

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΟΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ
ΚΑΤΑΛΟΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ
ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/59/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ
ΚΑΤΑΛΟΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ
ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. {WASTE RECEPTION AND HANDLING
PLANS (WRH)}**

Αντώνιος Βαλάκας

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
Νοέμβριος 2010

Δήλωση αυθεντικότητας

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

Βαλάκας Αντώνιος Νοέμβριος 2010

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:

- Τσελέντης Βασίλειος (Επιβλέπων)
- Σαμιώτης Γεώργιος
- Ταζαννάτος Ερνέστος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποχή των γνώμων του συγγραφέα.

Πρόλογος και Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία έχει σαν στόχο να αναδείξει με ποιόν τρόπο η Οδηγία 200/59/EK ενσωματώνεται στο Ελληνικό δίκαιο καθώς και να εξετάσει την πορεία εφαρμογής της στα Ελληνικά λιμάνια. Πέρα από την θεωρητική βάση χρησιμοποιήθηκαν ποσοτικά στοιχεία από το YEN , την ΕΛ.ΣΤΑΤ. καθώς και στοιχεία που προέκυψαν έπειτα από τηλεφωνική έρευνα και αποτελούν τη βασική πηγή πληροφοριών. Η αποτίμηση της εφαρμογής της Οδηγίας αποτελεί μια δύσκολη περίπτωση αφού απαιτεί συλλογή πολλών στοιχείων από διάφορους φορείς.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Βασίλειο Τσελέντη καθώς και την επιτροπή εξέτασης που συγκροτήθηκε από τους καθηγητές κ. Γ. Σαμιώτη και κ. Ε. Τζαννάτο.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τη διοίκηση του Ο.Λ. Ραφήνας και ιδιαίτερα τον κ. Α. Μεχτάρη καθώς και τους υπόλοιπους εργαζόμενους για τις πολύτιμες πληροφορίες που αφορούν τον τρόπο σύνταξης του σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου.

Ακόμη θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω όλους τους εργαζόμενους στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία καθώς και στις διάφορες εταιρείες παραλαβής αποβλήτων που δέχτηκαν να απαντήσουν στις ερωτήσεις μου έπειτα από τηλεφωνική επικοινωνία.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω πολύ τους γονείς μου Γιάννη και Αναστασία, τα αδέρφια μου Ζαφείρη και Γιώργο καθώς και τους φίλους μου Βασίλη, Γιάννη και Μαρία για τις πολύτιμες συμβουλές τους.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Περιγραφή	Σελίδα
Περιεχόμενα	5
Κατάλογος Πινάκων	6
Κατάλογος Σχημάτων	7
Κατάλογος Διαγραμμάτων	7
Παραρτήματα Κεφαλαίων	8
Περίληψη	9
Abstract	10
Βιβλιογραφία	117

Κεφάλαιο 1^ο

Το νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από απορρίψεις

1.1 Εισαγωγή	11
1.2 Το νομοθετικό πλαίσιο από τον IMO για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από απορρίψεις	14
1.3 Το νομοθετικό πλαίσιο από την Ευρωπαϊκή Ένωση και η εφαρμογή του στην Ελλάδα	19

Κεφάλαιο 2^ο

Εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59/EK στην Ελλάδα

2.1 Τα εμπλεκόμενα μέρη όσον αφορά την εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59/EK στην Ελλάδα	39
2.1.2 Εθνικό Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (Εθνικό VTMISS)	47

2.2 Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου	49
2.3 Τιμολογιακή πολιτική στους ελληνικούς λιμένες και η ανάθεση του έργου της διαχείρισης των αποβλήτων	52
2.4 Κατηγορίες αποβλήτων που δέχονται λιμένες της Ελλάδος	59

Κεφάλαιο 3^{ον}

Ανάλυση ποσοτικών στοιχείων που συνδέονται με την εφαρμογή της Οδηγίας

3.1 Ταξινόμηση Λιμένων	88
3.2 Εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ στις τρεις κατηγορίες λιμένων	96
3.3 Σχέση ευκολιών παραλαβής αποβλήτων και παραβάσεων που αφορούν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος	100

Κεφάλαιο 4^{ον}

Συμπεράσματα & Προτάσεις

4.1 Διαπιστώσεις κεφαλαίων	110
4.2 Γενικά Συμπεράσματα	114
4.3 Προτάσεις	116

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1. «Έξι παραρτήματα της MARPOL»	15
Πίνακας 2. «Πρωτόκολλα της MARPOL»	16
Πίνακας 3. «Παραρτήματα της Σύμβασης Λονδίνου»	17
Πίνακας 4. «Εταιρείες συλλογής αποβλήτων σε συνεργασία με Ελληνικούς λιμένες»	57

Πίνακας 5. «Ευκολίες λιμένων που είναι καταχωρημένα στο πρόγραμμα GISIS του IMO»	60
Πίνακας 6. «Κατηγορίες Ελληνικών Λιμένων»	89
Πίνακας 7. «Κατάπλοι πλοίων σε Ελληνικά λιμάνια»	90
Πίνακας 8. «Εφαρμογή Σχεδίου παραλαβής αποβλήτων πλοίου από την 2 ^η Κατηγορία »	97
Πίνακας 9. «Ποσοστό εφαρμογής σχεδίου»	98
Πίνακας 10. «Διοικητικές κυρώσεις σε πλοία για παραβάσεις σε θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος από 1981 –2006»	100

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1. «Οι βασικοί παράγοντες των θαλάσσιων μεταφορών»	12
Σχήμα 2. «Συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών για την εφαρμογή της νομοθεσίας»	46
Σχήμα 3. «Η αναγκαιότητα του συστήματος παρακολούθησης VTMS»	48
Σχήμα 4. «Σχέση παράδοσης αποβλήτων και κέρδους»	51

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα πίτας 1. «Ποσοστό κ.κ.χ. επί του συνόλου του 2006 για κάθε κατηγορία »	93
Διάγραμμα 2. «Συνολική αύξηση κ.κ.χ. ανά έτος από το 2001 έως και το 2006»	94
Διάγραμμα 3. «Αύξηση κ.κ.χ. ανά έτος 2001 - 2006 σε κάθε κατηγορία»	95
Διάγραμμα 4. «Αυξομειώσεις διοικητικών κυρώσεων περιόδου 1981-2006»	101

Παραρτήματα Κεφαλαίων

Παραρτήματα 1^ο Κεφαλαίου

Παράρτημα Ι «Πετρελαιοφόρα όλων των μεγεθών και όλα τα άλλα πλοία από 400 grt και άνω»	32
Παράρτημα ΙΙ «Πλοία μικρότερα των 400 grt εκτός πετρελαιοφόρων»	33
Παράρτημα ΙΙΙ «Πετρελαιοφόρα όλων των μεγεθών»	34
Παράρτημα ΙV «Άρθρα της Οδηγία 2000/59/ΕΚ»	35
Παράρτημα V «Παράρτημα Ι & ΙΙ της Οδηγία 2000/59/ΕΚ»	36

Παραρτήματα 2^ο Κεφαλαίου

Παράρτημα Ι «Τύποι πλοίων»	62
Παράρτημα ΙΙ «Ελληνικά λιμάνια και μαρίνες»	64
Παράρτημα ΙΙΙ «Σύστημα τιμολόγησης για υγρά απόβλητα στο Δ.Λ.Τ. Μυκόνου»	67
Παράρτημα ΙV «Σύστημα χρέωσης τελών στον Ο.Λ. Ραφήνας»	70

Παραρτήματα 3^ο Κεφαλαίου

Παράρτημα Ι «Καταδίκη της Ελλάδος από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο»	103
--	-----

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με την Οδηγία 2000/59/ΕΚ της 27ης Νοεμβρίου 2000 στοχεύει στον περιορισμό της απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στη συγκεκριμένη εργασία παρουσιάζεται η οδηγία, αναφέρεται πώς μέσα από την τροποποίηση κάποιων άρθρων της ενσωματώνεται στο Ελληνικό δίκαιο και τονίζονται οι διαφορές που υπάρχουν στην εφαρμογής της στην Ελλάδα και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Ακόμη αναφέρονται τα εμπλεκόμενα μέρη και οι δεσμοί που θα πρέπει να αναπτύσσουν μεταξύ τους για την σωστή εφαρμογή της. Σύμφωνα με την νομοθεσία η παραλαβή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου πραγματοποιείται με επιτυχία όταν οι λιμενικές εγκαταστάσεις καταρτίζουν ένα σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων που μπορεί να εξυπηρετεί τις εκάστοτε ανάγκες των πλοίων που ελλιμενίζουν. Μεγάλη λοιπόν βαρύτητα έχει δοθεί στην καταγραφή και ανάλυση τέτοιων σχεδίων από διάφορα λιμάνια της Ελλάδος.

Ακόμη για να είναι πιο εφικτή μια αποτίμηση της οδηγίας, έγινε κατηγοριοποίηση των ελληνικών λιμένων ανάλογα με το μέγεθός τους και την κίνηση των πλοίων που εξυπηρετούν. Στη συνέχεια με τη βοήθεια διάφορων υπηρεσιακών στοιχείων που συλλέχτηκαν από οργανισμούς λιμένων και δημοτικά λιμενικά ταμεία καθώς και με στοιχεία για την πορεία της ρύπανσης των ελληνικών θαλασσών εκδόθηκαν αποτελέσματα που μας επιτρέπουν να παρατηρήσουμε το ποσοστό κατάρτισης και εφαρμογής του σχεδίου σε κάθε μια κατηγορία, την αναγκαιότητα εφαρμογής του από την κάθε κατηγορία καθώς και τελικά υπάρχει μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης λόγω της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Από τα παραπάνω οδηγούμαστε σε συμπεράσματα που μπορούν να βοηθήσουν στην διόρθωση διαφόρων σημείων όχι μόνο της ίδιας της οδηγίας αλλά κυρίως στον τρόπο με τον οποίο αυτή εφαρμόζεται στην Ελλάδα και στην ΕΕ.

ABSTRACT

The European Union Directive 2000/59/EC of 27 November 2000 aims to reduce the discharges of waste into the sea to enhance the protection of the marine environment. In this dissertation, follows the presentation of the directive. Also, the dissertation explains how through the amendment of some articles the directive is incorporated into Greek law and highlights the differences in implementation between Greece and other European countries. The dissertation is referred to the parties and the links that should be developed between them for the proper implementation of the directive. According to legislation, waste and cargo residues reception is carried out successfully when the port facilities establish a waste management plan which can serve the needs of every ship that docks. Great emphasis is given on the recording and the analysis of such projects from various ports in Greece.

For the better evaluation of the directive the dissertation includes the categorization of the Greek ports, depending on their size and the number of the ships that they serve. Then, with the help of several data that have been collected from port authorities and municipal port funds, and port data about the pollution of the Greek seas the project concludes to results that allow us to observe the rate of development and implementation of the project in each category, the need of implementation from every category and ultimately watch the reduction of the marine pollution due to the implementation of European legislation. From all the above we are led to conclusions that can help us to correct not only the various points of directive itself but mainly in the way that it applies to Greece and the EU.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Το νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από απορρίψεις πλοίων

1.1 Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν και είναι ένα από τα σημαντικότερα μέσα μεταφοράς αγαθών. Αποτελούν το κλειδί για την ανάπτυξη των κρατών και της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας κατέστησε τη ναυτιλία ένα από τα φθηνότερα και ασφαλέστερα μέσα μεταφοράς. Από την άλλη πλευρά, λόγω του μεγάλου όγκου των μεταφερόμενων φορτίων και καυσίμων δημιουργήθηκαν σοβαρά προβλήματα θαλάσσιας ρύπανσης. Τα προβλήματα αυτά προκύπτουν από την καθημερινή λειτουργία των εμπορικών πλοίων αλλά και από ατυχήματα που συμβαίνουν και τη διάρκεια της ζωής τους. Είναι αποδεδειγμένο πλέον πως η ρύπανση του υγρού στοιχείου αποτελεί μεγάλο κίνδυνο για τις θάλασσες και απειλή με πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις για τον άνθρωπο. Για το λόγο αυτό οι κυβερνήσεις σε εθνικό ή σε διεθνές επίπεδο θέσπισαν νόμους για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι νόμοι αυτοί πέρα από το να αποδώσουν ευθύνη για τις περιπτώσεις ρύπανσης έχουν και σαν στόχο την κατάλληλη προετοιμασία, που αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση και βάση, για την μη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η διεθνής εμπειρία και πρακτική αποδεικνύει ότι όσα μέτρα και αν ληφθούν τα περιστατικά ρύπανσης δεν μπορούν να εξαλειφθούν πλήρως. Το γεγονός αυτό συμβαίνει διότι ο χρόνος, ο τόπος και οι συνθήκες του περιστατικού δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν καθώς επίσης διότι τα περισσότερα περιστατικά οφείλονται σε αστάθμητους παράγοντες. Μέσω της πρόληψης τα φαινόμενα ρύπανσης μπορούν να μειωθούν πάρα πολύ δραστικά. Επίσης η ελαχιστοποίηση του χρόνου αντίδρασης, που είναι ο κύριος παράγοντας που επιδρά στην αντιμετώπιση των περιστατικών, έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση των δυσμενών συνεπειών της κάθε περίπτωσης. Υπάρχει πλούσια διεθνής και εθνική νομοθεσία η οποία θεσπίζει νόμους σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων, τον τρόπο αντίδρασης του

πληρώματος καθώς επίσης και για τις ευκολίες που προσφέρουν τα λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο προκειμένου η ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία να είναι η ελάχιστη. Αυτοί οι κανόνες αφορούν καταρχήν τους πλοιοκτήτες και τα πληρώματα, τα λιμάνια και τέλος τις ίδιες τις κυβερνήσεις. Σημαντικό ρόλο λοιπόν στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος διαδραματίζουν όλοι οι παράγοντες που έχουν άμεση αλλά και έμμεση σχέση με την θαλάσσια μεταφορά.

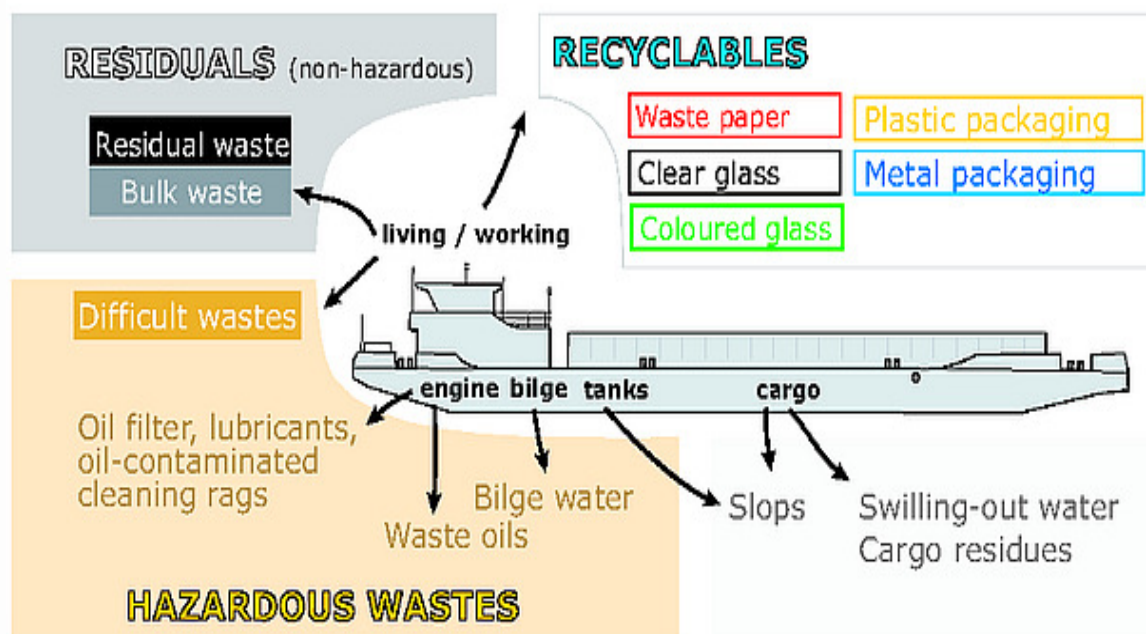
Ειδικότερα, όπως φαίνεται στο Σχήμα 1. στην περίπτωση ρύπανσης από απόβλητα πλοίων και καταλοίπων φορτίου την ευθύνη φέρουν τρεις από τους βασικούς παράγοντες των θαλάσσιων μεταφορών:

Σχήμα 1. «Οι βασικοί παράγοντες των θαλάσσιων μεταφορών»



- Το κράτος: Θα πρέπει να προστατεύει με ειδική νομοθεσία και αυστηρό έλεγχο το θαλάσσιο περιβάλλον. Εκτός από τον έλεγχο και την επιβολή προστίμων θα πρέπει να δίνει και άλλα ισχυρά κίνητρα στα πλοία και στα λιμάνια για να εφαρμόζουν τη νομοθεσία.
- Το πλοίο: Θα πρέπει να παραδίδει τους υγρούς και στερεούς ρύπους σε ειδικούς χώρους υποδοχής.
- Το λιμάνι: Θα πρέπει να εναρμονίζεται με τη νομοθεσία και να είναι κατάλληλα προετοιμασμένο να δεχθεί τέτοιου είδους λύματα.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι κανένα λιμάνι δεν θέλει, υιοθετώντας μέτρα παραλαβής αποβλήτων και αυξάνοντας την τιμή του προϊόντος του, να χάσει πελάτες - πλοία. Για το λόγο αυτό θα πρέπει η νομοθεσία να είναι παρεμφερής για λιμάνια που βρίσκονται γεωγραφικά κοντά και μοιράζονται το ίδιο κομμάτι αγοράς. Με αυτό τον τρόπο υποχρεώνονται να υιοθετήσουν περιβαλλοντικά μέτρα αυξάνοντας την ποιότητά τους, χωρίς να υπάρχει πιθανότητα κάποιο από αυτά να χάσει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα.



Εικόνα 1.¹

¹ Πηγή: http://www.wandaproject.eu/typo3temp/pics/s_8b41e403ba.jpg

1.2 Το νομοθετικό πλαίσιο από τον IMO για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από απορρίψεις

Η αρχή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας η οποία ισχύει σε διεθνές επίπεδο είναι η αρχή του «ο ρυπαίνων πληρώνει». Αυτό σημαίνει πως ο φορέας που προκαλεί περιβαλλοντική ρύπανση φέρει την ευθύνη της ρύπανσης και της οικονομικής αποζημίωσης. Η αρχή αυτή ενσωματώνεται στο περιβαλλοντικό δίκαιο με διάφορες μορφές. Στον νόμο περί ευθύνης ο θύτης πρέπει να πληρώσει αποζημίωση ανεξαρτήτως με τα προληπτικά μέτρα που είχε ή δεν είχε λάβει. Στον νόμο περί αμέλειας αν ο θύτης έχει καταβάλει την προσοχή που επιβάλλουν οι νόμοι απαλλάσσετε από τις ευθύνες του αν προκύψει κάποιο ατύχημα. Το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία έχει απασχολήσει πολλούς διεθνείς οργανισμούς που με αφορμή κυρίως τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα δημιούργησαν κανονισμούς που υποχρεωτικά τηρούνται από τα κράτη-μέλη.



Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός² (International Maritime Organization) είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ για τεχνικά θέματα που απασχολούν την ναυτιλία. Επικεντρώνει τις λειτουργίες του στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, προστασίας του περιβάλλοντος³ καθώς και στα θέματα νομικής φύσης. Τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, έχει προχωρήσει στην υιοθέτηση σαράντα περίπου διεθνών συμβάσεων και πρωτοκόλλων (υποχρεωτικού χαρακτήρα για τα κράτη μέλη), καθώς και περισσότερους από εξακόσους κώδικες και συστάσεις. Η σημαντικότερη σύμβαση που αφορά την απόρριψη αποβλήτων πλοίου είναι:

➤ [Η διεθνής σύμβαση για τη ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία](#)⁴ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), MARPOL 73/78 IMO. Κυρίαρχη θέση στον τομέα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος κατέχει η

² Πηγή: Κ. Ν. Παπαγιαννούλης, (2002) Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία

³ Η επιτροπή που εξειδικεύεται σε θέματα θαλάσσιας ρύπανσης, είναι η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee).

⁴ Πηγή: Γ.Π.Βλάχος, Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη (2007) σελ. 146

MARPOL η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1983. Η σύμβαση αυτή αποσκοπεί στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, καθώς επίσης και στην ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής απόρριψης του πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών. Στη σύμβαση αυτή καθιερώνονται διεθνώς ειδικές περιοχές με πολύ αυστηρά μέτρα όπου απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου από tankers ή άλλα πλοία με DWT μεγαλύτερου των 40,000 τόνων. Ορισμένες από τις θαλάσσιες περιοχές που αναφέρονται στη σύμβαση ως ειδικές περιοχές είναι: η Μεσόγειος, η Βαλτική, η Μαύρη θάλασσα, η Ερυθρά θάλασσα και ο Περσικός Κόλπος. Η ολοκληρωμένη σύμβαση περιλαμβάνει έξι παραρτήματα⁵ τα οποία συνοψίζονται στον πίνακα (1) και περιλαμβάνουν συγκεκριμένα είδη αποβλήτων.

Πίνακας 1. «Έξι παραρτήματα της MARPOL»

Παράρτηματα	Ρύπανση από:	Σε ισχύ από:	Ευκολιών Υποδοχής
Annex I	Πετρέλαιο	2/10/1983	Απαιτούνται
Annex II	Επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην	6/4/1987	Απαιτούνται
Annex III	Επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή	1/7/1992	Δεν Απαιτούνται
Annex IV	Λυμάτων από τα πλοία	27/9/2003	Απαιτούνται
Annex V	Απορριμμάτα από πλοία	31/12/1988	Απαιτούνται
Annex VI	Ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία	19/5/2005	Απαιτούνται

⁵ <http://www.epa.gov/OWOW/OCPCD/marpol.html>

Επίσης στη σύμβαση περιέχονται και δυο πρωτόκολλα, πίνακας (2):

Πίνακας 2. «Πρωτόκολλα της MARPOL»

Πρωτόκολλα	Αναφορά	Άρθρο
Protocol I	Υποχρεωτικές Αναφορές Περιστατικών Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες	8 της σύμβασης
Protocol II	Διαδικασία Διαιτησίας για Διακανονισμό Διαφωνιών	10 της σύμβασης

Επιπλέον, η σύμβαση αυτή αναγκάζει όλα τα δεξαμενόπλοια από 150 GRT και πάνω καθώς και όλα τα άλλα πλοία από 400 GRT να φέρουν πιστοποιητικό IOPP (International Oil Pollution Prevention). Το πιστοποιητικό αυτό βγαίνει μέσα από επιθεωρήσεις (αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές, περιοδικές) και αφορά βελτιώσεις στον εξοπλισμό φιλτραρίσματος και διαχωρισμού του πετρελαίου των πλοίων. Με τη MARPOL υποχρεώνονται τα λιμάνια που βρίσκονται σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν ευκολίες υποδοχής επεξεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων. Ακόμα όλα τα δεξαμενόπλοια επιβάλλεται να διαθέτουν ξεχωριστές δεξαμενές έρματος ή εναλλακτικά συστήματα πλύσης των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο. Ειδικότερα όλα τα πλοία πάνω από 150 GRT θα διαθέτουν δεξαμενές καταλοίπων και συσκευές παρακολούθησης του πετρελαίου που πρόκειται να απορριφθεί, ενώ τα πλοία πάνω από 400 GRT θα εφοδιαστούν με διαχωριστήρα πετρελαίου – νερού. Παράλληλα, στα δεξαμενόπλοια πάνω από 600 τόνους DWT επιβάλλονται: τα διπλά τοιχώματα⁶, οι διπλοί πυθμένες (double hull, double bottom tankers), το ενδιάμεσο κατάστρωμα (middeck tankers) και οποιοδήποτε άλλο εναλλακτικό σχέδιο που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο

⁶ Με τις τροποποιήσεις του 2003, επιταχύνθηκε η ημερομηνία της σταδιακής απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού τοιχώματος 1^{ης} κατηγορίας (πλοίων που κατασκευάστηκαν πριν την σύμβαση της MARPOL) από το 2007 στο 2005 και των πετρελαιοφόρων μονού τοιχώματος της 2^{ης} και 3^{ης} γενιάς (κατασκευασμένων μετά τη σύμβαση της MARPOL και μικρών πετρελαιοφόρων) από το 2015 στο 2010.

επίπεδο προστασίας ενάντια στη ρύπανση από πετρελαιοειδή στις περιπτώσεις σύγκρουσης ή προσάραξης. Στα παραρτήματα I, II και III, αναφέρονται οι προϋποθέσεις απόρριψης πετρελαίου μέσα και έξω από τις ειδικές περιοχές κατά χωρητικότητα πλοίου, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της διεθνούς σύμβασης MARPOL.

➤ [Η διεθνής σύμβαση περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων ουσιών](#)⁷ (London convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter 1972) που τέθηκε σε ισχύ το 1975. Η σύμβαση ορίζει ως dumping την ηθελημένη απόρριψη αποβλήτων στην θάλασσα από πλοία και αεροπλάνα αλλά διαχωρίζει την απόρριψη αποβλήτων που σχετίζονται με τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Περιλαμβάνει τρία παραρτήματα⁸ τα οποία αναφέρονται στον πίνακα (3).

