6
1.3 ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
2.1 ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
3.1 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	17
3.1.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	18
3.1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ.....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
4.1 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	27
4.2 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	31
4.3 ΣΧΕΔΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ	33
4.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	35
4.4.1 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΟΡΘΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ.....	37
4.5 ΤΕΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ.....	38
4.5.1 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΕΛΩΝ.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	
5.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ & ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	43
5.1.1 ΝΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ	46
5.1.2 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	48
5.1.3 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	49
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	55
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	59
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	61

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Κατανομή νεκρών ζωνών

Πίνακας 2. Παραρτήματα της MARPOL (ΙΜΟ)

Πίνακας 3. Λιμενική διακυβέρνηση

Πίνακας 4. Υποχρεώσεις εμπλεκόμενων φορέων (ΙΜΟ, 2002)

Πίνακας 5. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της κάθε χώρας και ο αριθμός εγκεκριμένων παρόχων διαχείρισης αποβλήτων

ΠΙΝΑΚΑΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

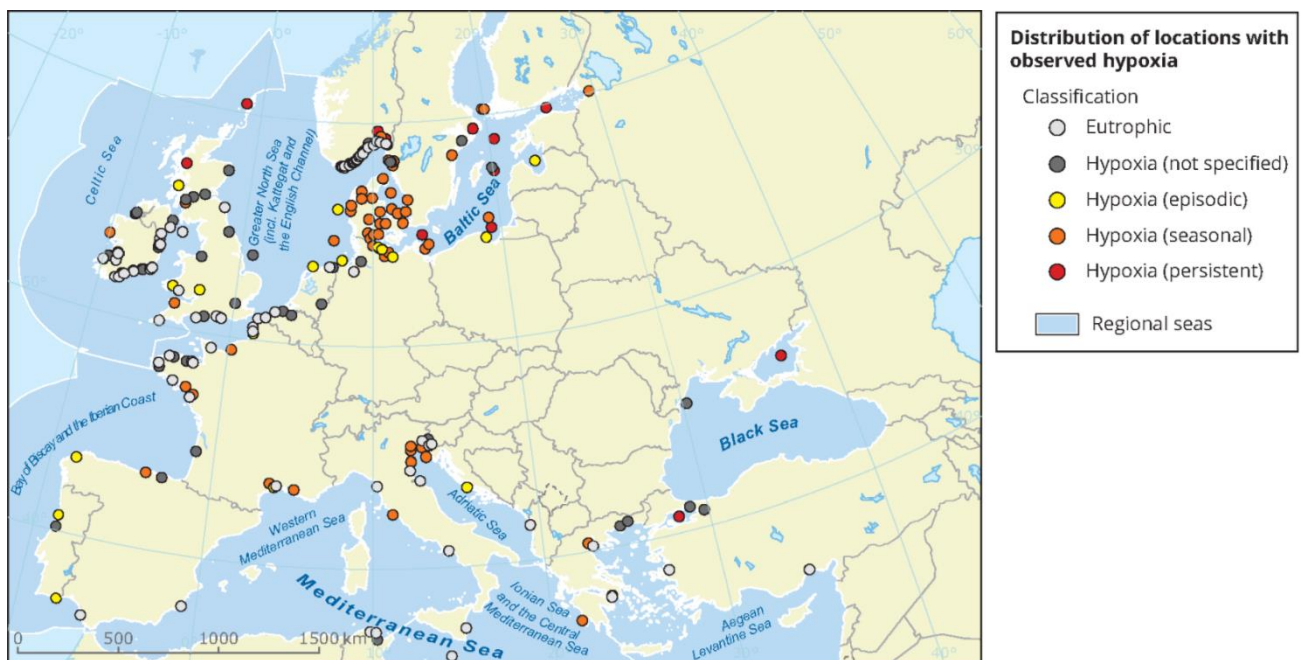
Γράφημα 1. Ιδιοκτησιακό καθεστώς και λειτουργία των εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων πλοίων

Γράφημα 2. Ψηφοφορία για τη πρόσβαση στην αγορά στις λιμενικές υπηρεσίες και οικονομική διαφάνεια των λιμένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Παρόλο που τα πλοία αποτελούν μέσο μεταφοράς φιλικό προς το περιβάλλον σε όλες τις μορφές παράγουν ρύπανση αλλά όχι μεγαλύτερη από τα ποσοστά της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από τη στεριά. Οι αυξανόμενοι πληθυσμοί στις παράκτιες περιοχές θέτουν αυξανόμενη πίεση ρύπανσης στα παράκτια θαλάσσια οικοσυστήματα. Η ρύπανση από υπερτροφισμό προέρχεται από ποικίλες πηγές, όπως η γεωργικές απορροές και οι απορρίψεις αποβλήτων ή οικιακών λυμάτων. Τέτοιου είδους ρύπανση μπορεί να επιβαρύνει το θαλάσσιο περιβάλλον λόγω των υψηλών συγκεντρώσεων αζώτου φωσφόρου και άλλων στοιχείων που δημιουργούν άλγη η οποία στην αποσύνθεσή της καταναλώνει μεγάλη ποσότητα οξυγόνου κάτι το οποίο δημιουργεί υποξικότητα και κατά συνέπεια νεκρώνει το θαλάσσιο οικοσύστημα.



Πίνακας 1. Κατανομή των «νεκρών ζωνών» που έχουν εξαντληθεί με οξυγόνο στις ευρωπαϊκές θάλασσες. (European Environment Agency- EEA τελευταία ενημέρωση 27/02/2017)¹

¹ Οι κύκλοι απεικονίζουν επιστημονικά αναφερόμενους λογαριασμούς των νεκρών ζωνών που σχετίζονται με το ευτροφισμό. Η περιοχή που καλύπτεται από «νεκρές ζώνες» δεν παρουσιάζεται, δεδομένου ότι οι πληροφορίες αυτές δεν είναι γενικά διαθέσιμες.

Στις «νεκρές ζώνες» τα ψάρια και άλλα θαλάσσια όντα δεν ευδοκιμούν. Περίπου 500 νεκρές ζώνες υπάρχουν σήμερα στον κόσμο και πολλές άλλες περιοχές υφίστανται αρνητικές επιπτώσεις από υψηλή ρύπανση λόγω της υπέρμετρης συγκέντρωσης θρεπτικών ουσιών. Όλη αυτή η επιβάρυνση που υφίστανται το θαλάσσιο οικοσύστημα δημιουργεί προβλήματα στην υγεία και την ασφάλεια των ανθρώπων, των ζωντανών οργανισμών και επιβαρύνει κοστολογικά την κοινωνία. Με στόχο τον καθορισμό των προτύπων καθώς και την δημιουργία βασικών αρχών και μεθόδων επεξεργασίας των λυμάτων δημιουργήθηκε η οδηγία 91/271/ΕΟΚ. Η αποτροπή της απόρριψης σκουπιδιών στον ωκεανό είναι δύσκολη λόγω των πολλών και διαφορετικών πηγών. Αποτελεσματικές στρατηγικές πρόληψης απαιτούν αλλαγές στη συμπεριφορά των επιχειρήσεων, των κυβερνήσεων και των ατόμων. Όσον αφορά τα πλοία η πλειοψηφία των αποβλήτων για χρόνια κατέληγε στους ωκεανούς και τις θάλασσες, η ναυτιλία ευθύνεται περίπου για το 20% των συνολικών απορρίψεων στη θάλασσα. Η έξαρση του περιβαλλοντικού ζητήματος στα λιμάνια οδήγησε στην δημιουργία ρυθμίσεων και θεσμών νομικής φύσεως που αποσκοπούν στην αποκατάσταση, την πρόληψη και τον περιορισμό των ανθρωπογενούς προέλευσης αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον. (Σαμιώτης Γ. & Τσαλτάς Γ., 1990) Λόγω της διαφορετικότητας που έχουν τα λιμάνια, των προβλημάτων που υπάρχουν ανάλογα με την τοποθεσία τους και τους χρήστες που δέχονται, έχουν να αντιμετωπίσουν σημαντικούς περιβαλλοντικούς κινδύνους. Με ποιο τρόπο όμως αυτοί οι κίνδυνοι θα μπορούσαν να εξαλειφούν; Για την αντιμετώπιση τέτοιων προβλημάτων δημιουργήθηκαν πλαίσια περιβαλλοντικής διαχείρισης τα οποία σαν σκοπό έχουν την ελάττωση των επιπτώσεων. Με αυτό τον τρόπο οικοδομείται η οργάνωση των προτεραιοτήτων και των αναγκών για το σχεδιασμό και την βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων. Η περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων προσφέρει ευκαιρίες βελτιστοποίησης των ίδιων των παραγωγικών διαδικασιών και αναβάθμισης της εικόνας τους. Για την υλοποίηση της περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμένων υπάρχουν διαθέσιμα εργαλεία και συστήματα που αναπτύχθηκαν ειδικά για τα λιμάνια. Η Μέθοδος Αυτοδιάγνωσης (Self Diagnosis Method– SDM)², το Σύστημα Περιβαλλοντικής Ανασκόπησης Λιμένων (Port Environmental Review System – PERS) το οποίο αυτή τη στιγμή περιλαμβάνει 26 λιμάνια της Ευρωπαϊκής κοινότητας και ανάμεσά τους δυο Ελληνικά της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, αλλά και καθιερωμένα γενικά συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης που τα

² Το Self Diagnosis Method δημιουργήθηκε στα πλαίσια του ECO-information European research project (1997–1999) Casal, J., Perez- Alavedra, F.X., Tyler-Walters, H., van der Veen, M., Wooldridge, C., 1999. Assessment of the environmental situation in sea ports. The 1st International Congress on Maritime Technological Innovations and Research— Proceedings, Barcelona. Universidad Polytechnic de Catalonia, Barcelona, 21– 23 April 1999, pp. 341– 350. Σε 25 λιμάνια και με δυο ομάδες ερευνών (ECO-information, 1998).

λιμάνια μπορούν να επιλέξουν, όπως το ISO 14001 και το Κοινοτικό Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Οικολογικού Ελέγχου (Eco-Management and Audit Scheme – EMAS) που περιλαμβάνει 6 Ευρωπαϊκά λιμάνια και 1 Ελληνικό την Ηγουμενίτσα.

1.2 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Η θαλάσσια ρύπανση θα μπορούσε να αναλυθεί με διάφορα κριτήρια, είτε αυτά αφορούν τον τοπο που εξελίχθηκε, τις δραστηριότητες που έγιναν, την αφορμή και το είδος των ρύπων που την προξένησαν. Το κομμάτι της παράκτιας ρύπανση περιλαμβάνει και την λιμενική ρύπανση η οποία είναι αιτία ικανή να υποβαθμίσει το περιβάλλον λόγω της ρύπανσης από τα εμπορικά πλοία που υποδέχονται τα λιμάνια με δύο τρόπους:

1. Λειτουργική ρύπανση από τις καθημερινές λειτουργίες του κάθε τερματικού ή του λιμανιού, αλλά και των επιχειρήσεων του λιμενικού πλέγματος. (Παρδάλη Α., 2007, σελ.384) Η λειτουργική ρύπανση, δηλαδή αυτή που προέρχεται από τις λειτουργικές διαδικασίες ενός εμπορικού πλοίου όπως οι παρακάτω:
 - Διαρροές κατά τη διαδικασία φορτοεκφόρτωση
 - Διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό
 - Επισκευών και συντηρήσεων των πλοίων
 - Απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου
 - Μεταγγίσεις καυσίμων
 - Διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου
 - Ρύπανση από λύματα και απορρίμματα
2. Ατυχηματική ρύπανση από την κίνηση των εμπορικών πλοίων και αφορά στις περιπτώσεις που αυτά εμπλέκονται σε ατυχήματα. Τα βασικότερα είδη ατυχημάτων που οφείλονται κυρίως σε ανθρώπινο σφάλμα είναι τα εξής:
 - Συγκρούσεις ή επαφές πλοίων και μόνιμων εγκαταστάσεων
 - Προσαράξεις ή όταν το πλοίο πέφτει έξω
 - Εκρήξεις και πυρκαγιές πάνω στα πλοία
 - Βυθίσεις ή εξαφανίσεις πλοίων
 - Ζημιές στη δομή του πλοίου
 - Πολεμικές απώλειες πλοίων
 - Διαδικασία ανεφοδιασμού

- Συντήρηση και επισκευή του πλοίου ή του εξοπλισμού (Goulielmos A. M., 2000, p.190)

Η ρύπανση στα λιμάνια προκαλείται τόσο κατά την παραγωγή λιμενικού προϊόντος, όσο και κατά την παραγωγή προϊόντων της λιμενικής συστάδας. Κατά την λιμενική παραγωγική διαδικασία εκτός από το λιμενικό προϊόν, παράγονται ανεπιθύμητα υποπροϊόντα, τα αρνητικά λιμενικά προϊόντα και ως αρνητικό λιμενικό προϊόν θεωρούμε την ρύπανση με την ευρεία έννοια. Πρόσφατο παράδειγμα Ατυχηματικής λιμενικής ρύπανσης αποτελούν οι δυο βυθίσεις πλοίων που έγιναν το Σεπτέμβριο του 2017 και αφορούν τα πλοία «Αγία ζώνη ΙΙ» και « Ελέφαντας». Στην περίπτωση του «Αγία Ζώνη ΙΙ» το έμφορτο πλοίο με 2570 καύσιμα βυθίστηκε στην περιοχή της Σαλαμίνας και λόγω της αργοπορημένης αντίδρασης του κρατικού μηχανισμού σύμφωνα με δηλώσεις που έκανε η ΠΕΝΕΝ είχε σαν αποτέλεσμα την εξάπλωση της ρύπανσης 21χλμ μακριά από το σημείο βύθισης. Σύμφωνα με δηλώσεις του καθηγητή περιβαλλοντολογίας ΕΜΠ Κίμων Χατζημπίρου «Χρειάζονται περίπου πέντε με δέκα χρόνια για να καταπολεμήσει η φύση και να εξαφανιστούν οι συνέπειες. Για περίπου πέντε χρόνια θα υπάρχει διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος.» Αντίστοιχα στο ναυάγιο «Ελέφαντας» η αντίδραση ήταν πιο άμεση και η ανάδοχος απορρυπαντικές εταιρείες έσπευσαν να επέμβουν. Μέσα από αυτά τα γεγονότα γίνεται κατανοητή η σημαντικότητα που έχει η ετοιμότητα του κρατικού συντονισμού, η συλλογή και διαχείριση των αποβλήτων με ορθές πρακτικές τηρώντας όλες τις δικλίδες ασφαλείας όσον αφορά την περιβαλλοντική διαχείριση.

1.3 ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΘΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Προκειμένου να υπάρχει θέσπιση των διαδικασιών που θα πρέπει να ακολουθούν τα πλοία για την πρόληψη και αντιμετώπιση του φαινομένου της μεταφοράς και της διασποράς στη θάλασσα επιβλαβών, υδρόβιων οργανισμών, μέσω της αλλαγής του έρματος των πλοίων δημιουργήθηκε η σύμβαση Ν.4470/2017 (ΦΕΚ 65/Α\8.5.2017) για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία. Οι διατάξεις της Σύμβασης και του Παραρτήματός της, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής, αποσκοπούν στην πρόληψη, ελαχιστοποίηση και τελικώς εξάλειψη της μεταφοράς επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων παραγόντων μέσω του ελέγχου και της διαχείρισης έρματος και ιζημάτων των πλοίων.

Σχετικά με τα μέτρα και τους όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου δημιουργήθηκε η Εγκ. 8136.16/01/16/2014(ΦΕΚ 13/2.2014) και εφαρμογή διατάξεων της ΚΥΑ 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ 412/Β/06.03.2009). Σκοπός της νέα ΚΥΑ είναι η ενσωμάτωση της Κοινοτικής Οδηγίας 2007/71/ΕΚ στη Εθνική Νομοθεσία και η αποτελεσματικότερη εφαρμογή της Κοινοτικής Οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, η οποία ευθυγραμμίζεται με τη Σύμβαση IMO MARPOL 73/78 και αποσκοπεί στη μείωση της ρύπανσης από τα απόβλητα που παράγονται εν πλω. Δεδομένου ότι η πλημμελής εφαρμογή του άρθρου 5 αυτής είχε ως αποτέλεσμα την καταδίκη της χώρας μας από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με τη σχετική απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Μαρτίου 2008 «Παράβαση κράτους μέλους Περιβάλλον Οδηγία 2000/59/ΕΚ «Προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων πλοίου».

Ως εκ τούτου, η οδηγία αποτελεί βασικό μέσο για την επίτευξη πιο πράσινων θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση με τίτλο «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018», η οποία περιλαμβάνει στις συστάσεις της τον μακροπρόθεσμο στόχο «μηδενικών αποβλήτων και μηδενικών εκπομπών».

Η Επιτροπή αξιολόγησε αν εφαρμόζεται αποτελεσματικά η οδηγία με την πάροδο του χρόνου. Η αξιολόγηση REFIT της οδηγίας 2000/59/ΕΚ ολοκληρώθηκε το 2015. Συμπέρασμα αυτής της αξιολόγησης ήταν η παρερμηνεία ορισμένων βασικών τμημάτων και απαιτήσεων της οδηγίας από τα κράτη μέλη με αποτέλεσμα την αναποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας. Τα σημεία που υπήρχε μεγαλύτερη απόκλιση από τις απαιτήσεις της οδηγίας αφορούσαν την υποχρεωτική παράδοση των παραγόμενων στα πλοία αποβλήτων (άρθρο 7), την εφαρμογή εξαιρέσεων (άρθρο 9) και την κατάρτιση προγραμμάτων παραλαβής και διακίνησης των αποβλήτων (WRH) (άρθρο 5).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Η οδηγία που αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημιάς είναι η 2004/35/ΕΚ σύμφωνα με την οποία ισχύει η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».³ Όποιος προκαλεί περιβαλλοντική ζημία ευθύνεται για αυτήν και πρέπει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα πρόληψης ή αποκατάστασης και να επωμίζεται όλες τις σχετικές δαπάνες. Οι κύριες κατηγορίες αποβλήτων πλοίων είναι οι ακόλουθες:

1. Κατάλοιπα καθαρισμών δεξαμενών φορτίου (sludge)
2. Αποχετευτικά και μη ύδατα (black - grey water)
3. Μίγματα μμηχανοστασίου (bilge, sludge)
4. Υφαλοχρώματα (coatings)
5. Κατάλοιπα καυσίμων (sludge)
6. Απόβλητα/σκουπίδια
7. Καυσαέρια (air emissions garbage)
8. Θαλάσσιο έρμα (water ballast)

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

³ ΟΔΗΓΙΑ 2004/35/ Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, συμβούλιο της 21^{ης} Απριλίου 2004 σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημιάς. <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=9zOpDrrGbbE%3D&tabid=335&language=el-GR>

Σύμφωνα με τον ΙΜΟ η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει 6 παραρτήματα τα οποία θα μπορούσαμε να κατηγοριοποιήσουμε τα ημερολογιακά ως εξής:

ANNEX	ΑΠΟΒΛΗΤΑ	ΙΣΧΥ ΑΠΟ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ
I	Πετρελαιοειδή	1983	V
II	Επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην	1987	V
III	Επιβλαβείς συσκευασμένες ουσίες	1992	X
IV	Λύματα πλοίων, Βοθρολύματα	2003	V
V	Απορρίμματα	1988	V
VI	Αέριες ρυπογόνες εκπομπές	2005	V

Πίνακας 2. Παραρτήματα της MARPOL (πηγή: ΙΜΟ)

Για καθεμία από τις προαναφερόμενες κατηγορίες αποβλήτων υπάρχει ένα χάσμα αποβλήτων. Αυτό ορίζεται ως η διαφορά μεταξύ των αποβλήτων που παράγονται επί του πλοίου και των αποβλήτων που παραδίδονται σε λιμένες. Το χάσμα των αποβλήτων αποτελεί υποκατάστατο της ποσότητας αποβλήτων που απορρίπτεται παράνομα. Χρησιμοποιούνται οι παρακάτω τύποι για να εκτιμηθεί το χάσμα των αποβλήτων:

$$\text{πρωτογενή απόβλητα που παράγονται} - (\text{επεξεργασία επί σκάφους} + \text{νόμιμες απορρίψεις}) = \text{καθαρά απόβλητα}$$

$$\text{καθαρά απόβλητα} - \text{απόβλητα που παραδίδονται σε λιμένες} = \text{διαφορά αποβλήτων} = \text{πιθανή παράνομη απόρριψη}$$

Για την ποσοτικοποίηση του χάσματος των αποβλήτων, η εκτίμηση των επιπτώσεων βασίζεται τόσο στις υπάρχουσες εκθέσεις και βιβλιογραφία, καθώς και το μοντέλο MARWAS που εκτίμησε τους όγκους παράδοσης απορριμμάτων για 29 μεγάλους Λιμένες της ΕΕ. Πρέπει να σημειωθεί ότι το MARWAS χρησιμοποιήθηκε για το παράρτημα I (ελαιώδη απόβλητα) και Παράρτημα IV.⁴

⁴ Supporting study for an Impact Assessment for the Revision of Directive 2000/59/EC on Port Reception Facilities for the European Commission Final Report, p. 10, 2017 Η έρευνα έγινε στα πλαίσια των προβλημάτων που αφορούν τη διαχείριση αποβλήτων και την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα.

ANNEX I Πετρελαιοειδή απόβλητα

Περιλαμβάνει όλα τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα και προϊόντα διυλίσεως εκτός από πετροχημικά ζωικά και φυτικά έλαια όπως επίσης αργό πετρέλαιο και μαζούτ. Επίσης κατηγοριοποιούνται σε:

i) Πετρελαιοειδή απόβλητα μηχανοστασίου πλοίων, που παράγονται σε κάθε είδος πλοίου και περιλαμβάνουν χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια, υπολείμματα καυσίμου, κατάλοιπα και σεντινόερα

ii) Πετρελαιοειδή απόβλητα δεξαμενόπλοιων, στα οποία περιλαμβάνονται τα κατάλοιπα φορτίου, εκπλύσεις δεξαμενών φορτίου, ακάθαρτο θαλάσσερμα κ.λ.π. (EMSA, PRF directive, 2016, p.27)

ANNEX II Επικίνδυνες και επιβλαβείς υγρές ουσίες

Οι ουσίες αυτές χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

Κατηγορία X: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν εισχωρήσουν στη θάλασσα κατά τις εργασίες καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης αποβλήτων, θεωρείται ότι παρουσιάζουν σημαντικό κίνδυνο για τους θαλάσσιους πόρους ή την ανθρώπινη υγεία και, ως εκ τούτου, δικαιολογούν την απαγόρευση απόρριψης τους στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Κατηγορία Y: Οι βλαβερές υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από εργασίες καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης έρματος, θεωρείται ότι θέτουν σε κίνδυνο τους θαλάσσιους πόρους ή την ανθρώπινη υγεία ή προκαλούν βλάβες σε περιουσίες ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας και, ως εκ τούτου, δικαιολογούν τον περιορισμό της ποιότητας και της ποσότητας της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον .

Κατηγορία Z: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες εάν απορρίπτονται στη θάλασσα από εργασίες καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης έρματος θεωρείται ότι παρουσιάζουν μικρότερο κίνδυνο για τους θαλάσσιους πόρους ή την ανθρώπινη υγεία και συνεπώς δικαιολογούν λιγότερο αυστηρούς περιορισμούς όσον αφορά την ποιότητα και την ποσότητα της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Άλλες ουσίες: Ουσίες που υποδεικνύονται ως OS (άλλες ουσίες) στη στήλη της κατηγορίας ρύπανσης του κεφαλαίου 18 του διεθνούς κώδικα χημικών ουσιών χύδην, οι οποίες έχουν αξιολογηθεί και διαπιστωθεί ότι δεν εμπίπτουν στην κατηγορία X, Y ή Z παραπάνω διότι θεωρείται ότι δεν προκαλούν επί του παρόντος ζημιά στους θαλάσσιους πόρους, την ανθρώπινη υγεία, τις ανέσεις ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας όταν απορρίπτονται στη θάλασσα από εργασίες καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης δεξαμενών. Η απόρριψη ύδατος υδροσυλλεκτών ή έρματος ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που

περιέχουν μόνο ουσίες που αναφέρονται ως «άλλες ουσίες» δεν υπόκειται σε καμία από τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.

ANNEX III ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΣΕ ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΗ ΜΟΡΦΗ

Σε αυτή η κατηγορία δεν απαιτείται η παροχή ευκολιών υποδοχής. Σε περίπτωση καταστροφής της συσκευασίας υπόκειται σε διαφορετική κατηγορία αναλόγως του περιεχομένου και των υπολειμμάτων της συσκευασίας που μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στο προσάρτημα Annex V που κατατάσσονται τα απορρίμματα.

ANNEX IV ΛΥΜΑΤΑ - BLACK WATERS

Για τα Ελληνικά πλοία έχει τεθεί σε ισχύ το Π.Δ. 400/96 που θέτει κανονισμούς για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα λύματα των πλοίων.

Ως «λύματα» ή 'black waters' νοούνται τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία και περιλαμβάνουν τις αποχετεύσεις από τουαλέτες, ουρητήρια, το ιατρείο του πλοίου, καθώς και τυχόν άλλα απόβλητα που αναμιγνύονται με τα ανωτέρω.

Άλλα απόβλητα που παράγονται στα πλοία (πχ από ντουζιέρες, μαγειρεία, πλυντήρια κ.α) ονομάζονται «φαιόχρωμα ύδατα» ή 'gray waters'. Συνήθως υπάρχουν χωριστά δίκτυα σωληνώσεων για τα λύματα και τα φαιόχρωμα ύδατα, ενώ μπορεί να χρησιμοποιούνται διαφορετικοί τρόποι για τη διαχείριση των αποβλήτων αυτών. Το παράρτημα IV περιλαμβάνει μια σειρά κανονισμών σχετικά με την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα από πλοία, συμπεριλαμβανομένων κανονισμών σχετικά με τον εξοπλισμό και τα συστήματα πλοίων για τον έλεγχο της απόρριψης λυμάτων, την παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής λυμάτων και απαιτήσεις για έρευνα και πιστοποίηση.

Θεωρείται γενικά ότι στην ανοικτή θάλασσα οι ωκεανοί είναι ικανοί να αφομοιώνουν και να παλεύουν με τα ακατέργαστα λύματα μέσω της φυσικής βακτηριακής δράσης. Συνεπώς, οι κανονισμοί του παραρτήματος IV της σύμβασης MARPOL απαγορεύουν την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα σε συγκεκριμένη απόσταση από την πλησιέστερη γη, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Το παράρτημα τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003. Ένα αναθεωρημένο παράρτημα IV εγκρίθηκε την 1η Απριλίου 2004 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Αυγούστου 2005. Τα υφιστάμενα πλοία υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του αναθεωρημένου παραρτήματος IV πέντε έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παραρτήματος IV, δηλαδή από τις 27 Σεπτεμβρίου 2008. Εφαρμόζεται στα νέα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια ολικής χωρητικότητας 400 τόνων και άνω ή πλοία που έχουν πιστοποιηθεί για τη

μεταφορά περισσότερων από 15 ατόμων. Το παράρτημα απαιτεί να διαθέτουν τα πλοία είτε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων είτε εγκεκριμένο σύστημα καθαρισμού και απολύμανσης λυμάτων ή δεξαμενή αποθήκευσης λυμάτων.

Η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν το πλοίο έχει σε λειτουργία εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων ή όταν το πλοίο εκκενώνει αποστειρωμένα και απολυμασμένα λύματα χρησιμοποιώντας εγκεκριμένο σύστημα σε απόσταση μεγαλύτερη των τριών ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη γη. Τα αποχετευτικά λύματα που δεν έχουν υποστεί θρυμματισμό ή απολύμανση μπορούν να απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη γη και ο ρυθμός απόρριψης των μη επεξεργασμένων λυμάτων πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

ANNEX V Απορρίμματα

Το αναθεωρημένο παράρτημα V της MARPOL θέτει νέες ρυθμιστικές απαιτήσεις σχετικά με τη διάθεση απορριμμάτων από πλοία και έχει τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013. Οι νέες τροποποιήσεις απαγορεύουν τη διάθεση σχεδόν όλων των ειδών απορριμμάτων στη θάλασσα με απαλλαγή μόνο βάσει ειδικών απαιτήσεων για τρόφιμα, σφάγια, υπολείμματα φορτίου που περιέχονται στο νερό πλύσης και τέλος φιλικά προς το περιβάλλον καθαριστικά. Ως αποτέλεσμα αυτών των κανονισμών όλο και περισσότερα πλοία διαθέτουν τα απόβλητα τους στις εγκαταστάσεις υποδοχής στην ξηρά. Το παράρτημα V της MARPOL ισχύει για όλα τα πλοία. Οι κανονισμοί απαγόρευσης απόρριψης απορριμμάτων δεν ισχύουν όταν η απόρριψη απορριμμάτων από πλοίο είναι απαραίτητη ενέργεια για την εξασφάλιση της ασφάλειας ενός πλοίου και των επιβαινόντων ή για τη διάσωση ζωής στη θάλασσα. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να γίνεται καταχώριση στο βιβλίο απογραφής απορριμμάτων ή στο επίσημο ημερολόγιο πλοίου για πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 400 κόρων ολικής χωρητικότητας.

Σύμφωνα με το αναθεωρημένο παράρτημα V της MARPOL, τα απορρίμματα που παράγονται στο πλοίο πρέπει να ταξινομούνται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- A. Πλαστικά - Σκουπίδια που αποτελούνται ή περιλαμβάνουν πλαστικό σε οποιαδήποτε μορφή, Τα απορρίμματα της κατηγορίας αυτής απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα.
- B. Απορρίμματα τροφίμων - Αποστειρωμένες ή παρθένες ουσίες τροφίμων. Τα απορρίμματα τροφίμων μπορούν να απορρίπτονται στη θάλασσα υπό ειδικές συνθήκες / απαιτήσεις.

C. Οικιακά απόβλητα - Τα απορρίμματα που παράγονται κυρίως στους χώρους διαμονής επί του πλοίου (π.χ. Πόσιμα μπουκάλια, χαρτιά, χαρτόνια κ.λπ.). Τα απορρίμματα της κατηγορίας αυτής απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα.

D. Λάδι μαγειρικής - Βρώσιμο λάδι ή ζωικό λίπος που χρησιμοποιείται για την παρασκευή ή το μαγείρεμα των τροφίμων. Τα απορρίμματα της κατηγορίας αυτής απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα.

E. Τέφρες αποτεφρωτήρων- Τέφρα και κλίνκερ που προέρχονται από αποτεφρωτήρες που χρησιμοποιούνται για την αποτέφρωση απορριμμάτων. Τα απορρίμματα της κατηγορίας αυτής απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα.

F. Λειτουργικά απόβλητα - Στερεά απόβλητα (συμπεριλαμβανομένων των ιλύων) που συλλέγονται επί του σκάφους κατά τη συνήθη συντήρηση ή λειτουργία ενός πλοίου ή χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και το χειρισμό του φορτίου. Τα λειτουργικά απόβλητα περιλαμβάνουν επίσης καθαριστικά και πρόσθετα που περιέχονται σε κάδο φορτίου και εξωτερικό νερό πλυσίματος που μπορεί να είναι επιβλαβές για το υδάτινο περιβάλλον. Δεν περιλαμβάνουν γκρίζα νερά, ύδατα υδροσυλλεκτών ή άλλες παρόμοιες απορρίψεις που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία ενός πλοίου (εκτόξευση λέβητα / οικονομητρήτη, πλύσιμο νερού αεριοστρόβιλου, απόβλητα μηχανών κλπ.). Τα απορρίμματα της κατηγορίας αυτής απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα. Υπολείμματα φορτίου - Υπολείμματα οποιουδήποτε φορτίου που παραμένει στο κατάστρωμα ή μετά τη φόρτωση ή εκφόρτωση. Στην κατηγορία αυτή δεν περιλαμβάνεται η σκόνη φορτίου που παραμένει στο κατάστρωμα μετά από σκούπισμα ή σκόνη στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου. Τέτοια απορρίμματα μπορούν να απορρίπτονται στη θάλασσα υπό συγκεκριμένες συνθήκες / απαιτήσεις. Είναι σημαντικό ότι εκτός από άλλες απαιτήσεις (π.χ. απόσταση από την ακτή) τα κατάλοιπα φορτίου προκειμένου να απορρίπτονται στη θάλασσα δεν πρέπει να είναι επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Τα υπολείμματα φορτίου που θεωρούνται επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον ταξινομούνται σύμφωνα με τα κριτήρια της του Οικουμενικού Εναρμονισμένου Συστήματος Ταξινόμησης και Επισήμανσης Χημικών Προϊόντων των Ηνωμένων Εθνών (UN GHS), όπως: οξεία τοξικότητα για το υδάτινο περιβάλλον κατηγορίας 1, χρόνια κατηγορία τοξικότητας στο υδάτινο περιβάλλον, καρκινογένεση, Μεταλλαξιγένεση, τοξικότητα στην αναπαραγωγή κλπ

G. Υπολείμματα ζώων - Σώματα ζώων που μεταφέρονται επί του σκάφους ως φορτίο και τα οποία πεθαίνουν ή έχουν υποστεί ευθανασία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Απόρριψη τέτοιων αποβλήτων που επιτρέπονται στη θάλασσα, υπό συγκεκριμένες συνθήκες/ απαιτήσεις. Αλιευτικά εργαλεία - Φυσική διάταξη που μπορεί να τοποθετηθεί πάνω στο νερό

ή στο θαλάσσιο βυθό με σκοπό τον εντοπισμό θαλάσσιων ή γλυκών υδάτων. Τα απορρίμματα της κατηγορίας αυτής απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα.

Η. Ηλεκτρονικά απόβλητα

Αυτές οι νέες κατηγορίες αντιπροσωπεύουν τις κατηγορίες που θα χρησιμοποιηθούν για καταγραφή στο βιβλίο απογραφής σκουπιδιών. Το αντικατασταθέν παράρτημα MARPOL V ορίζει έξι κατηγορίες ενώ το αναθεωρημένο παράρτημα ορίζει εννέα. Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 100 και άνω⁵ και κάθε πλοίο που έχει πιστοποιηθεί να μεταφέρει 15 ή περισσότερα άτομα πρέπει να φέρει σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων και στη γλώσσα εργασίας του πληρώματος) το οποίο να περιέχει διαδικασίες για:

- Ελαχιστοποίηση απορριμμάτων
- συλλογή απορριμμάτων
- Αποθήκευση απορριμμάτων
- Επεξεργασία σκουπιδιών
- αποκομιδή απορριμμάτων
- Εξοπλισμό που χρησιμοποιείται επί του σκάφους για τη διαχείριση απορριμμάτων
- Αρμόδιο πρόσωπο ή πρόσωπα υπεύθυνα για την εφαρμογή του Σχεδίου Διαχείρισης Σκουπιδιών

Εκτός από το Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων, κάθε πλοίο 400 και άνω και κάθε πλοίο που έχει πιστοποιηθεί ότι μεταφέρει 15 ή περισσότερα άτομα και εκτελεί δρομολόγια σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία άλλου συμβαλλόμενου μέρους, θα πρέπει να τηρεί Βιβλίο Απορριμμάτων. Το έντυπο που ορίζεται στο προσάρτημα του αναθεωρημένου παραρτήματος που καταγράφονται οι απορρίψεις απορριμμάτων είναι διαφορετικό από το αντικατεστημένο. Προκειμένου να ενισχυθεί η εφαρμογή του σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων στο πλοίο και να εφαρμοστούν καλύτερα οι διαδικασίες διαχείρισης σκουπιδιών, τα πληρώματα και οι υπάλληλοι των πλοίων μπορούν να χρησιμοποιούν το τυποποιημένο έντυπο (βλ. Παράρτημα I) του IMO για την εκ των προτέρων κοινοποίηση της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής, όπως ορίζεται στην εγκύκλιο. (IMO, MEPC.1 / Circ.644, 1 Ιουλίου 2013)

⁵ αντί των 400 GT που απαιτείται από το αντικατασταθέν παράρτημα V της MARPOL

ANNEX VI Αέρια ρύπανση

Λόγω των σύγχρονων παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων που συντελούν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, η όξινη βροχή και η μείωση/ καταστροφή της στριβάδας του όζοντος επέβαλαν στη ναυτιλιακή κοινότητα τη μείωση των αερίων ρύπων. Έτσι θεσμοθετήθηκε το παράρτημα VI, στο οποίο προβλέπεται παροχή ευκολιών υποδοχής για ουσίες που καταστρέφουν την στριβάδα του όζοντος (ozone depleting substances) όπως οι χλωροφθωράνθρακες (CFCs

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι ορισμοί για τους λιμένες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερα πλαίσια:

1. Στο μορφολογικό πλαίσιο, οι λιμένες αντιμετωπίζονται ως τόποι εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων (Robinson R., 2002, p. 241-255)
2. Στο πλαίσιο λειτουργικής αποτελεσματικότητας ως λειτουργικά συστήματα
3. Στο πλαίσιο οικονομικών αρχών ως οικονομικές οντότητες και
4. Στο πλαίσιο διακυβέρνησης της λιμενικής πολιτικής, θεωρούνται διαχειριστικές μονάδες

Σε παγκόσμιο επίπεδο βλέπουμε διαφόρων ειδών λιμενικές διοικήσεις ανά κράτος, και διάφορους φορείς εκμετάλλευσης.

- Υπάρχουν κράτη που λειτουργούν υπό ιδιωτικούς φορείς όπου συναντάμε εταιρείες να διαχειρίζονται όλο το λιμάνι ή απλά ένα μέρος του με συμβάσεις πολλών ετών για τις εταιρικές τους δραστηριότητες.
- Αυτόνομους οργανισμούς όπου παραχωρούν εξουσίες και αρμοδιότητες σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου σε σημείο που να φέρονται σαν δημόσιοι φορείς ή σαν δημόσιοι αυτόνομοι φορείς με μεγάλη παρέμβαση του κράτους.
- Μορφές λιμανιών που δεν έχουν αυτόνομο καθεστώς και διοικούνται από το κράτος, όπου οι αρμοδιότητες, οι επισκευές, η εκμετάλλευση, οι κανονισμοί και όλος ο έλεγχος διενεργείται από έναν κεντρικό οργανισμό ο οποίος μπορεί να είναι είτε υπουργείο είτε το κράτος.

Οι λιμενικές αρχές αναπτύσσουν στρατηγικές εταιρικές σχέσεις με άλλους θαλάσσιους λιμένες είτε σε εθνικό είτε σε διεθνές επίπεδο για να αναλάβουν δράση σε συγκεκριμένους τομείς. Οι συμπράξεις μπορεί να περιλαμβάνουν κοινές προσπάθειες προώθησης, ανάπτυξη κοινών έργων ή συμμετοχή σε ευρωπαϊκά έργα στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού πλαισίου.