Πίνακας 3. «Παραρτήματα της Σύμβασης Λονδίνου»

<p>Παράρτημα I Μαύρος κατάλογος (black list)</p>	<p>Οργανο-αλογόνες ενώσεις, υδράργυρο, κάδμιο, υψηλής τοξικότητας ραδιενεργά υλικά, απορρίμματα βιολογικού ή χημικού πολέμου, εμμένοντα πλαστικά και διάφορα πετρελαιοειδή</p>	<p>Απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα εκτός εάν υπάρχει άμεσος κίνδυνος.</p>
<p>Παράρτημα II Γκρίζος κατάλογος (grey list)</p>	<p>Τα στοιχεία αρσενικό, μόλυβδο, χαλκό, ψευδάργυρο, οργανο-σιλικόνες, κυανιούχα άλατα, φθοριούχες ενώσεις, φυτοφάρμακα, χρώμιο, νικέλιο, παλαιοσίδηρο, ογκώδη απόβλητα και ραδιενεργά κατάλοιπα που δεν ανήκουν στο μαύρο κατάλογο.</p>	<p>Η απόρριψη αυτών των ρυπογόνων ουσιών προϋποθέτει την έκδοση ειδικής άδειας από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές.</p>
<p>Παράρτημα III Άσπρος κατάλογος (white list)</p>	<p>Περιέχει όλες τις υπόλοιπες ουσίες που δεν ανήκουν στους δύο προηγούμενους καταλόγους</p>	<p>Για να απορριφθούν στη θάλασσα χρειάζεται απλά η έκδοση γενικής άδειας από τις λιμενικές αρχές ύστερα όμως από την εξέταση ορισμένων παραμέτρων</p>

⁷ Πηγή: Γ.Π.Βλάχος, Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη (2007) σελ. 144

⁸ Πηγή: R.R. Churchill – A.V. Lowe, The Law of the Sea, (1992) σελ. 243-246

➤ Παγκόσμιο Ολοκληρωμένο Σύστημα Ναυτιλιακών Πληροφοριών⁹ του IMO

(Global Integrated Shipping Information System , GISIS 2006) Ο IMO έχει αναγνωρίσει ότι η παροχή των εγκαταστάσεων υποδοχής είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική εφαρμογή της MARPOL. Η Επιτροπή το IMO για την Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) ενθάρρυνε έντονα τα κράτη μέλη να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους απέναντι στη συνθήκη για την παροχή επαρκούς υποδοχής εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων. Οι κυβερνήσεις έχουν κληθεί να απαντήσουν σε ερωτηματολόγιο σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις των κρατών τους και να δώσουν στοιχεία για την υποδοχή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Κατά συνέπεια θα φανούν τυχόν ανεπάρκειες στις ευκολίες παραλαβής και θα εντοπιστούν οι προβληματικές περιοχές. Η επιτροπή συμφώνησε επίσης να αναπτύξει μια βάση δεδομένων σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τις ευκολίες παραλαβής που προσφέρουν. Η βάση δεδομένων θα βασίζεται στο διαδύκτιο και θα περιέχει αναλυτικά στοιχεία για τα λιμάνια και τις εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων πλοίου. Τα στοιχεία για τις εγκαταστάσεις υποδοχής μπορεί να ενημερωθούν μόνο από τα αντίστοιχα κράτη μέλη. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων είναι ελεύθερη για όλους μετά από μια απλή εγγραφή. Οι πληροφορίες¹⁰ που δίνονται στους χρήστες είναι:

- Το όνομα και η θέση του λιμένα που προσφέρει ευκολία υποδοχής αποβλήτων
- Οι κατηγορίες των αποβλήτων που δέχεται ο κάθε λιμένας
- Ο τύπος ευκολίας υποδοχής
- Ο ρυθμός παραλαβής και περιορισμοί
- Η διαθεσιμότητα ευκολιών υποδοχής των αποβλήτων
- Ελάχιστος απαιτούμενος χρόνος υποβολής αιτήματος παράδοσης από το πλοίο
- Το σύστημα επιβολής τελών
- Πρόσθετες πληροφορίες ανάλογα με τον κάθε λιμένα

Με τη διάδοση αυτών των πληροφοριών θα ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα και η επάρκεια των υπηρεσιών υποδοχής αποβλήτων. Επίσης, θα βελτιωθεί η επικοινωνία και η συνεργασία μεταξύ των χρηστών των ευκολιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

⁹ Πηγή: <http://gisis.imo.org/Public/>

¹⁰ Πηγή: YEN ΓΓΑ & ΛΠ, Διεύθυνση ΛΠ, Θέμα «Παγκόσμιο Ολοκληρωμένο Σύστημα Ναυτιλιακών Πληροφοριών του IMO» (27 Απριλίου 2007)

1.3 Το νομοθετικό πλαίσιο από την Ευρωπαϊκή Ένωση και η εφαρμογή του στην Ελλάδα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με την Οδηγία 2000/59/EK της 27ης Νοεμβρίου 2000 και την Οδηγία 2007/71/EK¹¹ της 13ης Δεκεμβρίου 2007 αποσκοπεί στον περιορισμό της απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα, ιδίως δε της παράνομης απόρριψης, αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους λιμένες της. Αποβλέπει επίσης στη βελτίωση της διάθεσης και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, καταλλήλων να καλύψουν όλες τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα. Προς επίτευξη της καταλληλότητας, οι εγκαταστάσεις παραλαβής πρέπει να είναι ικανές να δεχθούν τις κατηγορίες και τις ποσότητες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία τα οποία χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, λαμβάνοντας υπ' όψη τις λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, το μέγεθος και τη γεωγραφική θέση του λιμένα καθώς και τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν.



Στην ελληνικό δίκαιο η Οδηγία 2000/59/EK υιοθετείται αυτούσια με την Υ.Α. 3418/07/2002/ (ΦΕΚ Β' 712/11-06-2002) - Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου και αντικαταστάθηκε από την Υ.Α. 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ Β' 412/06-03-2009) - 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/EK οδηγίας.

¹¹ Με την Οδηγία 2007/71/EK πραγματοποιείται τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/59/EK

Τα βασικά σημεία της οδηγίας είναι¹²:

- Οι φορείς διαχείρισης των λιμένων της χώρας εξασφαλίζουν τη διάθεση κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων.
- Η παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων γίνεται με βάση κατάλληλο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου.
- Οι πλοίαρχοι των πλοίων κοινοποιούν τις ποσότητες των αποβλήτων που υπάρχουν στο πλοίο και πρόκειται να παραδώσουν.
- Οι πλοίαρχοι των πλοίων παραδίδουν, πριν αποπλεύσουν, όλα τα απόβλητά τους στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής εκτός εάν συντρέχουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις.
- Το κόστος λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής καλύπτεται με την εισπραξη τέλους από τα πλοία.
- Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης εξαιρέσεων στα πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς.
- Κυρώσεις στους παραβάτες των διατάξεων.

Ειδικότερα η οδηγία περιλαμβάνει δώδεκα άρθρα¹³ και τρία παραρτήματα τα οποία αναφέρονται αναλυτικά στη συνέχεια:

Άρθρο 1- Σκοπός

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στον περιορισμό της απόρριψης στη θάλασσα, ιδίως δε της παράνομης απόρριψης, αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους λιμένες της Κοινότητας, με τη βελτίωση της διάθεσης και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Άρθρο 2 - Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

¹²Πηγή: Υπχος (Τ) Λ.Σ Αιτώνιος Γλυνός Εισηγητής YENANΠ/ΔΛΠ Γ, Παρουσίαση «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου» (27/5/2009)

¹³ ΟΔΗΓΙΑ 2000/59/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 27ης Νοεμβρίου 2000 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου

1. Πλοίο: το ποντοπόρο σκάφος κάθε τύπου που λειτουργεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των υδροπτερυγών, των αερολισθαινόντων σκαφών, των καταδυομένων και των πλωτών ναυπηγημάτων.
2. Σύμβαση Marpol 73/78: η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό προς αυτή πρωτόκολλο του έτους 1978 και όπως ισχύει κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας,
3. Απόβλητα πλοίου: όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των λυμάτων, και κατάλοιπα πλην των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά τη λειτουργία ενός πλοίου και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραρτημάτων I, IV και V της σύμβασης Marpol 73/78, καθώς και τα συνδεδεμένα με το φορτίο απορρίμματα, όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του παραρτήματος V της σύμβασης Marpol 73/78.
4. Κατάλοιπα φορτίου: τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου, που παραμένουν επί του πλοίου στους χώρους ή στις δεξαμενές φορτίου μετά την περάτωση των διαδικασιών εκφόρτωσης και των εργασιών καθαρισμού, συμπεριλαμβανομένων των υπερχειλίσεων και των διαρροών κατά τη φόρτωση – εκφόρτωση.
5. Διμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση που είναι ικανή να δέχεται απόβλητα πλοίων ή κατάλοιπα φορτίου.
6. Αλιευτικό σκάφος: κάθε πλοίο που είναι εξοπλισμένο ή χρησιμοποιείται εμπορικά για την αλίευση ψαριών ή άλλων έμβιων ενάλιων πόρων.
7. Σκάφος αναψυχής: κάθε τύπος πλοίου που χρησιμοποιείται για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσής του.
8. Διμένας: θέση ή γεωγραφική περιοχή που δημιουργείται από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις ώστε να επιτρέπει, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής.
9. Τα απόβλητα πλοίου και τα κατάλοιπα φορτίου όπως ορίζονται στα σημεία (3) και (4) θεωρούνται ως στερεά απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο α) της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί των στερεών αποβλήτων (1).

Άρθρο 3 - Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται: α) σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε λιμένα κράτους μέλους, πλην των πολεμικών πλοίων ή βοηθητικών σκαφών ή άλλων πλοίων που ανήκουν στο κράτος ή που τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν αποκλειστικά για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία. β) σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών, στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής¹⁴ του σημείου (α). Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα πλοία τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας βάσει του σημείου (α) του προηγούμενου εδαφίου παραδίδουν τα απόβλητα πλοίου και τα κατάλοιπα φορτίου κατά τρόπο σύμφωνο με την παρούσα οδηγία, στο βαθμό που αυτό είναι λογικό και εφικτό.

Άρθρο 4 - Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, καταλλήλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων.
2. Προς επίτευξη της καταλληλότητας, οι εγκαταστάσεις παραλαβής πρέπει να είναι ικανές να δεχθούν τις κατηγορίες και τις ποσότητες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία τα οποία χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, το μέγεθος και τη γεωγραφική θέση του λιμένα, τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν και τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 9.
3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν διαδικασίες, σύμφωνα με εκείνες που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), προκειμένου να γνωστοποιούνται στο κράτος του λιμένα οι καταγγελλόμενες ανεπάρκειες λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.

¹⁴ Συμφώνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 (ΦΕΚ 412 Β΄/06-03-2009) στην Ελλάδα ως πεδίο εφαρμογής : Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος όπως καθορίζονται στην αριθμ. 8315.2/02/07 ΚΥΑ (Β΄ 202) και τυχόν τροποποιήσεων αυτής. Λιμένες Εθνικής Σημασίας όπως καθορίζονται στην αριθμ. 8315.2/02/07 ΚΥΑ (Β΄ 202) και τυχόν τροποποιήσεων αυτής. Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος όπως καθορίζονται στην αριθμ. 8315.2/02/07 ΚΥΑ (Β΄ 202) και τυχόν τροποποιήσεων αυτής. Λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν ως φορέα διαχείρισης ιδιωτική επιχείρηση. Τουριστικοί Λιμένες που υπάγονται στις διατάξεις του Ν. 2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Άρθρο 5 - Προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων¹⁵

1. Για κάθε λιμένα καταρτίζεται και εφαρμόζεται κατάλληλο πρόγραμμα - σχέδιο παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, 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. Οι λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με την κατάρτιση των προγραμμάτων αυτών καθορίζονται στο Παράρτημα Ι.

2. Τα προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, που αναφέρονται στην παράγραφο 1, μπορούν, εφόσον απαιτείται για λόγους αποτελεσματικότητας, να καταρτίζονται σε περιφερειακό πλαίσιο με τη δέουσα συμμετοχή κάθε λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται για κάθε επιμέρους λιμένα ποιες εγκαταστάσεις παραλαβής είναι απαραίτητες και ποιες είναι διαθέσιμες.

3. 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.

Άρθρο 6 - Κοινοποίηση

1. Οι πλοίαρχοι των πλοίων, πλην των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ, οι οποίοι αναχωρούν με προορισμό λιμένες ευρισκόμενους στην Κοινότητα, συμπληρώνουν με ειλικρίνεια και ακρίβεια το έντυπο του Παραρτήματος ΙΙ και κοινοποιούν αυτά τα στοιχεία στην αρχή ή τον φορέα που έχει οριστεί για το σκοπό αυτό από το κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο εκάστοτε λιμένας: α) τουλάχιστον 24 ώρες πριν από την άφιξη, εάν είναι γνωστός ο λιμένας κατάπλου, ή β) μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας κατάπλου, εάν η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη σε λιγότερες από 24 ώρες πριν από την άφιξη, ή γ) το αργότερο κατά την αναχώρηση από τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι η πληροφορία θα κοινοποιηθεί στον φορέα

¹⁵ Σύμφωνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 τα σχέδια καταρτίζονται με ευθύνη των φορέων διαχείρισης λιμένων και εγκρίνονται με απόφαση του ΥΕΝ, κατόπιν γνωμοδότησης της αρμόδιας Περιφέρειας και Νομαρχ. Αυτοδιοίκησης. Η παρακολούθηση της εφαρμογής των σχεδίων πραγματοποιείται από τη Γ ΓΛ και ΛΠ του Υπουργείου σε συνεργασία με την οικεία Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ. και Λιμενική Αρχή και από τις αρμόδιες Διευθύνσεις της Νομαρχίας και της Περιφέρειας.

εκμετάλλευσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής ο οποίος θα την διαβιβάσει στην αρμόδια αρχή¹⁶. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (1) φυλάσσονται στο πλοίο τουλάχιστον έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου και τίθενται στη διάθεση των αρχών των κρατών μελών, εφόσον τα ζητήσουν.

Άρθρο 7 - Παράδοση των αποβλήτων πλοίων¹⁷

1. Οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένα της Κοινότητας, πριν αποπλεύσουν από το λιμένα, παραδίδουν όλα τα απόβλητα πλοίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

2. Παρά την παράγραφο (1), ένα πλοίο μπορεί να αποπλεύσει για τον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς να έχει παραδώσει τα απόβλητά του, εάν, με βάση τα στοιχεία που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 6 και το παράρτημα II, προκύπτει ότι το πλοίο διαθέτει επαρκή ικανότητα αποθήκευσης όλων των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το προγραμματισμένο ταξίδι του έως τον λιμένα παράδοσης. Εάν τα κράτη μέλη έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι στον προβλεπόμενο λιμένα παράδοσης δεν διατίθενται κατάλληλες εγκαταστάσεις, ή εάν ο λιμένας αυτός δεν είναι γνωστός, και ως εκ τούτου υπάρχει κίνδυνος τα απόβλητα να απορριφθούν στη θάλασσα, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης απαιτώντας, εφόσον είναι αναγκαίο, από το πλοίο να παραδώσει τα απόβλητά του πριν αποπλεύσει από τον λιμένα.

3. Η παράγραφος (2) εφαρμόζεται με την επιφύλαξη αυστηρότερων απαιτήσεων παράδοσης για πλοία, οι οποίες έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

¹⁶Συμφώνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 κοινοποιούν τα στοιχεία στον φορέα διαχείρισης λιμένα που θα καταπλεύσει το πλοίο, στον ανάδοχο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων εάν δεν είναι ο ίδιος με τον φορέα διαχείρισης λιμένα και την αρμόδια Λιμενική Αρχή: α. τουλάχιστον 24 ώρες πριν από την άφιξη, εάν είναι γνωστός ο λιμένας κατάπλου ή β. μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας κατάπλου, εάν η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη σε λιγότερες από 24 ώρες πριν από την άφιξη ή γ. το αργότερο κατά την αναχώρηση από τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες.

¹⁷Συμφώνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 η Λιμ. Αρχή προκειμένου να αποτρέψει την απόρριψη των αποβλήτων στη θάλασσα, και τη ρύπανση της θάλασσας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, απαιτώντας από το πλοίο να παραδώσει τα απόβλητά του, εάν συντρέχει έστω και μία των παρακάτω περιπτώσεων: α. εάν ο επόμενος λιμένας δεν ανήκει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2000/59/EK όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2007/71/EK, β. εάν ο επόμενος λιμένας – εν όψει διαταγών – δεν είναι γνωστός, γ. εάν ο επόμενος λιμένας δεν διαθέτει αποδεδειγμένα κατάλληλες εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής αποβλήτων, και δ. εάν, κατά την κρίση της Λιμενικής Αρχής, ύστερα από επιθεώρηση και αφού συνεκτιμηθούν όλα τα σχετικά στοιχεία (παραγωγή αποβλήτων, όγκος των εντός του πλοίου αποβλήτων, διάρκεια πλου, αποθηκευτική ικανότητα) τεκμαίρεται το επακόλουθο της ανεξέλεγκτης διάθεσης των αποβλήτων.

Άρθρο 8 - Τέλη για τα απόβλητα πλοίου

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας και της τελικής διάθεσης των αποβλήτων, να καλύπτεται με την είσπραξη τέλους¹⁸ από τα πλοία.

2. Τα συστήματα κάλυψης του κόστους χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής πρέπει να μην παρέχουν κίνητρο στα πλοία να απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές στα πλοία, πλην των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ: α) όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους συνεισφέρουν σημαντικά στο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ανεξαρτήτως του εάν χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις ή όχι. Στις σχετικές ρυθμίσεις είναι δυνατόν να συγκαταλέγεται η ενσωμάτωση του τέλους στα λιμενικά τέλη ή η επιβολή ιδιαίτερου σταθερού τέλους αποβλήτων. Τα τέλη μπορούν να διαφοροποιούνται σε συνάρτηση, μεταξύ άλλων, με την κατηγορία, τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου. β) το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται, ενδεχομένως, από το τέλος που αναφέρεται στο σημείο (α), 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.

3. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα επιβαλλόμενα τέλη είναι δίκαια, καθορίζονται με διαφάνεια, δεν εισάγουν διακρίσεις, και αντιστοιχούν στο κόστος των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που προσφέρονται και, κατά περίπτωση, χρησιμοποιούνται, το ύψος των τελών και η βάση υπολογισμού τους θα πρέπει να διευκρινίζονται στους χρήστες των λιμένων.

4. Η Επιτροπή, εντός τριών ετών από της ημερομηνίας που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος (1), υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η οποία θα αξιολογεί τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και τους τρόπους ροής των

¹⁸ Σύμφωνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 Το τέλος αυτό για τους λιμένες των οποίων οι φορείς διαχείρισης υπάγονται στις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Α του Ν. 3429/2005 «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί» (Α' 314) εγκρίνεται από τη ΔΕΔ Επιχειρήσεων και Οργανισμών κατόπιν γνωμοδότησης της ΓΓΑΚΑΠ του ΥΕΝ. Τα τέλη των υπολοίπων λιμένων εγκρίνονται από τη ΓΓΑΚΑΠ του ΥΕΝ

αποβλήτων από τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων κάλυψης του κόστους τα οποία υιοθετούνται σύμφωνα με την παράγραφο (2). Η έκθεση αυτή συντάσσεται σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και εκπροσώπους των λιμένων. Η Επιτροπή υποβάλλει, εάν είναι αναγκαίο βάσει της εν λόγω αξιολόγησης, πρόταση τροποποίησης της παρούσας οδηγίας, με τη θέσπιση συστήματος που προβλέπει την καταβολή εκ μέρους όλων των πλοίων, που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους, κατάλληλου ποσοστού, όχι λιγότερου του ενός τρίτου, του κόστους που αναφέρεται στην παράγραφο (1), ανεξαρτήτως της πραγματικής χρήσεως από αυτά των εγκαταστάσεων, ή ενός εναλλακτικού συστήματος με ισοδύναμο αποτέλεσμα.

Άρθρο 9 - Εξαιρέσεις

1. Όταν πλοία εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια¹⁹ 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, άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8.
2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή τακτικά, τουλάχιστον δε μία φορά κατ' έτος, για τις εξαιρέσεις που παραχωρούνται σύμφωνα με την παράγραφο (1).

Άρθρο 10 - Παράδοση των καταλοίπων φορτίου

Οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες εξασφαλίζουν την παράδοση των καταλοίπων φορτίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής κατά τα προβλεπόμενα στη σύμβαση Marpol 73/78. Οιοδήποτε τέλος για την παράδοση καταλοίπων φορτίου καταβάλλεται από τον χρήστη της εγκατάστασης παραλαβής.

¹⁹Συμφώνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 στην Ελλάδα ως πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς θεωρούνται: **α.** Τα πάσης φύσεως Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εκτελούν προγραμματισμένους πλόες. **β.** Τα πλοία που λειτουργούν κυρίως εντός και περίξ του λιμένα (π.χ ρυμουλκά, σκάφη ανεφοδιασμού καυσίμων, λάντζες). **γ.** Τα Φ/Γ πλοία μέχρι 500 κ.ο.χ. που καταπλέουν τουλάχιστον δύο φορές το μήνα στο λιμένα διακανονισμού παράδοσης αποβλήτων και καταβολής τελών. **δ.** Τα πλοία που καταπλέουν τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα στο λιμένα διακανονισμού παράδοσης αποβλήτων και καταβολής τελών.

Άρθρο 11 - Επιβολή

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε όλα τα πλοία να είναι δυνατόν να υπόκεινται σε επιθεώρηση για την εξακρίβωση της συμμόρφωσής τους προς τα άρθρα 7 και 10, η δε συχνότητα των επιθεωρήσεων αυτών να είναι επαρκής.

2. Για επιθεωρήσεις που αφορούν πλοία πλην των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ: α) κατά την επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση, τα κράτη μέλη αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή: στα πλοία που δεν συμμορφούνται προς τις σχετικές με την κοινοποίηση απαιτήσεις του άρθρου 6, στα πλοία για τα οποία, από την εξέταση των στοιχείων που παρέχουν οι πλοίαρχοι σύμφωνα με το άρθρο 6, διαπιστώθηκαν άλλοι λόγοι να πιστεύεται ότι το πλοίο δεν συμμορφούται προς την παρούσα οδηγία, β) η επιθεώρηση αυτή μπορεί να διενεργείται στο πλαίσιο της οδηγίας 95/21/EK, όταν αυτή εφαρμόζεται ανεξαρτήτως του πλαισίου των επιθεωρήσεων, ισχύει η απαίτηση που ορίζεται στην ανωτέρω οδηγία περί επιθεωρήσεων του 25 % των πλοίων, γ) εάν η αρμόδια αρχή δεν είναι ικανοποιημένη από τα αποτελέσματα αυτής της επιθεώρησης, μεριμνά ώστε το πλοίο να μην αποπλεύσει μέχρι τα απόβλητά του και τα κατάλοιπα φορτίου παραδοθούν σε εγκαταστάσεις παραλαβής σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 10, δ) όταν υπάρχουν σαφείς αποδείξεις για τον απόπλου πλοίου χωρίς να έχουν τηρηθεί οι διατάξεις του άρθρου 7 ή του άρθρου 10, ενημερώνεται σχετικά η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα κατάπλου και, με την επιφύλαξη της επιβολής των κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 13, δεν επιτρέπεται ο απόπλους του πλοίου αυτού μέχρι διενεργηθεί λεπτομερέστερη αξιολόγηση της συμμόρφωσης του πλοίου προς την παρούσα οδηγία, όπως η ακρίβεια των στοιχείων που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 6.

3. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν διαδικασίες ελέγχου, στο βαθμό που απαιτείται, για τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ, προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τις σχετικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 12 - Συνοδευτικά μέτρα²⁰

1. Τα κράτη μέλη: α) λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι πλοίαρχοι, οι διαχειριστές των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και τα λοιπά ενδιαφερόμενα πρόσωπα ενημερώνονται δεόντως για τις υποχρεώσεις που υπέχουν δυνάμει της παρούσας οδηγίας και ότι εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις αυτές, β) ορίζουν αρμόδιες αρχές ή φορείς για την εκτέλεση καθηκόντων δυνάμει της παρούσας οδηγίας, γ) λαμβάνουν μέτρα για τη συνεργασία των αρμοδίων αρχών τους με τους εμπορικούς οργανισμούς, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, δ) διασφαλίζουν τη δέουσα εξέταση των στοιχείων που κοινοποιούν οι πλοίαρχοι σύμφωνα με το άρθρο 6, ε) μεριμνούν ώστε οι διατυπώσεις για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής να είναι απλές και να διεκπεραιώνονται με ταχύτητα προκειμένου να δοθεί κίνητρο στους πλοίαρχους να χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και να αποφεύγονται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις των πλοίων, στ) μεριμνούν ώστε να διαβιβάζεται στην Επιτροπή αντίγραφο των καταγγελιών για ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος (3), ζ) μεριμνούν ώστε η επεξεργασία, ανάκτηση και τελική διάθεση των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου να διεξάγονται σύμφωνα με την οδηγία 75/442/ΕΟΚ και με τη λοιπή σχετική κοινοτική νομοθεσία, και ειδικότερα σύμφωνα με την οδηγία 75/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1975, περί διαθέσεως των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων (1) και την οδηγία 91/689/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21^{ης} Δεκεμβρίου 1991, για τα επικίνδυνα απόβλητα (2), η) 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.

²⁰ Σύμφωνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 Οι φορείς διαχείρισης των λιμένων και οι ανάδοχοι παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων: α. μεριμνούν ώστε η επεξεργασία, ανάκτηση και τελική διάθεση των αποβλήτων να διεξάγονται σύμφωνα με τον Νόμο 2939/01 (Α' 179), την ΚΥΑ 50910/2727/2003 (Β' 1909), την ΚΥΑ 13588/725/2006 (Β' 383), όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 8668/2007 (Β' 287). Επίσης, να μεριμνούν για την πιστή τήρηση των περιβαλλοντικών και τελωνειακών διατάξεων και των κανονισμών λειτουργίας των λιμένων, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, να μεριμνούν για την καταχώρηση σε ηλεκτρονική βάση δεδομένων των στοιχείων του εντύπου του Παραρτήματος II, να μεριμνούν για την πιστή εφαρμογή του σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων.

2. Η παράδοση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου θεωρείται ως θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία κατά την έννοια του άρθρου 79 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (3). Οι τελωνειακές αρχές δεν απαιτούν την κατάθεση συνοπτικής διασάφησης σύμφωνα με το άρθρο 45 του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα.

3. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη δημιουργία κατάλληλου συστήματος πληροφοριών και παρακολούθησεως, το οποίο καλύπτει τουλάχιστον ολόκληρη την Κοινότητα, με σκοπό: τον ακριβέστερο εντοπισμό των πλοίων που δεν έχουν παραδώσει τα απόβλητά τους και τα κατάλοιπα φορτίου σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, τη διαπίστωση του εάν οι στόχοι που τίθενται στο άρθρο 1 της οδηγίας έχουν επιτευχθεί.

4. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη θέσπιση κοινών κριτηρίων καθορισμού των πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 σημείο (γ).

Άρθρο 13 - Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για παράβαση των εθνικών²¹ διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 14 - Κανονιστική επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ (1), αποκαλούμενη εφεξής «η επιτροπή».

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής. Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

²¹ Σύμφωνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 οι παραβάτες των διατάξεων της απόφασης αυτής τιμωρούνται από τις Λιμενικές Αρχές σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν. 743/77 (Α' 319) όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 55/98 (Α' 58) και τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 163/01 (Α' 146) και ισχύει κάθε φορά. Ομοίως εφαρμόζονται τα άρθρα 14 και 18 του παραπάνω Νόμου για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων, άσκηση ενδίκων μέσων και θεμάτων είσπραξης και διάθεσης εσόδων από τα πρόστιμα αντίστοιχα. Οι παραπάνω κυρώσεις επιβάλλονται ανεξάρτητα από τις κυρώσεις που προβλέπονται σε άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και ειδικότερα στις κοινές υπουργικές αποφάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 12, παράγραφος 2 εδάφιο (α) της παρούσας απόφασης.

3. Η επιτροπή εγκρίνει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 15 - Διαδικασία τροποποίησης

Τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας, ο ορισμός του άρθρου 2 σημείο β), οι παραπομπές σε κοινοτικά μέσα και οι παραπομπές σε μέσα του ΔΝΟ μπορούν να τροποποιούνται με τη διαδικασία του άρθρου 14, παράγραφος 2, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν προς τα μέτρα της Κοινότητας ή του ΔΝΟ που τίθενται σε ισχύ, εφόσον οι τροποποιήσεις αυτές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Επιπλέον, τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιούνται με την ίδια διαδικασία, όποτε κρίνεται απαραίτητο, για τη βελτίωση του καθεστώτος που θεσπίζεται από την παρούσα οδηγία, εφόσον οι τροποποιήσεις αυτές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 16 - Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από τις 28 Δεκεμβρίου 2002. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά. Ωστόσο, όσον αφορά τα λύματα, που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο (γ), η θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας αναστέλλεται μέχρις ότου παρέλθουν 12 μήνες από την έναρξη ισχύος του παραρτήματος IV της σύμβασης MARPOL 73/78, τηρουμένης της περιεχομένης στην εν λόγω σύμβαση διακρίσεως μεταξύ νέων και υπαρχόντων πλοίων.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 17 - Αξιολόγηση

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ανά τριετία στην Επιτροπή έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

2. Με βάση τις εκθέσεις των κρατών μελών που προβλέπονται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία, συνοδευόμενη, εφόσον απαιτείται, από προτάσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 18 - Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει από την ημέρα της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 19 - Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.