3.1.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Ένα μικρό δείγμα της λιμενικής διακυβέρνησης παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.:

PORTS	No OF PORTS	PORT	OWNER OF PORT INFRASTRUCTURE	OWNERSHIP STATUS	MANAGER OF PORT INFRASTRUCTURE	OWNER OF MANAGEMENT	MANAGEMENT	MODEL OF ORGANISATION
Belgium (1958)	7	ANTWERP	Municipality of Antwerp	public	Port Authority of Antwerp	DP World Antwerp operates and has 60% ownership of the Antwerp Gateway facility in the Deurganckdok on the left bank of river Scheldt.	Government owned corporation	public landlord model
Bulgaria (2007)	5	VARNA	Republic of BULGARIA	public	Bulgarian ports infrastructure company BPI Co	100%	100% state owned capital	public landlord model
Croatia (2013)	17	RIJEKA	Republic of Croatia	public	Port of Rijeka Inc. (Concessioned till 2042)	71% Government of the Republic of Croatia, 8,1% Croatian Health insurance fund, 3,5 Croatian Pension Fun, 2,8% Splitska Banka, 13% small stockholders,	*public limited company	vertically integrated model
France (1958)	56	LE HAVRE	Republic of France	public	Grand Port Maritime du Havre (state agency)	100% Republic of France	*Government owned corporation (since 2008)	public landlord model
Germany (1958)	51	HAMBURG	100% Municipality of Hamburg	public	Hamburg Port Authority (Anstalt des öffentlichen Rechts)	100% Municipality of Hamburg	local government	public landlord model
Italy (1958)	95	GENOA	Republic of Italy	public	Genoa Port Authority	100% Republic of Italy	Government owned corporation	public landlord model
Malta (2004)	3	Valetta	Republic of Malta	public	Port of Valetta	100% Republic of Malta	Government owned corporation	NA
Netherlands (1958)	28	Rotterdam	70% Municipality of Rotterdam, 30% Dutch State	public	Port of Rotterdam Authority (public limited company)	70% Municipality of Rotterdam, 30% Dutch State	Government owned corporation	public landlord model
Romania (2007)	27	Constanza	Republic of Romania	public	CN Maritime Ports Administration SA Constanta	100% Republic of Romania	Government owned corporation	public landlord model
Slovenia (2004)	3	Koper	Republic of Slovenia	public	Luka Koper Inc. (Concessioned till 2043)	51% Republic of Slovenia, 11% Slovenian Restitution Fund, 3,3% Municipality of Koper, 3,8% Mutual and pension funds, 6,74% Legal entities, 15,6% Natural persons, 1,5% Local banks	public limited company	vertically integrated model
Spain (1986)	68	Barcelona	NA	public	Barcelona Port Authority	NA	statutory authority	public landlord model
United Kingdom (1973)	176	Immingham	100% private	private	ABPA Holdings Limited (Associated British Port Holding)	ABPA (Jersey) Ltd, made up of a consortium comprising Borealis, GIC, Goldman Sachs, and Prudential.	*private limited company	private landlord model

Πίνακας 3. Ευρωπαϊκή διακυβέρνηση

Πάνω από το 50% των Ευρωπαϊκών λιμένων έχει την σύσταση ανεξάρτητης εμπορικής οντότητας όπως οι ανώνυμες εταιρείες ή οι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης. Το υπόλοιπο 50% αποτελείται από υπηρεσίες νομικά ανεξάρτητες σε διαφορετικά επίπεδα ανά λιμένα και υπηρεσία, όμως λειτουργικά εξαρτώμενες από τη δημόσια διοίκηση. Τέτοιες εταιρείες έχουν ίδιες αρχές όσον αφορά:

- την αυτοχρηματοδότηση,
- την προσέλκυση επενδυτών,
- την αύξηση μεριδίου στην αγορά,
- ίδιο μερίδιο επιρροής από τις δημόσιες αρχές μέσω της συμμετοχής τους στα λιμενικά διοικητικά συμβούλια.

Οι λιμενικές αρχές διαχειρίζονται τη λιμενική γη και τις υποδομές, μερικές φορές σε περισσότερα από ένα λιμάνια της ίδιας χώρας. Πολλές φορές γίνονται συγχώνευσης γειτονικών λιμενικών αρχών ως αποτέλεσμα συνεργασίας μεταξύ τους ή λόγω πολιτικής της κυβέρνησης.

Όσον αφορά την ιδιοκτησία της γης, σχεδόν οι μισές από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές κατέχουν πλήρως ή μερικώς τη γη που διαχειρίζονται. Για το άλλο μισό των λιμενικών αρχών που δεν κατέχουν γη, υπάρχει νομικό πλαίσιο το οποίο παρέχει στις λιμενικές αρχές τη δυνατότητα να διαχειρίζονται τη λιμενική έκταση για λογαριασμό του ιδιοκτήτη. Αυτά τα νομικά πλαίσια διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Για παράδειγμα, οι ρυθμίσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν συμφωνίες παραχώρησης ή μίσθωσης από το κράτος, συμφωνίες παροχής υπηρεσιών με την περιοχή ή να προέρχονται από συγκεκριμένους νόμους ή κανονισμούς. Και σε αυτές τις περιπτώσεις, η ιδιοκτησία των λιμενικών εκτάσεων βρίσκεται κυρίως στα χέρια του κράτους και του δήμου. Ωστόσο, η γη σε ένα μικρό ποσοστό ανήκει σε μείγμα δημόσιων αρχών ή/ και του ιδιωτικού τομέα. Μόνο το ένα τρίτο των λιμένων έχουν δικαιώματα προτεραιότητας για αγορά γης που βρίσκεται στην περιοχή του λιμένα. Από την άλλη πλευρά, η πλειοψηφία των λιμενικών αρχών μπορεί να πουλήσει λιμενικές εκτάσεις, αν και σπάνια γίνεται στην πράξη.

Συνιδιοκτησία της θέσης του λιμανιού

- 64% Κράτος
- 35% Δήμος
- 18% Ιδιωτικός τομέας
- 9% Άλλο

- 6% Περιφέρεια

Αριθμός λιμένων που διαχειρίζεται μια αρχή λιμένα

- 56% 1 λιμάνι
- 18% 2 λιμάνια
- 22% 3 - 5 λιμάνια
- 2% 6-10 λιμάνια
- 1% + 10 λιμάνια

Ιδιοκτησία του λιμανιού από τη λιμενική αρχή

- 23% Πλήρης ιδιοκτησία της γης
- 24% Μερική ιδιοκτησία της γης
- 53% Η λιμενική αρχή δεν είναι ιδιοκτήτρια της γης

Πηγή: (ESPO, Trends in EU ports Governance 2016, page 12)

Στα Ευρωπαϊκά λιμάνια η υποδομή παραμένει κυρίως χρηματοδοτούμενη από τον δημόσιο τομέα και στην περίπτωση των έργων ανάπτυξης τερματικών εμπορευματοκιβωτίων, ο εν λόγω διαχωρισμός των επενδύσεων έχει γίνει ο γενικός κανόνας σε όλους τους μεγάλους ευρωπαϊκούς λιμένες. Αυτός ο τρόπος χρηματοδότησης των υποδομών εξαρτάται από τις συνεισφορές όλων των επιπέδων του δημόσιου τομέα, από το δημοτικό έως το ευρωπαϊκό επίπεδο. Γενικότερα, η πρόσβαση στο λιμάνι, η υποδομή τερματικών σταθμών και η βυθοκόρηση πληρώνονται από τον δημόσιο τομέα με έναν τρόπο που είναι περισσότερο ή λιγότερο σταθερός αναλόγως το λιμάνι. Τα λιμάνια της Γερμανίας, της Ολλανδίας και του Βελγίου σαν κύρια εποπτική αρχή έχουν το δήμο, ωστόσο μερικά λιμάνια έχουν αυτόνομες δημοτικές επιχειρήσεις ή ιδιωτικές εταιρείες με δημόσιο κεφάλαιο. Σε σχέση με αυτό το τελευταίο σημείο, μπορούμε να παρατηρήσουμε τη σαφή, ποσοτική και εκπληκτική δέσμευση των δημόσιων αρχών που χρηματοδοτούν τους γερμανικούς, βελγικούς και ολλανδικούς λιμένες. Έτσι, ενώ ο δημόσιος τομέας αποχώρησε από τις υπερκατασκευές λειτουργίας και χρηματοδότησης, πληρώνει συχνά το κόστος υποδομής στο σύνολό του. Ως εκ τούτου, οι εμπορικές υπηρεσίες παρέχονται γενικά από ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης. Τα λιμάνια του Βελγίου χαρακτηρίζονται από ένα υψηλότερο επίπεδο αυτονομίας. Αντίστοιχα στο Άμστερνταμ μόνο το 1/5 των λιμενικών αρχών ακολουθεί το δημόσιο δίκαιο. Τέτοια παραδείγματα είναι το λιμάνι του Άμστερνταμ το οποίο από το 2013 είναι εταιρεία. Η

λειτουργία και η ανάπτυξη της λιμενικής περιοχής του Άμστερνταμ ενσωματώθηκε στην νομική οντότητα Havenbedrijf Amsterdam NV που είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης με κύριο μέτοχο το δήμο του Άμστερνταμ.

Οι λιμένες της Γαλλίας, της Ισπανίας, Πορτογαλίας και της Ιταλίας χαρακτηρίζονται από εποπτεία σε εθνικό επίπεδο, με την έννοια ότι η κεντρική κυβέρνηση σε όλες τις περιπτώσεις διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον έλεγχο της οργάνωσης των λιμένων, με τους δήμους να διαδραματίζουν πολύ δευτερεύοντα ρόλο στα συστήματα διακυβέρνησης. Οι υποδομές παραμένουν κυρίως χρηματοδοτούμενες από το δημόσιο τομέα. Με ένα υψηλότερο επίπεδο εθνικού ελέγχου, οι ιταλικοί και οι ισπανικοί λιμένες έχουν δημοσιονομική και τιμολογιακή αυτονομία, αλλά υπόκεινται σε μια εθνική διαδικασία διαπραγμάτευσης για τη διανομή των γνωστών ως έκτακτων πόρων. Συνήθως αποτελούνται από δημόσιες επιχειρήσεις, (Ν. 48/2003 της 26ης Νοεμβρίου για τους ισπανικούς λιμένες και 84/94 για τους Ιταλικούς), όπου η υποδομή παραμένει κυρίως χρηματοδοτούμενη από το δημόσιο τομέα. Αυτή τη στιγμή στην Ιταλία συζητείται μια νέα μεταρρύθμιση σύμφωνα με την οποία συγχωνεύει τις 24 υπάρχουσες λιμενικές αρχές σε 15 οι οποίες θα διαχειρίζονται 54 λιμένες.

Στην Ευρωπαϊκή ένωση υπάρχουν αρκετά λιμάνια τα οποία είναι μεικτής ιδιοκτησίας όπως του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα , της Kostantza στην Ρουμανία από το 2011 και το Korper που είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Σλοβενία του οποίου οι λιμενικές αρχές παρέχουν όλες τις υπηρεσίες διακίνησης φορτίων στα λιμάνια τους όπως και στο Felixstowe στο Ηνωμένο Βασίλειο. Άλλη μορφή είναι οι συγχωνεύσεις λιμενικών εταιρειών όπως των Hamina & Kotka δύο εταιρειών περιορισμένης ευθύνης των λιμένων Hamina και Kotka στη Φινλανδία, η οποία έλαβε χώρα την 1η Μαΐου 2011. Μια μορφή διακυβέρνησης λιμένων είναι και οι ενιαίες κοινοπραξίες λιμένων σε διαφορετικές χώρες. Στην Κοπεγχάγη το λιμάνι του Malmö Δανίας ήταν μέχρι πρόσφατα η μόνη οντότητα που διαχειριζόταν λιμάνια σε διαφορετικές χώρες, όπως τα λιμάνια της Κοπεγχάγης και του Malmö Σουηδίας. Αντίστοιχα στην Σουηδία η νέα εταιρεία Kvarken από την 1η Ιανουαρίου 2015 τρέχει τα λιμάνια Umeå στην Σουηδία και Vaasa στη Φινλανδία ως ενιαία κοινοπραξία. Στόχος αυτής της συνεργασίας είναι να αναπτυχθεί η εμπορική θέση των λιμένων στην αγορά της Βαλτικής Θάλασσας. Σε ορισμένους λιμένες, για παράδειγμα στη Στοκχόλμη ή στον Πειραιά, οι λιμενικές αρχές εξακολουθούν να εκμεταλλεύονται τερματικούς σταθμούς διαχείρισης φορτίου δίπλα σε ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο υπάρχουν συνολικά 176 λιμάνια από τα οποία 120 είναι εμπορικά και 11 εξ αυτών διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια. Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια διαχειρίζονται το 88% του συνολικού φόρτου εργασίας. Τα λιμάνια διαφοροποιούν μεταξύ

τους τη δραστηριότητά τους σε υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας και Logistics. Τρεις κύριες μορφές λιμενικής διακυβέρνησης στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι οι εξής:

1. Ιδιωτική ιδιοκτησία που περιλαμβάνει σειρές από λιμάνια που ανήκουν σε διεθνείς ομίλους στα οποία η κυβέρνηση δεν έχει κανένα ιδιοκτησιακό συμφέρον και σε εμπορική βάση όλες τους οι επενδύσεις χρηματοδοτούνται ιδιωτικά. Όλα τα λιμάνια της UKMPG (εκτός δύο λιμένων) λειτουργούν υπό αυτό το καθεστώς το οποίο διακινεί τα 2/3 της συνολικής χωρητικότητας του Ηνωμένου βασιλείου.
2. Λιμάνια εμπιστοσύνης (trust ports) είναι ανεξάρτητες νομικές εταιρείες τις οποίες διαχειρίζεται το διοικητικό τους συμβούλιο. Λειτουργούν ημί- εμπορικά και δεν έχουν μετόχους και είναι οικονομικά ανεξάρτητα από το κράτος. Καλύπτουν περίπου το 25% της συνολικής χωρητικότητας και τα κέρδη μένουν στην επιχείρηση.
3. Λιμάνια που ανήκουν στην τοπική αυτοδιοίκηση τα οποία επί το πλείστον δεν έχουν αναπτυγμένη εμπορική δραστηριότητα με εξαίρεση τους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου (Orkney & Shetland).

3.1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Στην περίπτωση της Ελλάδας ο κυριότερος φορέας με αρμοδιότητα να διοικήσει, να επέμβει στις κατασκευές και τον εξοπλισμό και να εκμεταλλευτεί ένα ελληνικό λιμάνι είναι η Λιμενική αρχή στην οποία ανήκει.⁶

Σχετικά με την υφιστάμενη διακυβέρνηση στα λιμάνια πέρα από την λιμενική αρχή που αναφέρθηκε υπάρχουν κι άλλοι φορείς που εμπλέκονται σε δεύτερο βαθμό. Η Ελλάδα αποτελείται από ένα πλήθος λιμένων τα οποία χαρακτηρίζονται από την ποικιλομορφία τους όσον αφορά τη χρήση, την διασπορά στην Ελληνική περιφέρεια, το μέγεθος και την σημασία τους είτε είναι δημόσια είτε ιδιωτικά. Η Ελλάδα αυτή τη στιγμή αποτελείται από λιμάνια:

- 16 Διεθνούς Ενδιαφέροντος
- 16 Εθνικής σημασίας
- 25 Μείζονος Ενδιαφέροντος
- Άλλα πολλά Τοπικής σημασίας

⁶ Διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς (Ν.2575/1998(Α'23),Ν. 2971/2001(Α'285), ν. 3153/2003 (Α'153) και τις διατάξεις του Β.Δ. 14/19-01-1939 (Α'24) «Κωδικοποίηση διατάξεων περί Λιμενικών Ταμείων») που εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα και σε καμία περίπτωση δεν εφαρμόζονται διατάξεις που διέπουν την λειτουργία άλλων φορέων όπως αυτές των Ο.Τ.Α.

Οι υφιστάμενοι λιμένες/λιμενικές εγκαταστάσεις, δημόσιοι και ιδιωτικοί, όλων των μεγεθών και χρήσεων αριθμούν περίπου τους 890.

Γι' αυτούς τους λιμένες αντίστοιχα είναι αρμόδιοι πάνω από 100 δημόσιοι φορείς διαχείρισης.

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

Η μορφή της μεικτής ιδιοκτησίας είναι επίσης υπαρκτή στην χώρα μας με παράδειγμα το λιμάνι του Πειραιά όπου τον Απρίλιο του 2016 ο κινέζικος όμιλος της Cosco εξαγόρασε το 67% των μετοχών της λιμενικής αρχής Πειραιώς και της έχει παραχωρηθεί η εκμετάλλευση του λιμανιού μέχρι το 2052. Το Ελληνικό δημόσιο θα κατέχει το 7% της λιμενικής αρχής Πειραιώς μετά την έγκριση της πώλησης από το Ελληνικό κοινοβούλιο.

Με αφορμή την παραπάνω κατάσταση της λιμενικής διακυβέρνησης η Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ) εκτιμώντας ότι ο τομέας των λιμενικών δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση το σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης χρειάζονται αναμόρφωση συστάθηκε ομάδα εργασίας με αντικείμενο τη διενέργεια διαβούλευσης. Προκειμένου να καταχωρήσουν τις απόψεις τους σχετικά με την νέα μορφή λιμενικής διακυβέρνησης που θέλει να προωθήσει η Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ). Η διαβούλευση για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης έλαβε τέλος την 14^η Ιουλίου 2017.

Καλώντας σε ανοιχτή διαβούλευση :

1. Εμπλεκόμενους φορείς
2. Δευτεροβάθμιες ενώσεις λιμένων
3. Περιφέρειες
4. Δήμους
5. Συνδικαλιστικούς φορείς
6. Επιμελητήρια
7. Διαχειριστές
8. Παρόχους
9. Χρήστες Λιμενικών υπηρεσιών

Στην διαβούλευση εκφράστηκαν διάφορες απόψεις και αναγνωρίστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα τα οποία είναι τα εξής:

- Η εμπλοκή πολλών φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης δημιουργεί διάσπαση των κέντρων αποφάσεων του λιμενικού συστήματος, σύγκρουση φορέων διοίκησης και λιμενικών αρχών και δυσκολία στην εφαρμογή Εθνικής στρατηγικής.
- Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας λιμένων είναι ασαφές χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα, μη ευέλικτη πολυνομία και χρήζει άμεσης επικαιροποίησης των γενικών λιμενικών κανονισμών. Οι πολλές αντικρουόμενες νομοθετικές διατάξεις διάφορων υπουργείων δημιουργούν σύγχυση και αποτρέπουν την αναπτυξιακή διαχείριση του λιμανιού. Υπάρχει Έλλειψη ενιαίου συστήματος αναφοράς και κεντρικού σχεδιασμού για τα λιμάνια το οποίο θα πρέπει να συμφωνεί με το νέο νόμο 4389/2016.
- Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τη σύνδεση των λιμένων με το συνολικό μεταφορικό δίκτυο της Ε.Ε. (οδικό, σιδηροδρομικό, αεροπορικό) το λιμενικό σύστημα της χώρας μας χαρακτηρίζεται απροσάρμοστο .
- Η πολυσχιδής εποπτεία των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης των Λιμένων μεταξύ διαφορετικών Υπουργείων, καθιστά αδύνατη την παρακολούθησή τους, την καταγραφή των λιμενικών και οικονομικών πεπραγμένων τους και τελικά την συνολική αποτίμηση της λειτουργίας τους.
- Υπάρχει πρόβλημα υποστελέχωσης και έλλειψης τεχνογνωσίας, γεγονός που έχει σοβαρό αντίκτυπο στη λειτουργία τους και αποτυπώνεται στην αδυναμία:
 - 1) Ελέγχου και
 - 2) άμεσης επίλυσης προβλημάτων όπου υπάρχει αρμοδιότητα εποπτείας πολλών νησιών.
 - 3) συλλογής των λιμενικών τελών,
 - 4) έγκαιρης πρόσληψης προσωπικού ορισμένου χρόνου με αποτέλεσμα να μην καλύπτονται οι ανάγκες του ταμείου και
 - 5) διεκδίκησης πόρων για την υλοποίηση αξιόλογων έργων μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων (ΕΣΠΑ, CEF, Horizon 2020 κ.α.),
 - 6) και παρακολούθησης των εξελίξεων και των σύγχρονων τάσεων της λιμενικής δραστηριότητας
- Ανά την επικράτεια, υπάρχουν «ορφανά» λιμάνια τα οποία στερούνται Ζώνης Λιμένα, συχνά έχουν παράνομες κατασκευές και λιμενικές εγκαταστάσεις και όχι απαραίτητα πλήρη νομιμότητα άσκησης των αρμοδιοτήτων των Φορέων.

- Έλλειψη ενιαίων μηχανογραφικών συστημάτων για την πρόσβαση όλων των υπηρεσιών σε πανελλήνια εμβέλεια. (π.χ. μητρώο πλοίων, σύστημα είσπραξης και απόδοσης λιμενικών τελών μέσω τράπεζας). Χρονοβόρες διοικητικές και οικονομικές πράξεις και διαδικασίες για:
 - έκδοση προϋπολογισμών
 - διεκπεραίωση διοικητικών εργασιών
 - έγκριση αποφάσεων
 - έγκριση χρηματοδοτήσεων
 - έγκριση έργων
- Έλλειψη οικονομικών πόρων για προσφορά παροχής των βασικών υπηρεσιών ενός λιμένα όπως επίσης και την επιδιόρθωση ή βελτίωση των υποδομών του και τέλος παράλογα ακριβά λιμενικά τέλη.

Το κράτος έπειτα από την διαβούλευση δεν έχει προχωρήσει σε καμία κίνηση συγχώνευσης λιμενικών ταμείων «τύπου Καλλικράτη». Ακόμη γίνονται συζητήσεις για το πως θα μπορέσουν να συνεργαστούν όλα τα λιμενικά ταμεία που θα συγχωνευτούν μεταξύ τους, αν τελικά είναι αυτή η λύση για καλύτερη διακυβέρνηση, χωρίς να υποβαθμιστούν εκείνα που έχουν καταφέρει την αυτονομία τους και αντίστοιχα να αναπτυχθούν εκείνα τα οποία δεν είχαν τόση μεγάλη οικονομική σημασία.

Σε περίπτωση συνένωσης των δημοτικών λιμενικών ταμείων και των λιμενικών ταμείων δεν είναι σίγουρο ότι θα είναι καλύτερη η κατάσταση της λιμενικής διακυβέρνησης. Αν δεν αναλάβουν καταρτισμένα στελέχη τις διοικήσεις των λιμένων δεν θα εξασφαλιστεί η αναβάθμιση της ποιότητας και η ανάπτυξη των λιμένων . Με τις συνενώσεις η περιοχή διαχείρισης κάθε φορέα θα μεγαλώσει σε εμβέλεια με αποτέλεσμα να μειωθεί η δυνατότητα εποπτείας. Επίσης η κατανομή των πόρων να διανέμεται περισσότερο κεντρικά παρά τοπικά. Δυο είναι τα πιθανά ενδεχόμενα είτε να λειτουργούν κανονικά τα λιμάνια που βρίσκονται για παράδειγμα σε ένα νομό όπως στην Εύβοια όπου η διοίκηση είναι κοινή με εξαίρεση το λιμάνι της Κύμης είτε να μην λειτουργήσουν συνεργατικά όπως για παράδειγμα το δημοτικό λιμενικό ταμείο Νάξου το οποίο έχει υπό την ευθύνη του τα λιμάνια της Νάξου, Αμοργού, Δονούσας, Ηρακλείας, Κουφονησιών που ενώ τα διοικεί ο ίδιος φορέας έχει κάθε λιμάνι (ακόμη κι αν βρίσκεται στο ίδιο νησί) άλλο τιμοκατάλογο με αποτέλεσμα τα συνεχή παράπονα των χρηστών. Μέσα από αυτή την παρατήρηση καταλαβαίνουμε ότι μια συνένωση μπορεί να φορτώσει στα υγιή λιμάνια κάποια λιμάνια που μπορεί να βρίσκονται σε οικονομικό μαρασμό με αποτέλεσμα την οικονομική απομύζηση των πρώτων και την

υποβάθμιση τους. Κάτι που θα είναι θετικό για τα μικρά λιμάνια αλλά πολύ αρνητικό για τα λιμάνια που λόγω τουρισμού μπορούν να λειτουργήσουν αυτόνομα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΕΛΛΑΔΑ

Η λιμενική κοινότητα στην Ελλάδα αποτελείται κατά κύριο λόγο από το φορέα διαχείρισης του λιμένα, το πλοίο και τη λιμενική αρχή. Παρακάτω παρατίθενται οι υποχρεώσεις του κάθε μέρους :

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΠΑΡΟΧΗ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΡΗΣΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ
ΠΛΟΙΟ	ΠΑΡΑΓΩΓΟΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	ΠΑΡΟΧΗ ΕΠΑΡΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ & ΟΧΙ ΑΝΕΞΕΛΕΓΚΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Πίνακας. 4 Υποχρεώσεις εμπλεκόμενων φορέων (ΙΜΟ, 2002)

Οι αρμοδιότητες του τμήματος αυτού αφορούν τα απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίου, προκειμένου να λειτουργεί αποτελεσματικά ο συντονισμός και η διεκπεραίωση των εργασιών και διαδικασιών υποδοχής αποβλήτων στα μεγάλα λιμάνια της Ελλάδας και είναι οι εξής:

1. Έλεγχο, τήρηση και εφαρμογή του Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης αποβλήτων κατά την παροχή υπηρεσιών
2. Έλεγχο ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών και συνεργασία για τη βελτίωση αυτών.
3. Η εφαρμογή μηχανογραφικού συστήματος, με καταγραφή στοιχείων των πλοίων που καταπλέουν των εντύπων κοινοποίησης του Παραρτήματος ΙΙ της ΚΥΑ 8111.1/41/09

(Υπόδειγμα Ι) που στέλνουν τα πλοία και των στοιχείων από την παροχή των υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων με τις κατηγορίες, ποσότητες και την τελική διάθεση των αποβλήτων ανά κωδικό ΕΚΑ.

4. Διεκπεραίωση των αποφάσεων σχετικά με τα αιτήματα πλοίων που αφορούν εξαιρέσεις, μειωμένα τιμολόγια και την κατάταξη στην κατηγορία τακτικών πλόων, που έχουν ληφθεί σε συνέχεια σχετικής γνωμοδότησης Ειδικής Επιτροπής

5. Είσπραξης τελών και η διεκπεραίωση εκκαθαρίσεων προς τα εξυπηρετούμενα πλοία και προς τις εταιρείες παροχής των υπηρεσιών και έκδοση σχετικών βεβαιώσεων καταβολής τελών. Υποβολή ετήσιας αναφοράς στον αρμόδιο σε ηλεκτρονική μορφή σχετικά με τα στοιχεία που κοινοποιούνται από τα καταπλέοντα πλοία με τα στοιχεία πλοίων που πληρώνουν μειωμένα τέλη και με τα στοιχεία πλοίων που εξαιρούνται με βάση το άρθρο 9 της ΚΥΑ 8111.1/41/09.

6. Τήρηση αρχείου για τρία χρόνια που θα περιλαμβάνει το έντυπο αναγνώρισης που συνοδεύει τα επικίνδυνα απόβλητα καθώς και όλα τα αποδεικτικά διαχείρισης και τελικής διάθεσης

7. Διεκπεραίωση διαδικασίας καταγγελιών για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και διαβίβαση αυτών στο ΥΕΝ.

8. Τήρηση αρχείου με τις εν ισχύ απαραίτητες άδειες από την ισχύουσα νομοθεσία για την εκτέλεση των εργασιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που προέρχονται από τα πλοία και τα κατάλοιπα φορτίου.

ΕΥΡΩΠΗ

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς και η λειτουργία των εγκαταστάσεων υποδοχής σε ευρωπαϊκούς λιμένες μπορεί να ταξινομηθεί ως εξής:

1. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις να ανήκουν και να λειτουργούν από τις λιμενικές αρχές.
2. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις να ανήκουν στις λιμενικές αρχές και να τις λειτουργούν ιδιώτες.
3. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις να ανήκουν και να λειτουργούν από ιδιώτες.

Η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών λιμένων λειτουργούν με ένα σύστημα όπου οι ιδιωτικοί φορείς ασχολούνται τόσο με τη συλλογή όσο και με την επεξεργασία των αποβλήτων. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA, 2012) επανεξέτασε τη συλλογή και τη διαχείριση των 40 μεγαλύτερων λιμένων στην Ευρώπη, παρατηρώντας ότι όλοι είχαν εμπλεκόμενους ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης αποβλήτων με κάποια μορφή διαχείρισης των αποβλήτων πλοίων. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι 31 από τους 40 λιμένες είχαν παραχωρήσει όλες τις δραστηριότητες διαχείρισης απορριμμάτων πλοίων στους σε

τρίτους φορείς εκμετάλλευσης, πολύ λίγοι ήταν οι λιμένες των οποίων οι λιμενικές αρχές συμμετείχαν στη συλλογή λυμάτων κυρίως επειδή υπήρχαν διαθέσιμες υποδομές και εγκαταστάσεις στο λιμάνι.



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

Υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τη συλλογή αποβλήτων σε λιμένες της ΕΕ. Ορισμένοι λιμένες έχουν εισαγάγει ανεξάρτητη συλλογή, που σημαίνει ότι για κάθε επίσκεψη στο λιμάνι ο χειριστής αποβλήτων θα πάει στο πλοίο και θα συλλέξει τους σάκους αποβλήτων είτε θα τοποθετήσει ένα κάδο απορριμμάτων κοντά στο πλοίο τον οποίο θα συλλέξει με την αναχώρηση του πλοίου. Σε άλλα λιμάνια το πλήρωμα του πλοίου απλώς τοποθετεί τα απόβλητα στην προβλήτα του λιμανιού και ο συλλέκτης απορριμμάτων περνάει και τα συλλέγει. Τέλος, σε άλλα λιμάνια, το πλήρωμα τοποθετεί τους σάκους απορριμμάτων σε ειδικά δοχεία τοποθετημένα στην περιοχή του λιμανιού, τα οποία στη συνέχεια εκκενώνονται από τον ανάδοχο σε προγραμματισμένο χρονοδιάγραμμα.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, θεωρείται ότι μόνο 27% όλων των αποβλήτων πλοίων παραδίδονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής, ενώ η πλειοψηφία τους είναι αντικείμενο ντάμπινγκ ή καύσης (Sheavly and Register, 2007). Είναι εξαιρετικά δύσκολο να βρεθούν αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται σε λιμένες της ΕΕ. Σύμφωνα με διάφορες μελέτες, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής στην Ευρώπη είναι επαρκείς, αν και υπήρξαν πολλές περιπτώσεις όπου η παροχή

εγκαταστάσεων υποδοχής λιμενικών αποβλήτων ήταν κακή. Είναι πολύ δύσκολο να προσδιοριστεί κατά πόσον οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής είναι επαρκείς καθώς οι περισσότεροι χειρισμοί των αποβλήτων παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης αποβλήτων και η επάρκεια των εγκαταστάσεών τους δεν μπορεί πάντοτε να αξιολογηθεί. Οι διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν τα κίνητρα παράδοσης αποβλήτων από οποιοδήποτε πλοίο κατά την είσοδο του σε οποιοδήποτε λιμένα. Αυτά περιλαμβάνουν:

- Το ύψος της τιμής των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων και του συστήματος επιστροφής δαπανών(βαθμός έμμεσης αμοιβής) στο λιμάνι.
- Την αποτελεσματικότητα του συστήματος συλλογής απορριμμάτων στο λιμάνι και την ευκολία παράδοσης απορριμμάτων για τα πλοία
- Τον σχεδιασμό και την αποτελεσματικότητα του συστήματος κοινοποίησης των αποβλήτων.
- Την εμπλοκή της λιμενικής αρχής στον χειρισμό αποβλήτων πλοίων (ανάληψη ευθύνης, έλεγχο και παρακολούθηση) και το καθεστώς επιθεώρησης στον λιμένα σχετικά με την παράδοση των αποβλήτων.

Οι τρόποι με τους οποίους επιλέγονται οι φορείς εκμετάλλευσης των αποβλήτων διαφέρουν ανά κράτος.

- Ορισμένα λιμάνια επέλεξαν έναν φορέα εκμετάλλευσης, ο οποίος επιλέχθηκε μέσω δημόσιου διαγωνισμού.
- Άλλοι επέλεξαν συμβάσεις με διάφορους φορείς εκμετάλλευσης, οι οποίοι στη συνέχεια παρέχουν τις υπηρεσίες διαχείρισης αποβλήτων σύμφωνα με τις τιμές της αγοράς. Στην τελευταία περίπτωση, ορισμένοι λιμένες ρυθμίζουν το ανώτατο επίπεδο των τιμολογίων και άλλοι αφήνουν τους αντιπροσώπους των πλοίων να εντοπίζουν τους φορείς εκμετάλλευσης αποβλήτων στην ελεύθερη αγορά.
- Ένα άλλο σύστημα είναι ότι οι λιμένες ή άλλες αρχές, όπως οι περιβαλλοντικές υπηρεσίες, εγκρίνουν εκ των προτέρων τους φορείς εκμετάλλευσης των αποβλήτων και, στη συνέχεια, οι λιμένες τον αφήνουν στους ναυτιλιακούς πράκτορες να αποφασίσουν ποιοι φορείς θα πρέπει να συνάψουν σύμβαση για μια δεδομένη υπηρεσία διαχείρισης αποβλήτων.
- Πολλοί λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων των σκανδιναβικών λιμένων και των μεγάλων λιμένων της Μάγχης, εμπλέκονται βαθιά στη διαχείριση των αποβλήτων πλοίων. Όταν οι λιμενικές αρχές διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο, είναι πιθανό να έχουν μια πολύ βαθύτερη γνώση και να παρέχουν ένα πιο διαφανές σύστημα διαχείρισης

απορριμμάτων πλοίων. Μερικά καλά παραδείγματα μεγαλύτερων λιμένων που εμπλέκονται βαθιά στη διαχείριση των αποβλήτων πλοίων είναι η Αμβέρσα, το Ρότερνταμ, το Άμστερνταμ, η Κοπεγχάγη, η Στοκχόλμη και το Γκέτεμποργκ.

Στην τελευταία έκδοση του 2016 της ESPO διακρίνουμε το ποσοστό εμπλοκής που έχουν οι εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων με τον κάθε φορέα:

- 40% Λιμενική αρχή
- 0% Κυβέρνηση
- 58% Ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης
- 2% Κυβέρνηση

4.2 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000 όλα τα πλοία που βρίσκονται ελλιμενισμένα σε κοινοτικό λιμάνι είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν όλα τα απόβλητα και λύματα τους στις λιμενικές εγκαταστάσεις πριν τον προγραμματισμένο απόπλου τους.

Η μοναδική περίπτωση να μην παραδοθούν τα απόβλητα και να επιτραπεί ο απόπλου στο πλοίο είναι όταν υπάρχει δυνατότητα αποθήκευσης των αποβλήτων εντός του πλοίου όσον αφορά αυτά που υπάρχουν ήδη και αυτά που θα παραχθούν μέχρι το επόμενο λιμάνι που θα έχει επιβεβαιωθεί μέσω της βάσης δεδομένων GISIS ότι διαθέτει εγκαταστάσεις παραλαβής.

Η Λιμενική Αρχή προκειμένου να αποτρέψει την απόρριψη των αποβλήτων στη θάλασσα, υποχρεώνει τον χρήστη, να παραδώσει τα απόβλητά του, εάν συντρέχει έστω και μία των παρακάτω περιπτώσεων:

- α. αν ο επόμενος λιμένας δεν ανήκει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2000/59/EK όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2007/71/EK,
- β. αν ο επόμενος λιμένας δεν είναι γνωστός,
- γ. αν ο επόμενος λιμένας δεν διαθέτει αποδεδειγμένα κατάλληλες εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής αποβλήτων
- δ. αν, κατά την κρίση της Λιμενικής Αρχής, ύστερα από επιθεώρηση και αφού συνεκτιμηθούν όλα τα σχετικά στοιχεία τεκμαίρεται το επακόλουθο της ανεξέλεγκτης διάθεσης των αποβλήτων.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την παραγωγή αποβλήτων και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όσον αφορά την επάρκεια του χώρου αποθήκευσης διακρίνονται στους εξής :

- σταθερούς: τύπος πλοίου, έτος κατασκευής, ισχύς μηχανών κλπ
- μεταβλητούς: φορτίο επί του σκάφους, όροι ταξιδιού, διάρκεια πλου, πλήθος επιβατών κ.λπ.
- Άλλοι παράγοντες όπως η ανακύκλωση, η αποτέφρωσή, η χρήση ντίζελ πλοίων (MDO) ⁷

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

Προκειμένου να γίνει εφικτός ο εντοπισμός των πλεούμενων που δεν έχουν παραδώσει τα απόβλητα τους βάσει της οδηγίας 2002/59/EK θεσπίστηκε κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης το οποίο θα είναι ενσωματωμένο με τη βάση δεδομένων επιθεώρησης ελέγχου από το κράτος λιμένα (THETIS) ελεγχόμενο από τον Ευρωπαϊκό οργανισμό ασφάλειας στη θάλασσα (E.O.A.Θ.). Από την 1η Ιουνίου 2015, η ηλεκτρονική υποβολή των εκθέσεων από την Εθνική Ενιαία Θυρίδα έχει καταστεί υποχρεωτική για την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων και οι εκθέσεις κοινοποιούνται ή διαβιβάζονται μεταξύ των εθνικών αρχών μέσω του συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet). Με αυτό το ενοποιημένο σύστημα ελέγχου εκτός του ότι γίνεται πιο εύκολη η ενημέρωση αλλά είναι βασικό ότι μειώνεται ο χρόνος των καθυστερήσεων.

Η Νομοθεσία για τις λιμενικές ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων εκδόθηκε με γνώμονα την προστασία του Περιβάλλοντος. Στον τομέα αυτό ομοίως εντοπίζονται προβλήματα που κωδικοποιούνται ως ακολούθως:

- Στα περισσότερα Ελληνικά λιμάνια, δεν γίνεται ανακύκλωση στα απορρίμματα των πλοίων. Με την τροποποίηση του Ν. 2939/2001 που πλέον υποχρεώνει όλα τα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία σε διαχωρισμό των ανακυκλώσιμων συσκευασιών και τη συλλογή και διαχείρισή τους μέσω κάποιου Συλλογικού Συστήματος Εναλλακτικής Διαχείρισης (ΣΣΕΔ). Υπάρχουν διαμαρτυρίες ότι ακόμα και σε περιπτώσεις που το πλοίο λαμβάνει την πρωτοβουλία και το κόστος διαχωρισμού των ανακυκλώσιμων, κατά την παράδοση γίνεται

⁷ Παράρτημα II της οδηγίας 2000/59/EK τροποποιήθηκε από την οδηγία (ΕΕ) 2015/2087 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2015, προκειμένου να συμπεριληφθούν στον πίνακα των προς κοινοποίηση πληροφοριών το είδος και οι ποσότητες των αποβλήτων που παραδόθηκαν στον προηγούμενο λιμένα κατάπλου

σύμμεικτη συλλογή και άνευ εκπτώσεων και δωρεάν παραλαβής από τον πάροχο των υπηρεσιών.

- Όταν το πλοίο διαθέτει συμπιεστή απορριμμάτων για τη μείωση του όγκου των παραδιδόμενων αποβλήτων, παρουσιάζονται ισχυρά αντικίνητρα για τη χρήση του, με πολλαπλασιαστικούς συντελεστές που ουσιαστικά αυξάνουν την επιμετρούμενη ποσότητα.
- Παρότι πολλά πλοία υιοθετούν πράσινες τεχνολογίες και στρατηγικές, ενώ υπάρχει η νομική πρόβλεψη για απαλλαγή (ολική ή μερική) αυτών από μη ανταποδοτικά τέλη, πολύ δύσκολα αναγνωρίζεται η ιδιότητά τους και οι διατάξεις παραμένουν κενό γράμμα.