Εικόνα 2.²²

²²Εικόνα 2 πηγή: <http://bad.eserver.org/issues/2001/55/ship.gif>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ 1^ο Κεφαλαίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι²³

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΚΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΑΛΛΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 400 GRT ΚΑΙ ΑΝΩ <i>Απορρίψεις Πετρελαίου από τους χώρους της μηχανής</i>	
Μέσα σε ειδικές περιοχές	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός αν:
	<ol style="list-style-type: none">1. Το πλοίο κινείται στον προορισμό του.2. Η περιεκτικότητα του πετρελαίου στην εκροή χωρίς διάλυση δεν υπερβαίνει τα 15 PPM.3. Το πλοίο έχει σε λειτουργία μηχανήματα φιλτραρίσματος πετρελαίου των 15 PPM με αυτόματο διακόπτη εκροής.4. Τα νερά των σεντινών δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου ή με σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου (πετρελαιοφόρα).
Έξω από ειδικές περιοχές	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός αν:
	<ol style="list-style-type: none">1. Το πλοίο βρίσκεται πέρα των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.2. Το πλοίο κινείται στον προορισμό του.3. Η περιεκτικότητα πετρελαίου στην εκροή είναι μικρότερη των 100 PPM.4. Το πλοίο έχει σε λειτουργία συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου, ελαιοδιαχωρηστήρα ή μηχανήμα φιλτραρίσματος ή άλλη εγκατάσταση όπως απαιτεί ο Κανονισμός 165. Τα νερά των σεντινών δεν έχουν αναμειχθεί με κατάλοιπα φορτίου ή με σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου (στα πετρελαιοφόρα)²⁴.

²³ Πηγή: Γ.Π.Βλάχος, Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη (2007)

²⁴ Ελαιώδη μείγματα που δεν έχουν αναμειχθεί με κατάλοιπα φορτίου ή με σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου και με περιεκτικότητα πετρελαίου στην εκροή που δεν υπερβαίνει τα 15 PPM χωρίς διάλυση, μπορούν να απορριφθούν, χωρίς άλλους περιορισμούς, αλλά έξω από Ειδικές Περιοχές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ²⁵

ΠΛΟΙΑ ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ ΤΩΝ 400 GRT ΕΚΤΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ	
<i>Απορρίψεις Πετρελαίου από τους χώρους της μηχανής</i>	
Μέσα σε ειδικές περιοχές	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός αν:
	<p>Η περιεκτικότητα του πετρελαίου στην εκροή χωρίς διάλυση δεν υπερβαίνει τα 15 PPM.</p> <p>Σημείωση: Αν το πλοίο βρίσκεται πέρα των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή και κινείται στον προορισμό του, επιτρέπεται απόρριψη με περιεκτικότητα πετρελαίου κάτω των 100 PPM.</p>
Έξω από ειδικές περιοχές	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός αν:
	<p>Κατά την κρίση της χώρας της σημαίας του πλοίου, ικανοποιούνται όλες οι πιο κάτω προϋποθέσεις στο μέτρο του πρακτικού και λογικού:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Το πλοίο βρίσκεται πέρα των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.2. Το πλοίο κινείται στον προορισμό του.3. Η περιεκτικότητα πετρελαίου στην εκροή είναι μικρότερη των 100 PPM.4. Το πλοίο έχει σε λειτουργία τον κατάλληλο εξοπλισμό ή εγκατάσταση όπως προβλέπει ο κανονισμός 6²⁶.

²⁵ Πηγή: Γ.Π.Βλάχος, Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη (2007)

²⁶ Ελαιώδη μείγματα με περιεκτικότητα στην εκροή που δεν υπερβαίνει τα 15 PPM χωρίς διάλυση μπορούν να απορροφηθούν χωρίς άλλους περιορισμούς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ²⁷

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ	
<i>Απορρίψεις Πετρελαίου από χώρους δεξαμενών φορτίου, περιλαμβανομένου του αντλιοστασίου φορτίου</i>	
Μέσα σε ειδικές περιοχές ή έξω ειδικές από περιοχές αλλά εντός 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή	Απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος.
Έξω από ειδικές περιοχές αλλά πέρα των 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή	Απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος, ή αν: <ol style="list-style-type: none">1. Το πετρελαιοφόρο κινείται στον προορισμό του.2. Ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης δεν υπερβαίνει τα 60 λίτρα ανά ν.μ.3. Η συνολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίφθηκε δεν υπερβαίνει:<ul style="list-style-type: none">➤ Για τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα το 1/1500 C➤ Για τα νέα πετρελαιοφόρα το 1/30000 του φορτίου που μετέφερε το τελευταίο ταξίδι.4. Το πετρελαιοφόρο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου και διάταξη δεξαμενών καταλοίπων, σύμφωνα με τον Κανονισμό 15.

²⁷ Πηγή: Γ.Π.Βλάχος, Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη (2007)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Άρθρα της Οδηγία 2000/59/ΕΚ²⁸

Άρθρο 1 - Σκοπός

Άρθρο 2 - Ορισμοί

Άρθρο 3 - Πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 4 - Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής

Άρθρο 5 - Προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων

Άρθρο 6 - Κοινοποίηση

Άρθρο 7 - Παράδοση των αποβλήτων πλοίων

Άρθρο 8 - Τέλη για τα απόβλητα πλοίου

Άρθρο 9 - Εξαιρέσεις

Άρθρο 10 - Παράδοση των καταλοίπων φορτίου

Άρθρο 11 - Επιβολή

Άρθρο 12 - Συνοδευτικά μέτρα

Άρθρο 13 - Κυρώσεις

Άρθρο 14 - Κανονιστική επιτροπή

Άρθρο 15 - Διαδικασία τροποποίησης

Άρθρο 16 - Εφαρμογή

Άρθρο 17 - Αξιολόγηση

Άρθρο 18 - Έναρξη ισχύος

Άρθρο 19 - Αποδέκτες

²⁸ Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση Οδηγία 2000/59/ΕΚ της 27ης Νοεμβρίου 2000

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι της Οδηγία 2000/59/ΕΚ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ
ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ
(όπως αναφέρονται στο άρθρο 5)

Τα προγράμματα 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 προγράμματα πραγματοποιούνται τα εξής στοιχεία:

- εκτίμηση της ανάγκης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, με βάση τις ανάγκες των πλοίων που συνήθως καταπλέουν στο λιμένα
- περιγραφή του τύπου και της χωρητικότητας 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 προγράμματα 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
- περιγραφή του τρόπου με τον οποίο διατίθενται τα απόβλητα πλοίου και κατάλοιπα φορτίου

Οι διαδικασίες παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης θα πρέπει να συμμορφούνται, 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:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ της Οδηγία 2000/59/ΕΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ.....

(αναφέρεται ο λιμένας προορισμού και κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 6 της παρούσας Κ.Υ.Α.)

1. Ονομασία, κωδικός κλήσης ασυρμάτου, και, εφόσον διαθέτει, αριθμό αναγνώρισης ΔΝΟ του πλοίου:

2. Κράτος σημαίας:

3. Προβλεπόμενη ώρα κατάπλου (ΠΩΚ):

4. Προβλεπόμενη ώρα απόπλου (ΠΩΑ):

5. Προηγούμενος λιμένας προσέγγισης:

6. Επόμενος λιμένας προσέγγισης:

7. Τελευταίος λιμένας παράδοσης των αποβλήτων πλοίων και ημερομηνία κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η παράδοση αυτή:

8. Παραδίδετε

το σύνολο μέρος καμία ποσότητα

από τα απόβλητά σας στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής

9. Τύπος και ποσότητα αποβλήτων και καταλοίπων που πρόκειται να παραδοθούν ή να παραμείνουν επί του πλοίου, και ποσοστό της μέγιστης ικανότητας αποθήκευσης:

Αν παραδίδετε όλα τα απόβλητα, συμπληρώστε κατάλληλα την δεύτερη στήλη.

Αν παραδίδετε μέρος ή καθόλου απόβλητα, συμπληρώστε όλες τις στήλες.

Τύπος	Απόβλητα προς παράδοση m ³	Μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων m ³	Ποσότητα αποβλήτων που παραμένουν επί του πλοίου m ³	Λιμένας που θα παραδοθούν τα υπόλοιπα απόβλητα	Εκτιμώμενη ποσότητα αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ κοινοποίησης και επόμενου λιμένα κατάπλου
Πετρελαιοειδή απόβλητα					
Κατάλοιπα πετρελαίου					
Υδατα υδροσυλλεκτών					
Λοιπά (να καθοριστούν)					
Απορρίμματα					
Από τρόφιμα					
Πλαστικά					
Λοιπά					
Λύματα ⁽¹⁾					
Απόβλητα που έχουν σχέση με το φορτίο ⁽²⁾					
Κατάλοιπα φορτίου ⁽²⁾ να καθοριστούν					
⁽¹⁾ Τα λύματα μπορούν να απορρίπτονται στη θάλασσα σύμφωνα με τον κανονισμό 11 του παραρτήματος ΙV της σύμβασης MARPOL 73/78 και του άρθρου 7 του ΠΔ 400/96, όπως ισχύει. Τα αντίστοιχα τετραγωνίδια δεν χρειάζεται να συμπληρωθούν εάν υπάρχει πρόθεση πραγματοποίησης επιτρεπόμενης απόρριψης στη θάλασσα.					
⁽²⁾ Εκτιμήσεις					

Σημειώσεις:

1. Οι ανωτέρω πληροφορίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν για τους Ελέγχους Αρχής Λιμένος (Port State Control) και άλλους σκοπούς επιθεώρησης.

2. Στο άρθρο 6 της παρούσας Κ.Υ.Α. καθορίζονται οι φορείς στους οποίους κοινοποιείται το παρόν έγγραφο.

3. Το παρόν έγγραφο συμπληρώνεται υποχρεωτικά εκτός αν το πλοίο καλύπτεται από εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 9 της παρούσας Κ.Υ.Α.

Βεβαιώνω ότι:

– οι ως άνω λεπτομέρειες είναι ακριβείς και ορθές

– επί του πλοίου υφίσταται επαρκής ικανότητα αποθήκευσης όλων των αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ της κοινοποίησης και του επόμενου λιμένα στον οποίο θα παραδοθούν.

Ημερομηνία.....

Ωρα.....

Υπογραφή.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59ΕΚ στην Ελλάδα

2.1 Τα εμπλεκόμενα μέρη όσον αφορά την εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/59/ΕΚ και με την Κ.Υ.Α. 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ Β΄ 412/06-03-2009) τα εμπλεκόμενα μέρη²⁹ για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από απορρίψεις αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου είναι:

- Το Υπουργείο ΕΝΑΝΠ/Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής
- Οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων
- Οι Περιφέρειες
- Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄, Β΄ και Γ΄ Βαθμού
- Οι Λιμενικές Αρχές – Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ
- Οι Ανάδοχοι παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων.
- Οι Πλοίαρχοι – Νόμιμοι εκπρόσωποι πλοίων

Αναλυτικότερα:

[Το Υπουργείο ΕΝΑΝΠ/Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής](#)³⁰: Οι λειτουργίες που θεσμικά επιτελούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στον μεγαλύτερο βαθμό τους είναι σύνθετες και απαιτούν την εμπλοκή και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό Υπηρεσιών του Κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, διεθνών οργανισμών αλλά και συνεργασία με επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό και πρέπει να τονιστεί, ότι σύμφωνα με τα ισχύοντα στην ΕΕ, αλλά και διεθνώς, σπανίως συναντάται αντίστοιχος κρατικός μηχανισμός με την ποικιλία των αρμοδιοτήτων, όπως αυτές προκύπτουν στα πλαίσια της επιχειρησιακής δράσης του

²⁹ Πηγή: Υπχος (Τ) Λ.Σ Αντώνιος Γλυνός Εισηγητής ΥΕΝΑΝΠ/ΔΔΠ Γ, Παρουσίαση «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου» (27/5/2009)

³⁰ Πηγή: <http://www.yen.gr/wide/home.html>

ΥΕΝ. Η άσκηση πολιτικής στον πλέον παγκοσμιοποιημένο οικονομικό τομέα, η διαμόρφωση μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, τα λιμάνια και η λιμενική πολιτική μιας πολυνησιακής χώρας, η ασφάλεια των θαλασσιών συνόρων και η αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, τα συστήματα ελέγχου ναυσιπλοΐας και αξιοπλοΐας, η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, αποτελούν πυλώνες, τους οποίους κατά το μεγαλύτερο μέρος στηρίζουν τα εξειδικευμένα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Η έναρξη λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Γ.Γ.Λ.Λ.Π.) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε τον Ιανουάριο του 2003 με την ταυτόχρονη κατάργηση της Διεύθυνσης Λιμένων και Λιμενικών Έργων (Δ.Λ.Λ.Ε.) και την σύσταση της Πλοηγικής Υπηρεσίας (Π.Υ) και των τριών νέων Διευθύνσεων : Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής (Δ.Λ.Π.), Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών (Δ.Λ.Υ.) και Διεύθυνση Οργάνωσης Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης Λιμένων (Δ.Ο.Λ.Ε.Λ) που απαρτίζουν την Γ.Γ.Λ.Λ.Π. σύμφωνα με το Π.Δ. 175/2002 (ΦΕΚ 158 Α/05-07-2002).Ο σκοπός και οι αρμοδιότητες της αναφερομένης Γραμματείας συνοψίζονται ως εξής:

α) Στο συνολικό σχεδιασμό και τη χάραξη της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμένων με σύγχρονη υποδομή ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών, των πλοίων και των φορτίων.

β) Στην ευθύνη για την εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, που συνεστήθη με το άρθρο δέκατο ένατο του Ν. 29327/2001.

Οι Υπηρεσίες της Γ.Γ.Λ.Λ.Π. διαρθρώνονται ως εξής:

- [Γραφείο Γενικού Γραμματέα](#)
- [Πλοηγική Υπηρεσία \(Π.Υ.\)](#)
- [Γραφείο Γραμματειακής Υποστήριξης](#)
- [Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής \(Δ.Λ.Π.\)](#)
- [Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών \(Δ.Λ.Υ.\)](#)
- [Διεύθυνση Οργάνωσης και Εκμετάλλευσης Λιμένων \(Δ.Ο.Λ.Ε.Λ.\)](#)

[Οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων](#)³¹: Οποιοσδήποτε φορέας διαχειρίζεται τους λιμένες της περιοχής αρμοδιότητάς του (π.χ. Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε., Λιμενικά Ταμεία, Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, Ο.Τ.Α., Ελληνικά

³¹Πηγή: <http://www.recatec.gr/glos.htm>

Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε., Ιδιωτικές Επιχειρήσεις). Στον όρο αυτό συμπεριλαμβάνονται και οι πάσης φύσεως επιχειρήσεις που διαθέτουν ιδιωτικές παράκτιες εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν πλοία στα οποία εφαρμόζεται η απόφαση αυτή. Οι μικροί λιμένες (π.χ. αλιευτικά καταφύγια, αγκυροβόλια - καταφύγια τουριστικών σκαφών κάθε μορφής κ.λ.π.) που δεν διαθέτουν φορέα διαχείρισης λιμένα, για τους σκοπούς της απόφασης αυτής, υπάγονται στον πλησιέστερο φορέα διαχείρισης λιμένα της περιοχής όπου είναι απαραίτητα Ο.Τ.Α. ή Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο ή Οργανισμός Λιμένα ή Ανώνυμος Εταιρεία.

Οι Περιφέρειες³²: Η Περιφέρεια αποτελεί μία αυτοτελή ενιαία Διοικητική Μονάδα αποκέντρωσης της Κρατικής Διοίκησης με αρμοδιότητες σχεδιασμού, προγραμματισμού, συντονισμού και εφαρμογής των πολιτικών για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της γεωγραφικής της περιοχής. Ως ιδρυτικός νόμος της Περιφέρειας θεωρείται ο Ν. 1622/1986 «Τοπική Αυτοδιοίκηση - Περιφερειακή Ανάπτυξη - Δημοκρατικός Προγραμματισμός». Η λέξη Περιφέρεια, όπως χρησιμοποιείται στο συγκεκριμένο νόμο αλλά και στους επακόλουθους αυτού (Ν. 2503/1997 & 2218/1994), έχει διπλή σημασία:

- Η Περιφέρεια αποτελεί γεωγραφική μονάδα που έχει συγκεκριμένα όρια, εδαφική έκταση, πληθυσμό και έδρα,
- Η Περιφέρεια αποτελεί διοικητική μονάδα και αποτελείται από όργανα και υπηρεσίες. Όργανα της Περιφέρειας είναι ο Γενικός Γραμματέας Περιφέρειας με τις υπ' αυτόν υπηρεσίες και το Περιφερειακό Συμβούλιο.

Με βάση το άρθρο 61 του Ν. 1622/86, καθώς και το Προεδρικό Διάταγμα 51/1987, η χώρα διαιρείται σε 13 Περιφέρειες ως εξής:

1. Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, με έδρα την Κομοτηνή
2. Κεντρικής Μακεδονίας, με έδρα τη Θεσσαλονίκη
3. Δυτικής Μακεδονίας, με έδρα την Κοζάνη
4. Ηπείρου, με έδρα τα Ιωάννινα
5. Θεσσαλίας, με έδρα τη Λάρισα
6. Ιονίων Νήσων, με έδρα την Κέρκυρα
7. Δυτικής Ελλάδας, με έδρα την Πάτρα

³² Πηγή: <http://www.perifereies.gov.gr/>

8. Στερεάς Ελλάδας, με έδρα τη Λαμία
9. Αττικής, με έδρα την Αθήνα
10. Πελοποννήσου, με έδρα την Τρίπολη
11. Βορείου Αιγαίου, με έδρα τη Μυτιλήνη
12. Νοτίου Αιγαίου, με έδρα την Ερμούπολη
13. Κρήτης, με έδρα το Ηράκλειο

Ο Ν. 2503/1997 «Διοίκηση, Οργάνωση, Στελέχωση της Περιφέρειας, Ρύθμιση Θεμάτων για την Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλες Διατάξεις» δίνει στην Περιφέρεια το χαρακτήρα ενιαίας αποκεντρωμένης μονάδας διοίκησης του κράτους. Η Περιφέρεια συμβάλλει στον εθνικό σχεδιασμό και στο πλαίσιο αυτού σχεδιάζει, προγραμματίζει και εφαρμόζει τις πολιτικές για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική της ανάπτυξη. Η κάθε Περιφέρεια ως ενιαία αποκεντρωμένη μονάδα διοίκησης έχει τις αρμοδιότητες που ασκούν οι υπηρεσίες της στη συνολική χωρική έκτασή της, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών της Περιφέρειας στο νομό ή νομαρχία, καθώς και τις αρμοδιότητες που ανήκουν στο Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας. Η Περιφέρεια ως διοικητική μονάδα έχει δικό της προσωπικό, δικό της προϋπολογισμό, καθώς και δικούς της μηχανισμούς διαχείρισης των πιστώσεων έργων περιφερειακού χαρακτήρα ΣΑΕΠ. Παράλληλα η Περιφέρεια διατηρεί και το χαρακτήρα της ως μονάδα περιφερειακής ανάπτυξης

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄, Β΄ και Γ΄ Βαθμού³³: Μετά την ολοκλήρωση του Προγράμματος "ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ", οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχουν διαμορφωθεί ως εξής σε πανελλήνιο επίπεδο.

1. ΟΤΑ Α΄ Βαθμού: 900 Δήμοι και 133 Κοινότητες (Προηγούμενη κατάσταση 5.800 περίπου Δήμοι και Κοινότητες).

Διοίκηση: Αιρετοί Δήμαρχοι και Δημοτικοί Σύμβουλοι (ο αριθμός τους εξαρτάται από τον πληθυσμό) ανά τετραετία.

Αρμοδιότητες: Εξωραϊσμός, καθαριότητα, περιβάλλον, συντήρηση έργων και κτιρίων (δρόμοι, σχολικά κτίρια κ.α.), εκτέλεση έργων υποδομής και ποιότητας ζωής τοπικού χαρακτήρα. Έντονη ενασχόληση με θέματα ύδρευσης-αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού λυμάτων. Πολιτιστικές δραστηριότητες και δημιουργική απασχόληση. Πρόνοια κυρίως για παιδιά προσχολικής και άτομα τρίτης ηλικίας.

³³Πηγή: <http://www.combank.gr/>

Πόροι - Χρηματοδότηση: Κυρίως μέσω κρατικών επιχορηγήσεων. Κοινοτικά προγράμματα (εκτέλεση έργων). Είσπραξη ανταποδοτικών τελών μέσω λογαριασμών ΔΕΗ. Έσοδα από ίδια περιουσία (μικρού σχετικά ύψους). Δικαιώματα χρήσης χώρων, Δημοτικοί φόροι. Επιχειρηματική δραστηριότητα ισχύει και σε περιορισμένες κατευθύνσεις π.χ. αναψυκτήρια.

2. ΟΤΑ Β΄ Βαθμού: 53 Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις πανελλήνια.

Διοίκηση: Από το 1994 αιρετοί Νομάρχες και Νομαρχιακοί Σύμβουλοι (ο αριθμός τους ανάλογα με τον πληθυσμό) ανά τετραετία. Μέγιστος χρόνος για τον Νομάρχη οι δύο τετραετίες.

Αρμοδιότητες: Άσκηση του συνόλου σχεδόν της Κρατικής διοίκησης και διαχείρισης (δηλ. όλων των Υπουργείων εκτός Άμυνας, Εξωτερικών, Οικονομικών και Δικαιοσύνης) σε τοπικό επίπεδο.

Πόροι - Χρηματοδότηση: Αυτοτελής οικονομική διαχείριση. Δεν υπάρχουν ίδια έσοδα παρά μόνο μεταφορά των απαραίτητων κονδυλίων για την άσκηση της κρατικής διοίκησης. Επιχειρηματική δραστηριότητα σχεδόν ανύπαρκτη αν και ο Νόμος το προβλέπει.

3. ΟΤΑ Γ΄ Βαθμού : Αναφέρονται 13 Περιφέρειες πανελλήνια.

Διοίκηση: Από τον Γεν. Γραμματέα Περιφέρειας (επίπεδο ισάξιο του Γεν. Γραμματέα Υπουργείου) που διορίζεται διοικητικά και το Περιφερειακό Συμβούλιο στο οποίο μετέχουν συγκεκριμένα άτομα (εκπρόσωποι πρωτ/μιας και δευτ/μιας αυτοδιοίκησης, επιστημονικών οργανώσεων, τοπικών επιμελητηρίων κλπ.).

Αρμοδιότητες: Εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής (κυρίως όσον αφορά θέματα ανάπτυξης) σε τοπικό επίπεδο. Εποπτεία μεγάλων έργων που χρηματοδοτούνται από Εθνικά και Κοινοτικά Προγράμματα.

Πόροι - Χρηματοδότηση: Τα Περιφερειακά Ταμεία Ανάπτυξης, μέσω των οποίων θα χρηματοδοτούνται τα έργα που εποπτεύονται από την Περιφέρεια, πρόσφατα έχουν ξεκινήσει τη λειτουργία τους.

Θυγατρικές επιχειρήσεις : Η αγορά, σε ότι αφορά τον Α΄ βαθμό περιλαμβάνει τις Δημοτικές Επιχειρήσεις με κύρια αντικείμενα δραστηριότητας την Ύδρευση/Αποχέτευση (Δ.Ε.Υ.Α.....) τον Πολιτισμό (Πνευματικά Κέντρα). Κατασκευές, εκπόνηση μελετών και Αξιοποίηση Ακίνητης Περιουσίας.

Στον Β΄ βαθμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καταγράφονται προσπάθειες δημιουργίας θυγατρικών επιχειρήσεων με κύρια αντικείμενα την εκπόνηση μελετών, απασχόληση και υποστήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων (Νομαρχιακά ΚΕΚ).

[Οι Λιμενικές Αρχές – Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ³⁴](#): Το Λιμενικό Σώμα³⁵ έχει ως αποστολή του την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των λιμένων, την έρευνα, τη διάσωση και τη διερεύνηση πάσης φύσεως ναυτικών ατυχημάτων, την εφαρμογή της αλιευτικής νομοθεσίας και την καταπολέμηση της παράνομης αλιείας, τον έλεγχο των θαλασίων συνόρων της χώρας και της ΕΕ, την αντιμετώπιση του φαινομένου της λαθρομετανάστευσης στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό ως πύλη εισόδου στην Ευρώπη, τον έλεγχο της Εμπορικής Ναυτιλίας, την προστασία του θαλασίου περιβάλλοντος και του ενάλιου πλούτου, την θαλάσσια αναψυχή, την ασφάλεια και προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την αστυνόμευση κατά των παραβάσεων εθνικών και διεθνών νόμων, την πρόληψη και καταστολή τρομοκρατικών και εγκληματικών ενεργειών καθώς και την πάταξη οικονομικών εγκλημάτων (ναρκωτικά, λαθρεμπόριο, αρχαιοκαπηλία κλπ).

[Οι Ανάδοχοι παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων](#): Ως ανάδοχοι του έργου επιλέγονται εταιρείες³⁶ οι οποίες είναι υπεύθυνες για την παροχή υπηρεσιών παραλαβής, μεταφοράς, πιθανής προσωρινής αποθήκευσης, πιθανής επεξεργασίας και οριστικής νόμιμης διάθεσης των παραγόμενων στα πλοία αποβλήτων. Με δική τους ευθύνη η παροχή των υπηρεσιών αυτών γίνεται σύμφωνα με αυτά που προβλέπονται στο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, στις ισχύουσες περιβαλλοντικές και τελωνειακές διατάξεις και χωρίς να δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στα πλοία.

[Οι Πλοίαρχοι – Νόμιμοι εκπρόσωποι πλοίων³⁷](#) : Ο πλοίαρχος είναι ο κυβερνήτης των εμπορικών ή ακτοπλοϊκών σκαφών και ταυτόχρονα ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο πλοίο. Είναι ο κύριος υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, του

³⁴ Πηγή: http://kivernitis.blogspot.com/2010/02/blog-post_5163.html

³⁵ Πηγή: <http://doc.texnikoi.gr/mitroo/28.htm> : Περιφερειακές Διοικήσεις Λιμενικού Σώματος, Λιμενικές Αρχές, Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία, Λιμενικοί Σταθμοί, Υπηρεσίες Ναυτιλιακών Ακολουθών στις Πρεσβευτικές και Προξενικές Αρχές, Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Περιφερειακοί Σταθμοί Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης, Πλοηγικοί Σταθμοί

³⁶ Σε περίπτωση που στην περιοχή δεν δραστηριοποιείται κάποια εταιρεία μπορεί για την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων να είναι υπεύθυνος κάποιος τοπικός φορέας (π.χ Δήμος που βρίσκεται το εκάστοτε λιμάνι)

³⁷ <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/pliarxos.doc>

φορτίου και των επιβατών. Ειδικότερα, ο πλοίαρχος χαράζει την πορεία του πλοίου και παρακολουθεί την ταχύτητά του με τη βοήθεια ειδικών ηλεκτρονικών μηχανημάτων ναυσιπλοΐας και χαρτών και κάνει τους απαραίτητους ελιγμούς για την ομαλή προσέγγιση ή την απομάκρυνση του πλοίου από την προβλήτα του λιμανιού. Επιπλέον, έχει τη γενική ευθύνη για τον ανεφοδιασμό του πλοίου, κρατάει το ημερολόγιο του πλοίου και κάνει τον αναγκαίο προγραμματισμό. Κατευθύνει και οργανώνει την εργασία όλων των μελών του πληρώματος παρακολουθώντας ταυτόχρονα τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων τους. Έχει ευθύνη για την παροχή ιατρικής βοήθειας σε μέλη του



Εικόνα 3.