4.3 ΣΧΕΔΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ

Τα σχέδια παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων καταρτίζονται και εφαρμόζονται κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ιδίως με τους χρήστες του λιμένα ή τους εκπροσώπους αυτών, με γνώμονα τις απαιτήσεις των άρθρων 4, 6, 7, 10 και 12. Τα σχέδια καλύπτουν όλους τους τύπους αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία που συνήθως καταπλέουν στο λιμένα, και καταρτίζονται σύμφωνα με το μέγεθος του λιμένα και τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν. Τα σχέδια πραγματεύονται τα εξής στοιχεία:

- Την ανάγκη για λιμενικές εγκαταστάσεις με βάση την ζήτηση των πλοίων
- τον τύπο και τη χωρητικότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής,
- αναλυτική περιγραφή των διαδικασιών παραλαβής και συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου,
- περιγραφή του συστήματος χρέωσης τελών,
- διαδικασίες για την γνωστοποίηση καταγγελλόμενων ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής,
- διαδικασίες για διαρκείς διαβουλεύσεις με τους χρήστες του λιμένα, τους αναδόχους στον τομέα των αποβλήτων, τους φορείς εκμετάλλευσης σταθμών μεταφόρτωσης και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη και
- τύπος και ποσότητες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που αποτελούν αντικείμενο της παραλαβής και διακίνησης.

Επιπλέον, τα σχέδια θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

- σύνοψη της σχετικής νομοθεσίας και τυπικών διαδικασιών για την παράδοση,

- στοιχεία του προσώπου ή των προσώπων που είναι υπεύθυνα για την υλοποίηση του προγράμματος,
- περιγραφή τυχόν εξοπλισμού και διαδικασιών προεπεξεργασίας στο λιμένα,
- περιγραφή των μεθόδων καταγραφής της πραγματικής χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής,
- περιγραφή των μεθόδων καταγραφής των παραλαμβανόμενων ποσοτήτων αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου και
- περιγραφή του τρόπου με τον οποίο διατίθενται τα απόβλητα πλοίου και κατάλοιπα φορτίου.

Οι διαδικασίες παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης θα πρέπει να συμμορφώνονται, από κάθε άποψη, προς ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης κατάλληλο για τη σταδιακή μείωση των επιπτώσεων των εν λόγω δραστηριοτήτων στο περιβάλλον. Η συμμόρφωση αυτή τεκμαίρεται εάν οι διαδικασίες είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1836/93 του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1993, για την εκούσια συμμετοχή των επιχειρήσεων του βιομηχανικού τομέα σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου. Πληροφορίες που διατίθενται σε όλους τους χρήστες του λιμένα:

- 1) σύντομη αναφορά στη θεμελιώδη σημασία της ορθής παράδοσης των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου,
- 2) θέση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για κάθε θέση πρόσδεσης, με διάγραμμα/ χάρτη,
- 3) κατάλογος των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου με τα οποία συνήθως ασχολούνται οι αρμόδιοι στο λιμένα,
- 4) κατάλογος των σημείων επαφής, των φορέων εκμετάλλευσης και των παρεχομένων υπηρεσιών,
- 5) περιγραφή των διαδικασιών παράδοσης,
- 6) περιγραφή του συστήματος χρέωσης τελών και
- 7) διαδικασίες για την αναφορά των ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις

Τα προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, μπορούν να καταρτίζονται σε περιφερειακό πλαίσιο με τη δέουσα συμμετοχή κάθε λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται για κάθε επιμέρους λιμένα ποιές εγκαταστάσεις παραλαβής είναι απαραίτητες και ποιές είναι διαθέσιμες. Τα κράτη μέλη αξιολογούν και εγκρίνουν το πρόγραμμα

παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, παρακολουθούν την εφαρμογή του και εξασφαλίζουν την επανέγκρισή του τουλάχιστον ανά τριετία καθώς και μετά από σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία του λιμένα. Τέλος είναι εφικτή η παραλαβή απορριμμάτων και λυμάτων από άλλα πλοία συγκεκριμένα στην Ελλάδα ισχύουν υπουργικές αποφάσεις:

1. Οι όροι και προϋποθέσεις αναγνώρισης πλοίων και φορτηγίδων ή πλωτών γενικά ναυπηγημάτων που χρησιμοποιούνται ως ευκολίες υποδοχής στερεών απορριμμάτων πλοίων καθορίζονται στην υπ' αριθμό 181051/1090/82 (Β' 266) υπουργική απόφαση.

2. Οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης άδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές ευκολίες υποδοχής λυμάτων πλοίων καθορίζονται στην υπ' αριθμό. 3221.2/2/89 (Β' 435) υπουργική απόφαση.

4.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Το σύστημα διαχείρισης αποβλήτων που έχει καταστεί υποχρεωτικό στα κράτη μέλη από την 1^η Ιουνίου 2015 αφορά την κοινοποίηση των αποβλήτων μέσω του National Single window (NSW). Είναι ένα ηλεκτρονικό σύστημα το οποίο χρησιμοποιείται και για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των Εθνικών αρχών μέσω του συστήματος Safe sea net. Το έντυπο κοινοποίησης το οποίο έχει αναθεωρηθεί σύμφωνα με την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2015/2087⁸. Η χρήση της νέας φόρμας από τα πλοία καθίσταται υποχρεωτική από τις 9 Δεκεμβρίου 2016 και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με:

- λεπτομέρειες σχετικά με το πλοίο, όνομα πλοίου, διακριτικά κλήσεως, αναγνωριστικό αριθμό IMO και το κράτος σημαίας.
- τον τελευταίο και τον επόμενο λιμένα κλήσης του πλοίου.
- το τελευταίο λιμάνι του πλοίου όπου παραδόθηκαν απόβλητα
- τα είδη και τα ποσά των αποβλήτων που διαθέτει το πλοίο.
- το ποσό των αποβλήτων και των υπολειμμάτων φορτίου που προτίθεται να παραδώσει στις υπηρεσίες υποδοχής αποβλήτων στον λιμένα.
- το ποσό των αποβλήτων και των υπολειμμάτων φορτίου που το πλοίο προτίθεται να διατηρήσει επί του πλοίου για παράδοση στον επόμενο λιμένα κλήσης
- την χωρητικότητα αποθήκευσης που διαθέτει το πλοίο για κάθε τύπο αποβλήτων.

⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2015/2087 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2015, για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου

Στις εγκαταστάσεις των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων γίνονται δεκτές για παραλαβή και διαχείριση μέχρι τελικής διάθεσης, όλες οι κατηγορίες αποβλήτων σύμφωνα με τη MARPOL 73/78 και την Εθνική Νομοθεσία.

Τα πλοία που προσεγγίζουν το λιμάνι θα πρέπει το αργότερο 24 ώρες πριν τον κατάπλου να αποστέλλουν συμπληρωμένο έντυπο κοινοποίησης, ώστε να γνωστοποιήσουν στις εγκαταστάσεις Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων το είδος και τις ποσότητες των αποβλήτων που μεταφέρουν ή/και προτίθενται να παραδώσουν.

Συγκεκριμένα στα ελληνικά λιμάνια τα υγρά και στερεά απόβλητα συλλέγονται από εταιρείες μέσω διαγωνισμών συμβαίνει να μην είναι μια μόνο εταιρεία αποκλειστικός ανάδοχος σε περίπτωση που διαχειρίζεται μόνο τα υγρά ή μόνο τα στερεά απόβλητα Τα Υγρά απόβλητα, συλλέγονται με τα ακόλουθα μέσα:

- Βυτιοφόρα οχήματα
- Δεξαμενόπλοιο πλοίο
- Παράδοση σε εγκαταστάσεις της εταιρείας που έχει αναλάβει την συλλογή και διαχείριση αποβλήτων

Τα Στερεά απόβλητα, συλλέγονται συσκευασμένα σε:

- Κάδους containers
- Φορτηγίδες
- Απορριμματοφόρα οχήματα

Όλα τα μέσα, πλωτά και χερσαία, που χρησιμοποιούνται είναι εγκεκριμένου τύπου από τις αρμόδιες Αρχές σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζει η Εθνική και Διεθνής Νομοθεσία και έχουν τα σχετικά κατά περίπτωση απαιτούμενα πιστοποιητικά.

Αναλόγως των σχεδίων ροής εργασιών των εταιρειών ορίζονται συγκεκριμένες διαδικασίες μέχρι να καταλήξουν τα απόβλητα στους νόμιμους αναδόχους προκειμένου να παραληφθούν για επεξεργασία. Όσον αφορά στα επικίνδυνα υγρά και στερεά απόβλητα, συλλέγονται και διατίθενται κατάλληλα για τελική διάθεση ή επεξεργασία σε αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις της Ελλάδας ή του Εξωτερικού (με διασυνοριακή μεταφορά αποβλήτων).⁹

⁹ MEPC 66 υιοθέτησε, με την εγκύκλιο [MEPC.1 / Circ.834](#), Ορθές πρακτικές για τους παρόχους και τους χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής, 1 / Circ.671 / Rev.1) εγκύκλιοι που σχετίζονται με λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής (MEPC.1 / Circ.469 / Rev.2, MEPC.1 / Circ.644 / Rev.1, MEPC.1 / Circ.645 / Rev.1 και MEPC.1 / Circ.470 / Rev.1)
Απρίλιος 2014

4.4.1 Επιθεώρηση ορθής διαχείρισης αποβλήτων

Επειδή δεν είναι εφικτός ο έλεγχος όλων των πλοίων για να επιθεωρηθούν εκείνα που δεν παραδίδουν τα απόβλητά τους στους λιμένες, η οδηγία προβλέπει ορισμένα κριτήρια επιλογής με σκοπό να αποφασίζεται ποια πλοία πρέπει να επιθεωρούνται. Σύμφωνα με την οδηγία 95/21/Ε που απαιτούσε τουλάχιστον το 25% των πλοίων να επιθεωρείται με την οδηγία 2009/16/ΕΚ το επιμερισμένο φόρτο των επιθεωρήσεων κατανέμεται αναλογικά σε κάθε κράτος της Ε.Ε. με βάση την επικινδυνότητα.

Βάση των άρθρων 7 και 10 της οδηγίας ΛΕΠ οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει :

- Να μεριμνούν ώστε τα πλοία να υπόκεινται σε επιθεώρηση για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης τους με επαρκή συχνότητα ελέγχων.
- Θα πρέπει να έχουν πρόσβαση στις κοινοποιήσεις χωρίς καθυστέρηση. Θα πρέπει να αναφέρονται τυχόν ανακολουθίες όσον αφορά την οδηγία, συμπεριλαμβανομένης της απουσίας κοινοποίησης ή τη μη άμεση παράδοση στην αρχή που αναλαμβάνει την επιθεώρηση ΛΕΠ.
- Να ενημερώνει την αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα κατάπλου για τη μη παράδοση των αποβλήτων, ώστε να μην επιτραπεί στο πλοίο ο απόπλους από τον εν λόγω λιμένα μέχρις ότου πραγματοποιηθεί πιο λεπτομερής αξιολόγηση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 (παράγραφος 2 στοιχείο δ).
- Αν δεν είναι ικανοποιητικά τα αποτελέσματα αυτής της επιθεώρησης, μεριμνά ώστε το πλοίο να μην αποπλεύσει μέχρις ότου τα απόβλητά του και τα κατάλοιπα φορτίου παραδοθούν σε εγκαταστάσεις παραλαβής
- Όταν υπάρχουν σαφείς αποδείξεις για τον απόπλου πλοίου χωρίς να έχουν τηρηθεί οι διατάξεις, ενημερώνεται σχετικά η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα κατάπλου, με την επιφύλαξη της επιβολής των κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 13.
- Μεριμνούν ώστε να βρίσκονται σε ισχύ όλες οι απαραίτητες από την ισχύουσα νομοθεσία, άδειες για την εκτέλεση των εργασιών παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων που προέρχονται από τα πλοία και των καταλοίπων φορτίου.
- Μεριμνούν για την πιστή τήρηση των περιβαλλοντικών και τελωνειακών διατάξεων και των κανονισμών λειτουργίας των λιμένων, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

- Μεριμνούν για την καταχώρηση σε ηλεκτρονική βάση δεδομένων των στοιχείων του εντύπου του Παραρτήματος ΙΙ που τους κοινοποιούν οι πλοίαρχοι των πλοίων, σύμφωνα με το άρθρο 6, καθώς επίσης των πληροφοριών που αφορούν τις ποσότητες των αποβλήτων

4.5 ΤΕΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την είσπραξη των τελών από τους χρήστες των λιμένων και αρμόδια για την ενσωμάτωση των υπηρεσιών παραλαβής, επεξεργασίας και τελικής διάθεσης στο κόστος της διαχείρισης των αποβλήτων. Με σκοπό να γίνει αντικίνητρο η παράδοση των αποβλήτων οι υπηρεσίες λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής εφαρμόζουν τις κάτωθι αρχές με εξαίρεση τα αλιευτικά που έχουν άδεια να μεταφέρουν μέχρι 12 άτομα.

α) Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις είναι δυνατόν πέρα από την ενσωμάτωση που αναφέραμε στην πρώτη παράγραφο να υπάρχει η επιλογή της καταβολής ενός πάγιου τέλους αποβλήτων το οποίο να προκύπτει ανάλογα την κατηγορία και τον τύπο του πλοίου.

β) το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται, ενδεχομένως, από το τέλος που αναφέρεται να καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων πλοίου που παραδίδουν πραγματικά τα πλοία

γ) επιτρέπεται η μείωση των τελών, εάν η περιβαλλοντική διαχείριση του πλοίου, ο σχεδιασμός, ο εξοπλισμός και η λειτουργία του είναι τέτοια ώστε ο πλοίαρχος να μπορεί να αποδείξει ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων.

Προς απόδειξη της διαφάνειας, της δίκαιης κοστολόγησης, την αποτροπή διακρίσεων και την αντιστοιχία των υπηρεσιών με το κόστος θα πρέπει να ενημερώνονται τα πλοία σχετικά με την βάση υπολογισμού και την τιμή των τελών. Η Επιτροπή, εντός τριών ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 1, υποβάλλει έκθεση η οποία συντάσσεται σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και εκπροσώπους των λιμένων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η οποία θα αξιολογεί τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και τους τρόπους ροής των αποβλήτων από τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων κάλυψης του κόστους. Βάσει της εν λόγω αξιολόγησης, η επιτροπή αποφασίζει αν χρειάζεται πρόταση τροποποίησης της παρούσας οδηγίας, με τη θέσπιση συστήματος που προβλέπει την καταβολή κατάλληλου ποσοστού, όχι λιγότερου του 1/3, του κόστους των τελών που έχουν ήδη ενσωματωμένες τις υπηρεσίες παραλαβής, διαχείρισης και τελικής διάθεσης ανεξαρτήτως της πραγματικής χρήσεως των εγκαταστάσεων από αυτά, ή ενός εναλλακτικού συστήματος με ισοδύναμο αποτέλεσμα. Τα συστήματα συνοπτικά θα λέγαμε ότι είναι τα εξής:

- α. Πληρωμή τελών από όλους τους χρήστες με παράδοση αποβλήτων παίρνει ο χρήστης πίσω ανταποδοτικά τέλη που φτάνουν στο 80% του συνολικού κόστους
- β. Πληρωμή τελών από όλους τους χρήστες χωρίς παράδοση αποβλήτων χωρίς ανταποδοτικά τέλη τα οποία μοιράζεται ο φορέας του λιμανιού με τον πάροχο
- γ. Πληρωμή τελών που σου δίνει το δικαίωμα να παραδώσεις κάποια κυβικά δωρεάν και για κάθε επιπλέον κυβικό χρεώνεται συγκεκριμένο τέλος
- δ. Direct που δεν είναι συνηθισμένη μέθοδος στην οποία ότι δίνεις παίρνεις

Ωστόσο, η οδηγία παρέχει πολύ λίγες διευκρινήσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να σχεδιαστούν τα εν λόγω συστήματα τελών αποβλήτων. Επομένως, ενώ οι περισσότεροι λιμένες των κρατών μελών έχουν εφαρμόσει έμμεσο τέλος στο πλαίσιο του συστήματος τελών αποβλήτων, έχουν εφαρμοστεί διάφορα συστήματα/ μοντέλα (EMSA, 2005). Η ερμηνεία από τους περισσότερους λιμένες είναι ότι το ελάχιστο ποσοστό 30% αποτελεί ένα κλάσμα του συνολικού κόστους διαχείρισης των αποβλήτων πλοίων. Ωστόσο, οι περισσότεροι λιμένες δεν έχουν πληροφορίες σχετικά με το συνολικό κόστος, δεδομένου ότι το σύνολο (ή το μεγαλύτερο μέρος) του χειρισμού των αποβλήτων πραγματοποιείται από εξωτερικούς φορείς εκμετάλλευσης αποβλήτων. Ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατό για τα λιμάνια να κατανοήσουν πλήρως και να συμμορφωθούν με αυτό το μέρος της οδηγίας. Παρόλα αυτά, φαίνεται ότι ορισμένα συστήματα ανάκτησης του κόστους, όπως το έμμεσο τέλος 100%, λειτουργούν καλύτερα από άλλα συστήματα για την εξασφάλιση της παράδοσης αποβλήτων.

Ορισμοί της άμεσης αμοιβής, του έμμεσου τέλους και του ειδικού τέλους (NSF)

- Ένα άμεσο τέλος καταβάλλεται μόνο εάν παρέχονται υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων.
- Ένα έμμεσο τέλος καταβάλλεται ανεξάρτητα από το εάν παρέχονται ή όχι υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων.

Η προσέγγιση των έμμεσων αμοιβών αναφέρεται μερικές φορές και ως «μη ειδικό τέλος» (στη Σκανδιναβία), «υποχρεωτικό τέλος» (σε ορισμένους λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου) ή «τέλος υγειονομικής περίθαλψης» (στην Πολωνία), αλλά οι ορισμοί δεν είναι ακριβείς και η ορολογία πρέπει να θεωρείται περισσότερο ως αναφορά σε μια γενική αρχή και όχι σε μια συγκεκριμένη έννοια.

Η ποικιλομορφία των τελών για τη συλλογή αποβλήτων στους ευρωπαϊκούς λιμένες με:

- 100% έμμεσο τέλος (σταθερό τέλος με βάση το GT του πλοίου και ανεξάρτητα από την ποσότητα των αποβλήτων): 5 λιμένες - Karlshamm, Goteborg και Στοκχόλμη (Σουηδία), Κοπεγχάγη Δανία) και Ταλίν (Εσθονία).
- 100% έμμεση αμοιβή (αλλά με περιορισμούς στον όγκο των αποβλήτων και συχνά με βάση το μέγεθος του πλοίου): 30 λιμάνια - Αμβέρσα και Zeebrugge (Βέλγιο), Βάρνα και Μπουργκάς (Βουλγαρία), Κύπρος, Fredericia (Δανία), Ελλάδα, Shannon Foynes και Cork (Ιρλανδία), Ρίγα και Klaipeda (Λετονία), Άμστερνταμ και Γκρόνινγκεν (Κάτω Χώρες), Γκντανσκ, Εσθονία, Ελσίνκι, Rauma και Turku (Φινλανδία) Szczecin και Swinoujście (Πολωνία), Sines (Πορτογαλία), Koror (Σλοβενία), Algeciras (Ισπανία), Σαουθάμπτον και Immingham (Ηνωμένο Βασίλειο). Στη Δουνκέρκη (Γαλλία), η ποσότητα των επιτρεπόμενων αποβλήτων περιορίζεται από τον όγκο του δοχείου. Στο Ρότερνταμ (Κάτω Χώρες), η έμμεση καταβολή τέλους εφαρμόζεται μόνο για τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένου του 50% του κόστους των αποβλήτων. Στη Λισαβόνα (Πορτογαλία), οι περιορισμοί βασίζονται στην πληρωμή σε ευρώ - όχι σε όγκο.
- Σημαντικό έμμεσο τέλος ως κίνητρο: 2 λιμάνια - Στη Γένοβα (Ιταλία), η έμμεση καταβολή τέλους εφαρμόζεται μόνο για τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένου του 50% του κόστους των αποβλήτων. Στη Μάλτα (Μάλτα) υπάρχουν κυρώσεις για μη παράδοση αποβλήτων.
- Άμεση αμοιβή για την αποκομιδή απορριμμάτων που καταβάλλεται από πλοιοκτήτη σε φορέα εκμετάλλευσης αποβλήτων: 3 λιμάνια - Constanta Στην Τεργέστη (Ιταλία), η έμμεση καταβολή τέλους εφαρμόζεται μόνο για τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένου του 50% του κόστους των αποβλήτων. Στη Βενετία (Ιταλία) καταβάλλεται έμμεση αμοιβή, αλλά δεν παρέχεται δωρεάν συλλογή αποβλήτων.
- Στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο για τον καθορισμό του ύψους των τελών σε κάθε λιμένα ούτε ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή για τους λιμένες. Το ύψος των τελών καθορίζεται από τις νομοθεσίες «Harbours Act 1964, άρθρο 27,31».