πληρώματος ή σε επιβάτες σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Όταν εργάζεται σε εμπορικό πλοίο, προετοιμάζει το σχέδιο φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου, επιβλέπει τις αντίστοιχες διαδικασίες και φροντίζει για την ασφάλεια των εμπορευμάτων. Παράλληλα, κάνει τις απαραίτητες συνεννοήσεις με τις λιμενικές αρχές και τους φορτωτές, καθώς και τις διαπραγματεύσεις με τους παραλήπτες του φορτίου που μεταφέρει. Στη διάρκεια του

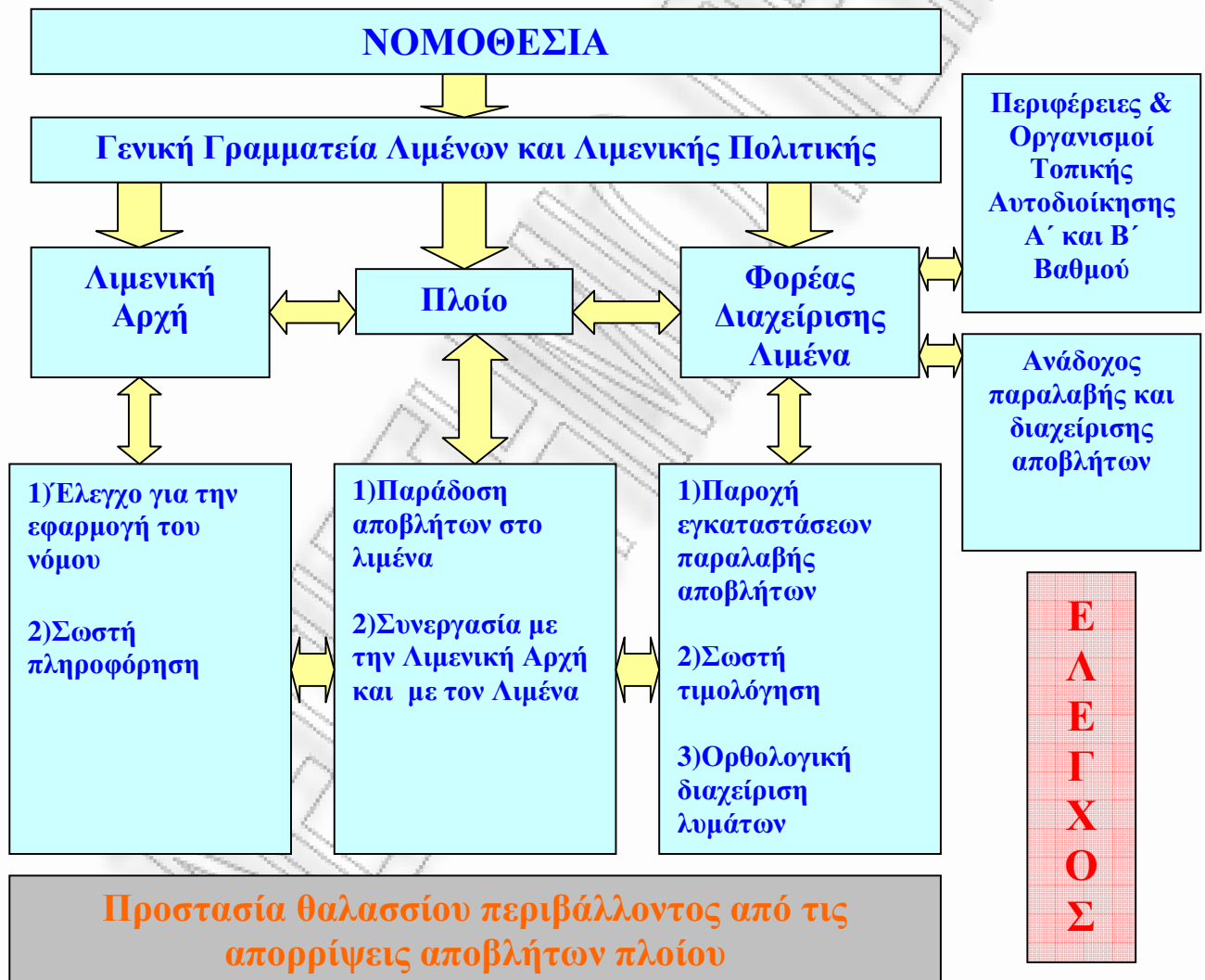
ταξιδιού έχει απόλυτη εξουσία όσον αφορά στη διοίκηση αλλά και σε νομικά θέματα. Για παράδειγμα, μπορεί να διατάξει ακόμα και την κράτηση επιβατών που παραβαίνουν το νόμο³⁸, να αποφασίσει την απόρριψη εμπορευμάτων ή την εγκατάλειψη του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου για τη ζωή του πληρώματος ή των επιβατών. Είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των μισθών του πληρώματος, καθώς και για τη σύνταξη αναφορών και εκθέσεων που απαιτούνται από τις αρχές ή τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Για τη διεκπεραίωση πολλών εκ των καθηκόντων του συνεργάζεται με τους άλλους αξιωματικούς του πλοίου.

Σε αυτό το σημείο είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί πως όλα τα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται παραπάνω πρέπει να βρίσκονται σε αδιάκοπη συνεργασία μεταξύ τους,

³⁸ Εικόνα 3 πηγή: <http://www.equip4work.co.uk/assets/shop/pd/010290.jpg>

να ανταλλάσσουν διαρκώς πληροφορίες, να είναι σε θέση να διορθώνουν τυχών παραλείψεις και γενικότερα να λειτουργούν με τον κατάλληλο βαθμό εξωστρέφειας. Ακόμη, για την εφαρμογή της νομοθεσίας είναι απαραίτητος ο διαρκής και αυστηρός έλεγχος. Στο Σχήμα 2. φαίνεται η αλληλεξάρτηση όλων των μερών για να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Σχήμα 2. «Συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών για την εφαρμογή της νομοθεσίας»



2.1.2 Εθνικό Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (Εθνικό VTMISS)

Στην Ελλάδα, το ΥΕΝ στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού προωθεί την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού πληροφοριακού συστήματος ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας γνωστού με τον όρο σύστημα VTMISS³⁹ (Vessel Traffic Management Information Services). Το σύστημα αυτό στην πλήρη ανάπτυξή του θα καλύψει την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή Πειραιά καθώς και συγκεκριμένες περιοχές του Ιονίου, του Ανατολικού Αιγαίου και του Κρητικού πελάγους.

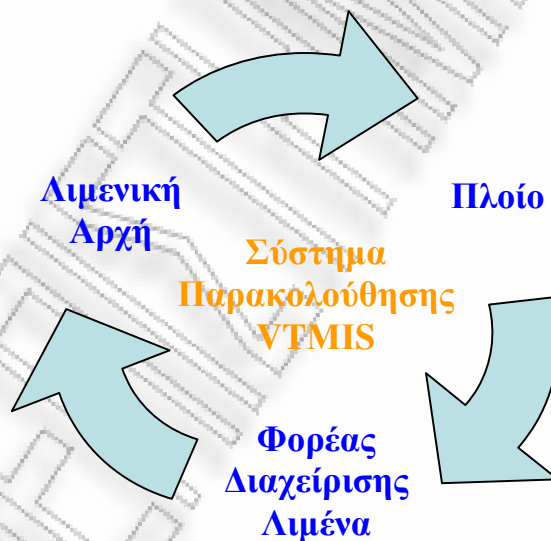
Οι σκοποί του συστήματος είναι:

- Η διευκόλυνση της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Θα επεξεργάζεται τις διαθέσιμες πληροφορίες των λιμένων και των πλοίων και θα μπορεί να συμβάλει στον προγραμματισμό της ροής κυκλοφορίας, στην καλύτερη χρησιμοποίηση των ευκολιών πρόσδεσης, στην οργάνωση των φορτο-εκφορώσεων κλπ.
- Η μείωση ναυτικών ατυχημάτων. Θα έχει δυνατότητα επιτήρησης της κυκλοφορίας και θα δημιουργεί αυτόματα συναγερμούς σε περίπτωση απρόσεκτων χειρισμών των πλοίων, παραβίαση των ορίων ταχύτητας, είσοδο σε απαγορευμένες περιοχές κλπ
- Η βελτίωση των παρερχομένων υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την έρευνα και διάσωση θα παρακολουθούνται άμεσα και με ακρίβεια από τον Θάλαμο Επιχειρήσεων ΥΕΝ και θα παρέχεται η δυνατότητα πληρέστερου συντονισμού και διαχείρισης κάθε περιστατικού.
- Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επειδή όλες οι κινήσεις των πλοίων θα καταγράφονται σε ηλεκτρονικά μέσα θα παρέχεται η δυνατότητα σε περίπτωση ρύπανσης να επανακτώνται τα προηγούμενα στοιχεία κυκλοφορίας και να εντοπίζονται τα πλοία που έχουν διέλθει από το σημείο που παρατηρήθηκε η ρύπανση.
- Η εφαρμογή της Εθνικής και Διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας
- Η ανάπτυξη της αποδοτικότητας των θαλασσιών μεταφορών

³⁹ Πηγή: http://egov.yen.gr/media/27913/kriti_a1.doc

Κατά την Α΄ φάση υλοποίησης του προαναφερόμενου συστήματος αναπτύχθηκαν τέσσερα Κέντρα VTS στα λιμάνια της Πάτρας – Αντιρρίου, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας και Πειραιά καθώς και το Εθνικό Κέντρο VTΜIS. Η Β΄ Φάση του έργου που υλοποιείται, περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός Κέντρου VTS στο λιμάνι της Ραφήνας και ενός απομακρυσμένου τερματικού σταθμού RTS στο Λαύριο με σταθμούς αισθητήρων στις περιοχές: Λιμένα Λαυρίου και «Βίγλα» νήσου Εύβοιας. Η Γ΄ Φάση του έργου στην οποία αφορούν οι παρούσες προδιαγραφές περιλαμβάνει την ανάπτυξη δύο VTS για την κάλυψη των περιοχών Χανίων και Σητείας με ισάριθμα αντίστοιχα Κέντρα VTS. Τα δύο Κέντρα VTS θα συνδέονται με το Κέντρο VTΜIS μέσω ευκολιών τηλεπικοινωνιακού φορέα. Από τα παραπάνω, είναι φανερό πως το σύστημα VTΜIS είναι ένα ισχυρό εργαλείο για τον έλεγχο των πλοίων και την απόδοση ευθυνών σε περιπτώσεις ρύπανσης.

Σχήμα 3. «Η αναγκαιότητα του συστήματος παρακολούθησης VTΜIS»



2.2 Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο κάθε λιμένας καταρτίζει και εφαρμόζει κατάλληλο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου. Η κατάρτιση του σχεδίου εξαρτάται άμεσα από τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν καθώς και από τα είδη των αποβλήτων που δέχεται .

Οι επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών από το μεγαλύτερο εμπορικό πλοίο μέχρι το μικρότερο σκάφος αναψυχής, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων που τις χρησιμοποιούν.

Το σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου περιλαμβάνει αναλυτικότερα⁴⁰:

- Σύνοψη της σχετικής νομοθεσίας και τυπικών διαδικασιών για την παράδοση αποβλήτων.
- Στοιχεία του προσώπου ή των προσώπων που είναι υπεύθυνα για την υλοποίηση του Σχεδίου.
- Περιγραφή τυχόν εξοπλισμού και διαδικασιών προεπεξεργασίας στον λιμένα.
- Περιγραφή των μεθόδων καταγραφής της πραγματικής χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.
- Περιγραφή των μεθόδων καταγραφής των παραλαμβανόμενων ποσοτήτων αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.
- Περιγραφή του τρόπου με τον οποίο διατίθενται τα απόβλητα πλοίου και κατάλοιπα φορτίου.
- Εκτίμηση της ανάγκης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, με βάση τις ανάγκες των πλοίων που συνήθως καταπλέουν στο λιμένα.
- Περιγραφή του τύπου και της χωρητικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.
- Αναλυτική περιγραφή των διαδικασιών παραλαβής και συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

⁴⁰ <http://www.antipollution.gr/default.asp?siteID=1&pageID=10&langID=1>

- 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.
- Τύπος και ποσότητες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που αποτελούν αντικείμενο παραλαβής και διαχείρισης.

Επίσης, πρέπει να αναφερθεί πως το σχέδιο αναθεωρείται ανά τριετία ή μετά από σημαντικές αλλαγές στην λειτουργία του λιμένα. Τέλος 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 αποδεικνύεται εάν οι διαδικασίες είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1836/93 για την εκούσια συμμετοχή των επιχειρήσεων του βιομηχανικού τομέα σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου.

Για να επιτευχθεί η βιώσιμη εφαρμογή ενός τέτοιου σχεδίου από τους λιμένες, δηλαδή η παραλαβή καταλοίπων από χερσαίες ή πλωτές μονάδες, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής⁴¹:

Η σωστή θέση της εγκατάστασης: Να μην προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση λόγω συμφόρησης, να υπάρχει εύκολη πρόσβαση από ξηρά και θάλασσα στην εγκατάσταση, ο χώρος να είναι επαρκής και αν είναι δυνατόν να βρίσκεται σε απόσταση από κατοικημένες και οικολογικά ευαίσθητες περιοχές. Επίσης για την παραλαβή αποβλήτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ειδικά πλωτά σκάφη ή φορτηγίδες που θα μεταφέρουν με ασφάλεια τα λύματα στην στεριά (μια πρακτική που εφαρμόζεται αρκετά συχνά).

Οι προσφορά κατάλληλων ευκολιών: Οι ευκολίες που προσφέρει ο κάθε λιμένας να εναρμονίζονται απόλυτα με τους τύπους των πλοίων που εξυπηρετεί.

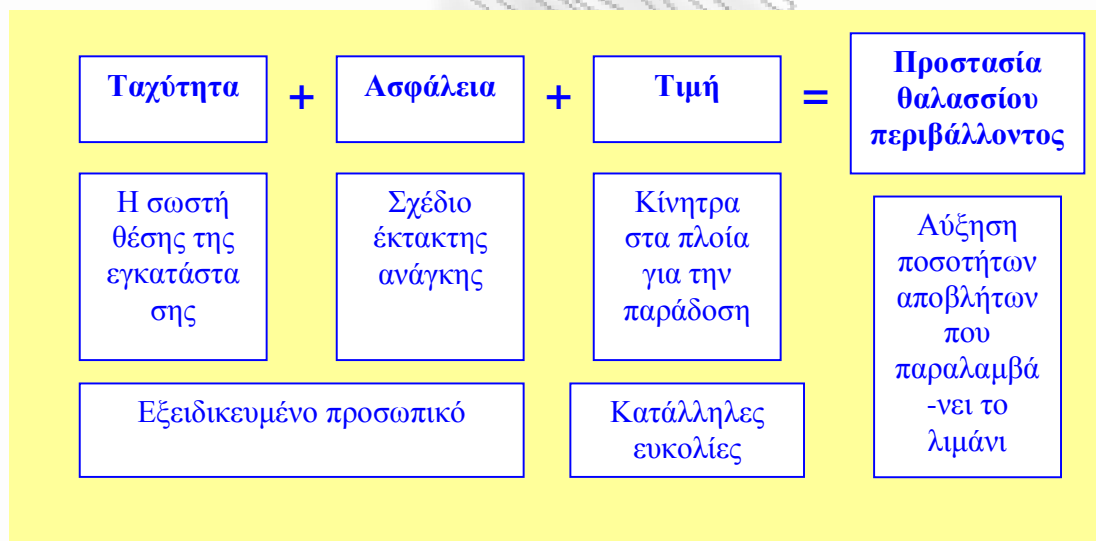
⁴¹ Πηγή: Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Επικ. Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Παρουσίαση «Προβλήματα ανεπάρκειας και ελλείψεων στις εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων των εμπορικών πλοίων για τους Μεσογειακούς λιμένες με ιδιαίτερη έμφαση στις Νότιο- Ανατολικές περιοχές»

Η ορθή τιμολογιακή πολιτική: Τα λιμενικά τέλη που εφαρμόζονται για τις παρεχόμενες υπηρεσίες παράδοσης αποβλήτων, ανεξάρτητα αν αυτές χρησιμοποιηθούν, θα πρέπει να έχουν σαν στόχο να παροτρύνουν τα πλοία να παραδίδουν τα απόβλητά τους.

Η απασχόληση εξειδικευμένου προσωπικού: Η άριστη γνώση στο χειρισμό του εξοπλισμού και η σωστή λειτουργία του μπορούν να διασφαλίσουν την αποφυγή διαρροών στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και την ταχύτητα στην εξυπηρέτηση των πλοίων.

Η ύπαρξη σχεδίου έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος: Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να προβλέπει πιθανά περιστατικά και να εφαρμόζεται ταχύτατα σε περίπτωση ατυχήματος για να προληφθεί οποιαδήποτε περιβαλλοντική υποβάθμιση – καταστροφή.

Σχήμα 4. «Σχέση παράδοσης αποβλήτων και κέρδους»



2.3 Τιμολογιακή πολιτική στους ελληνικούς λιμένες και η ανάθεση του έργου της διαχείρισης των αποβλήτων

Η κοινοτική οδηγία προτείνει το κόστος παραλαβής των αποβλήτων να περιλαμβάνεται στα λιμενικά τέλη. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 8 τα επιβαλλόμενα τέλη πρέπει να είναι δίκαια, να καθορίζονται με διαφάνεια και να μην δημιουργούν διακρίσεις. Αυτό σημαίνει πως στην πράξη το σύστημα τιμολόγησης⁴² θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του όχι μόνο τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου (τα οποία αν εξετάσει κανείς απομονωμένα δεν είναι αντιπροσωπευτικά για τον προσδιορισμό της ποσότητας παραγωγής των αποβλήτων), αλλά και το είδος του καυσίμου με το οποίο είναι εφοδιασμένο το πλοίο καθώς και την κατανάλωσή του. Συμπληρωματικά θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των επιβαινόντων και οι ημέρες που το πλοίο⁴³ βρίσκεται στη θάλασσα όταν πρακτικά είναι αδύνατον να παραδώσει τα κατάλοιπά του.

Σύμφωνα με το YEN⁴⁴ «η κάλυψη του κόστους παραλαβής, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς, αποθήκευσης επεξεργασίας και διάθεσης των αποβλήτων, προβλέπεται να εξασφαλίζεται εξολοκλήρου από τα πλοία, το δε σύστημα χρέωσης τελών που υιοθετείται σε κάθε λιμένα καλείται να παρέχει κίνητρο στα πλοία για παράδοση των αποβλήτων τους στις προβλεπόμενες εγκαταστάσεις». Το εκάστοτε λιμάνι λοιπόν φέρει μεγάλο μερίδιο ευθύνης για την παράδοση των αποβλήτων από τα πλοία. Θα πρέπει να καταφέρει να προσφέρει υπηρεσίες για την παραλαβή των αποβλήτων που να ικανοποιούν τα πλοία που ελλιμενίζονται, σε συμφέρουσες τιμές. Από την άλλη πλευρά εξαιτίας του αρκετά υψηλού κόστους της υποδομής για την παροχής της συγκεκριμένης υπηρεσίας, του περιορισμένου χώρου που συνήθως διαθέτουν για την εγκατάσταση και της έλλειψης εμπειρίας, τα λιμάνια επιλέγουν να συνεργάζονται⁴⁵ με εταιρίες διαχείρισης αποβλήτων

⁴² Πηγή: Σύγχρονες μέθοδοι παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων των εμπορικών πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις: η ελληνική περίπτωση. Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών & Αχιλλέας Μαυρανεζούλης (BSc, LL.M) Ναυτιλιακός Σύμβουλος Palmali Shipping

⁴³ Ανεξάρτητα ποιο σύστημα τιμολόγησης κάθε φορέας θα υιοθετήσει, κάθε επιπλέον κόστος που σχετίζεται με τη λειτουργία του πλοίου έχει άμεση σχέση με τη διαμόρφωση της πολιτικής της κάθε πλοιοκτήτριας εταιρίας.

⁴⁴ Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Γ.Γ.Λ & Α.Π.- Ιανουάριος 2006, Εθνική Λιμενική Πολιτική Κεφάλαιο 2, Τομεακά Ζητήματα-2.5 Περιβάλλον (σελίδα 56)

⁴⁵ Αφού εκπονηθεί το «Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου», ανακοινώνονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί η ανάδοχος εταιρία και προκηρύσσεται διαγωνισμός.

που έχουν τη δυνατότητα να ολοκληρώνουν με επιτυχία τη διαδικασία αφού πέρα από τον κατάλληλο εξοπλισμό φέρουν και την απαραίτητη τεχνογνωσία. Οι εταιρίες που έχουν άδεια με βάση το νόμο⁴⁶ αναλαμβάνουν να προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες με σκοπό το κέρδος.

Το πλοίο θέλει την ελάχιστη δυνατή τιμή για την παρεχόμενη υπηρεσία

Το λιμάνι δεν μπορεί να προσφέρει την ευκολία λόγω μεγάλου κόστους υποδομής

Η ευκολία παρέχεται από ανάδοχο εταιρεία που έχει σαν στόχο το κέρδος

Για το λόγο αυτό το λιμάνι καλείται ορισμένες φορές να παίζει το ρόλο του διαιτητή. Θα πρέπει να καταφέρει ακόμα και μέσα από διαπραγματεύσεις να εφαρμόσει ένα πετυχημένο σχέδιο διαχείρισης που να ικανοποιεί, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Επομένως ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες για ένα πετυχημένο σχέδιο διαχείρισης είναι το σύστημα τιμολόγησης. Πρέπει να είναι δομημένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να τηρηθεί από τα πλοία-πελάτες και επίσης να παρέχει τουλάχιστον ένα ελάχιστο κέρδος στις εταιρείες που συνεργάζονται με το λιμάνι για την υποδοχή και τη διαχείριση των αποβλήτων.

Εξετάζοντας τα τιμολόγια για την παροχή ευκολιών υποδοχής αποβλήτων έξι μεγάλων ελληνικών λιμένων καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως η τιμολόγηση βασίζεται σε επτά σημεία, τα δε κίνητρα που δίδονται για την παράδοση δημιουργούνται από τρία σημεία.

⁴⁶ Σχετική Νομοθεσία: ΚΥΑ 13588/725/06 «Μέτρα όροι και περιορισμοί για την διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 91/689/ΕΟΚ...» (ΦΕΚ 383 Β) /ΚΥΑ Η.Π. 24944/1159/06 «Έγκριση Γενικών Τεχνικών Προδιαγραφών για την διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων» (ΦΕΚ 791 Β)/ ΚΥΑ 8668/2007 «Έγκριση Εθνικού Σχεδιασμού Διαχείρισης Επικινδύνων Αποβλήτων, σύμφωνα με το άρθρο 5 της υπ' αρ. 13588/725 ΚΥΑ...» (ΦΕΚ 287 Β)

Τιμολόγια Λιμένων που εξετάστηκαν:

- Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.⁴⁷
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.⁴⁸
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε.⁴⁹
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. Στην ιστοσελίδα του λιμένα αναφέρεται πως ακολουθεί όμοια τιμολογιακή πολιτική με αυτή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου και παρουσιάζεται στο Παράρτημα III
- Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. Το σύστημα τιμολόγησης δόθηκε έπειτα από συνεργασία με το λιμένα και αναφέρεται στο Παράρτημα IV

Βασικά στοιχεία του Τιμολογίου:

Πάγια Τέλη: Με τα πάγια τέλη οι λιμένες εξασφαλίζουν την είσπραξη χρημάτων ακόμα και αν το πλοίο δεν παραδώσει απόβλητα. Εξαιρέση αποτελεί το τιμολογιακό σύστημα του Δ.Α.Τ. Μυκόνου στο οποίο δεν υπάρχουν πάγια τέλη αλλά η χρέωση γίνεται ανά πρόσκληση.

Επιπλέον Χρεώσεις: Για την παράδοση μεγαλύτερων ποσοτήτων αποβλήτων από αυτό που προβλέπεται στα πάγια τέλη, τα πλοία είναι υποχρεωμένα να καταβάλουν επιπλέον χρηματικά ποσά ανάλογα με την κάθε περίπτωση (ποσότητα και είδος αποβλήτων, χρονική περίοδος).

Εκπτώσεις και Ειδικές Περιπτώσεις: Σε περιπτώσεις που ο λιμένας κρίνει ότι είναι δυνατό, διευκολύνει οικονομικά την υποδοχή καταλοίπων από διάφορες κατηγορίες πλοίων – περιπτώσεων με τη χορήγηση εκπτώσεων (π.χ. τακτικά δρομολόγια).

Αποζημιώσεις: Σε περίπτωση που με υπαιτιότητα του λιμένα καθυστερήσει η παράδοση αποβλήτων το πλοίο δικαιούται αποζημίωση. Εξαιρέση αποτελεί το τιμολογιακό σύστημα του Δ.Α.Τ. Μυκόνου στο οποίο δεν αναφέρεται τι γίνεται στη περίπτωση αυτή.

Κατηγορία Πλοίων: Τα πλοία που εξυπηρετούν οι λιμένες χωρίζονται σε κατηγορίες και αναλόγως συντάσσεται το τιμολόγιο για την εκάστοτε περίπτωση.

⁴⁷ Πηγή: Το σύστημα τιμολόγησης αναφέρεται αναλυτικά στην ιστοσελίδα του λιμένα <http://www.port-volos.gr/>

⁴⁸ Πηγή: Το σύστημα τιμολόγησης αναφέρεται αναλυτικά στην ιστοσελίδα του λιμένα http://www.thpa.gr/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=197&lang=el «Κανονισμός και Τιμολόγια Παροχής Υπηρεσιών της Εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., 4/5/2010, 2ο Τιμολόγιο Προσαρτημάτων Δικαιωμάτων παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων πλοίων.»

⁴⁹ Πηγή: Το σύστημα τιμολόγησης αναφέρεται αναλυτικά στην ιστοσελίδα του λιμένα <http://www.olp.gr/>

Τακτικοί και Έκτακτοι Πλόες: Στα τιμολόγια για την παροχή υπηρεσιών υποδοχής αποβλήτων γίνεται διάκριση μεταξύ των πλοίων που χρησιμοποιούν τακτικά το λιμάνι και των πλοίων που το προσεγγίζουν έκτακτα (χωρίς πρόγραμμα).

Είδος Αποβλήτων: Η χρέωση γίνεται πάντα ανάλογα με το είδος και την επικινδυνότητα των αποβλήτων που παραδίδουν τα πλοία.

Κίνητρα για την παράδοση αποβλήτων προκύπτουν από:

Τα Πάγια τέλη: Δημιουργούν ένα κίνητρο στο πλοίο να παραδώσει απόβλητα αφού ούτως ή άλλως θα έχει πληρώσει την υπηρεσία(καταβάλλονται ακόμα και αν το πλοίο δεν κάνει χρήση της υπηρεσίας).

Τις Εκπτώσεις - Ειδικές Περιπτώσεις: Η διευκόλυνση για την παράδοση αποβλήτων με εκπτώσεις στο τιμολόγιο είναι ένα σημαντικό κίνητρο για τα πλοία.

Τις Αποζημιώσεις: Εξασφαλίζουν στο πλοίο πως θα ολοκληρώσει την διαδικασία χωρίς καθυστερήσεις – οικονομικές ζημιές.

Παρατηρούμε λοιπόν γενικότερα ότι το τιμολόγιο, πέρα από τον αυστηρό έλεγχο και τα ενδεχόμενα πρόστιμα, μπορεί να δημιουργήσει σημαντικά κίνητρα για την παράδοση των αποβλήτων. Ειδικότερα στην Ελλάδα, διακρίνονται διαφορές στα τιμολογιακά συστήματα που ακολουθούν μεγάλοι Λιμενικοί Οργανισμοί σε σχέση με αυτά των μικρότερων Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων. Τα τιμολογιακά συστήματα μεγάλων λιμένων που εξυπηρετούν πολλούς τύπους πλοίων διαφέρουν ως προς το εύρος των εναλλακτικών περιπτώσεων σε σχέση με αυτά των Δ.Λ.Τ. τα οποία υιοθετούν ένα πάρα πολύ απλό σύστημα. Αυτό είναι λογικό αφού τα Δ.Λ.Τ. εξυπηρετούν κυρίως επιβατηγά πλοία τα οποία συνήθως χρησιμοποιούν τις ευκολίες που προσφέρονται από μεγάλες λιμενικές εγκαταστάσεις, για την παράδοση αποβλήτων. Για παράδειγμα ένα μεγάλο επιβατηγό πλοίο ή ένα κρουαζιερόπλοιο θα παραδώσει τα απόβλητά του στο λιμάνι του Πειραιά αφού ολοκληρώσει το κυκλικό του ταξίδι. Η ύπαρξη της ευκολίας παραλαβής κυρίως υγρών αποβλήτων από τα Δ.Λ.Τ υπάρχει για έκτακτες περιπτώσεις αλλά και επειδή επιβάλλεται από τη νομοθεσία.

Σε αυτό το σημείο μπορούμε να εξετάσουμε ορισμένες περιπτώσεις⁵⁰ τιμολογιακής πολιτικής σε άλλες χώρες όπως η Σουηδία που δέχεται κάθε είδους απορρίμματα δωρεάν και επομένως προσφέρει ένα σημαντικό κίνητρο στα διερχόμενα πλοία να παραδώσουν όλα τα κατάλοιπα που έχουν παρακρατηθεί, ιδίως τα πλήρως εκμεταλλεύσιμα. Το πρότυπο αυτό ακολουθούν επίσης η Φιλανδία, η Ρωσία και η Ν. Ζηλανδία. Από την άλλη πλευρά το Ισραήλ ακολουθεί αρκετά όμοια τιμολογιακή πολιτική με αυτή της Ελλάδας. Το κόστος παραλαβής αποβλήτων είναι ενσωματωμένο στο τιμολόγιο υπηρεσιών του λιμανιού, ανεξάρτητα δηλαδή εάν θα γίνει χρήση των ευκολιών υποδοχής ή όχι, προκειμένου η λειτουργία μονάδων υποδοχής καταλοίπων να καθίσταται οικονομικά βιώσιμη.

Ακόμη, ενδιαφέρον παρουσιάζει το σύστημα των χωρών της Βαλτικής οι οποίες στις τροποποιήσεις της σύμβασης⁵¹ της Βαλτικής του 2000 έχουν υιοθετήσει διάφορα μέτρα για την παραλαβή και διαχείριση των καταλοίπων των πλοίων (Baltic strategy). Μεταξύ άλλων, τα πλοία που διαθέτουν διαχωριστήρα δεν είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν λύματα (sewage), κατάλοιπα τροφίμων και σεντινόνα. Οι κόροι ολικής χωρητικότητας του πλοίου (gross tonnage) αποτελούν τη βάση για το σύστημα τιμολόγησης, ενώ όλες οι χώρες έχουν δεσμευτεί πως θα καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια προς την επίτευξη ενός ενιαίου συστήματος τιμολόγησης.

Πέρα από την τιμολόγηση, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, για να πετύχει στους ελληνικούς λιμένες ένα σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων πλοίου ο λιμένας θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάθεση του έργου. Η επιλογή της εταιρείας που τελικά θα αναλάβει το έργο θα πρέπει να γίνεται με απόλυτη διαφάνεια, να καλύπτει τους όρους που θέτει ο εκάστοτε λιμένας και να κινείται μέσα σε πλαίσια απόλυτης οικολογικής συνείδησης. Πρέπει επίσης να σημειωθεί πως τα ελληνικά λιμάνια συχνά συνεργάζονται με παραπάνω από μια εταιρείες, διαφορετικές ανάλογα με το είδος των

⁵⁰ Πηγή: «Σύγχρονες μέθοδοι παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων των εμπορικών πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις: η ελληνική περίπτωση» Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών & Αχιλλέας Μαυρανεζούλης (BSc, LLM) Ναυτιλιακός Σύμβουλος Palmali Shipping

⁵¹ Πρόκειται για τη περιφερειακή σύμβαση της Βαλτικής (Helsinki Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area) του 1974 που περιέχει κανονισμούς για τις λειτουργικές απορρίψεις από πέτρελαιο (oil pollution), από υγρές ουσίες χύμα υψηλού βαθμού τοξικότητας (noxious liquid substances in bulk), από επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή (harmful substances in packages form) καθώς και από λύματα (sewage) και απορρίμματα (garbage).

αποβλήτων και των απαιτήσεων της παραλαβής. Μια πρακτική που πρέπει να αποφευχθεί είναι αυτή της ύπαρξης δύο ή περισσότερων διαφορετικών εταιρειών⁵² για το ίδιο είδος αποβλήτων (κάτι που συμβαίνει σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες και όχι στην Ελλάδα). Μια κατάσταση που ενδεχομένως δε θα ωφελούσε κανένα από τα εμπλεκόμενα μέρη και ίσως να οδηγήσει σε χρηματιστήριο με διαρκείς εναλλαγές της τιμής για την παραλαβή του κάθε είδους αποβλήτου.

Στον Πίνακα 4. παρουσιάζονται οι εταιρείες⁵³ που είναι αδειοδοτημένες στην Ελλάδα για τη συλλογή και μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων καθώς και η περίπτωση να συνεργάζονται με κάποιο λιμάνι ή πλωτή εγκατάσταση.

Πίνακα 4. «Εταιρείες συλλογής αποβλήτων σε συνεργασία με Ελληνικούς λιμένες»⁵⁴

Εταιρίες	Συνεργασία με λιμάνι ή πλωτή εγκατάσταση
ANTIPYPIANTIKH A.N.E.	NAI
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΕ	-
ENVIROCHEM Ελλάς Α.Ε.	OXI
ARVIS ZIMMERMANN Ε.Π.Ε ⁵⁵	-
GLOBAL WASTE SOLUTIONS (GWS) ΕΠΕ	OXI
HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER (HEC) Α.Ε.	NAI
INTERGEO Environmental Technology Ltd	NAI (συνεργάζεται με την Αντιρρυπαντική ANE)
FORTES Α.Ε.Β.Ε	OXI
NORTH AEGEAN SLOPS	NAI
POLYECO ΑΕ	OXI

⁵² Χαρακτηριστικό παράδειγμα η περίπτωση των Βρετανικών λιμένων (Associated British Ports) στους οποίους οι ναυτιλιακοί πράκτορες έχουν την ελευθερία επιλογής εργολάβων για την παραλαβή των καταλοίπων

⁵³ Οι εταιρίες (1) ως και (14) διαθέτουν άδεια συλλογής μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., που τους επιτρέπει να δραστηριοποιούνται πανελλαδικώς. Η εταιρία (15) διαθέτει άδεια συλλογής μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων, συγκεκριμένων κατηγοριών, από την Περιφέρεια Κρήτης, που της επιτρέπει να δραστηριοποιείται στα γεωγραφικά όρια της διοικητικής αρμοδιότητας της Περιφέρειας Κρήτης.

⁵⁴ Τα στοιχεία προέκυψαν έπειτα από τηλεφωνική επικοινωνία με τις εταιρίες τον Ιούνιο του 2010

⁵⁵ Μέλος του ομίλου ENVIROCHEM Ελλάς Α.Ε.

SUC Hellas E.Π.Ε.	ΟΧΙ
CINAR ΑΕ	ΟΧΙ
POWER CLEAN – Π.Ν.-Α.Τ.	ΟΧΙ
ΔΕΛΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΤΕ	ΟΧΙ
Λιμαντζάκη-Χατζηδάκης Ο.Ε. (MAREPROTECT CRETE CO)	ΝΑΙ

Από τον πίνακα παρατηρείται πως από τις δεκαπέντε εταιρείες που δραστηριοποιούνται πανελλαδικά μόνο οι έξι συνεργάζονται με κάποιο λιμάνι ή μαρίνα για την παραλαβή αποβλήτων. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί πως αρκετά Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, ειδικά στην νησιωτική Ελλάδα, χρησιμοποιούν μέσα που προσφέρονται από ντόπιους ιδιώτες ή και από το Δήμο της περιοχής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η χρήση της υδροφόρας του Δήμου Καλύμνου από το Δ.Λ.Τ Καλύμνου για την παραλαβή αποβλήτων αλλά και η περίπτωση του Δ.Λ.Τ Μυκόνου που συνεργάζεται με ιδιώτη, ο οποίος διαθέτει βυτιοφόρο όχημα παραλαβής υγρών λυμάτων.

Οδηγούμαστε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για μια ολιγοπωλιακή αγορά χωρίς όμως να είναι ξεκάθαρο αν αυτό οφείλεται στην επιλογή των ελληνικών λιμένων να συνεργάζονται με τις συγκεκριμένες εταιρείες ή αν οι υπόλοιπες εταιρείες δεν βρίσκονται σε θέση να διεκδικήσουν κομμάτι της αγοράς λόγω έλλειψης τεχνογνωσίας, εμπειρίας και εξοπλισμού. Τέλος, διαπιστώνουμε πως οι μεγάλες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην παραλαβή και διαχείριση τέτοιων αποβλήτων δεν καλύπτουν το 100% της ελληνικής αγοράς

2.4 Κατηγορίες αποβλήτων που δέχονται λιμένες της Ελλάδος

Το Παγκόσμιο Ολοκληρωμένο Σύστημα Ναυτιλιακών Πληροφοριών του IMO (GISIS 2006) το οποίο αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 1, παρέχει πληροφορίες και αναλυτικά στοιχεία για τις ευκολίες που προσφέρουν οι λιμένες σε κάθε χώρα για την υποδοχή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Στον Πίνακα 5. καταχωρήθηκαν όλα τα ελληνικά λιμάνια που βρίσκονται στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων του IMO και οι τύποι στερεών και υγρών αποβλήτων που δέχονται. Οι κατηγορίες αποβλήτων που μπορούν να παραλάβουν τα συγκεκριμένα λιμάνια είναι αντίστοιχες με τους παρακάτω αριθμούς:

Waste Category (Κατηγορίες Αποβλήτων)⁵⁶

1. Oily bilge water (Annex I)
2. Oily residues (sludge) (Annex I)
3. Oily tank washings (slops) (Annex I)
4. Dirty ballast water (Annex I)
5. Scale and sludge from tank cleaning (Annex I)
6. Oily mixture containing chemicals (Annex I)
7. Chemicals NLS (Annex II)
8. Sewage (Annex IV)
9. Garbage (Annex V)
10. Ozone-depleting substances (Annex VI)
11. Exhaust gas-cleaning residues (Annex VI)

⁵⁶ Μετάφραση: Κατηγορίες Αποβλήτων: 1) Ελαιώδη ύδατα υδροσυλλεκτών (σεντινόνα), 2) Κατάλοιπα πετρελαίου (λάσπη), 3) πετρελαιοειδή αποπλύματα της δεξαμενής (στουπιά), 4) Βρώμικο νερό έρματος, 5) Κατάλοιπα από τον καθαρισμό της δεξαμενής, 6) Πετρελαιοειδή μείγματα που περιέχουν επιβλαβείς χημικές ουσίες, 7) Επικίνδυνες υγρές χημικές ουσίες, 8) Λύματα, 9) Στερεά απορρίμματα, 10) Ουσίες που καταστρέφουν το όζον, 11) Υπολείματα από τον καθαρισμό καυσαερίων

Πίνακας 5. «Ευκολίες λιμένων που είναι καταχωρημένα στο πρόγραμμα GISIS του IMO»⁵⁷

Λιμάνια	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Άγιοι Θεόδωροι	v		v	v							
Αλεξανδρούπολη	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Ασπρόπυργος	v		v	v							
Χάλκης	v	v	v	v	v		v				
Κόρινθος	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v
Δραπετσώνα							v				
Ελευσίνα	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Επίδαυρος						v					
Ηγουμενίτσα	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Καβάλα	v	v	v	v					v		
Κέρκυρα	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Λαύριο	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Μέγαρα	v	v	v	v	v	v					
Μεθώνη	v	v	v	v	v				v		
Νάξος									v		
Πάτρα	v	v	v	v	v	v	v	v	v		
Πειραιάς	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Ραφήνα	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Ρίο	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v

⁵⁷ Πηγή: <http://gisis.imo.org/Public/>

Σκαμαγκάς	v	v	v	v	v	v	v				
Σύρος	v	v		v	v						
Θεσσαλονίκη	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Βόλος	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v

Από τον πίνακα γίνεται η διαπίστωση πως το μεγαλύτερο μέρος των λιμένων που εμφανίζονται παρέχουν ευκολίες υποδοχής για τα περισσότερα είδη αποβλήτων. Είναι επίσης φανερό πως στη βάση δεδομένων GISIS δεν αναφέρονται αρκετά ελληνικά λιμάνια που παρουσιάζουν μεγάλη κίνηση πλοίων κάθε χρόνο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ 2^ο Κεφαλαίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τύποι Πλοίων⁵⁸

1. Πετρελαιοφόρο
2. Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων
3. Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου αερίου
4. Πλοίο μεταφοράς νερού
5. Άλλα δεξαμενόπλοια
6. Πετρελαιοφόρο πλοίο μεταφοράς φορτιού χύμα
7. Πλοίο μεταφοράς φορτιού χύμα
8. Πλοίο αποκλειστικά για εμπορευματοκιβώτια
9. Πλοίο μεταφοράς φορτηγίδων
10. Πλοίο μεταφοράς γενικών προϊόντων
11. Πλοίο μεταφοράς ακτινοβολημένων καυσίμων
12. Πλοίο μεταφοράς ζώων
13. Πλοίο μεταφοράς οχημάτων
14. Άλλα πλοία ειδικών μεταφορών
15. Πλοίο για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με ράμπες φορτοεκφόρτωσης ή ro/ro
16. Άλλα φορτηγά πλοία για τη διακίνηση εμπορευμάτων με ράμπες φορτοεκφόρτωσης ή ro/ro
17. Πλοίο συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων γενικού χαρακτήρα/ επιβατών
18. Πλοίο συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων γενικού χαρακτήρα/ εμπορευματοκιβωτίων
19. Πλοίο με ένα κατάστρωμα για τη μεταφορά εμπορευμάτων γενικού χαρακτήρα

⁵⁸ Εγκύκλιος για την παραλαβή και διακίνηση αποβλήτων που παράγονται στα πλοία Πειραιάς 23-01-2004 ΓΓΛΠ/ΔΛΠ. ΘΕΜΑ : “Έλεγχος εφαρμογής διατάξεων της ΚΥΑ 3418/07/2002 (ΦΕΚ 712 Β’/11-06-2002) σχετικά με τα μέτρα και τους όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου”

20. Πλοίο με περισσότερα του ενός καταστρώματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων γενικού χαρακτήρα
21. Deck barge
22. Hopper barge
23. Lash-sea bee barge
24. Other dry cargo barge
25. Covered dry cargo barge
26. Other dry cargo barge
27. Επιβατηγά κλασσικού τύπου
28. Επιβατηγά μικτά
29. Επιβατηγά - οχηματαγωγά
30. Ιπτάμενα
31. Κρουαζιεροπλοια
32. Άλλα πλοία σχεδιασμένα αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών
33. Αλιευτικό σκάφος
34. Πλοίο-εργοστάσιο για την επεξεργασία ψαριών
35. Πλοίο για γεώτρηση και αναζήτηση κοιτασμάτων
36. Πλοίο για τον εφοδιασμό στην ανοικτή θάλασσα
37. Ρυμουλκά
38. Βυθοκόροι
39. Πλοίο έρευνας / αναζήτησης κοιτασμάτων
40. Άλλα πλοία και σκάφη μη αναφερόμενα αλλού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Π

Ελληνικά λιμάνια και μαρίνες⁵⁹

Α: ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ / ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ / ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΤΤΙΚΗΣ / ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ / ΑΓΙΑ ΠΕΛΑΓΙΑ ΚΥΘΗΡΩΝ / ΑΓΙΑ ΡΟΥΜΕΛΗ ΧΑΝΙΩΝ / ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ / ΑΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ / ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΙΓΙΝΑΣ / ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ / ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΛΕΣΒΟΥ / ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ / ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ / ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΗΤΗΣ / ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ / ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΩΚΙΔΑΣ / ΑΓΚΙΣΤΡΙ ΑΙΓΙΝΑΣ / ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΑΓΝΩΝΤΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ / ΑΓΡΙΑ ΒΟΛΟΥ / ΑΙΓΙΑΛΗ ΑΜΟΡΓΟΥ / ΑΙΓΙΝΑ / ΑΙΓΙΟ / ΑΙΔΗΨΟΣ / ΑΚΤΙΟΝ ΒΟΝΙΤΣΑΣ / ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ / ΑΛΙΒΕΡΙ / ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ / ΑΛΜΥΡΟΣ ΒΟΛΟΥ / ΑΛΟΝΗΣΟΣ / ΑΛΤΣΙ / ΑΛΥΚΗ ΒΟΛΟΥ / ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΑΜΟΛΙΑΝΗ / ΑΜΟΡΓΟΣ / ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ / ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ ΠΑΛΑΙΑ ΦΩΚΑΙΑ ΑΤ. / ΑΝΑΦΗ ΚΥΚΛΑΔΩΝ / ΑΝΔΡΟΣ / ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ ΚΥΘΗΡΩΝ / ΑΝΤΙΡΙΟ/ ΑΝΤΙΚΥΡΑ / ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ / ΑΡΑΞΟΣ / ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ / ΑΡΚΙΟΙ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ / ΑΡΚΙΤΣΑ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ / ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ ΡΟΔΟΥ / ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ / ΑΣΤΡΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ / ΑΣΤΑΚΟΣ / ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ / ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ / ΑΧΛΑΔΙ

Β: ΒΑΘΥ ΚΑΛΥΜΝΟΥ / ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΛΕΥΚΑΔΟΣ / ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ / ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΧΙΟΥ (ΛΙΜΝΙΑ) / ΒΟΛΟΣ / ΒΟΝΙΤΣΑ ΑΙΤΩΛΝΙΑΣ

Γ: ΓΑΛΑΞΙΔΙ ΑΙΤΩΛΝΙΑΣ / ΓΑΛΑΤΑΣ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ / ΓΑΥΔΟΣ ΧΑΝΙΩΝ / ΓΑΥΡΙΟ ΑΝΔΡΟΥ / ΓΕΡΑΚΑΣ / ΓΕΡΑΚΙΝΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΓΕΡΑΜΥΤΙ ΛΕΣΒΟΥ / ΓΕΡΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ / ΓΛΥΦΑ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ / ΓΛΩΣΣΑ / ΓΥΘΕΙΟ

Δ: ΔΑΦΝΗ ΑΓ. ΟΡΟΥΣ / ΔΕΡΒΕΝΙ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ / ΔΗΛΟΣ / ΔΙΑΚΟΦΤΙ ΚΥΘΗΡΩΝ / ΔΙΑΦΑΝΗ ΚΑΡΠΑΘΟΥ / ΔΟΝΟΥΣΑ ΚΥΚΛΑΔΩΝ / ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ

Ε: ΕΙΡΗΝΗ-ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ/ ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ / ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ / ΕΛΕΥΣΙΝΑ / ΕΠΑΝΩΜΗ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ / ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ / ΕΡΑΤΕΙΝΗ ΦΩΚΙΔΑΣ / ΕΡΕΙΚΟΥΣΕΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ / ΕΡΕΣΣΟΣ ΛΕΣΒΟΥ / ΕΡΕΤΡΙΑ ΕΥΒΟΙΑΣ / ΕΡΜΙΟΝΗ / ΕΥΔΗΛΟΣ

Ζ: ΖΑΚΥΝΘΟΣ / ΖΕΑ

Η: ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ / ΗΡΑΚΛΕΙΑ ΚΥΚΛΑΔΩΝ / ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Θ: ΘΑΣΟΣ / ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ / ΘΗΡΑ / ΘΗΡΑΣΙΑ

Ι: ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ ΛΑΣΙΘΙΟΥ / ΙΕΡΙΣΣΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΙΘΑΚΗ / ΙΟΣ / ΙΣΘΜΙΑ / ΙΤΕΑ

Κ: ΚΑΒΑΛΑ / ΚΑΛΑΘΟΣ ΡΟΔΟΥ / ΚΑΛΑΜΑΚΙ / ΚΑΛΑΜΑΤΑ / ΚΑΛΑΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ / ΚΑΛΛΟΝΗ ΛΕΣΒΟΥ / ΚΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ / ΚΑΛΥΜΝΟΣ / ΚΑΜΕΙΡΟ ΡΟΔΟΥ / ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ / ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ ΧΙΟΥ / ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ ΣΑΜΟΥ / ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ / ΚΑΡΠΑΘΟΣ / ΚΑΡΥΣΤΟΣ / ΚΑΣΟΣ / ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΚΑΣΣΙΟΠΗ ΛΗΜΝΟΥ / ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΑΜΟΥ / ΚΑΤΑΚΟΛΟ / ΚΑΨΑΛΙ / ΚΕΑ / ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ / ΚΕΡΑΜΕΑ ΛΕΣΒΟΥ / ΚΕΡΑΜΩΤΗ / ΚΕΡΚΥΡΑ /

⁵⁹ ⁵⁹ Εγκύκλιος για την παραλαβή και διακίνηση αποβλήτων που παράγονται στα πλοία Πειραιάς 23-01-2004 ΓΓΛΠ/ΔΔΠ. ΘΕΜΑ : “Έλεγχος εφαρμογής διατάξεων της ΚΥΑ 3418/07/2002 (ΦΕΚ 712 Β’/11-06-2002) σχετικά με τα μέτρα και τους όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου”

ΚΕΦΑΛΟΣ ΚΩ / ΚΙΑΤΟ / ΚΙΜΩΛΟΣ / ΚΙΤΡΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ / ΚΟΙΛΑΣ ΕΡΜΙΟΝΙΔΟΣ
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ / ΚΟΡΘΙΟΝ ΑΝΔΡΟΥ / ΚΟΡΙΝΘΟΣ / ΚΟΡΩΝΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ /
ΚΟΣΤΑ ΕΡΜΙΟΝΙΔΟΣ / ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ / ΚΟΤΣΙΝΑΣ ΞΑΝΘΗΣ /
ΚΟΥΛΟΥΡΑ ΑΙΓΙΟΥ / ΚΟΥΝΤΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ / ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ ΚΥΚΛΑΔΩΝ /
ΚΥΘΝΟΣ / ΚΥΜΑΣΙΟ / ΚΥΜΗ/ ΚΥΛΗΝΗ / ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ ΛΑΚΩΝΙΑΣ /
ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ / ΚΩΣ

Λ: ΛΑΓΚΑΔΑΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ / ΛΑΚΑ ΛΕΡΟΥ / ΛΑΡΥΜΝΑ / ΛΑΥΡΙΟ / ΛΕΙΨΟΙ
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ / ΛΕΡΟΣ / ΛΕΥΚΑΔΑ / ΛΕΥΚΑΝΤΙ / ΛΕΥΚΙΜΗ / ΛΕΩΝΙΔΙΟ /
ΛΗΞΟΥΡΙ / ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ ΘΑΣΟΥ / ΛΙΜΝΗ ΕΥΒΟΙΑΣ / ΛΙΝΔΟΣ / ΛΟΥΤΡΑΚΙ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ / ΛΟΥΤΡΟ ΧΑΝΙΩΝ

Μ: ΜΑΘΡΑΚΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΟΙ ΝΗΣΟΙ / ΜΑΚΡΗ ΕΒΡΟΥ / ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ
ΣΑΜΟΥ / ΜΑΡΑΘΟΥΠΟΛΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ / ΜΑΡΜΑΡΙ / ΜΑΡΠΗΣΣΑ ΛΕΣΒΟΥ /
ΜΑΡΩΝΕΙΑ ΡΟΔΟΠΗΣ / ΜΕΑ ΠΟΤΕΙΔΑΙΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΜΕΓΑΝΗΣΙ /
ΜΕΓΑΡΑ / ΜΕΓΙΣΤΗ ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟΥ / ΜΕΘΑΝΑ / ΜΕΘΩΝΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ /
ΜΕΝΙΔΙ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ / ΜΕΡΙΧΑΣ ΚΥΘΝΟΥ / ΜΕΣΟΓΕΙΑ (ΠΟΡΤΟ ΡΑΦΤΗ) /
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ / ΜΕΣΤΑ ΧΙΟΥ / ΜΗΛΙΝΗ ΒΟΛΟΥ / ΜΗΛΟΣ / ΜΟΛΥΒΟΣ ΛΕΣΒΟΥ
(ΜΥΘΗΜΝΑ) / ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ / ΜΟΝΗ ΒΑΤΟΠΕΔΙΟΥ ΑΓ. ΟΡΟΥΣ / ΜΟΝΗ
ΙΒΗΡΩΝ ΑΓ. ΟΡΟΥΣ / ΜΟΥΔΡΟΣ ΔΗΜΝΟΥ / ΜΟΥΡΤΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ /
ΜΟΧΛΟΣ ΣΗΤΕΙΑΣ / ΜΠΑΤΣΙ ΑΝΔΡΟΥ / ΜΥΚΟΝΟΣ / ΜΥΛΟΙ ΑΡΓΟΥΣ /
ΜΥΡΙΝΑ ΔΗΜΝΟΥ / ΜΥΤΙΚΑΣ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ / ΜΥΤΙΛΗΝΗ

Ν: ΝΑΞΟΣ / ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟΥ / ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ / ΝΑΥΠΛΙΟ / ΝΕΑ
ΑΡΤΑΚΗ ΕΥΒΟΙΑΣ / ΝΕΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ / ΝΕΑ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΝΕΑ ΚΑΡΒΑΛΗ / ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ / ΝΕΑ
ΜΟΥΔΑΝΙΑ / ΝΕΑ ΠΕΡΑΜΟΣ (ΚΑΒΑΛΑΣ) / ΝΕΑ ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ /
ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ / ΝΕΑ ΨΑΡΑ ΧΙΟΥ / ΝΕΑΙ ΠΛΑΓΙΑΙ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΝΕΑΠΟΛΗ /
ΝΕΟΣ ΜΑΡΜΑΡΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΝΗΣΙ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ / ΝΗΣΙ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
(Παλ. Τρίκερι-ΝΗΣΙ) / ΝΙΚΗΤΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΝΙΣΥΡΟΣ / ΝΤΙΠΙΟΝ ΛΕΣΒΟΥ /
ΝΥΔΡΙ

Ξ: ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

Ο: ΟΘΩΝΟΙ / ΟΙΑ ΚΥΚΛΑΔΩΝ / ΟΙΝΟΥΣΕΣ / ΟΙΤΥΛΟ ΛΑΚΩΝΙΑΣ / ΟΛΥΜΠΙΑΣ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

Π: ΠΑΛΑΙΑ ΨΑΡΑ ΧΙΟΥ / ΠΑΛΑΙΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ / ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ
ΚΕΡΚΥΡΑΣ / ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ / ΠΑΛΑΙΡΟΣ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ /
ΠΑΛΙΟΥΡΙΟΝ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ / ΠΑΜΦΙΛΛΑ ΛΕΣΒΟΥ
/ ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΕΣΒΟΥ / ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΤΗΝΟΥ / ΠΑΞΟΙ / ΠΑΡΓΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ /
ΠΑΡΟΣ / ΠΑΤΜΟΣ / ΠΑΤΡΑ / ΠΑΧΕΙΑ ΑΜΜΟΣ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ / ΠΕΙΡΑΙΑΣ /
ΠΕΡΑΜΑ / ΠΕΣΣΑΔΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ / ΠΕΤΡΑ ΛΕΣΒΟΥ / ΠΕΤΡΙΤΗ
ΚΕΡΚΥΡΑΣ / ΠΕΥΚΙ ΕΥΒΟΙΑΣ / ΠΕΥΚΟΧΩΡΙ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΠΗΛΙ ΕΥΒΟΙΑΣ /
ΠΗΣΑΕΤΟΣ ΙΘΑΚΗΣ / ΠΛΑΚΑ ΔΗΜΝΟΥ / ΠΛΑΤΑΜΩΝ ΠΙΕΡΙΑΣ / ΠΛΑΤΑΝΙΑ
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ / ΠΛΥΤΡΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ / ΠΛΩΜΑΡΙ ΛΕΣΒΟΥ / ΠΟΛΙΤΙΚΑ /
ΠΟΛΥΧΝΙΤΟΣ ΛΕΣΒΟΥ / ΠΟΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ / ΠΟΡΟΣ ΤΡΟΙΖΗΝΑΣ /
ΠΟΡΤΟ ΚΑΓΙΟ ΛΑΚΩΝΙΑΣ / ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟΣ /
ΠΟΡΤΟ ΛΑΦΙΑ ΕΥΒΟΙΑΣ / ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ / ΠΡΕΒΕΖΑ / ΠΡΙΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ /
ΠΥΔΝΑ ΠΙΕΡΙΑΣ / ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ / ΠΥΛΟΣ / ΠΥΡΓΟΣ ΚΑΡΥΣΤΙΑΣ

Ρ: ΡΑΦΗΝΑ / ΡΑΧΑΙ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ / ΡΕΘΥΜΝΟ / ΡΙΟ / ΡΟΔΟΣ

Σ: ΣΑΓΙΑΔΑ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ / ΣΑΛΑΜΙΝΑ / ΣΑΜΗ / ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑ) / ΣΕΡΙΦΟΣ / ΣΗΤΕΙΑ / ΣΙΓΡΙ ΛΕΣΒΟΥ / ΣΙΔΑΡΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ / ΣΙΚΙΝΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΣΚΑΛΑ) / ΣΙΦΝΟΣ (ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ) / ΣΚΙΑΘΟΣ / ΣΚΑΛΑ ΩΡΩΠΟΥ / ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΣΚΟΠΕΛΟΣ / ΣΚΥΡΟΣ / ΣΟΥΒΑΛΑ ΑΙΓΙΝΑΣ / ΣΟΥΓΙΑ ΧΑΝΙΩΝ / ΣΟΥΔΑ / ΣΟΦΙΚΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ / ΣΠΕΤΣΕΣ / ΣΤΑΥΡΟΣ ΙΘΑΚΗΣ / ΣΤΑΥΡΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΣΤΟΜΙΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ / ΣΤΡΑΤΩΝΙΟ / ΣΤΥΛΙΔΑ / ΣΥΚΑΜΙΝΕΑ ΛΕΣΒΟΥ / ΣΥΚΙΑ / ΣΥΜΗ / ΣΥΡΟΣ / ΣΧΟΙΝΑΡΙ ΖΑΚΥΝΘΟΥ / ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Τ: ΤΗΛΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ / ΤΗΝΟΣ / ΤΟΛΟ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ / ΤΡΙΚΕΡΙ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ/ ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (ΦΛΟΙΣΒΟΣ) / ΤΡΥΠΗΤΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ / ΤΥΡΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ

Υ: ΥΔΡΑ

Φ: ΦΑΝΑΡΙ ΡΟΔΟΠΗΣ / ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ / ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ ΛΕΡΟΥ / ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ / ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ / ΦΟΥΡΝΟΙ ΣΑΜΟΥ / ΦΡΙΚΕΣ ΙΘΑΚΗΣ

Χ: ΧΑΛΚΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ / ΧΑΛΚΙΔΑ / ΧΑΝΙΑ / ΧΙΟΣ / ΧΟΡΕΥΤΟ ΒΟΛΟΥ / ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ

Ψ: ΨΑΘΟΠΥΡΓΟΣ ΑΧΑΪΑΣ / ΨΑΧΝΑ ΕΥΒΟΙΑΣ

Ω: ΩΡΕΟΙ ΕΥΒΟΙΑΣ / ΩΡΩΠΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Σύστημα τιμολόγησης για υγρά απόβλητα στο Δ.Λ.Τ. Μυκόνου⁶⁰

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου έχοντας επικοινωνήσει με τις εταιρείες οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις και οι οποίες προϋποθέσεις ορίζονται στην ΚΥΑ 3418/07/2002, εγγράφως λαμβάνοντας υπόψη τους, τους όρους που προβλέπονται για να παραλάβουμε σε εύλογο χρονικό διάστημα οικονομικές προσφορές για την ανά περίπτωση παροχή υπηρεσιών, έτσι ώστε με την ολοκλήρωση των απαραίτητων ενεργειών να υπογραφούν οι σχετικές συμβάσεις προς ολοκλήρωση του Σχεδίου Διαχείρισης και Παραλαβής Αποβλήτων.