4.5.1 Εξαιρέσεις τελών

Όταν πλοία εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς και εφόσον υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις για την ύπαρξη διακανονισμού που εγγυάται την παράδοση των αποβλήτων πλοίου και την καταβολή τελών σε λιμένα που βρίσκεται επί της διαδρομής τους, τα κράτη μέλη των λιμένων που συμπεριλαμβάνονται στα

δρομολόγια αυτά μπορούν να απαλλάσσουν τα πλοία αυτά από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 6, το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8.

Για την Ελλάδα συγκεκριμένα πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς θεωρούνται:

- Τα πάσης φύσεως Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εκτελούν προγραμματισμένους πλόες.
- Τα πλοία που λειτουργούν κυρίως εντός και περίξ του λιμένα (π.χ. ρυμουλκά, σκάφη ανεφοδιασμού καυσίμων, λάντζες).
- Τα Φ/Γ πλοία μέχρι 500 Κοχ. που καταπλέουν τουλάχιστον δύο φορές το μήνα στο λιμένα διακανονισμού παράδοσης αποβλήτων και καταβολής τελών.
- Τα πλοία που καταπλέουν τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα στο λιμένα διακανονισμού παράδοσης αποβλήτων και καταβολής τελών.

Όσον αφορά τις καθυστερήσεις των πλοίων και τις αποζημιώσεις προς αυτά θα πρέπει τα κράτη μέλη να μεριμνούν ώστε οι διατυπώσεις για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής να είναι απλές και να διεκπεραιώνονται με ταχύτητα προκειμένου να δοθεί κίνητρο στους πλοιάρχους να χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και να αποφεύγονται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις των πλοίων. Γι' αυτό το λόγο υπάρχει και το αντίγραφο των καταγγελιών για ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3. Τέλος όσων αφορά τις αξιώσεις αποζημίωσης αρ.12 παρ.1 ζ τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους, ότι όλα τα μέρη που συμμετέχουν στην παράδοση ή την παραλαβή αποβλήτων πλοίου ή καταλοίπων φορτίου δύνανται να προβάλλουν αξιώσεις αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης αντίθετα στην Ελλάδα (άρθρο 12 παράγραφος 1) οι φορείς διαχείρισης των λιμένων είναι υπόχρεοι στην καταβολή αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην παράδοση ή την παραλαβή αποβλήτων που παράγονται στα πλοία ή καταλοίπων φορτίου.

Προκειμένου να εξαιρεθεί κάποιο από τα παραπάνω πλοία, θα πρέπει ο πλοίαρχος του (ή ο νόμιμος εκπρόσωπος του) να καταθέσει στον φορέα διαχείρισης του λιμένα, από τον οποίο επιθυμεί να λάβει εξαίρεση σχετική αίτηση. Στην αίτηση θα πρέπει να περιέχεται:

- βεβαίωση του φορέα διαχείρισης του λιμένα παράδοσης, για την ύπαρξη διακανονισμού που εγγυάται την παράδοση των αποβλήτων και την καταβολή τελών στον συγκεκριμένο λιμένα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.
- Θετική γνωμοδότηση της οικείας Λιμενικής Αρχής για το εάν το πλοίο διαθέτει επαρκή ικανότητα αποθήκευσης όλων των αποβλήτων που θα συσσωρευτούν κατά το

προγραμματισμένο του ταξίδι έως τον λιμένα παράδοσης. Αν η εξαίρεση που ζητάει αφορά πάνω από ένα λιμένα κάθε φορέας θα εκδώσει δική του απόφαση εξαίρεσης αλλά τη γνωμοδότηση για επαρκή ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων την χορηγεί η ιεραρχικά αρχαιότερη λιμενική αρχή.

Πλοία που προσεγγίζουν πάνω από τρία λιμάνια λαμβάνουν εξαίρεση βάσει της οδηγίας για περισσότερους του ενός λιμένες εφόσον κοινοποιήσουν, παραδώσουν και καταβάλουν τα υποχρεωτικά τέλη σε τουλάχιστον ένα λιμένα κατά μήκος της διαδρομής τους. Αυτό αποκλείει τις πρακτικές απαλλαγής πλοίου για όλους τους λιμένες κατά μήκος της διαδρομής του. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, για τις εξαιρέσεις που παραχώρησαν κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου αντίστοιχα και Ελλάδα ενημερώνει την Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και εν συνεχεία οι αρμόδιες Υπηρεσίες την Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 352/2017

Οι λιμένες συμβάλλουν στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών βιομηχανιών στις παγκόσμιες αγορές, δημιουργώντας παράλληλα προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας σε όλες τις παράκτιες περιφέρειες της Ένωσης. Με την ανακοίνωση /πρόταση της 23ης Μαΐου 2013 για την θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων προτάθηκαν κάποιες σημαντικές αλλαγές και δράσεις που θα μπορούν να βοηθήσουν το λιμάνι να γίνει πιο ελκυστικό και βιώσιμο. Για να γίνουν τα λιμάνια πιο ελκυστικά θα πρέπει οι λιμενικές υπηρεσίες που προσφέρουν να έχουν απλοποιημένες γραφειοκρατικές διαδικασίες, να εκτελούνται με διαφάνεια οι δημόσιες χρηματοδοτικές ενισχύσεις και το ύψος των τελών, να είναι τα λιμάνια αξιόπιστα και να έχουν μεγάλο βαθμό απόδοσης. Όλα τα παραπάνω αποτελούν τη βάση για να μειωθεί το κόστος για τους χρήστες και να αυξηθούν οι επενδύσεις στα λιμάνια. Η συγκεκριμένη πρόταση (ΕΕ) 352/2017 ψηφίστηκε στις 15 Φεβρουαρίου 2017 και σαν κανονισμός θα τεθεί σε λειτουργία 24 Μαρτίου 2019 και θα θεσπίζει πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινούς κανόνες σχετικά με τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών υποδομών .

Ο κανονισμός αυτός θα είναι εφαρμόσιμος σε όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια που αναφέρονται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και αφορά στις λιμενικές υπηρεσίες εντός της ζώνης του λιμένα όπως εφοδιασμός καυσίμων, διακίνηση των φορτίων, προσδέσεις πλοίων, υπηρεσίες επιβατών, συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και κατάλοιπων φορτίου, πλοήγηση και ρυμούλκηση.

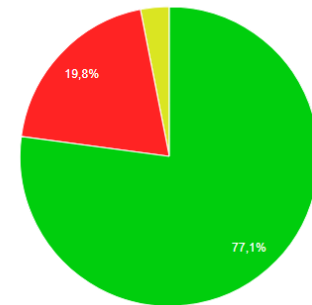
Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν τον κανονισμό σε λιμένες που δεν ανήκουν στο παραπάνω παράρτημα και αντίστοιχα να μην το εφαρμόσουν σε αποκεντρωμένους λιμένες που μπορεί να συμπεριλαμβάνονται στο παράρτημα με μόνη υποχρέωση είτε στη μια περίπτωση είτε στην άλλη να κοινοποιήσουν την απόφασή τους στην επιτροπή.

Τον Δεκέμβρη του 2016 έγινε ψηφοφορία στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο ανάμεσα σε 750 μέλη από όλα τα κράτη από τα οποία ψήφισαν τα 708 από τα οποία το 77% ψήφισε θετικά στα μέτρα ενώ το υπόλοιπο ποσοστό που ήταν παρόν και ψήφισε αρνητικά είχε το ποσοστό του 20%.

Vote details

Subject:	vote: legislative resolution
Date of vote:	14.12.2016
ID:	4656
Final vote:	Yes
Total members:	750
Voters:	708
Didn't vote:	20
Absent:	22
Required to pass:	344
Policy area:	Transport & tourism
Type of vote:	Draft legislative resolution
Procedure:	Legislative (ordinary legislative procedure, first reading)

Votes of 708 MEPs



For **546** (77%)
Against **140** (20%)
Abstentions **22** (3%)

89% of MEPs voted along European political group lines

See how Member States voted in Council

Γράφημα 2. Ψηφοφορία για τη πρόσβαση στην αγορά στις λιμενικές υπηρεσίες και οικονομική διαφάνεια των λιμένων. (<http://www.votewatch.eu/en/term8-market-access-to-port-services-and-financial-transparency-of-ports-draft-legislative-resolution-vote-3.html>)

Η ποικιλομορφία στην οργάνωση και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών στα πλοία στα λιμάνια της ΕΕ είναι γνωστή. Για παράδειγμα πόσα διαφορετικά μοντέλα υπάρχουν, για την παροχή υπηρεσιών παράδοσης αποβλήτων πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Ενώ η υπηρεσία παρέχεται σε πολλές περιπτώσεις από τη λιμενική αρχή, οι εγκαταστάσεις λειτουργούν συνήθως από ιδιωτικούς φορείς που έχουν κάνει συμβάσεις με τη λιμενική αρχή, όπως στη Στοκχόλμη, ή κατ'εξάιρεση μπορούν να λειτουργούν από τη λιμενική αρχή μέσω θυγατρικής εταιρείας όπως στο Ταλίν.

Τα αγγλικά λιμάνια έχουν το πιο διαφοροποιημένο μοντέλο λειτουργίας σε σχέση με τα περισσότερα Ευρωπαϊκά λιμάνια γιατί είναι κατά κύριο λόγο ιδιωτικοποιημένα και διαχειρίζονται μεγάλο μέρος των λειτουργιών τους. Είτε παρέχουν τα ίδια τις υπηρεσίες τους είτε τις δίνουν υπεργολαβία σε άλλους. Δεν λαμβάνουν επιδοτήσεις και λόγω της ιδιωτικότητάς τους χρηματοδοτούν μόνοι τους τα σχέδια επενδύσεων και επεκτάσεων όσον αφορά το λιμένα. Μπορούν και παίρνουν αποφάσεις για το πως θα κινηθούν εμπορικά περιλαμβάνοντας και το κομμάτι της παροχής λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες θα παρέχονται είτε από την λιμενική εταιρεία είτε από κάποιο τρίτο. Όσον αφορά τον ανταγωνισμού το κομμάτι που απασχολεί τις Βρετανικές αρχές ανταγωνισμού είναι περισσότερο ο βαθμός

κάθετης ολοκλήρωσης μεταξύ ιδιόκτητων λιμένων και παροχών υπηρεσιών. Η Λιμενική βιομηχανία του Ηνωμένου Βασιλείου είναι αντίθετη με το PSR και έθεσαν κόκκινες γραμμές όσον αφορά την εξασφάλιση αυτονομίας των ιδιωτικών λιμένων, την ενθάρρυνση επενδύσεων χωρίς εμπόδια, διαφάνεια και ισότιμους όρους ανταγωνισμού όσον αφορά τη γραφειοκρατία για τη χορήγηση των κρατικών ενισχύσεων και τις κοινωνικές διατάξεις. Θεωρεί ότι η νομοθεσία αυτή θα μπορούσε να είναι επιβλαβής για τον ήδη ανταγωνιστικό ιδιωτικό λιμενικό τομέα και θα ήταν καλύτερα να επιλυθούν τέτοιου είδους προβλήματα μεμονωμένα στις χώρες που εμφανίζονται

Στα ευρωπαϊκά λιμάνια, η λειτουργία των κυριότερων υπηρεσιών που παρέχονται στα πλοία είναι κυρίως σε ιδιωτικού φορέα, με εξαίρεση την πλοήγηση, η οποία εξακολουθεί να υπόκειται σε σημαντική δημόσια επιρροή. Μερικές φορές, η λιμενική αρχή μπορεί να επηρεάσει την ποιότητα ορισμένων υπηρεσιών μέσω της έκδοσης αδειών, χωρίς να έχει πάντοτε αυτή την αρμοδιότητα

Η πρόσβαση στην αγορά για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών βάση του κανονισμού θα έχει σαν προαπαιτούμενο ελάχιστες απαιτήσεις, θα υπάρχει περιορισμένο πλήθος παρόχων, θα υπάρχει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και περιορισμός των εγχώριων φορέων. Οι κοινοτικοί λιμένες θα μπορούν στα πλαίσια του εθνικού τους δίκαιου να μην εφαρμόσουν καμία από τις παραπάνω ελάχιστες απαιτήσεις και οι όροι πρόσβασης στα μέσα, τις εγκαταστάσεις και στον εξοπλισμό του λιμένα θα είναι δίκαιοι και χωρίς διακρίσεις.

Ελάχιστες απαιτήσεις θεωρούνται οι κάτωθι :

- Να έχουν τα επαγγελματικά προσόντα όλοι οι εργαζόμενοι που διαχειρίζονται τις δραστηριότητες του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών
- Να έχουν οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών οικονομική επάρκεια
- Να υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός για την παροχή της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας και η ικανότητα διατήρησής του σε επίπεδα που απαιτούνται ώστε να υπάρχει ασφάλεια.
- Να είναι διαθέσιμες οι υπηρεσίες 24/ 7 όλο το χρόνο πρωί βράδυ και σε κάθε σημείο πλεύρισης.
- Να συμμορφώνεται με τους κανόνες και τις δικλείδες ασφαλείας που έχει ορίσει ο λιμένας για τον εξοπλισμό , τους εργάτες, τις εγκαταστάσεις και την προστασία του λιμένα
- Να συμμορφώνεται με τις τοπικές, εθνικές και διεθνείς περιβαλλοντικές απαιτήσεις.
- Να υπάρχει συμμόρφωση με το κοινωνικό κι εργατικό δίκαιο που ισχύει στο κάθε

κράτος μέλος, τις συλλογικές συμβάσεις και τους ισχύοντες κανόνες εργασίας

- Τα εχέγγυα αξιοπιστίας του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών, όπως τα καθορίζει η εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία

Στα πλαίσια των λιμενικών υπηρεσιών τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών υποχρεώσεις παροχής δημόσιας λιμενικής υπηρεσίας και να παραχωρούν το δικαίωμα επιβολής υποχρεώσεων στο διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή την δημόσια αρχή προκειμένου να εξασφαλίσουν τουλάχιστον ένα από τα κάτωθι όπως τη διαθεσιμότητα λιμενικών υπηρεσιών σε όλους τους χρήστες με ίσους όρους, για όλες τις θέσεις πλεύρισης 24 ώρες το 24ωρο όλο το χρόνο, τις οικονομικές διευκολύνσεις σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών, την παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών στο κοινό, την ασφάλεια και την βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών και την εδαφική συνοχή.

5.1.1 Νέοι κανόνες διαφάνειας

Ο κανονισμός που αφορά τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και το πλαίσιο παροχής υπηρεσιών θα καταστήσει ευκολότερη την είσοδο στην αγορά σε νέους παρόχους ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών. Θα εξασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού και θα μειώσει τις νομικές αβεβαιότητες για τους λιμένες, τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και τους επενδυτές. Με αυτό τον τρόπο θα ενθαρρύνει τις επενδύσεις σε λιμένες, θα βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες του λιμένα και θα συμβάλει ακόμη και στη μείωση των τιμών.

Οι νέοι κανόνες θα εξασφαλίσουν τη διαφάνεια των λιμενικών τελών και της δημόσιας χρηματοδότησης των λιμένων, πράγμα που θα οδηγήσει σε καλύτερη χρήση των δημόσιων πόρων και σε αποτελεσματική και δίκαιη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ. Ταυτόχρονα, οι νέοι κανόνες έχουν σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να λαμβάνουν υπόψη την ποικιλομορφία του συγκεκριμένου τομέα στην Ευρώπη

Οι χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ δημόσιων αρχών και διαχειριστικού φορέα λιμένα, ή άλλης οντότητας η οποία παρέχει λιμενικές υπηρεσίες για λογαριασμό του, που λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση αντικατοπτρίζονται κατά τρόπο διαφανή στο λογιστικό σύστημα, προκειμένου να αποδεικνύονται ότι οι δημόσιοι πόροι περιλαμβάνουν μετοχικό κεφάλαιο και οιονεί κεφάλαιο, μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις ή επιστρεπτές μόνον υπό ορισμένους όρους, δάνεια συμπεριλαμβανομένων των υπερβάσεων και των προκαταβολών έναντι των εισφορών κεφαλαίου, εγγυήσεις που παρέχουν στον διαχειριστικό φορέα του

λιμένα οι δημόσιες αρχές και κάθε άλλη μορφή δημόσιας χρηματοοικονομικής στήριξης διατίθενται:

- Άμεσα από τις δημόσιες αρχές στους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα
- Από τις δημόσιες αρχές μέσω δημοσίων επιχειρήσεων ή χρηματοπιστωτικών οργανισμών
- Διατίθενται για χρήση

Όταν ο διαχειριστικός φορέας λιμένα που λαμβάνει δημόσιους πόρους παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες ή βυθοκόρηση, ή άλλη οντότητα παρέχει τέτοιου είδους υπηρεσίες για λογαριασμό του, τηρεί χωριστούς από τις άλλες δραστηριότητές του (της) λογαριασμούς για τη δημόσια χρηματοδοτούμενη λιμενική υπηρεσία κατά τρόπο ώστε όλες οι δαπάνες και τα έσοδα να καταλογίζονται ή να κατανέμονται ορθά με βάση τις αρχές αναλυτικής λογιστικής που εφαρμόζονται με συνέπεια και δικαιολογούνται αντικειμενικά και να ορίζονται σαφώς οι αρχές της αναλυτικής λογιστικής με βάση τις οποίες τηρούνται οι χωριστοί λογαριασμοί για 5 έτη από το τέλος λογιστικής χρήσης στην οποία αναφέρονται.

Από το 2010 μέχρι το 2016 το :

- 86% των λιμενικών αρχών χρησιμοποιούν εσωτερικά συστήματα αναλυτικής λογιστικής. Αυτό σημαίνει ότι πέρα από το να εξισορροπούνται οι λογαριασμοί, το κόστος και τα έσοδα μπορεί να γίνει οικονομική ανάλυση ανά κατηγορίες, ανά δραστηριότητα ή επένδυση ένα σημαντικό εργαλείο για τη διαπίστευση διαφάνειας .
- 95% των λιμενικών αρχών δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο των γενικών λιμενικών τελών. Τα επίσημα τιμολόγια διατίθενται συχνά από την ιστοσελίδα των λιμενικών αρχών.
- 86% των λιμενικών αρχών παρέχουν επίσης πληροφορίες σχετικά με τη διάρθρωση των τελών
- 74% των λιμενικών αρχών δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες και τις υποδομές που παρέχεται έναντι του εισπραχθέντος τέλους .
- 50% των λιμενικών αρχών ήδη επίσημα παρακολουθούν πόσο ικανοποιημένος είναι ο πελάτης 25% παρακολουθεί και αναφέρει την ποιότητα των παρόχων υπηρεσιών. (ESPO Trends in EU ports governance 2016, FINAL VERSION, page 24)

Συγκεκριμένα όσον αφορά την Ελλάδα θα πρέπει να υπάρξει αύξηση των δαπανών χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής ένωσης για τη στήριξη των λιμένων και των μεταφορών και μπει ένα όριο όσον αφορά το ξεπούλημα στρατηγικών υποδομών έναντι πεινχρού κόστους

5.1.2 Προσβασιμότητα στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρώπη

Εστιάζοντας στην Ευρωπαϊκή πραγματικότητα παρατηρούμε ότι η μεθοδολογία που ακολουθείται, ως κύριος κανόνας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι η αδειοδότηση των παρόχων που πληρούν ορισμένα προκαθορισμένα αυστηρά κριτήρια (περιβαλλοντικές άδειες, εξοπλισμός, εγκαταστάσεις κλπ) και η ταυτόχρονη δραστηριοποίησή τους σε καθεστώς ανταγωνισμού. Να σημειωθεί ότι, μέσω των Ευρωπαϊκών Οδηγιών, τόσο η Ελλάδα όσο και οι Λοιπές Χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζουμε όμοιο δίκαιο, δηλαδή την Οδηγία 2000/59/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει από την Οδηγία 2007/71/ΕΚ, τις οποίες έχουμε ενσωματώσει στο Εθνικό μας δίκαιο.