Για την παραλαβή των υγρών λυμάτων με κατάλληλα αδειοδοτημένο όχημα κατ' ευθείαν από Πλοίο στο Παλαιό ή τον Νέο Λιμένα της Μυκόνου, ανταποκρίθηκε αποστέλλοντας την οικονομική προσφορά του, ο κ Αλέξανδρος Ι. Σαντοριναίος ο οποίος διαθέτει βυτιοφόρο όχημα παραλαβής υγρών λυμάτων χωρητικότητας 15 κυβικών μέτρων με αρ. κυκλ. ΝΧΥ 4281 και έχει τις απαιτούμενες άδειες παραλαβής στην Νομαρχία Κυκλάδων με δυνατότητα τελικής διάθεσης υγρών αποβλήτων στον Βιολογικό της Μυκόνου.

Ο κ. Σαντοριναίος Αλέξανδρος αναλαμβάνει την υποχρέωση να παραλαμβάνει τα λύματα των σκαφών τα οποία ελλιμενίζονται κυρίως στον Παλαιό και Νέο Λιμένα της Μυκόνου αλλά και τις λοιπές Λιμενικές Εγκαταστάσεις ευθύνης του Λιμενικού Ταμείου στον Ορνό, τον Καλαφάτη και τον Πλατύ Γιαλό(αν υποθέσουμε ότι θα υπάρξει τέτοια απαίτηση από σκάφος που ελλιμενίζεται εκεί), αφού ειδοποιηθεί είτε από τον φορέα Διαχείρισης είτε από τον ιδιοκτήτη ή διαχειριστή του σκάφους τουλάχιστον 2 ώρες πριν την σχετική απαίτηση. Αν ο Εργολάβος ειδοποιηθεί κατ' ευθείαν από το Πλοίο, τότε ενημερώνει το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο για την σχετική αίτηση και μετά την έγκριση της εν λόγω απαίτησης σπεύδει για την εξυπηρέτηση του Πλοίου.

⁶⁰Πηγή: http://www.mykonosports.gr/images/site/1005/50_49_11_74.doc Στην Μύκονο και στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μυκόνου, σήμερα την 09/10/2007 και ώρα 09.00 π.μ. συνήλθε το Διοικητικό Συμβούλιο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μυκόνου σε νόμιμη απαρτία, συγκροτημένο ύστερα από την 03/10/2007 πρόσκληση του Προέδρου και Δημάρχου Μυκόνου κ. Χρήστου Γ. Βερόνη. Θέμα «Ενημέρωση και Υπογραφή της Σύμβασης παραλαβής Λυμάτων »

Επίσης, αναλαμβάνει να διαθέτει τα υγρά απόβλητα αποκλειστικά στον Βιολογικό της Μυκόνου.

Με κόστος ανά πρόσκληση θα γίνεται η παραλαβή και η διαχείριση των υγρών αποβλήτων και η αιτούμενη ποσότητα παραλαβής με δύο βασικές επιλογές του φορέα, ο οποίος αιτεί την συγκεκριμένη υπηρεσία.

➤ **Η πρώτη επιλογή θα αφορά ουσιαστικά μεγάλα Πλοία** και θα χρεώνεται το μέγιστο της χωρητικότητας του βυτιοφόρου οχήματος η οποία είναι 15 κυβικά μέτρα και προσδιορίζεται στα €120,00 πλέον του ΦΠΑ ανά αιτούμενο δρομολόγιο υπό την προϋπόθεση ότι το βυτιοφόρο δεν θα απασχολείται πλέον των 30 λεπτών της ώρας.

➤ **Η δεύτερη επιλογή θα αφορά ουσιαστικά μικρότερα σκάφη** τα οποία θα πρέπει να καταβάλουν το αντίστοιχο αντίτιμο το οποίο κατηγοριοποιείται έως 3 κυβικά μέτρα και προσδιορίζεται στα €60,00 πλέον του ΦΠΑ για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 30 λεπτά της ώρας. Εάν κάποιος σκάφος ζητήσει πλέον των 3 κυβικών μέτρων αποβλήτων τότε θα εμπίπτει στην προαναφερόμενη 1^η επιλογή της οικονομικής προσφοράς η οποία αφορά την κατηγορία των μεγάλων σκαφών και θα χρεώνεται για το μέγιστο της χωρητικότητας του βυτιοφόρου οχήματος.

Μετά την όποια παραλαβή των Αποβλήτων ο εργολάβος θα εκδίδει απόδειξη ή τιμολόγιο είσπραξης απευθείας προς το Πλοίο ή τον φορέα διαχείρισής του βάσει της τιμολογιακής πολιτικής της παρούσας, υποχρεούται να **αποδίδει στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου ποσοστό 25% του τιμολογίου**, δηλαδή €30,00 πλέον ΦΠΑ για την 1^η επιλογή παραλαβής (15 κ.μ. βυτίο) για τριάντα (30) λεπτά της ώρας απασχόληση και €15,00 πλέον ΦΠΑ για την 2^η κατηγορία παραλαβής (3 κ.μ. βυτίο) και στη Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης και Αποχέτευσης Μυκόνου ποσοστό 25% του τιμολογίου, δηλαδή €30,00 πλέον ΦΠΑ για την 1^η κατηγορία παραλαβής και €15,00 πλέον ΦΠΑ για την 2^η κατηγορία επί των σχετικών παραστατικών στο τέλος κάθε τρέχοντος ημερολογιακού έτους.

Οι παραπάνω τιμές τιμολογίου ισχύουν για αναμονή του βυτιοφόρου στο πλοίο έως και 30 λεπτά της ώρας για τις δύο επιλογές (1^η επιλογή – μέχρι 15 κυβικά μέτρα, 2^η επιλογή – παραλαβή έως 3 κυβικά μέτρα) προκειμένου να παραλάβει τα λύματα. **Επιπλέον αναμονή του βυτιοφόρου, λόγω υπαιτιότητας του πλοίου** (π.χ. θέματα αντλιοστασίου, τεχνικά προβλήματα, κλπ.) **ή της πλοιοκτήτριας εταιρείας και των**

εκπροσώπων της χρεώνεται με €80,00 πλέον του ΦΠΑ για τη κάθε επιπλέον ώρα αναμονής τόσο για την 1^η όσο και για τη 2^η επιλογή.

Μετά την όποια επιπλέον παραμονή του Βυτιοφόρου για την παραλαβή υγρών λυμάτων ο εργολάβος θα εκδίδει απόδειξη ή τιμολόγιο είσπραξης απευθείας προς το Πλοίο ή τον φορέα διαχείρισής του βάσει της τιμολογιακής πολιτικής της παρούσας, ενώ υποχρεούται να αποδίδει στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου ποσοστό 25% του συγκεκριμένου τιμολογίου, δηλαδή €20,00 πλέον ΦΠΑ ανά επιπλέον ώρα απασχόλησης του βυτιοφόρου.

Σε περίπτωση κατά την οποία το Πλοίο ή ο φορέας διαχείρισής του αιτήσει παραλαβή υγρών αποβλήτων πλέον της μέγιστης χωρητικότητας του Βυτιοφόρου του εργολάβου το οποίο αναγράφεται στην παρούσα, τότε η χρέωση θα προσδιορίζεται ανά δρομολόγιο και συγκεκριμένα στα €120,00 Ευρώ πλέον του ΦΠΑ (1^η περίπτωση) και ανεξάρτητα αν το τελευταίο δρομολόγιο πραγματοποιηθεί χωρίς να επιτευχθεί η πληρότητα του διατιθέμενου οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Σύστημα χρέωσης τελών στον Ο.Λ. Ραφήνας⁶¹

Γενικά

Με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» το κόστος των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας και διάθεσης αυτών θα πρέπει να καλύπτεται από τα πλοία, χάριν της προστασίας του περιβάλλοντος.

Το σύστημα χρέωσης τελών των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων του λιμένα της Ραφήνας έχει καταρτιστεί, λαμβάνοντας υπόψη:

- Το σύστημα τελών θα πρέπει να ενθαρρύνει τον διαχωρισμό στην πηγή κατά την παράδοση των αποβλήτων στις ευκολίες υποδοχής του λιμένα της Ραφήνας, αντί της απόρριψης αυτών στη θάλασσα.
- Τα επιβαλλόμενα τέλη θα πρέπει να είναι δίκαια, να καθορίζονται με διαφάνεια, να μην εισάγουν διακρίσεις και να αντιστοιχούν στο κόστος των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που προσφέρονται και κατά περίπτωση χρησιμοποιούνται.
- Η οδηγία 2000/59/EK, καθώς και η ΚΥΑ 3418/07/2002, που πλέον έχουν τεθεί σε εφαρμογή και εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία και σε όλους τους λιμένες, μεταξύ άλλων προβλέπουν:
 - σημαντική συνεισφορά όλων των πλοίων που καταπλέουν στο λιμένα στην κάλυψη του κόστους των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων,
 - ενδεχόμενη άμεση χρέωση ανάλογα με τους τύπους και τις ποσότητες των αποβλήτων που παραδίδονται για την κάλυψη του επιπλέον κόστους,
 - δυνατότητες εξαιρέσεων, τόσο για την παράδοση των αποβλήτων, όσο και για την απαιτούμενη κοινοποίηση, αλλά και μείωσης ή και εξαίρεσης από τα τέλη
- Η λιμενική ζώνη του λιμένα της Ραφήνας, περιλαμβάνει εκτός του λιμένα της Ραφήνας και αυτόν της Αγίας Μαρίνας.
- Η λειτουργία του λιμένα της Ραφήνας έχει χαρακτήρα επιβατηγό, τουριστικό, αλιευτικό.

Στη συνέχεια περιγράφεται το σύστημα χρέωσης τελών, ενώ αναλυτικά οι συμβάσεις που έχουν υπογραφεί με τους αναδόχους, υποβάλλονται προς έγκριση στη Γενική

⁶¹ Πηγή: Το σύστημα χρέωσης τελών του Ο.Λ. Ραφήνας δόθηκε ύστερα από επίσκεψη στον οργανισμό στις 22/06/2010.

Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και στην Περιφέρεια, σύμφωνα με το Άρθρο 8 παράγραφος 1 της ΚΥΑ 3418/07/2002 ΦΕΚ 712 Β΄ /11-06-2002, καθώς επίσης και στην Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ σύμφωνα με τον Ν 3429/2005 ΦΕΚ Α΄314.

Συνοπτική περιγραφή συστήματος χρέωσης τελών

Το περιγραφόμενο σύστημα χρέωσης τελών καλύπτει το σύνολο των απαιτούμενων υπηρεσιών για την παροχή επαρκών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων. Σήμερα οι ανάδοχοι εταιρείες που έχουν αναλάβει την εφαρμογή του παρόντος σχεδίου είναι οι εταιρείες HEC S.A. και ANTIPIPYPIANTIKH A.N.E.. Στη μεν εταιρεία HEC ΑΕ αντιστοιχεί το τμήμα υπηρεσιών που αφορά στα υγρά πετρελαιοειδή κατάλοιπα, στη δε ANTIPIPYPIANTIKH ANE, το τμήμα των υπηρεσιών που αφορά στα στερεά απόβλητα. Σχετικά με την ευθύνη απέναντι στον Οργανισμό, καθένα από τα ανωτέρω μέρη ευθύνεται εξ΄ ολοκλήρου έναντι του.

Επελέγη μεικτό σύστημα χρέωσης, καθόσον το σύστημα αυτό κρίνεται σωστότερο, δικαιότερο και σαφώς πιο αποτελεσματικό, τόσο από άποψη προστασίας του περιβάλλοντος, όσο και από άποψη σωστής και ολοκληρωμένης παροχής υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής καταλοίπων.

Περιγραφή συστήματος χρέωσης τελών λιμένα Αγίας Μαρίνας

Με δεδομένο ότι στο λιμάνι της Αγίας Μαρίνας ελλιμενίζονται μόνο Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου, εφαρμόζεται χρέωση πάγιου τέλους.

Το τέλος αυτό καλύπτει τις ανάγκες των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων για την παράδοση:

- Οικιακού τύπου απορριμμάτων (Annex V) στα μέσα προσωρινής αποθήκευσης (κάδους) που διατίθενται στο λιμένα της Αγίας Μαρίνας και για την παραλαβή τους φροντίζει ο ανάδοχος των στερεών αποβλήτων πλοίων
- Πετρελαιοειδών αποβλήτων και αποβλήτων λιπαντικών ελαίων (Annex I) και συγκεκριμένα μία (1) παραλαβή ανά πλοίο το εξάμηνο. Με δεδομένο ότι οι παραδιδόμενες ποσότητες πετρελαιοειδών καταλοίπων των πλοίων αυτών είναι σχετικά μικρές και προκειμένου το πάγιο τέλος να είναι όσο το δυνατό χαμηλότερο, παραδόσεις πετρελαιοειδών καταλοίπων θα γίνονται τουλάχιστον από δύο πλοία στο ίδιο μέσο περισυλλογής (βυτιοφόρο όχημα) με ευθύνη των χρηστών.

Με το πάγιο τέλος καλύπτονται οι ανάγκες των πλοίων του λιμένα της Αγίας Μαρίνας, τουλάχιστον ως προς τα στερεά απορρίμματα, τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα και τα αποβλήτα λιπαντικά έλαια, ενώ υπάρχει δυνατότητα πρόσθετων υπηρεσιών (παραλαβή πρόσθετων ποσοτήτων πετρελαιοειδών, παραλαβή λυμάτων και λειτουργικών αποβλήτων κλπ) με άμεση χρέωση ανάλογα με το είδος και την ποσότητα των παραλαμβανομένων αποβλήτων

Περιγραφή συστήματος χρέωσης τελών κυρίως λιμένα Ραφήνας

Για τον κυρίως λιμένα της Ραφήνας, αρχικά γίνεται κατηγοριοποίηση των πλοίων ως εξής:

- ❖ Σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ
- ❖ Σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς άνω των 12 επιβατών
- ❖ Αλιευτικά σκάφη μεγάλα (μηχανότρατες)
- ❖ Αλιευτικά παράκτιας
- ❖ Λοιπά αλιευτικά (μικρά)
- ❖ Ε/Γ – Ο/Γ κύριας γραμμής
- ❖ Ε/Γ – Ο/Γ πλοία δευτερεύουσας γραμμής
- ❖ Ε/Γ ταχύπλοα (catamaran)
- ❖ Άλλα πλοία όπως Φ/Γ, Μ/Ν, Μ/Τ, κρουαζιερόπλοια κλπ.

Και στο λιμένα της Ραφήνας επιβάλλεται πάγιο τέλος για την παροχή υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων.

Το πάγιο τέλος αντιπροσωπεύει βασικές υπηρεσίες για την κάλυψη βασικών αναγκών των εξυπηρετούμενων πλοίων ως εξής:

Α) Για τα μικρά σκάφη (σκάφη αναψυχής και αλιευτικά) παραλαβή των οικιακού τύπου απορριμμάτων μέσω των μέσων προσωρινής αποθήκευσης (κάδων και containers) που έχουν τοποθετηθεί στους χερσαίους χώρους του λιμένα, καθώς και παραλαβή των πετρελαιοειδών καταλοίπων και αποβλήτων λιπαντικών ελαίων μέσω δεξαμενών που επίσης έχουν εγκατασταθεί στο λιμένα.

Β) Για τα υπόλοιπα πλοία παραλαβή έως 2 κυβικών μέτρων οικιακού τύπου απορριμμάτων την ημέρα εντός εργασίμων ημερών και παραλαβή έως 15 κυβικών μέτρων πετρελαιοειδών καταλοίπων και αποβλήτων λιπαντικών ελαίων εντός εργασίμων

ημερών και ωρών ανά πλοίο με συχνότητα που μεταβάλλεται ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε πλοίου (από μία φορά το μήνα έως μία φορά το εξάμηνο).

Παράλληλα υπάρχει δυνατότητα πρόσθετων υπηρεσιών όπως παραλαβή μεγαλύτερης ποσότητας απορριμμάτων, παραλαβή λειτουργικών αποβλήτων, παραλαβή πρόσθετων ποσοτήτων πετρελαιοειδών, παραλαβή λυμάτων κλπ με χρέωση ανάλογα με τον τύπο και την ποσότητα των αποβλήτων.

Οι παραδιδόμενες ποσότητες αποβλήτων λιπαντικών ελαίων δεν θα χρεώνονται επί πλέον και δεν θα προσμετρώνται στις ποσότητες οι οποίες παραλαμβάνονται από τα πλοία στα πλαίσια της εφαρμογής του παγίου τέλους.

Η ανωτέρω κατηγοριοποίηση των πλοίων προήλθε μετά από επίμονες διαβουλεύσεις των ενδιαφερομένων μερών (Οργανισμός Λιμένα, Λιμενικές Αρχές, Χρήστες Λιμένα, ανάδοχοι υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων) με σκοπό την δίκαιη εφαρμογή του μικτού συστήματος χρέωσης και του παγίου τέλους των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων.

Πιστεύεται ότι το εν λόγω σύστημα χρέωσης είναι το πλέον ενδεδειγμένο για το λιμένα της Ραφήνας, αλλά και για ομοειδείς λιμένες όπου προσεγγίζουν πλοία με τακτικούς και συχνούς ελλιμενισμούς.

Αρχικά, τα εξυπηρετούμενα πλοία διαχωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

A) Σε αυτά που εκτελούν ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΕΣ (ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΣΥΧΝΟΥΣ ΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥΣ) και

B) Στα πλοία που εκτελούν ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΠΛΟΕΣ από διάφορους λιμένες.

Τα πλοία που εκτελούν **δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς**, περαιτέρω κατατάσσονται σε διάφορες υποκατηγορίες με βάση τα επιμέρους στοιχεία ενός πλοίου, όπως: τύπος πλοίου, ιπποδύναμη, είδος καυσίμου, ώρες πλεύσης, αποθηκευτική ικανότητα καταλοίπων, σχεδιασμός και κατασκευή πλοίου, δρομολόγια κ.α. Για τα πλοία αυτά προβλέπεται **σταθερό τέλος** το οποίο έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα. Εάν το πλοίο χρειαστεί συμπληρωματικές υπηρεσίες, όπως π.χ. παράδοση πρόσθετων ποσοτήτων αποβλήτων, τότε χρεώνεται επιπρόσθετα για τις εν λόγω υπηρεσίες.

Για τα πλοία που εκτελούν **έκτακτους πλόες** υιοθετήθηκε σύστημα χρέωσης στο πνεύμα των γενικών προδιαγραφών της Ευρωπαϊκής Ένωσης Εταιρειών Υποδοχής Καταλοίπων

(EUROSHORE) και εφαρμόζεται σε Ευρωπαϊκά λιμάνια. Το σύστημα αυτό προβλέπει την πληρωμή τέλους, εξαρτώμενου από το μέγεθος του πλοίου, με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι. Στη συνέχεια το 80% του τέλους επιστρέφεται στο πλοίο, αφού παραδώσει τα απόβλητά του στις ευκολίες υποδοχής. Η χρέωση για την παράδοση των αποβλήτων πραγματοποιείται ανάλογα με τον τύπο και τις ποσότητες των παραδιδόμενων αποβλήτων. Εάν το πλοίο δεν παραδώσει απόβλητα, το τέλος παραμένει στον Οργανισμό και στους αναδόχους των υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων.

1. Πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες

Τα πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες, καταβάλλουν προκαταβαλλόμενα τέλη, τα οποία:

α) εάν παραδώσουν απόβλητα επιστρέφονται, αφού παρακρατηθούν τα ακόλουθα ποσοστά:

- ποσοστό 15% του τέλους θα παρακρατείται από τον Οργανισμό Λιμένα Ραφήνας, προκειμένου να καλυφθούν τα διοικητικά κόστη που επιβαρύνονται οι υπηρεσίες ευκολιών υποδοχής της αναδόχου εταιρείας από τη συγκεκριμένη διαδικασία.
- επίσης, ένα επιπλέον ποσοστό, 5% του τέλους, θα παρακρατείται από τον Οργανισμό Λιμένα Ραφήνας για να διατεθεί αποκλειστικά για την ανάπτυξη – λειτουργία και συντήρηση εφαρμογής παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων των πλοίων, σύμφωνα με την Α.Π. 8111.1/01/04/23-1-2004εγκύκλιο Υ.Ε.Ν./Γ.Γ.Λ.Α.Π./Δ.Α.Π.

Το ποσοστό αυτό αποδίδεται στην ανάδοχο εταιρεία, με μέριμνα και δαπάνες της οποίας θα αναπτυχθεί και θα λειτουργήσει η ανωτέρω εφαρμογή.

Η επιστροφή του υπολοίπου από τα προκαταβαλλόμενα τέλη γίνεται αφού προσκομισθούν από τον εκπρόσωπο του πλοίου, τα παραστατικά παράδοσης των καταλοίπων και εξόφλησης των υπηρεσιών αυτών.

β) Εφόσον δεν παραδώσουν απόβλητα, παρακρατείται ολόκληρο το ποσό των προκαταβαλλόμενων τελών. εκ των οποίων ποσοστό 5% αποδίδεται στην ανάδοχο εταιρεία, με μέριμνα και δαπάνες της οποίας έχει αναπτυχθεί και θα λειτουργήσει η εφαρμογή παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων.

Τα τέλη αυτά (α & β) καταβάλλονται απευθείας στον Οργανισμό Λιμένα Ραφήνας και διανέμονται μεταξύ του Οργανισμού και του Αναδόχου, με βάση το ποσοστό που προκύπτει από τη μεταξύ τους Σύμβαση.

Το πλοίο, όσο βρίσκεται στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένα Ραφήνας, υποχρεούται να παραδώσει σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, τα απόβλητά του για διαχείριση και τελική νόμιμη διάθεση στην εγκεκριμένη από τον Οργανισμό Λιμένα Ραφήνας Ανάδοχο εταιρεία.

Εάν το πλοίο παραδώσει τα απόβλητά του, εκδίδεται ΕΝΤΥΠΟ παραλαβής, βάσει του οποίου ο Ανάδοχος χρεώνει το πλοίο για τις υπηρεσίες που του προσφέρει σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον εγκεκριμένο Τιμολόγιο Παροχής υπηρεσιών (δηλαδή ανάλογα με το είδος και την ποσότητα των αποβλήτων). Η αντίστοιχη είσπραξη γίνεται απευθείας από την Ανάδοχο εταιρεία, η οποία παραδίδει στον Οργανισμό Λιμένα Ραφήνας το ποσοστό που προκύπτει από τη Σύμβαση.

2. Πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες

Τα πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες, καταβάλλουν ανταποδοτικά τέλη για την χρήση των ευκολιών υποδοχής, για συγκεκριμένες κατά περίπτωση ποσότητες αποβλήτων και ανάλογη συχνότητα χρήσης των ευκολιών.

Τα τέλη αυτά καταβάλλονται απευθείας στον Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. / Γραφείο ευκολιών υποδοχής αποβλήτων.

Από τα τέλη αυτά, ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. παρακρατεί, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα, τα σχετικά δικαιώματα που του αναλογούν για την κάλυψη των διαχειριστικών αναγκών και το υπόλοιπο αποδίδεται στην ανάδοχο εταιρεία. Η εκκαθάριση αυτή γίνεται στο τέλος κάθε μήνα.

Πέραν των ποσοτήτων αυτών και της συχνότητας χρήσης (ανταποδοτικά τέλη), τα πλοία αυτά για κάθε επιπλέον παράδοση χρεώνονται ανάλογα με τις παραδιδόμενες ποσότητες καταλοίπων και τις αντίστοιχες τιμές μονάδος.

Οι επιπλέον αυτές παραδόσεις τιμολογούνται και εισπράττονται απευθείας από την Ανάδοχο εταιρεία εκτός και εάν οριστεί αλλιώς από τον Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.

Η ισχύς των τιμολογίων είναι ετήσια και αναπροσαρμόζεται κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με τον επίσημο πληθωρισμό προσαυξημένο κατά 2 ακέραιες μονάδες.

Σε περίπτωση έκτακτης αύξησης των τιμολογίων διάθεσης απορριμμάτων στην χωματερή από τον ΕΣΔΚΝΑ, τα τιμολόγια αναπροσαρμόζονται κατά την επιβάρυνση που αναλογεί στην ποσότητα (βάρος) των απορριμμάτων που παραλαμβάνονται από τα λιμάνια της Ραφήνας και Αγίας Μαρίνας.

3. Πάγια τέλη χρήσης ευκολιών υποδοχής αποβλήτων σε πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες

3.1 Τέλη υγρών καταλοίπων σε πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες.

Κάθε πλοίο που καταπλέει στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Ρ. (Φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, κλπ) καταθέτει-μέσω του πράκτορα ή άλλου εκπρόσωπου του – το Έντυπο του Παραρτήματος ΙΙ της ΚΥΑ 3418/07/02 συμπληρωμένο, και καταβάλλει τέλος διαχείρισης υγρών αποβλήτων. Το τέλος αυτό υπολογίζεται με τον τύπο:

$$T = \sigma_T \chi \sigma_M$$

όπου: T= Τέλος, σ_T =σταθερός συντελεστής διαχείρισης υγρών αποβλήτων= 200

σ_M =συντελεστής ανάλογος του μεγέθους του πλοίου (Κ.Ο.Χ)

Ο συντελεστής σ_M δίνεται από τον κάτωθι πίνακα:

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	σ_M
Κ.Ο.Χ = 0 - 1.000	1
Κ.Ο.Χ = 1.001 - 5.000	2
Κ.Ο.Χ = 5.001 - 10.000	3
Κ.Ο.Χ = 10.001- 25.000	5
Κ.Ο.Χ = 25.001- 50.000	8
Κ.Ο.Χ = > 50.001	10

Επομένως :

$$\text{Τέλος} = 200 \times \sigma_M$$

Επομένως το τέλος διαμορφώνεται, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου, ως κάτωθι:

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΓΙΝΟΜΕΝΟ	ΤΕΛΟΣ
Πλοία έως 1.000Κ.Ο.Χ	200X1	XXX
Πλοία από 1.001 έως 5.000Κ.Ο.Χ	200X2	XXX
Πλοία από 5.001 έως 10.000Κ.Ο.Χ	200X3	XXX
Πλοία από 10.001 έως 25.000Κ.Ο.Χ	200X5	XXX
Πλοία από 25.001 έως 50.000Κ.Ο.Χ	200X8	XXX
Πλοία μεγαλύτερα των 50.001 Κ.Ο.Χ	200X10	XXX

3.2 Τέλη στερεών καταλοίπων & απορριμμάτων σε πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες

Κάθε πλοίο που καταπλέει στις λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. καταβάλλει τέλος διαχείρισης στερεών αποβλήτων & απορριμμάτων. Το τέλος αυτό υπολογίζεται από τους Κ.Ο.Χ. για τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα επισκευαζόμενα και τον αριθμό πληρωμάτων & επιβατών για τα κρουαζιερόπλοια, ως εξής:

α) Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, επισκευαζόμενα & κρουαζιερόπλοια

Το τέλος αυτό υπολογίζεται με τον τύπο:

$$T = \sigma_T \times \sigma_M$$

όπου:

$$T = \text{Τέλος}$$

σ_T = σταθερός συντελεστής διαχείρισης στερεών αποβλήτων = 100 για φορτηγά & δεξαμενόπλοια και = 150 για επισκευαζόμενα πλοία

σ_M = συντελεστής ανάλογος του μεγέθους του πλοίου (ΚΟΧ)

Ο συντελεστής σ_M δίνεται από τον κάτωθι πίνακα:

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	σ_M
Κ.Ο.Χ = 0 - 1.000	1
Κ.Ο.Χ = 1.001 - 5.000	2
Κ.Ο.Χ = 5.001 - 10.000	3
Κ.Ο.Χ = 10.001 - 25.000	5
Κ.Ο.Χ = 25.001 - 50.000	8
Κ.Ο.Χ = > 50.001	10

Οπότε:

$$\text{Τέλος} = 100 \times \sigma_M \text{ \& } 150 \times \sigma_M$$

Επομένως το τέλος διαμορφώνεται, ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του πλοίου ως κάτωθι:

α1. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ & ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΓΙΝΟΜΕΝΟ	ΤΕΛΟΣ €
Πλοία έως 1.000 Κ.Ο.Χ	100X1	XXX
Πλοία από 1.001 έως 5.000 Κ.Ο.Χ	100X2	XXX
Πλοία από 5.001 έως 10.000 Κ.Ο.Χ	100X3	XXX
Πλοία από 10.001 έως 25.000 Κ.Ο.Χ	100X5	XXX
Πλοία από 25.001 έως 50.000 Κ.Ο.Χ	100X8	XXX
Πλοία μεγαλύτερα των 50.001 Κ.Ο.Χ	100X10	XXX

α2. ΠΛΟΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΑ

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΓΙΝΟΜΕΝΟ	ΤΕΛΟΣ €
Πλοία έως 1.000 Κ.Ο.Χ	150X1	XXX
Πλοία από 1.001 έως 5.000 Κ.Ο.Χ	150X2	XXX
Πλοία από 5.001 έως 10.000 Κ.Ο.Χ	150X3	XXX
Πλοία από 10.001 έως 25.000 Κ.Ο.Χ	150X5	XXX
Πλοία από 25.001 έως 50.000 Κ.Ο.Χ	150X8	XXX
Πλοία μεγαλύτερα των 50.001 Κ.Ο.Χ	150X	XXX

α3. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΤΕΛΟΣ €
Πλήθος έως και 250 άτομα	250
Πλήθος από 251 έως και 500 άτομα	500
Πλήθος από 501 έως και 1000 άτομα	800
Πλήθος 1001 έως και 2000 άτομα	1500
Πλήθος από 2001 έως και 3000 άτομα	2000
Πλήθος από 3001 και άνω	3000

4. Πάγια ανταποδοτικά τέλη παράδοσης καταλοίπων για τα πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες

Για τα πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια ή έχουν συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς στο λιμάνι της Ραφήνας, εφαρμόζεται πάγιο ανταποδοτικό τέλος, ανά κατηγορία και είδος πλοίου για την παροχή υπηρεσιών χρήσης των ευκολιών υποδοχής.

4.1 Πάγια ανταποδοτικά τέλη παράδοσης υγρών καταλοίπων για τα πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες

1. Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου

(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια)

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων

Τέσσερα € και ογδόντα δύο λεπτά (4,82)€/ ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει μία παράδοση ανά ημερολογιακό εξάμηνο, για ποσότητα 15m³, για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο (2) ώρες, για δύο πλοία κάθε φορά (λόγω της μικρής αναμενόμενης ποσότητας καταλοίπων και των περιορισμένων εσόδων των πλοίων, έγινε πρόβλεψη να παραδίδουν δύο κάθε φορά).

Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή της ποσότητας ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή τα πλοία αυτά χρειαστούν περισσότερες της μίας παράδοσης στο αυτό ημερολογιακό εξάμηνο, η χρέωση επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

2. Ε/Γ – Ο/Γ πλοία

α) Α Κατηγορία

Πενήντα ένα € και τριάντα εννέα λεπτά (51,39)€ / ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει μία παράδοση στον αυτό ημερολογιακό μήνα μέχρι 15m³, για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο ώρες για κάθε πλοίο κάθε φορά.

Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή της ποσότητας ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο χρειασθεί περισσότερες της μίας παραδόσεις στον αυτό μήνα, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

β) Β Κατηγορία

(Κατά τη χρονική διάρκεια που εκτελούν δρομολόγια)

Τριάντα οκτώ € και πενήντα τέσσερα λεπτά (38,54)€ / ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει μία παράδοση στον αυτό ημερολογιακό ενάμιση μήνα (45 ημέρες), για ποσότητα μέχρι 15m³, για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο ώρες για κάθε πλοίο κάθε φορά.

Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή της ποσότητας ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο χρειασθεί

περισσότερες της μίας παραδόσεις στον αυτό ενάμιση ημερολογιακό μήνα, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

γ) Γ Κατηγορία

(Κατά τη χρονική διάρκεια που εκτελούν δρομολόγια)

Είκοσι εννέα € και πενήντα πέντε λεπτά (29,55)€ / ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει μία παράδοση στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο, για ποσότητα μέχρι 15 m^3 , για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο ώρες για κάθε πλοίο κάθε φορά. Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή της ποσότητας ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο χρειασθεί περισσότερες της μίας παραδόσεις στον αυτό ημερολογιακό δίμηνο, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

Κατάταξη πλοίων σε κατηγορίες

Με βάση τα επιμέρους στοιχεία ενός εκάστου πλοίου, όπως: ιπποδύναμη, είδος καυσίμου, ώρες πλεύσης, αποθηκευτική ικανότητα καταλοίπων, σχεδιασμός και κατασκευή πλοίου, δρομολόγια κ.α. κρίνεται σκόπιμο και δίκαιο τα πλοία να καταταγούν σε κατηγορίες (ως ανωτέρω). Η κατάταξη σε κατηγορίες θα γίνεται με απόφαση του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε., κατόπιν συνεννόησης και ύστερα από έλεγχο των στοιχείων ενός εκάστου πλοίου από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ραφήνας.

1.Ε/Γ – Ο/Γ πλοία δευτερευούσης γραμμής

Δώδεκα € και ογδόντα πέντε λεπτά (12,85)€ / ημέρα

Το τέλος καλύπτει μία παράδοση στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο μέχρι 15 m^3 , για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο ώρες για κάθε πλοίο κάθε φορά. Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή της ποσότητας ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο χρειασθεί περισσότερες της μίας παραδόσεις στον αυτό ημερολογιακό δίμηνο, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

2. Ε/Γ Ταχύπλοα (Υ/Δ και ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ)

2.1 (Κατά τη θερινή περίοδο, από 1/5 έως 31/10)

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων

Δώδεκα € και ογδόντα πέντε λεπτά (12,85) € / ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει μία παράδοση στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο για ποσότητα μέχρι 15m^3 και για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο (2) ώρες, για κάθε πλοίο κάθε φορά. Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο χρειασθεί περισσότερες της μίας παράδοσης στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

2.2 (Κατά τη χειμερινή περίοδο, από 1/11 έως 30/4)

Μηνιαίο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων
Εκατόν είκοσι οκτώ € και σαράντα επτά λεπτά (128,47) € / μήνα

Το τέλος αυτό καλύπτει μία παράδοση καθ' όλο το χειμερινό εξάμηνο για ποσότητα μέχρι 15m^3 και για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο (2) ώρες, για κάθε πλοίο κάθε φορά. Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο χρειασθεί περισσότερες της μίας παράδοσης στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

2.3 Κρουαζιερόπλοια με τακτικούς πλόες

(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν κρουαζιέρες)

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων
Ενενήντα έξι € και τριάντα έξι λεπτά (96,36) € / ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει μία παράδοση στον αυτό ημερολογιακό μήνα για ποσότητα μέχρι 20m^3 και για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι δύο (2) ώρες, για κάθε πλοίο κάθε φορά. Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο χρειασθεί περισσότερες της μίας παράδοσης στον αυτό ημερολογιακό μήνα, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

2.4 Αλιευτικά – Σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφορά κάτω των 12 επιβατών

Τα σκάφη αυτά εξαιρούνται από τη καταβολή τέλους και καταβάλουν τίμημα παράδοσης κάθε φορά που παραδίδουν στην ευκολία υποδοχής, το δε ποσό χρέωσής τους είναι

Ένα € και είκοσι δύο λεπτά (1,22) € μήνα

2.5 Σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς άνω των 12 επιβατών

Δώδεκα € και είκοσι λεπτά (12,20) € άφιξη

4.2 Πάγια ανταποδοτικά τέλη παράδοσης στερεών καταλοίπων για τα πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες

1. Ε/Γ - Ο/Γ ανοικτού τύπου

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων

Οκτώ € και είκοσι τέσσερα λεπτά (8,24) €/ημέρα

Τα ανωτέρω πλοία εξυπηρετούνται με κάδους απορριμμάτων διαφόρων τύπων / χωρητικότητας που έχουν τοποθετηθεί σε κατάλληλα σημεία που έχουν υποδειχθεί από τον Ο.Λ.Ρ. Α.Ε., κατά τρόπο ώστε τα πλοία αυτά να τοποθετούν εκεί τα οικιακού τύπου απορρίμματα τους. Σε περίπτωση κατά την οποία τα πλοία αυτά χρειασθούν πρόσθετες υπηρεσίες, όπως π.χ. παράδοση λειτουργικών αποβλήτων, οι υπηρεσίες αυτές θα χρεώνονται πρόσθετα, όπως περιγράφεται σε παρακάτω παραγράφους.

2. Ε/Γ - Ο/Γ πλοία κύριας γραμμής

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων

Τριάντα έξι € και δέκα τρία λεπτά (36,13) €/ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι δύο (2) κυβικά μέτρα, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά άφιξη. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται απευθείας από τα εξυπηρετούμενα πλοία, με τα χερσαία ή πλωτά μέσα της αναδόχου εταιρείας. Σε περίπτωση που η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο αυτό χρειασθεί να παραδώσει επιπλέον ποσότητες, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

3.Ε/Γ - Ο/Γ πλοία δευτερευούσης γραμμής

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων

Είκοσι οκτώ € και ενενήντα λεπτά (28,90) €/ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι δύο (2) κυβικά μέτρα, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά άφιξη. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται απευθείας από τα εξυπηρετούμενα πλοία, με τα χερσαία ή πλωτά μέσα της αναδόχου εταιρείας. Σε περίπτωση που η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο αυτό χρειασθεί να παραδώσει επιπλέον ποσότητες, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

4. Ε/Γ Ταχύπλοα (Υ/Δ και ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ)

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων

Είκοσι οκτώ € και ενενήντα λεπτά (28,90) €/ημέρα

Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι ένα (1) κυβικό μέτρο, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά ημέρα για ταχύπλοα που δεν διαθέτουν εστιατόριο και μέχρι δύο (2) κυβικά μέτρα, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά ημέρα για ταχύπλοα που διαθέτουν εστιατόριο. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται μέσω εξοπλισμού (containers 10, 20m³, κάδους ή απορριμματοφόρο όχημα) που θα παραχωρείται από την ανάδοχο εταιρεία. Σε περίπτωση που η παράδοση γίνει πέραν των εργασίμων ωρών ή ημερών ή το πλοίο αυτό χρειασθεί να παραδώσει επιπλέον ποσότητες, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

5.Αλιευτικά - Σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς κάτω των 12 επιβατών

Τα σκάφη αυτά εξαιρούνται από την καταβολή τέλους και καταβάλουν τίμημα παράδοσης αποβλήτων κάθε φορά που παραδίδουν στην ευκολία υποδοχής, το δε ποσό χρέωσης τους είναι

Δύο € και εβδομήντα πέντε λεπτά (2,75) € /μήνα

6. Σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς άνω των 12 επιβατών

Είκοσι € και πενήντα οκτώ λεπτά (20,58) €/ άφιξη

Παρατηρήσεις

Οι κατωτέρω αναφερόμενες παρατηρήσεις επί των τελών αφορούν όλα τα τέλη των παραπάνω παραγράφων.

α) Τα ημερήσια προαναφερόμενα ανταποδοτικά τέλη, υπολογίζονται επί όλων των ημερολογιακών ημερών του μήνα (30 ημέρες), κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν πλόες. (Η παραμονή ολίγων ωρών της ημέρας χρεώνεται ως ακέραια ημέρα).

Κατά τις χρονικές περιόδους που δεν εκτελούν πλόες δεν καταβάλουν τέλη.

β) Σε περίπτωση κατά την οποία, πλοίο ενταγμένο στο σύστημα ανταποδοτικού τέλους, αποσυρθεί για οποιοδήποτε λόγο από τους πλόες και έχει παραδώσει ή προτίθεται να παραδώσει τα απόβλητα του, χωρίς να έχει καταβάλει το σύνολο των τελών που του αναλογούν για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο που αντιστοιχεί στην κατηγορία του, θα χρεώνεται με το σύνολο των τελών της χρονικής περιόδου που αντιστοιχεί στην κατηγορία του.

γ) Κάθε παράδοση υγρών καταλοίπων απαιτεί την έκδοση τελωνειακής αδείας. Η έκδοση αυτής γίνεται με μέριμνα της αναδόχου εταιρείας, το δε κόστος επιβαρύνει το εξυπηρετούμενο πλοίο.

δ) Οι δεξαμενές και τα containers που θα εγκατασταθούν στις προβλήτες, όπως προβλέπεται στις προαναφερόμενες παραγράφους, αποτελούν υποχρέωση των αναδόχων εταιριών. Επίσης, ο ανάδοχος θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα containers που τοποθετεί στις προβλήτες για τη συλλογή των απορριμμάτων, δεν προκαλούν οποιαδήποτε μορφή ρύπανσης στο χερσαίο ή θαλάσσιο χώρο, όπως π.χ. οσμές, διαρροές υγρών ή στερεών.

ε) Τα απόβλητα λιπαντικά έλαια χωρίς προσμίξεις θα παραδίδονται, μετά από εξέταση στο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης ΕΛ.ΤΕ.ΠΕ εφόσον ανταποκρίνονται στις ποιοτικές παραμέτρους της ΕΛ.ΤΕ.ΠΕ.

Εάν η εξέταση αποβαίνει αρνητική, η παράδοση των αποβλήτων αυτών θα χρεώνεται σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο παραλαβής καταλοίπων.

5. Χρέωση υπηρεσιών παραλαβής επικίνδυνων αποβλήτων & καταλοίπων φορτίου

Για τα επικίνδυνα απόβλητα και τα απόβλητα που αποτελούν κατάλοιπα φορτίου και δεν περιλαμβάνονται στις κατηγορίες αποβλήτων που προαναφέρθηκαν, όπως αυτά κατατάσσονται σύμφωνα με την κείμενη Νομοθεσία, καθώς και για κάθε είδους επικίνδυνων αποβλήτων που χρήζουν ειδικής μεταχείρισης, όσον αφορά την παραλαβή τους, όσο και για την επεξεργασία και την τελική διάθεση τους, η χρέωση των υπηρεσιών παραλαβής και διάθεσης των αποβλήτων αυτών, θα γίνεται κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του αναδόχου, του χρήστη και του Ο.Λ.Ρ.

Στις περιπτώσεις που απορρίπτονται αναμεμιγμένα επικίνδυνα με μη επικίνδυνα απόβλητα, το κόστος διαλογής - διαχωρισμού θα βαρύνει τον απορρίπτοντα πλέων των χρεώσεων συλλογής και διαχείρισης, επικινδύνων και μη επικινδύνων αποβλήτων.

Η χρέωση των υπηρεσιών αυτών θα εξαρτάται από το είδος, την επικινδυνότητα και τον τρόπο επεξεργασίας και διάθεσης των αποβλήτων αυτών. Όλα τα παραστατικά διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων θα τηρούνται στο Γραφείο Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων.

6.Εξαιρέσεις

Από τα ανωτέρω συστήματα χρέωσης δίνεται η δυνατότητα εξαιρέσεων που προβλέπονται από το Σχέδιο και το άρθρο 9 της ανωτέρω Κ.Υ.Α. 3418/07/2002 (ΦΕΚ 712B 11-6-2002) σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία. Για ότι δεν προβλέπεται από τα τιμολόγια θα γίνεται προσυνηννόηση μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών.

7. Τιμολόγιο παραλαβής καταλοίπων πέραν των ανταποδοτικών τελών

Η παραλαβή των καταλοίπων, πέραν αυτών που παραλαμβάνονται μέσω των ανταποδοτικών τελών, χρεώνεται με τα κάτωθι τιμολόγια:

A. Πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες

1. Παραλαβή με βυτιοφόρο αυτοκίνητο του Αναδόχου

Τιμή κατ' αποκοπή για 2ώρες μέχρι 15m^3 : 952,40€

Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 2ώρου): 256,94 €/h

» » » m^3 (πέραν των 15): 45,17 €/m³

2. Λύματα- βοθρολύματα

Παραλαβή με βυτιοφόρο αυτοκίνητο του Αναδόχου

Τιμή κατ' αποκοπή έως 2ώρες μέχρι 10m^3 : 565,83 €

Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 2ώρου): 256,94 €/h

» » » m^3 (πέραν των 10): 45,17€/m³

Υπολογισμός χρόνου απασχόλησης των μέσων περισυλλογής (συλλεκτικά σκάφη και βυτιοφόρα οχήματα)

Ο χρόνος απασχόλησης των μέσων περισυλλογής υπολογίζεται ως εξής:

- Έναρξη χρόνου απασχόλησης, η άφιξη του δεξαμενόπλοιου ή του σλεπίου ή του βυτιοφόρου οχήματος στη θέση του εξυπηρετούμενου πλοίου.
- Λήξη χρόνου απασχόλησης η αποσύνδεση του σωλήνα παραλαβής καταλοίπων.

3. Για παραδόσεις υγρών καταλοίπων σε Δ/Ξ του αναδόχου

καταπλέοντας στη θέση αγκυροβολίας του εξυπηρετούμενου πλοίου με μέσα άντλησης του παραδίδοντος πλοίου.

Τιμή κατόπιν ειδικής συμφωνίας με το παραδίδον πλοίο, ανάλογα με την περίπτωση.

(Εφόσον το παραδίδον πλοίο δεν δύναται να τα παραδώσει δι' ιδίων μέσων, η άντληση θα γίνεται με μέσα του αναδόχου επιβαρυνομένης της χρέωσης με ειδική – κατά περίπτωση – συμφωνία.)

4. Για παραλαβή γαλακτοποιημένων πετρελαιοειδών καταλοίπων

Τιμή κατόπιν ειδικής συμφωνίας με το παραδίδον πλοίο, ανάλογα με την περίπτωση και κατόπιν αναγνώρισης των αποβλήτων.

5. Έκδοση τελωνειακής άδειας

Κάθε παράδοση υγρών καταλοίπων απαιτεί την έκδοση τελωνειακής άδειας, το κόστος της οποίας ανέρχεται στο ποσό των ενενήντα Ευρώ (**90€**).

Η έκδοση της τελωνειακής άδειας γίνεται με μέριμνα του αναδόχου, το δε κόστος των ενενήντα (**90€**) επιβαρύνει το εξυπηρετούμενο παραδίδον πλοίο.

Τρόπος παράδοσης καταλοίπων

Η παράδοση των καταλοίπων γίνεται με μέσα του παραδίδοντος πλοίου, εκτός των εύκαμπτων σωλήνων οι οποίες παρέχονται από τα συλλεκτικά μέσα (σωλήνες διατομής 4'' -6'' και μήκους 25μ. για τα δεξαμενόπλοια / σλέπια και σωλήνες διατομής 2'' και μήκους 25μ. για τα βυτιοφόρα).

(Εφόσον το παραδίδον πλοίο δεν δύναται να τα παραδώσει δι' ιδίων μέσων, η άντληση θα γίνεται με μέσα του αναδόχου επιβαρυνομένης της χρέωσης με ειδική – κατά περίπτωση- συμφωνία).

Αναίτια κίνηση συλλεκτικού μέσου

Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθεί η παράδοση καταλοίπων και αυτή δεν πραγματοποιηθεί με υπαιτιότητα του παραδίδοντος πλοίου, η αναίτια αυτή κίνηση του συλλεκτικού μέσου θα χρεώνεται ως κανονικά πραγματοποιηθείσα παραλαβή σύμφωνα με την κατ' αποκοπή τιμή. (B 1,2,3 & 4).

Πρόσθετες χρεώσεις

Οι ανωτέρω προσφερόμενες τιμές ισχύουν για παραλαβή καταλοίπων εντός εργασίμων ημερών και ωρών.

Οι ανωτέρω τιμές προσαυξάνονται για παραλαβές εκτός εργασίμων ωρών και ημερών ως εξής:

- 40% για τις υπερωριακές παραλαβές των εργασίμων ημερών
- 60% για τις παραλαβές σε Σάββατα, Κυριακές και αργίες.

Ωράριο λειτουργίας: 06:00 – 15:00.

Η παραλαβή των υγρών καταλοίπων γίνεται από τα πλοία με μέσα και φροντίδα του αναδόχου, οποιαδήποτε ώρα του 24ώρου υπάρχει σχετικό αίτημα από το πλοίο και ανεξαρτήτως της μικρής ή μεγάλης ποσότητας καταλοίπων σε πετρελαιοειδή, ούτως

ώστε σε καμία περίπτωση να μην προκύπτει αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία. Το αίτημα για την παραλαβή πρέπει να υποβάλλεται από το εξυπηρετούμενο πλοίο ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του, κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες, 24 ώρες εργάσιμων ημερών τουλάχιστον προ της εργασίας παραλαβής, για την διεκπεραίωση των τελωνειακών και άλλων διατυπώσεων από τον ανάδοχο.

Σε όλες τις προαναφερόμενες τιμές των τελών και τιμολογίων συμπεριλαμβάνονται όλες οι εργασίες που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, στη Λιμενική περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Λ.Ρ.

Νέες υπηρεσίες που μπορεί να προκύψουν είναι αντικείμενο τιμολογίου του Ο.Λ.Ρ. Για κάθε νέα υπηρεσία της αναδόχου εταιρείας θα γίνεται διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς και εισήγηση από την αρμόδια Υπηρεσία στο Δ.Σ. / Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. την οριστικοποίηση του τιμολογίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ανάλυση ποσοτικών στοιχείων που συνδέονται με την εφαρμογή της Οδηγίας

3.1 Ταξινόμηση Λιμένων

Σε αυτό το σημείο θα γίνει μια προσπάθεια να ταξινομηθούν⁶² οι ελληνικοί λιμένες ανάλογα με την σημαντικότητά τους. Αυτό δεν είναι κάτι που μπορεί να γίνει εύκολα αν ληφθεί υπόψη η ιδιαιτερότητα του Ελλαδικού χώρου (μεγάλο νησιωτικό σύμπλεγμα) καθώς και ο μεγάλος αριθμός λιμένων όπου ο κάθε ένας διαφέρει σε βασικά σημεία από τους άλλους. Τέτοιες διαφορές εντοπίζονται στο μέγεθος των εγκαταστάσεων, στη δραστηριότητα, στη γεωγραφική θέση (κοντά σε θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους), στον τύπο και το μέγεθος των πλοίων που εξυπηρετούν και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Στη συγκεκριμένη περίπτωση θα γίνει μια ταξινόμηση η οποία εντάσσει τα Ελληνικά λιμάνια σε τρεις κατηγορίες και παρουσιάζεται στον Πίνακα 6. :

- **Κατηγορία 1^η: Λιμένες Εθνικής Σημασίας.** Εντάσσονται όλα τα Λιμενικά Ταμεία που έχουν μετατραπεί σε Οργανισμούς με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας.
- **Κατηγορία 2^η: Λιμάνια Μεγάλης Κίνησης.** Εντάσσονται όλα τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία των οποίων οι λιμένες το έτος 2006 εξυπηρέτησαν κίνηση - κόρους καθαρής χωρητικότητας που ξεπερνά το 1.000.000 κ.κ.χ.
- **Κατηγορία 3^η: Υπόλοιποι Λιμένες.** Εντάσσονται όλα τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που εξυπηρέτησαν το 2006 κίνηση μικρότερη των 1.000.000 κ.κ.χ. καθώς και όλες οι μεγάλες μαρίνες (περίπου 306 λιμάνια και μαρίνες)

⁶² Σύμφωνα με τον Κ. Χλωμούδης, Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς, στο κείμενο [«Αναζητείται εθνική λιμενική πολιτική»](#) που δημοσιεύτηκε από το «Κέρδος» στις 14 Ιουνίου 2010: “Μια πρώτη γενική κατηγοριοποίηση μπορεί να είναι αυτή που αναφέρεται: Α)Στους λιμένες που αποτελούν κρίκο στη μεταφορική αλυσίδα (Hub Ports) και χρησιμοποιούνται ως συντελεστής παραγωγής στις διάφορες βιομηχανίες που τα χρησιμοποιούν. Αυτά έχουν ένα ή περισσότερους λιμενικούς σταθμούς. Β)Στους λιμένες που είναι τερματικοί σταθμοί και είναι περισσότερο παράγοντες και εργαλεία για άσκηση πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης ή εθνικών και αμυντικών στόχων κ.α.”