PRF	I						II	IV	V	VI		TOTAL NUMBER OF OPERATORS
	BLIDGE	SLUDGE	SLOPS	DIRTY BALLAST	SCALE SLUDGE FROM TANKER CLEANING	OIL MIX CONTAINING CHEMICALS	CHEICAL/ NLS	SEWAGE	GARBAGE	OZONE DEPLETING SUBSTANCES	EXHAUST GAS CLEANING RESIDUES	
ANTWERP	16	16	16	16	16	16	12	13	12	7	6	19
VARNA	1	1	1	1	1	1	NA	1	1	NA	NA	1
RLJEKA	3	2	2	3	1	1	2	4	1	NA	3	8
COPENHAGEN	1	1	1	1	1	1	1	1	1	NA	NA	1
LE HAVRE	5	5	6	6	5	3	4	5	6	1	2	11
HAMBURG	1	1	1	1	1	1	2	NA	NA	NA	NA	2
GENOA	7	7	7	7	4	4	NA	4	4	1	1	7
GREECE	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3
MALTA	2	1	1	1	1	1	NA	NA	6	NA	NA	8
ROTTERDAM	7	7	11	7	9	5	6	6	5	1	1	17
CONSTANTA	1	1	1	1	NA	1	1	1	1	NA	NA	2
KOPER	1	1	1	1	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	1
BARCELONA	1	1	NA	NA	1	1	NA	2	1	NA	NA	3
LONDON	NA	1	1	1	1	1	1	NA	NA	NA	NA	1

Πίνακας. 5 Αριθμός αναδόχων υποδοχής ευκολιών ανά κατηγορία παραρτήματος σε δείγμα λιμανιών από χώρες λιμενικού ενδιαφέροντος

Όπως βλέπουμε και στον παραπάνω πίνακα υπάρχουν περιπτώσεις όπου υφίσταται μόνον ένας ανάδοχος, σε κάποιους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όμως δεν πρόκειται για περίπτωση αποκλειστικής ανάθεσης, διότι οι σχετικές συμβάσεις με το Φορέα διαχείρισης λιμένα, αναφέρουν όρο δραστηριοποίησης σε καθεστώς ανταγωνισμού. Στις περιπτώσεις δηλαδή αυτές, για εμπορικούς λόγους, δεν δραστηριοποιήθηκαν και άλλοι πάροχοι, όμως δεν απαγορεύεται να το πράξουν ανά πάσα στιγμή. Πρόκειται για αυτορρύθμιση της ελεύθερης αγοράς και όχι κανονιστική επιλογή του λιμανιού, να αποκλείσει άλλους ενδιαφερόμενους πλην του αποκλειστικού αναδόχου.(7^ο Πανελλήνιο συνέδριο λιμενικών έργων). Στα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης υπάρχουν περισσότεροι του ενός ανάδοχοι για την συλλογή των στερεών αποβλήτων πλοίων. Ο εκάστοτε Φορέας Διαχείρισης Λιμένος παρέχει το δικαίωμα (license) σε πολλές εταιρείες του ιδιωτικού τομέα για τη δραστηριοποίηση τους στην συλλογή των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία εντός των περιοχών αρμοδιότητας του.

Στα μικρότερα λιμάνια της Ευρώπης δραστηριοποιείται ένας ανάδοχος για την συλλογή των στερεών αποβλήτων, όμως αυτός δραστηριοποιείται σε καθεστώς ανταγωνισμού, δηλαδή δεν απαγορεύεται σε τρίτες εταιρείες να δραστηριοποιηθούν στο αντικείμενο της συλλογής στερεών αποβλήτων πλοίων, αφού όμως καταθέσουν τα έγγραφα τεκμηρίωσης κατάλληλης περιβαλλοντικής αδειοδότησης. (Α. Παρδάλη, Απελευθέρωση λιμενικών υπηρεσιών και διαχείρισης στερεών αποβλήτων πλοίων, Πειραιάς, 2015)

5.1.3 Προσβασιμότητα στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στην Ελλάδα

Αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα επικρατεί ένα συγκεκριμένος τρόπος ανάληψης έργου και αναδοχής των λιμενικών διευκολύνσεων ο οποίος γίνεται μέσω διαγωνισμών αδειοδότησης όπου υπάρχουν κάποια προαπαιτούμενα κριτήρια από τους ανάδοχους φορείς λιμενικών υπηρεσιών με αποτέλεσμα αυτό να οδηγεί σε μονοπώλιο στην αγορά. Στην Ελλάδα με το καθεστώς που επικρατεί στον ανταγωνισμό των παρόχων είναι σαν να υπάρχει μονοπώλιο στην αγορά. Κάτι το οποίο παρατηρούμε από το γεγονός ότι ενώ υπάρχουν πολλοί πάροχοι τα λιμάνια τα διαχειρίζονται λίγοι και μάλιστα έχοντας χωριστεί σε παρόχους για υγρά και αντίστοιχα στερεά απόβλητα παρατηρούμε να κάνουν συμπράξεις μόνο και μόνο για ένα διαγωνισμό προκειμένου να πάρουν το έργο, τέλος πολλές φορές οι διαγωνισμοί φωτογραφίζουν παρόχους λόγω της απαιτούμενης εμπειρίας που ζητάνε σε λιμάνια εντός Ελληνικού εδάφους κάτι που καθιστά δύσκολο να ανταγωνιστεί κανείς.

Στην περίπτωση της Ελλάδας υπάρχουν 13 Φορείς Διαχείρισης Λιμένων Ελλάδος υπό μορφή Α.Ε. (Ο.Λ.), οι οποίοι είναι κατά τεκμήριο και οι μεγαλύτεροι λιμένες της χώρας,

Όπου λιμένας:

- 1) ΟΛΠ (Πειραιάς)
- 2) ΟΛΕ (Ελευσίνας)
- 3) ΟΛΡ (Ραφήνα)
- 4) ΟΛΛ (Λαύριο)
- 5) ΟΛΝΕ (Εύβοια)
- 6) ΟΛΠΑ (Πάτρα)
- 7) ΟΛΗΓ (Ηγουμενίτσας)
- 8) ΟΛΚΕ (Κέρκυρα)
- 9) ΟΛΗ (Ηράκλειο)
- 10) ΟΛΒ (Βόλος)
- 11) ΟΛΘ (Θεσ/κη)
- 12) ΟΛΚ (Καβάλα)
- 13) ΟΛΑ (Αλεξ/λη)

σήμερα διαχειρίζονται μετά από διαγωνισμούς :

τα στερεά απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίων τους δύο εταιρείες:

- Εταιρεία Α (Λιμένες 1 έως 9)
- Εταιρεία Β (Λιμένες 10 έως 13)

Και τα υγρά απόβλητά τους, δύο εταιρείες:

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

Η συνέχιση του σημερινού μοντέλου αποκλειστικών αναθέσεων, είναι αντίθετο στον Νέο Κανονισμό της ΕΕ θα δημιουργήσει ζητήματα σε Εθνικό επίπεδο, αναφορικά με τη συμμόρφωση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.

Εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση στους Οργανισμούς, δηλαδή στα μεγάλα Ελληνικά Λιμάνια, η παραχώρηση παροχής των υπηρεσιών ευκολιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων από τους Οργανισμούς που αναφέραμε παραπάνω γίνεται μέσω δημόσιου διαγωνισμού αφού μέχρι σήμερα όλοι οι μεγάλοι λιμένες είχαν ως κύριο ή

μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο με κάποια μορφή. Ο Φορέας Διαχείριση Λιμένα δεν επιτρέπει να δραστηριοποιηθεί οποιοσδήποτε άλλος πάροχος στην υπηρεσία, λόγω του όρου της αποκλειστικότητας στη δημοπράτηση. Αυτό το είδος παραχώρησης εφαρμόζεται την τελευταία 15ετία και έχει οδηγήσει σε συνθήκες ολιγοπωλιακής αγοράς στην Ελλάδα, γεγονός είναι πως την ίδια γραμμή της παραχώρησης ενός παρόχου ακολουθούν όλα τα λιμάνια στην Ελλάδα παρόλο που αυτό αποτελεί την εξαίρεση και όχι τον κανόνα στην Ε.Ε.

Με το νέο κανονισμό που αφορά την χρηματοοικονομική διαφάνεια, τα τέλη παροχής υπηρεσιών, την αδειοδότηση σε παρόχους που πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις καθώς και άλλα θέματα που έχουν να κάνουν με τις λιμενικές υπηρεσίες θα είναι ευκολότερη η είσοδο στην αγορά σε νέους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών θα δημιουργήσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους τους παρόχους. Σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η πρόσβαση στην αγορά για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε θαλάσσιους λιμένες μπορεί να υπόκειται σε:

α) ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η δυνατότητα επιβολής ελάχιστων απαιτήσεων και περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που συνεχίζουν να διαθέτουν τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να τα εμποδίζει να εξασφαλίζουν απεριόριστη ελευθερία παροχής υπηρεσιών στους λιμένες τους. Η διαχείριση των αποβλήτων πλοίων δεν είναι πλέον θέμα «αυθαίρετης» επιλογής του κάθε λιμένα, καθότι πλέον όσοι πληρούν τους ελάχιστους όρους και προϋποθέσεις που θέτει ο λιμένας, δικαιούνται να δραστηριοποιηθούν (άρθρο 5, παρ 2, «...δικαίωμα παροχής λιμενικών υπηρεσιών βάσει των ελαχίστων απαιτήσεων ...»).

β) περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να παράσχουν τις υπηρεσίες τους σε θαλάσσιους λιμένες που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό, ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα η εν λόγω ελευθερία να ασκείται υπό ορισμένους όρους. Το ερώτημα μετά την ισχύ του Κανονισμού δεν είναι ένας ή περισσότεροι πάροχοι αλλά αν, με ποιες προϋποθέσεις και μέχρι ποίου ορίου μπορεί να ζητείται περιορισμός του πλήθους. Ίσως μικρότερα περιφερειακά λιμάνια (ΔΛΤ) του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών να πληρούν τις προϋποθέσεις να ζητήσουν περιορισμό του πλήθους των παρόχων αποβλήτων.

γ) υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

δ) περιορισμούς σχετικά με τους εγχώριους φορείς. Κάθε περιορισμός του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να αιτιολογείται με σαφείς και αντικειμενικούς λόγους και να μην δημιουργεί δυσανάλογα εμπόδια στην αγορά.

Ο Κανονισμός τίθεται αυτόματα σε δεσμευτική ισχύ και δεν απαιτείται κάποια εναρμόνιση μέσω επικύρωσης του στο Εθνικό Δίκαιο. (ΡΑΛ, Νέος κανονισμός ρύθμισης λιμενικών υπηρεσιών, ημερίδα διαβούλευσης, Ευγενίδιο ίδρυμα, 2017)

Κάποια σημαντικά πλεονεκτήματα είναι ότι θα αυξηθούν οι επενδύσεις λόγω του ότι δεν θα υπάρχουν νομικές αβεβαιότητες, θα μειωθούν οι τιμές, και θα βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχεται στους χρήστες. Επίσης:

- Η ανταγωνιστικότητα των λιμένων μας θα αυξηθεί.
- Θα προσελκύσουν δραστηριότητες που σήμερα αποφεύγουν τα λιμάνια μας π.χ. καθαρισμοί δεξαμενών, προσφέροντας μεροκάματα στην τοπική απασχόληση και άλλα οικονομικά οφέλη.
- Τα πλοία θα δικαιούνται να επιλέξουν τον πάροχο για την υπηρεσία που προσφέρεται σε αυτό τον κλάδο που ζητάνε, στην τιμή και την ποιότητα που επιλέγουν.
- Θα σταματήσουν – μειωθούν οι συνεχείς διαμαρτυρίες των Χρηστών.
- Θα λυθούν πολλά από τα σημερινά προβλήματα αδιαφάνειας στα λιμάνια μας, σχετικά με την εν λόγω δραστηριότητα, που προκαλούνται κυρίως από το σημερινό μονοπωλιακό καθεστώς (φωτογραφικοί διαγωνισμοί, παράνομες παρατάσεις, μονοπωλιακές πρακτικές, έλλειψη διαβουλεύσεων, καταχρηστικές αυξήσεις τελών και τιμολογίων, έλλειψη κινήτρων για ανακύκλωση, μη δημοσίευση τιμοκαταλόγου και σχεδίων κλπ).
- Θα σταματήσει η Ελλάδα να αποτελεί την εξαίρεση πανευρωπαϊκά.
- Θα προετοιμαστεί η Χώρα ενόψει της απελευθέρωσης που θα υποχρεώσει ο νέος Κανονισμός Λιμενικών Υπηρεσιών (Port Regulation). Δεν θα χρειάζονται χρονοβόρες, και επίπονες διαγωνιστικές διαδικασίες.
- Θα μπορέσουν να εργαστούν και άλλες εταιρίες στα λιμάνια μας, αυξάνοντας τις επενδύσεις, την απασχόληση, βελτιώνοντας την τεχνολογία και τις πρακτικές και προσφέροντας προστιθέμενη αξία στην Εθνική Οικονομία.
- Θα μπορούν να δουλέψουν στα λιμάνια και τοπικές επιχειρήσεις και όχι μόνο 2 εταιρίες μεγάλες πανελλαδικά.
- Μέσω του ανταγωνισμού θα αποφευχθεί η πιθανότητα καθυστερήσεων παροχής της υπηρεσίας στα πλοία, ειδικά σε περιόδους αιχμής.
- Θα αναπτυχθούν οι πρακτικές ανακύκλωσης στα λιμάνια μας, που μέχρι και σήμερα υπολειπόμαστε σημαντικά.
- Οι τιμές για την εν λόγω υπηρεσία θα μειωθούν σημαντικά ως αποτέλεσμα του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Βέβαια στην ελεύθερη αγορά δεν υπάρχουν μόνο πλεονεκτήματα παρακάτω παραθέτω τις αρνητικές επιπτώσεις που α έχει η νέα κατάσταση στην αγορά αν αυξηθούν οι πάροχοι υπηρεσιών ευκολίας

Ένα από τα ζητήματα που θα προκύψουν είναι το πρόβλημα χώρου για περισσότερους του ενός αναδόχου. Δεν είναι υποχρεωτική η παροχή λιμενικού χώρου εντός του λιμένα στους αναδόχους. Οι δραστηριοποιούμενοι οφείλουν να αναζητήσουν λύση σε γειννίαση αλλά όχι εντός των χώρων. Τα μέσα συλλογής (πχ container) που χρησιμοποιούνται είναι ανάλογα του πλήθους των εξυπηρετούμενων πλοίων και όχι του πλήθους των αναδόχων. Αν ο λιμένας διαθέτει χώρους μπορεί να τους εκμισθώνει, όπως ακριβώς σε όλες τις λιμενικές δραστηριότητες, αν όχι αναζητούνται χώροι εκτός λιμένα.

Το λιμάνι θα δυσκολευτεί να ελέγχει άνω του ενός παρόχου. Με τη λογική αυτή κάθε λιμενική υπηρεσία θα πρέπει να είναι μονοπωλιακή. Πρόκειται για πρόφαση, αφού ανεξαρτήτως πλήθους πρέπει να υφίσταται λειτουργικό σύστημα ελέγχου που να στηρίζεται σε απλές διαδικασίες ανεξάρτητα του λογοτύπου εταιρίας (brand name) των μέσων μεταφοράς και συλλογής. Στην ίδια λογική σε χερσαίες δραστηριότητες θα έπρεπε να υπάρχει ένας πάροχος συλλογής – μεταφοράς αποβλήτων βιομηχανιών για να διευκολύνεται ο έλεγχος. Δεν θεωρούμε ότι τα λιμάνια μας υπολείπονται των αντίστοιχων της ΕΕ τα οποία και προφανώς δεν δυσκολεύονται στον έλεγχο. Επίσης όσον αφορά την περιβαλλοντική διαδικασία, η ύπαρξη πολλαπλών αναδόχων στο λιμάνι βοηθά τον έλεγχο από το λιμάνι καθώς ο κάθε ανάδοχος θα «ελέγχει» την δραστηριότητα του άλλου.

Θα υπάρξει πρόσθετο διοικητικό άγχος. Δεν είναι υποχρεωτική η διενέργεια διαγωνισμού, στο μοντέλο απελευθέρωσης της αγοράς. Οι λιμένες για παράδειγμα δεν διενεργούν διαγωνισμό για την αναγνώριση εταιρειών ρυμούλκησης, τομέας που είναι ήδη απελευθερωμένος και γνωρίζουμε τον τρόπο λειτουργίας του. Ακόμη και αν υπάρξουν διαγωνισμοί αυτοί θα είναι παρόμοιοι. Επίσης πρακτικά πολύπλοκοι και χρονοβόροι είναι και σήμερα οι διαγωνισμοί λόγω των ενστάσεων που προκαλούν οι όροι τις αποκλειστικότητας.

Οι μικροί περιφερειακοί λιμένες θα δυσκολεύονται να βρουν ανάδοχο. Αυτό ισχύει και σήμερα. Όσοι λιμένες έχουν μικρή κίνηση δύσκολα βρίσκουν αναδόχους. Ενίοτε μάλιστα πληρώνουν και πάγιο αντίτιμο ετοιμότητας. Αυτό όμως δεν σχετίζεται με την απελευθέρωση. Αντίθετα η δραστηριοποίηση και τοπικών εταιρειών θα αυξήσει τις πιθανότητες εξυπηρέτησής τους. Άλλωστε θα αυξηθεί συνολικά το πλήθος δραστηριοποιούμενων εταιρειών αυξάνοντας τις επιλογές των μικρών λιμένων. Επίσης θα δίνεται η δυνατότητα δραστηριοποίησης και τοπικών εταιριών να δραστηριοποιηθούν στο λιμάνι της περιοχής τους, δυνατότητα που σήμερα δεν τους παρέχεται.

Ο λιμένας έχει την ευθύνη για την παροχή της υπηρεσίας στα πλοία. Θα υπάρξει επιλεκτική και όχι υποχρεωτική εξυπηρέτηση των πλοίων, με αποτέλεσμα την αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων. Πως θα διασφαλιστεί ότι θα παρέχεται αδιάλειπτα η υπηρεσία, σε ένα μοντέλο πολλαπλών παρόχων; Με τον ίδιο τρόπο που είναι και σήμερα, μέσω δηλαδή της κατάθεσης εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης και των όρων της σύμβασης που θα έχει με το λιμένα. Εφόσον ένα πλοίο αποστέλλει σχετικό αίτημα σε κάποιο πάροχο, ο πάροχος θα υποχρεούται να εξυπηρετήσει ανεξαρτήτως μικρής ή μεγάλης ποσότητας, ωραρίου ή ημέρας αργίας, (διατάξεις όμοιες με τις σημερινές) αλλιώς θα υφίσταται έκπτωση εγγυητικής.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/EK κάθε κοινοτικός λιμένας θα πρέπει να διαθέτει εγκεκριμένο εν ισχύ Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων. Σε αυτό το Σχέδιο περιγράφονται, μεταξύ άλλων, οι υποχρεώσεις του Φορέα διαχείρισης λιμένα, τα παραγόμενα απόβλητα πλοίων, η διαδικασία διαχείρισης των αποβλήτων, τα αναγκαία μέσα και εξοπλισμός, τα τέλη και τιμολόγια, οι πάροχοι και κάθε άλλη σχετική πληροφορία. Τα λιμάνια υποχρεούνται να έχουν συχνές διαβουλεύσεις επί του Σχεδίου τους με τους Χρήστες του λιμένα και κάθε άλλον ενδιαφερόμενο, καθώς και να το δημοσιοποιούν, προκειμένου να υπάρχει διαβούλευση. Πλην ελαχίστων εξαιρέσεων τα Σχέδια αυτά δεν είναι προσβάσιμα στους ενδιαφερόμενους μέσω του ιστοτόπου του Λιμένα, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις που το λιμάνι αρνείται τη δημοσιοποίηση του Σχεδίου του παρά τη σχετική Νομοθεσία για τη γνωστοποίηση της περιβαλλοντικής πληροφορίας.

Οι περισσότεροι Ελληνικοί λιμένες δεν έχουν διενεργήσει σχεδόν ποτέ διαβούλευση επί του προαναφερομένου Σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, παρά την σαφή υποχρέωσή τους σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/EK. Μέσω των διαβουλεύσεων θα γίνονταν ευρέως γνωστά πιθανά προβλήματα, δυνατότητες βελτίωσης αλλά και τυχόν παράπονα των χρηστών, και ίσως να γίνονταν βελτιώσεις.

Στην ΕΕ υπάρχει τιμοκατάλογος ενώ στην Ελλάδα δεν αναφέρονται πουθενά τιμές για τα επικίνδυνα απόβλητα και κανονικά θα πρέπει να γίνει διαβούλευση σχετικά με τις τιμές και τον τρόπο που γίνεται οι όλη διαδικασία τις συλλογής και διαχείρισης. Πλην των κοινών απορριμμάτων και των μη επικίνδυνων λειτουργικών στερεών αποβλήτων δεν υπάρχουν δημοσιευμένες, επίσημα γνωστές στα πλοία τιμές, για άλλους τύπους αποβλήτων όπως τα ειδικά απόβλητα και παρότι υπάρχει στατιστική καταγραφή για πολλά έτη των παραλαβών. Προκύπτει το παράδοξο, κάθε πλοίο προσεγγίζοντας το λιμάνι να υποχρεούται να παραδώσει τα απόβλητά του, με τιμή στερεών επικινδύνων αποβλήτων που θα καθοριστεί εκ των υστέρων, μέσω ad hoc «διαπραγμάτευσης» μεταξύ του πλοίου, του αποκλειστικού αναδόχου και του λιμανιού. Υφίσταται προφανής αντίφαση διότι μέσω της υποχρέωσης παράδοσης και της ύπαρξης ενός μόνον αποκλειστικού αναδόχου, κάθε έννοια διαπραγμάτευσης είναι θεωρητική. Πρόκειται απλά για αποδοχή των όποιων τιμών, εκ των υστέρων ανακοινώνονται κατά περίπτωση.

Χρόνιο παράπονο των Ενώσεων χρηστών, των εφοπλιστών και των πλοίων-χρηστών, είναι η ανυπαρξία δυνατότητας να επιλέξουν μεταξύ περισσότερων του ενός αναγνωρισμένων παρόχων. Οι χρήστες θεωρούν ότι οι υψηλές τιμές για τη διαχείριση των

στερεών αποβλήτων πλοίων στην Ελλάδα, είναι αποτέλεσμα της προαναφερθείσας πολιτικής ανάθεσης σε έναν αποκλειστικό ανάδοχο ανά λιμένα. Η ναυτιλία είναι μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά και για τους δραστηριοποιούμενους σε αυτή, είναι απόλυτα αφύσικο το γεγονός, το πλοίο να υποχρεούται να πληρώσει σε ένα λιμάνι, έναν πάροχο υπηρεσίας, δηλαδή προμηθευτή του που δεν επέλεξε το πλοίο, σε τιμή και ποιότητα που δεν επέλεξε αυτό, αλλά το ίδιο το λιμάνι.

Πάγιο αίτημα των Ενώσεων χρηστών προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, είναι το άνοιγμα της αγοράς και η εναρμόνιση με τις πρακτικές στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον όσον αφορά τους Οργανισμούς Λιμένος.

Στη διαβούλευση της Ρ.Α.Λ. 26/04/17 για την μεθοδολογία και τον καθορισμό των τελών λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών υποδομών οι πάροχοι διευκολύνσεων δηλώνουν ότι είναι τουλάχιστον παράδοξο να εισπράττουν λιμενικοί οργανισμοί ποσοστό επί των τελών αποκομιδής και παράλληλα να επιχαιρόνται ότι είναι πιστοποιημένοι ως green ports. Δηλαδή να επωφελούνται από περιβαλλοντική υπηρεσία που δεν παρέχουν αυτοί.

Ως προς την τιμολογιακή πολιτική η θέση ήταν ότι όπου υπάρχουν τουλάχιστον 2 πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών ή εφικτή εναλλακτική επιλογή, τα τέλη και οι τιμές να διαμορφώνονται βάσει του κανόνα προσφοράς και ζήτησης. Όπου δεν υπάρχει ανταγωνισμός, οι μεταβολές τελών και τιμών να υπόκεινται σε έλεγχο και έγκριση της ΡΑΛ μετά από αιτιολογημένη εισήγηση του λιμενικού φορέα. Για παράδειγμα στον Πειραιά το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας εκτιμάτε ότι το μέσο κόστος χρέωσης στερεών αποβλήτων, είναι από 50% υψηλότερο σε σύγκριση με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια. Σε ότι δε αφορά την υπολογιζόμενη μέση χρέωση για στερεά απόβλητα πλοίων, ανέφερε ότι είναι 5πλασια της χερσαίας χρέωσης και 9πλάσια του κόστους νόμιμης διάθεσής τους στο ΧΥΤΑ.

Από την πλευρά των παρόχων ο τρόπος με τον οποίο ενεργούνται οι διαγωνισμοί στην Ελλάδα σε σχέση με τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη συνοψίζεται στα πρακτικά της επιτροπής ενστάσεων που συστήθηκε την 28/05-09-2014 για την παροχή γνωμοδότησης σε ενστάσεις ή προσφυγές κατά την 43/2014 Διακήρυξη του διεθνούς ανοικτού διαγωνισμού για την παροχή υπηρεσιών ευκολιών θίχτηκαν τα κάτωθι θέματα σχετικά με την ακεραιότητα του διαγωνισμού για το κεντρικότερο λιμάνι της Ελλάδας. Τα πρακτικά αναφέρουν εν συντομία τις εξής ενστάσεις:

1. Παραβίαση της αρχής περί ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών (άρθρο 56 ΣΛΕΕ). Υπέρβαση νομοθετικής εξουσιοδότησης ΟΛΠ (Ν.3654/2008).
2. Παράνομη μη αναφορά σε (προ) τιμολόγηση επικινδύνων αποβλήτων. Παράνομη συμπερίληψη υπηρεσίας διαχείρισης επικινδύνων αποβλήτων στο αντικείμενο του

διαγωνισμού. Παραβίαση διατάξεων περί συμπράξεων (άρθρα 1 ν.3959/2011 και 101 ΣΛΕΕ) και καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης (άρθρα 2 ν.3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ).

3. Παράνομη απαίτηση κατοχής ποσοστού 51% σε κοινοπραξίες. Παραβίαση άρθρου 5Σ και των Οδηγιών 2014/23 και 2004/17. Παραβίαση των αρχών της ισότιμης μεταχείρισης, διαφάνειας και ενίσχυσης του ανταγωνισμού.

4. Παρανομία διακήρυξης λόγω φωτογραφικού χαρακτήρα διατάξεων, οι οποίες περιορίζουν υπέρμετρα τον ανταγωνισμό και ευνοούν συγκεκριμένη εταιρεία. Παραβίαση αρχών διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης.

α) Ως προς την αποδεδειγμένη τριετή συνεχή εμπειρία:

β) Ως προς τα απαιτούμενα αποδεικτικά δάνειας εμπειρίας

5. Ειδικά ως προς το ζήτημα της άδειας πλωτών μέσων για την περισυλλογή στερεών απορριμμάτων πλοίων - Παράνομη απαίτηση άδειας.

6. Παράνομη απαίτηση για ιδιότητα μέσα.

7. Ασαφής Περιγραφή της προσωρινής Εγκατάστασης Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων.

α) Ως προς την περιγραφή της προσωρινής εγκατάστασης διαχείρισης στερεών αποβλήτων (ΚΔΑΥ):

β) Ως προς την περιγραφή της (μόνιμης) Εγκατάστασης Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων

8. Ασαφής τεχνική προδιαγραφή μονάδας επικινδύνων αποβλήτων.

9. Λόγοι νομιμότητας που αφορούν την επιλογή του συστήματος υποβολής προσφορών «μελέτη και κατασκευή». Παράβαση νόμου 3669/2008. Παρανομία της διακήρυξης λόγω ανεπαρκών προβλέψεων ως προς τις προσφυγές.

Βασιζόμενοι στο «νέο κανονισμό 2017/352 του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για την θέσπιση πλαισίου που αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων θα πρέπει να διαμορφωθεί ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που να λειτουργεί χωρίς γραφειοκρατικά εμπόδια.

Θα ήταν καλό να καταγραφούν όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις, η διοικητική τους και οργανωτική τους κατάσταση και να ενταχθούν σε φορείς διαχείρισης αφού γίνει αξιολόγηση της κατάστασης και βρεθεί τρόπος αξιολόγησής τους

- Να εκσυγχρονιστεί το νομοθετικό πλαίσιο του κανονισμού λειτουργίας και διαχείρισης λιμένων.

- Να δοθεί η ελευθερία στα ΔΛΤ να ασκούν τη δική τους τιμολογιακή πολιτική με βάση το νόμο προσφοράς-ζήτησης και όχι να υπάρχουν καθοριστικά τέλη από την εκάστοτε νομοθεσία που να έχει πχ τα τέλη επιβατών 0,35 όπως η Σαντορίνη ενώ θα μπορούσε να τα έχει ακριβότερα.
- Να αποκτήσουν τα «ορφανά» λιμάνια φορέα που θα τα χρηματοδοτεί και θα τα αξιοποιεί.
- Να καθοριστούν οι ανάγκες σε προσωπικό το οποίο να διοριστεί βάσει της επάρκειας των γνώσεων στον τομέα των λιμένων.
- Η ΡΑΛ θα πρέπει να αναβαθμιστεί και να είναι η μόνη προϊστάμενη αρχή που θα εφαρμόζει την Εθνική πολιτική του ΥΝΑ και του υπουργείου Τουρισμού. Να έχει την εποπτεία και να διασφαλίζει τη νομιμότητα των σχέσεων μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού συστήματος με έμφαση την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού.
- Μετά από διαβούλευση όλων των εμπλεκόμενων φορέων να γίνει καταμερισμός ευθυνών αρμοδιοτήτων και αντικείμενο δραστηριότητας.

Η υποχρέωση συνθηκών ανοικτής αγοράς και ανταγωνισμού ισχύει με όμοιο τρόπο στα απόβλητα πλοίων όπως και για άλλες υπηρεσίες (εφοδιασμού με καύσιμο, ρυμούλκησης κλπ). Οι υπόλοιποι λιμένες στην Ευρώπη ήδη είναι εν πολλοίς εναρμονισμένοι με ανοικτή αγορά δίχως εμπόδια εισόδου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι : Κοινοποίηση της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής

ANNEX

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

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

The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours.

This form shall be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB.

DELIVERY FROM SHIPS (ANF)

1. SHIP PARTICULARS

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

2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS

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

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

MARPOL Annex I – Oil	Quantity (m ³)	MARPOL Annex V – Garbage	Quantity (m ³)
Oily bilge water		A. Plastics	
Oily residues (sludge)		B. Food wastes	
Oily tank washings		C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)	
Dirty ballast water		D. Cooking oil	
Scale and sludge from tank cleaning		E. Incinerator ashes	
Other (please specify)		F. Operational wastes	
MARPOL Annex II – NLS	Quantity (m³)/Name¹	G. Cargo residues ²	
Category X substance		H. Animal carcass(es)	
Category Y substance		I. Fishing gear	
Category Z substance		MARPOL Annex VI – Air pollution	Quantity (m³)
OS – other substances		Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
MARPOL Annex IV – Sewage	Quantity (m³)	Exhaust gas-cleaning residues	

¹ Indicate the proper shipping name of the NLS involved.

² Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

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

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

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

Type	Maximum dedicated storage capacity (m ³)	Amount of waste retained on board (m ³)	Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call (m ³)
MARPOL Annex I – Oil				
Oily bilge water				
Oily residues (sludges)				
Oily tank washings				
Dirty ballast water				
Scale and sludge from tank cleaning				
Other (please specify)				
MARPOL Annex II – NLS³				
Category X substance				
Category Y substance				
Category Z substance				
OS – other substances				
MARPOL Annex IV – Sewage				
Sewage				
MARPOL Annex V – Garbage				
A. Plastics				
B. Food wastes				
C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)				
D. Cooking oil				
E. Incinerator ashes				
F. Operational wastes				
G. Cargo residues ⁴				
H. Animal carcass(es)				
I. Fishing gear				

Date: Name and Position:

Time: Signature:

³ Indicate the proper shipping name of the NLS involved.

⁴ Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Απελευθέρωση λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων πλοίων» Αγγελική Παρδάλη, Πειραιάς, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2015
2. Εφημερίδα της κυβερνήσεως Αρ. Φύλλου 2235, τεύχος δεύτερο, άρθρο 5, 14 Αυγούστου 2014
3. Κανονισμός της ΕΟΚ με αριθμό 1836/93 του Συμβουλίου για την εκούσια συμμετοχή σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου της 29^{ης} Ιουνίου 1993
4. Νέος κανονισμός ρύθμισης λιμενικών υπηρεσιών, Ημερίδα διαβούλευσης , ΠΑΛ, Ευγενίδιο Ίδρυμα, 15 Φεβρουαρίου 2017
5. Οδηγία 95/21/ΕΚ του συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, άρθρο 5, σελίδα 8, της 19ης Ιουνίου 1995
6. ΟΔΗΓΙΑ 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου του συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, σελ 2 της 23ης Απριλίου 2009
7. EMSA Guidance for Ship Inspections under the Port Reception Facilities Directive (Directive 2000/59/EC) Version 1, p. 4, p 27 November 2016
8. ESPO, Trends in EU ports Governance, page 12, 2016
9. Goulielmos Al. M. , European Policy on Port Environmental Protection, International journal, Vol. 2, p. 190, 2000
10. IMO MEPC 220 63/23/Add.1 Annex 25, Guidelines for the development of garbage management plans, page 2, 2 March 2012
11. IMO, Standard format for the advance notification form for waste delivery port reception facilities, MEPC.1 / Circ.644, 1 Ιουλίου 2013
12. Robinson R. (2010) “Ports as elements in value driven chain systems: the new paradigm”, Maritime Policy & Management, Vol. 29, issue 3, p. 241- 255, 3 Dec. 2010
13. Άρθρο ΠΕΝΕΝ: Με μπαλώματα το Αγία Ζώνη II, με καθυστέρηση η κυβέρνηση, δημοσίευση <http://www.tanea.gr/news/greece/article/5469874/penen-me-mpalwmata-to-agia-zwnh-me-kathysterhsh-h-kybernhsh/> (14/09/2017)
14. Ρύπανση Σαρωνικού: Θα χρειαστούν πολλά χρόνια για την αποκατάσταση του οικοσυστήματος- Τι λένε οι ειδικοί <http://ecopress.gr/?p=1432> (15/09/2017)
15. Νόμος 4470/2017 - ΦΕΚ 65/Α/8-5-2017 Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004

και άλλες διατάξεις. <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausploia/nomos-4470-2017-fek-65a-8-5-2017.html> (08/05/2017)

16. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, Ανακοίνωση της επιτροπής στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και στην επιτροπή των περιφερειών, Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52009DC0008> (Βρυξέλλες, 21.1.2009)

17. REFIT Revision of EU Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship generated waste and cargo residues LEAD DG – RESPONSIBLE UNIT – AP NUMBER DG MOVE – UNIT http://ec.europa.eu/atwork/pdf/cwp_2015_refit_actions_en.pdf (2015)

18. REFIT Revision of EU Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship generated waste and cargo residues, European commission,

http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2017_move_001_refit_directive2000-59_port_reception_facilities_for_waste_en.pdf (2015)

19. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol- Annex VI) entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II).

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), (updated 19/05/2005)

20. Annex II- Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk, Chapter 2, Regulation 6, Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5477/3/02_chapter_3.pdf (2013)

21. IMO, prevention of pollution by sea water from ships, Regulations for the prevention of pollution by sewage are contained in Annex IV of MARPOL 2017

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Sewage/Pages/Default.aspx>,

22. International Maritime Organisation (IMO) Marpol Convention 73/78, Consolidated edition. <https://diktyothalassa.files.wordpress.com/2013/02/limania.pdf> (2002),

23. ΚΥΑ 8111. 41/ 09/ 2009- μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται από πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ. Αριθμό 2007/71/ΕΚ οδηγίας. Αντικατάσταση της υπ' αριθμό 3418/07/02

(ΦΕΚ 712B) κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου». http://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?cat_id=2623&item_id=7945 (06/03/2009)

24. Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0059> (27/11/ 2000)

25. Αρχηγείο λιμενικού σώματος- Ελληνικής ακτοφυλακής κλάδος ασφάλειας ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας, Εγχειρίδιο διαδικασιών συστήματος «SafeSeaNet» και συμμόρφωσης με λοιπές απαιτήσεις του ΠΔ 49/2005 Κατευθυντήριες γραμμές για την έκθεση συμβάντος». 2η έκδοση https://www.oenet.gr/media/k2/attachments/safeseanet_august_2014.pdf (Πειραιάς, 2014)

26. ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2939, ΦΕΚ Α 179/6-8-2001, Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.) και άλλες διατάξεις. <https://www.forin.gr/laws/law/2989/suskeuasies-kai-enallaktikh-diaxeirish-twn-suskeuasiwn-kai-allwn-proionton-CF%8Aontwn-idrush-ethnikou-organismou-enallaktikhs-diaxeirishs-suskeuasiwn-kai-allwn-proionton-CF%8Aontwn-eoedsap-kai-alles-diataksei#!/?article=9818>

27. Κανονισμός του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52013PC0296> (02/08/2001)

28. Πρόσβαση στην αγορά στις λιμενικές υπηρεσίες και οικονομική διαφάνεια των λιμένων. <http://www.votewatch.eu/en/term8-market-access-to-port-services-and-financial-transparency-of-ports-draft-legislative-resolution-vote-3.html> (23/05/2013)

29. ESPO, Trends in EU ports governance, final version, https://www.espo.be/media/Trends_in_EU_ports_governance_2016_FINAL_VERSION.pdf, (2016)

30. 7^ο Πανελλήνιο συνέδριο λιμενικών έργων <http://www.shortsea.gr/7o-panellinio-sinedrio-limenikon-ergon/> (29/11/2016)

31. Άρθρο :Διαχείριση αποβλήτων: Η πρόσκληση, αλλά και η πρόκληση του ενός δις ευρώ, <https://greenagenda.gr/24144/> (26/07/ 2016)

32. EMSA Study on the Delivery of Ship generated Waste and Cargo Residues to Port Reception Facilities in EU Ports. Reference No. EMSA/OP/06/2011. Available from:

HELCOM <http://www.emsa.europa.eu/emsadocuments/latest/77-documents/1607-study-on-the-delivery-of-ship-generated-waste-and-cargo-residues-to-port-reception-facilities-in-eu-ports.html> (2012).

33. Institute for European environmental policy, Reducing ship generated marine litter—recommendations to improve the EU port reception facilities directive, http://www.seas-at-risk.org/images/pdf/FINAL_IEEP_2013_PRF_Directive_1.pdf (17/03/2013)

34. Frequently asked questions all about marine debris. Sheavly, SB and Register, KM. <http://marinedebris.noaa.gov/info/pdf/faqs.pdf> (2007)

35. Ψηφοφορία για τη πρόσβαση στην αγορά στις λιμενικές υπηρεσίες και οικονομική διαφάνεια των λιμένων.

<http://www.votewatch.eu/en/term8-market-access-to-port-services-and-financial-transparency-of-ports-draft-legislative-resolution-vote-3.html> (2016)