Πίνακας 6. «Κατηγορίες Ελληνικών Λιμένων»

Κατηγορία 1^η Λιμένες Εθνικής Σημασίας	Κατηγορία 2^η Λιμένες Μεγάλης Κίνησης με Κ.Κ.Χ >1.000.000 ανά έτος	Κατηγορία 3^η Υπόλοιποι Λιμένες
Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Σάμου	Όλα τα Δ.Λ.Τ. που εξυπηρετούν κίνηση μικρότερη των 1.000.000 κ.κ.χ. & Όλες οι μαρίνες
Οργανισμός Λιμένα Βόλου Α.Ε	Άγιοι Θεόδωροι	
Οργανισμός Λιμένα Ελευσίνας Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Αίγινας	
Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Τήνου - Άνδρου	
Οργανισμός Λιμένα Ηρακλείου Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Θήρας	
Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Καλύμνου	
Οργανισμός Λιμένα Καβάλας Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Κω	
Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Φθιώτιδας	
Οργανισμός Λιμένα Λαυρίου Α.Ε	Λέρος	
Οργανισμός Λιμένα Πατρών Α.Ε	Μέγαρα	
Οργανισμός Λιμένα Πειραιά Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Μυκόνου	
Οργανισμός Λιμένα Ραφήνας Α.Ε	Δ.Λ.Τ. Λέσβου - Μυτιλήνης	
	Δ.Λ.Τ. Νάξου	
	Δ.Λ.Τ. Πάρου – Αντίπαρου	
	Δ.Λ.Τ. Πόρου	
	Δ.Λ.Τ. Νότιας Δωδ/σου Ρόδος	
	Δ.Λ.Τ. Κεφαλονιάς- Ιθάκης	
	Δ.Λ.Τ. Χανίων	
	Δ.Λ.Τ. Σπετσών	
	Δ.Λ.Τ. Σύρου	
	Δ.Λ.Τ. Ύδρας	
	Δ.Λ.Τ. Χίου	

Ειδικότερα σε ορισμένα Λιμενικά Ταμεία επικεντρωνόμαστε σε ορισμένους λιμένες τους οποίους διαχειρίζονται και έχουν μεγάλη κίνηση πλοίων.

- Δ.Λ.Τ. Σάμου - Για τους Λιμένες του Άγιου Κυρίκου, Καρλόβασι και Σάμου

- Δ.Α.Τ. Τήνου & Άνδρου - Για τους Λιμένες του Γαύριου και Τήνου
- Δ.Α.Τ. Φθιώτιδας - Για το Λιμάνι της Λάρυμνας
- Δ.Α.Τ Λέσβου- Μυτιλήνης - Για το Λιμάνι της Μυτιλήνης
- Δ.Α.Τ. Πάρου & Αντίπαρου - Για το Λιμάνι της Πάρου
- Δ.Α.Τ. Νότιας Δωδεκανήσου Ρόδος - Για το Λιμάνι της Ρόδου
- Δ.Α.Τ. Χανίων - Για το Λιμάνι της Σούδας

Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν παραπάνω, για την κατηγοριοποίηση των Ελληνικών λιμένων, προέκυψαν από τον Πίνακα 7. καθώς και από την ιστοσελίδα του ΥΕΝ⁶³.

Πίνακα 7. «Κατάπλοι πλοίων σε Ελληνικά λιμάνια»⁶⁴

Λιμένες	2001 Αριθμός πλοίων/ Κ.Κ.Χ.	2002 Αριθμός πλοίων/ Κ.Κ.Χ.	2003 Αριθμός πλοίων/ Κ.Κ.Χ.	2004 Αριθμός πλοίων/ Κ.Κ.Χ.	2005 Αριθμός πλοίων/ Κ.Κ.Χ.	2006 Αριθμός πλοίων/ Κ.Κ.Χ.
Άγιος Κήρικός	694/ 1.785.084	642/ 1.601.305	476/ 998.967	742/ 2.143.028	577/ 1.992.709	594/ 1.967.097
Άγιοι Θεόδωροι	774/ 4.277.444	773/ 4.255.115	958/ 4.889.903	1.204/ 4.993.651	1.217/ 4.914.977	1.327/ 5.652.567
Αίγινα	12.754/ 6.431.097	8.219/ 5.647.678	12.263/ 6.513.775	14.606/ 7.227.772	13.279/ 8.447.723	12.229/ 9.302.101
Αντίκυρα	588/ 715.919	580/ 773.657	429/ 533.789	348/ 521.535	514/ 574.272	542/ 542.864
Βόλος	2.662/ 2.170.092	2.990/ 3.817.342	4.261/ 4.549.953	4.087/ 3.740.773	3.951/ 4.014.922	4.275/ 3.945.083
Γαύριο	2.000/ 5.752.783	1.566/ 4.403.600	2.266/ 6.189.743	2.883/ 7.798.680	2.860/ 8.433.924	2.363/ 6.267.488
Ελευσίνα	3.777/ 7.309.148	3.683/ 7.308.988	3.686/ 6.376.781	3.184/ 5.473.603	3.217/ 5.056.968	3.416/ 5.350.268

⁶³ Πηγή: <http://www.yen.gr/wide/home.html>

⁶⁴ Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>. Τα δεδομένα αναφέρονται στους κατάπλους φορτηγών, δεξαμενόπλοιων και επιβατηγών πλοίων κάθε εθνικότητας, στους ελληνικούς λιμένες, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους (το εσωτερικό ή το εξωτερικό), συμπεριλαμβανομένων και των κενών από φορτίο πλοίων, εφόσον κατέπλευσαν για την παραλαβή φορτίου ή επιβατών. Δεν περιλαμβάνονται τα πλοία που κατέπλευσαν για επισκευή, ανεφοδίασμό, λόγω ανωτέρας βίας κλπ., καθώς και τα τουριστικά και οι θαλαμηγοί. Από τα πορθμεία και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, περιλαμβάνονται όσα καταπλέουν από το εξωτερικό, καθώς και αυτά που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές, παρόμοιες μ' εκείνες που εκτελούνται από τα επιβατηγά πλοία. Αν ένα πλοίο, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, προσεγγίσει σε περισσότερους από έναν λιμένες, ο κατάπλους του υπολογίζεται σε κάθε λιμένα προσεγγίσεως. (Κ.Κ.Χ. = Κόροι Καθαρής Χωρητικότητας)

Ερμιόνη	265/ 315.665	258/ 83.315	2.245/ 257.825	2.269/ 245.759	2.139/ 296.450	1.964/ 349.462
Ηγουμενίτσα	5.915/ 23.176.455	13.498/ 40.180.770	13.605/ 58.545.815	13.468/ 52.480.293	14.845/ 60.470.252	14.250/ 63.684.388
Ηράκλειο	1.817/ 9.659.168	1.910/ 11.458.180	2.020/ 11.662.713	1.926/ 11.778.986	2.115/ 11.754.657	2.091/ 11.667.336
Θεσσαλονίκη	3.088/ 10.388.119	2.956/ 10.098.416	2.621/ 10.075.788	2.719/ 10.515.006	2.807/ 11.404.937	2.667/ 9.492.300
Θήρα	1.967/ 7.157.401	1.777/ 4.007.744	1.681/ 3.324.101	2.727/ 6.344.720	3.203/ 6.962.322	3.090/ 6.435.768
Τσθμια	269/ 720.732	268/ 640.257	255/ 622.306	262/ 502.100	243/ 432.621	299/ 494.393
Ιτέα	450/ 464.328	493/ 431.709	401/ 376.068	389/ 250.019	496/ 460.716	472/ 369.318
Καβάλα	1.208/ 1.183.542	3.258/ 1.466.161	4.087/ 1.865.353	4.126/ 2.088.992	4.479/ 2.007.430	4.679/ 1.923.932
Κάλυμνος	1.808/ 5.534.228	2.206/ 5.460.044	3.012/ 5.137.998	2.521/ 2.948.962	4.477/ 3.612.512	6.740/ 5.068.168
Καρλόβασι	870/ 1.876.229	987/ 2.220.025	687/ 1.662.788	1.105/ 2.705.180	1.064/ 3.188.196	1.085/ 3.364.223
Κέρκυρα	4.429/ 8.377.683	10.399/ 12.922.303	9.635/ 23.372.694	10.662/ 18.292.263	11.407/ 16.863.312	10.141/ 16.697.238
Κως	2.069/ 6.667.316	2.508/ 6.570.676	3.372/ 6.324.677	2.791/ 7.936.894	4.996/ 9.922.818	7.070/ 12.161.164
Λάρυμνα	1.833/ 1.315.025	1.863/ 1.334.543	3.024/ 2.033.654	3.378/ 2.299.671	3.410/ 2.329.434	3.488/ 2.236.243
Λέρος	1.289/ 3.750.908	1.096/ 3.815.180	1.817/ 3.573.542	1.643/ 6.204.130	2.694/ 6.707.573	3.126/ 6.162.873
Μέγαρα	4.175/ 4.465.365	12.296/ 4.799.176	13.039/ 4.841.732	15.961/ 5.278.656	17.063/ 5.869.378	18.826/ 6.055.022
Μέθανα	3.029/ 2.920.128	2.701/ 2.902.515	3.729/ 3.095.914	3.722/ 3.385.331	3.252/ 4.216.269	209/ 225.707
Μύκονος	3.697/ 8.008.591	3.160/ 7.336.560	3.839/ 7.950.879	5.288/ 12.390.939	4.787/ 10.955.743	5.148/ 9.443.387
Μυτιλήνη	1.094/ 3.954.466	1.004/ 4.279.364	1.105/ 4.553.452	1.406/ 5.593.590	1.326/ 5.319.680	1.366/ 4.695.482
Νάξος	3.695/ 11.346.887	3.289/ 7.683.639	3.268/ 6.483.565	4.956/ 11.943.121	4.439/ 10.721.683	4.643/ 10.878.493
Πάρος	7.482/ 14.030.154	13.473/ 9.637.414	12.113/ 8.841.949	13.440/ 13.766.540	9.254/ 13.578.397	13.682/ 12.920.371
Πάτρα	2.715/ 15.132.136	2.814/ 25.129.025	4.073/ 39.179.958	3.153/ 31.013.304	3.778/ 35.986.537	3.916/ 37.386.647

Πειραιάς	23.583/ - ⁶⁵	18.764/ 69.115.815	23.738/ 72.470.589	28.786/ 84.325.559	29.079/ 86.086.921	29.940/ 93.661.740
Πόρος	3.655/ 2.199.315	5.252/ 2.158.430	8.527/ 2.572.364	13.068/ 4.926.185	13.416/ 4.193.674	13.848/ 4.851.183
Ραφήνα	2.601/ 3.988.894	2.922/ 4.205.230	3.557/ 5.693.139	4.253/ 8.236.162	4.060/ 7.254.854	4.248/ 6.207.838
Ρόδος	2.143/ 4.683.083	1.886/ 5.002.344	3.307/ 5.024.095	2.280/ 5.616.708	3.626/ 7.071.580	3.328/ 7.970.564
Σάμη	1.767/ 4.407.854	595/ 1.973.255	1.190/ 3.913.132	1.546/ 2.750.258	1.737/ 3.439.067	2.286/ 5.872.910
Σάμος	1.023/ 2.170.092	1.036/ 2.197.256	904/ 2.012.205	1.052/ 2.746.960	946/ 2.635.612	1.004/ 2.607.357
Σούδα	566/ 1.852.981	957/ 6.107.141	1.698/ 7.767.809	1.224/ 7.376.607	1.154/ 6.242.590	1.075/ 5.464.781
Σπέτσες	792/ 328.979	2.129/ 572.996	5.588/ 990.422	6.401/ 2.476.643	6.451/ 1.320.697	6.234/ 1.371.680
Σύρος	3.737/ 13.226.139	3.758/ 8.301.181	3.694/ 8.602.253	5.798/ 17.303.446	5.030/ 15.424.197	4.353/ 12.467.032
Τήνος	4.746/ 11.012.661	3.685/ 8.768.532	4.545/ 9.775.453	6.563/ 13.522.662	5.627/ 12.143.965	5.980/ 10.679.800
Ύδρα	1.126/ 864.708	1.154/ 830.939	5.313/ 1.352.048	7.382/ 4.116.504	7.110/ 1.822.411	7.237/ 2.075.901
Χίος	2.001/ 5.678.685	2.089/ 6.629.610	1.887/ 6.674.623	2.408/ 8.060.651	2.218/ 7.640.586	2.441/ 8.128.534
Λοιποί	154.415/ 114.554.656	340.021/ 147.136.420	335.684/ 151.950.417	340.898/ 173.916.461	352.987/ 177.655.125	365.991/ 175.430.592
Σύνολο	278.568 / 402.969.955 κ.κ.χ.	484.915/ 453.263.850 κ.κ.χ.	513.599/ 512.634.231 κ.κ.χ.	546.643/ 575.238.305 κ.κ.χ.	561.330/ 589.427.691 κ.κ.χ.	581.663/ 591.529.277 κ.κ.χ.

Χρησιμοποιώντας τα στοιχεία του Πίνακα 1. προκύπτουν τα εξής δεδομένα:

Το ποσοστό κ.κ.χ. επί του συνόλου του 2006 για κάθε κατηγορία είναι:

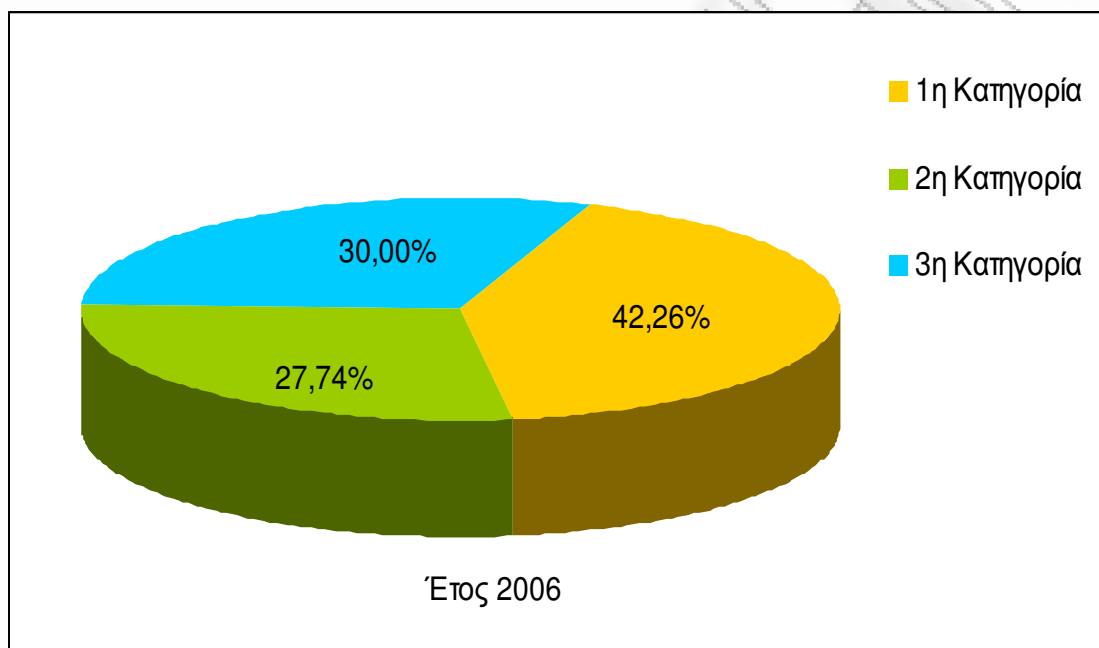
- Η 1^η Κατηγορία για 12 λιμάνια εξυπηρέτησαν 250.016.770 κ.κ.χ. από τους 591.529.277 τόνους δηλαδή 42,26%⁶⁶ του συνόλου
- Η 2^η Κατηγορία για 23 λιμάνια εξυπηρέτησαν 164.100.189 κ.κ.χ. από τους 591.529.277 τόνους δηλαδή 27,74% του συνόλου

⁶⁵ Λόγω λάθους στον πίνακα της ΕΛ.ΣΤΑΤ. χρησιμοποιήθηκε ο αριθμός 69.115.815 κ.κ.χ του έτους 2002(αμέσως επόμενο έτος) , οπότε αλλάζει και το σύνολο.

⁶⁶ Δεν βρέθηκαν και δεν περιλαμβάνονται σε αυτό το ποσοστό στοιχεία του συνόλου του κ.κ.χ. για τον Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης Α.Ε και τον Ο.Λ. Λαυρίου Α.Ε

- Η 3^η Κατηγορία, τα υπόλοιπα περίπου 306 λιμάνια εξυπηρέτησαν 177.412.333 κ.κ.χ. από τους 591.529.277 τόνους κ.κ.χ., το 30,00% δηλαδή του συνόλου

Διάγραμμα πίτας 1. «ποσοστό κ.κ.χ. επί του συνόλου του 2006 για κάθε κατηγορία »



Η ποσοστιαία αύξηση κ.κ.χ. από το 2001 στο 2006 είναι:

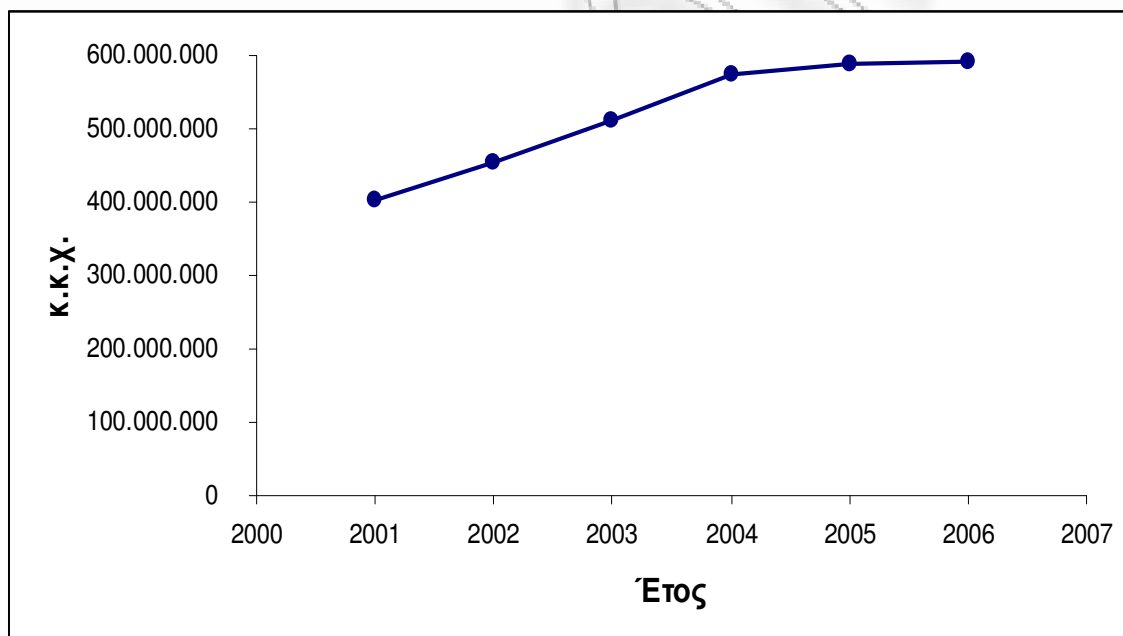
- Συνολική αύξηση κ.κ.χ. από το 2001 στο 2006 για όλες τις κατηγορίες 31,85% .
- Συνολική αύξηση κ.κ.χ. από το 2001 στο 2006 την 1^η Κατηγορία 39,80% .
- Συνολική αύξηση κ.κ.χ. από το 2001 στο 2006 την 2^η Κατηγορία 17,30% .
- Συνολική αύξηση κ.κ.χ. από το 2001 στο 2006 την 3^η Κατηγορία 34,09% .

Η ποσοστιαία αύξηση κ.κ.χ. ανα έτος από το 2001 έως και το 2006 είναι:

- Συνολική αύξηση κ.κ.χ. από το έτος 2001 στο έτος 2002 είναι 11,09% Από το 2002 στο 2003 η αύξηση είναι 11,58%. Ακολουθεί μια αύξηση 10,88% από το 2003 στο 2004. Η αύξηση συνεχίζεται με μικρότερους ρυθμούς το έτος 2004 - 2005

της τάξης του 2.40% και για το έτος 2005 - 2006 έχουμε μια μικρή αύξηση της τάξης του 0.35%. Παρατηρούμε πως το ποσοστό της αύξησης από το 2001 έως το 2004 έχει υψηλές τιμές. Από την άλλη πλευρά τα έτη από το 2004 έως το 2006 έχουμε μικρή ποσοστιαία αύξηση του κ.κ.χ. που μετακινήθηκε στα ελληνικά λιμάνια. Στο Διάγραμμα 2. μπορούμε να δούμε την συνολική αύξηση του κ.κ.χ. σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδος. Στο Διάγραμμα 3. παρατηρούμε τις αυξομειώσεις του κ.κ.χ. σε κάθε κατηγορία ξεχωριστά για κάθε χρονιά από το 2001 έως και το 2006.

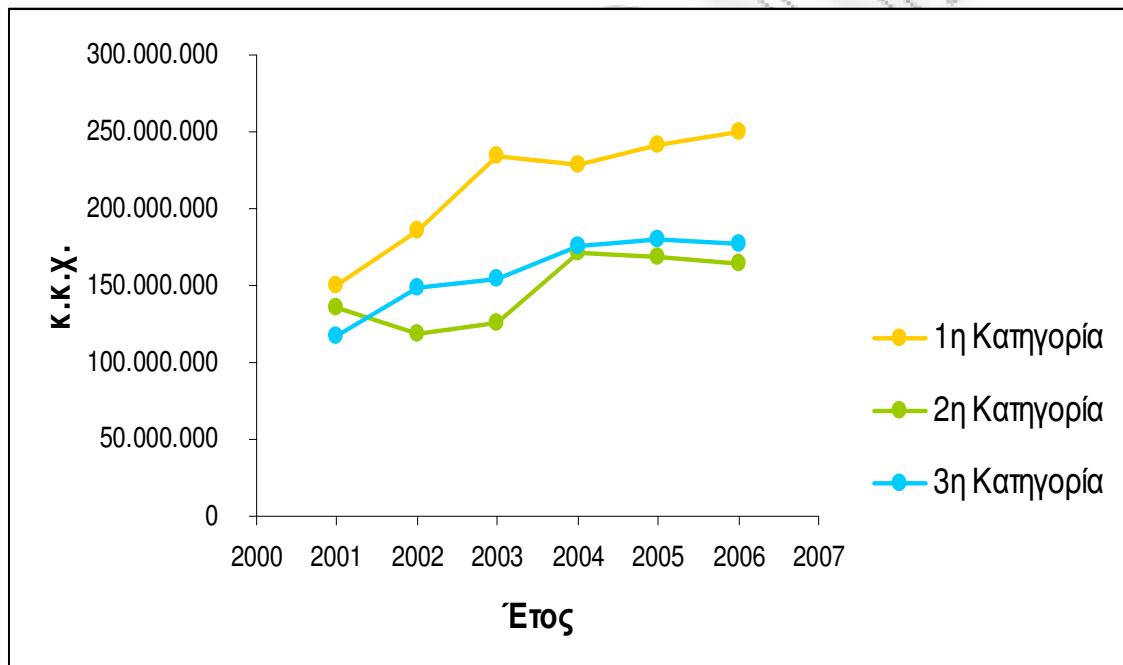
Διάγραμμα 2. «Συνολική αύξηση κ.κ.χ. ανά έτος από το 2001 έως και το 2006»



Από τα παραπάνω αποτελέσματα παρατηρούμε πως η 1^η κατηγορία, στην οποία εντάσσονται 12 λιμάνια, δέχεται κάθε χρόνο τους περισσότερους κόρους καθαρής χωρητικότητας από κάθε άλλη κατηγορία. Το 3,51% δηλαδή των λιμένων έφτασε το 2006 να εξυπηρετεί το 42,26% του συνολικού κ.κ.χ. Είναι εμφανές το πόσο σημαντικό είναι τα λιμάνια αυτής της κατηγορίας να εφαρμόζουν με επιτυχία σχέδια παραλαβής αποβλήτων. Η 2^η κατηγορία με 23 λιμάνια διαδραματίζει επίσης πολύ σημαντικό ρόλο. Το 6,74% των λιμένων εξυπηρετεί το 27,74% του συνόλου του κ.κ.χ. που διακινήθηκε

στην Ελλάδα το 2006. Η αναγκαιότητα λοιπόν εφαρμογής πετυχημένων σχεδίων παραλαβής αποβλήτων είναι τόσο σημαντική όσο αυτή της 1^{ης} κατηγορίας. Η 3^η κατηγορία, όλοι δηλαδή οι υπόλοιποι λιμένες, με ποσοστό 89,73% του συνόλου των ελληνικών λιμένων δέχεται το 30% του κ.κ.χ. που διακινήθηκε το 2006. Η ύπαρξη σχεδίου σε αυτή την κατηγορία, αν και δεν είναι εξίσου σημαντική με αυτή της 1^{ης} και 2^{ης} κατηγορίας, είναι απαραίτητη.

Διάγραμμα 3. «Αύξηση κ.κ.χ. ανά έτος 2001 - 2006 σε κάθε κατηγορία»



3.2 Εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ στις τρεις κατηγορίες λιμένων

Η εφαρμογή της οδηγίας σύμφωνα με το άρθρο 19 είναι υποχρεωτική για όλα τα κράτη – μέλη και ισχύει από την ημέρα της δημοσίευσής της. Στην Ελλάδα η Οδηγία 2000/59/ΕΚ, όπως αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο το 2002. Η εφαρμογή της συνάντησε αρκετές δυσκολίες κυρίως λόγω του μεγάλου αριθμού λιμένων - μαρίνων που υπάρχουν στην Ελλάδα καθώς και της έλλειψης τεχνογνωσίας σε θέματα διαχείρισης αποβλήτων πλοίου. Η αδυναμία του ΥΕΝ να δώσει λύση σε αυτά τα προβλήματα οδήγησαν την Ελλάδα στο εδώλιο του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στις 13/3/2008 (Παράρτημα 1 του 3^{ου} κεφαλαίου). Τελικά καταδικάστηκε⁶⁷ για τη μη κατάρτιση, εφαρμογή και έγκριση των προγραμμάτων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Το 2004 και το 2005 είχαν προηγηθεί έγγραφα της Κομισιόν που ζητούσαν να επιβεβαιώσει η Ελλάδα την έγκριση των προγραμμάτων για όλα τα λιμάνια της αλλά το έγγραφο που απεστάλη αλλά δεν διευκρίνιζε αν τα σχέδια παραλαβής είχαν εγκριθεί.

Ακόμα και μετά την καταδίκη του 2008 εμφανίζονται στην Ελλάδα αρκετές ελλείψεις στην εφαρμογή της οδηγίας. Πολλά λιμάνια δεν έχουν καταρτίσει ή δεν εφαρμόζουν ακόμα σχέδια παραλαβής αποβλήτων. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα ποσοστά εφαρμογής αλλά και η αναγκαιότητα ύπαρξης σχεδίου σε κάθε κατηγορία:

- Η 1^η Κατηγορία, όλοι οι λιμένες εθνικής σημασίας έχουν καταθέσει και εφαρμόζουν σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων.
- Η 2^η Κατηγορία, οι λιμένες μεγάλης κίνησης, στο μεγαλύτερο μέρος τους έχουν εφαρμόσει ή καταρτίζουν αυτή τη χρονική περίοδο σχέδια διαχείριση αποβλήτων. Στον Πίνακα 8. φαίνεται σε ποιο στάδιο βρίσκεται η εφαρμογή του σχεδίου σε κάθε ένα από αυτούς τους λιμένες.
- Η 3^η Κατηγορία, στην οποία βρίσκονται πιο μικρά λιμάνια καθώς και μαρίνες σκαφών αναψυχής, βρίσκεται σε μια κατάσταση στην οποία αν υπάρχουν σχέδια εφαρμόζονται με δυσκολία, ιδιαίτερα στην υποδοχή υγρών αποβλήτων.

⁶⁷Πηγή: [Commission κατά Ελλάς, C-81/07, Απόφαση του Δικαστηρίου, 13/03/2008](#) και ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 25/1/2010

Πίνακας 8.

«Εφαρμογή Σχεδίου παραλαβής αποβλήτων πλοίου από την 2^η Κατηγορία»⁶⁸

Κατηγορία 2 ^η	Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίου & Καταλοίπων φορτίου
Δ.Α.Τ. Σάμου	Έχει εγκριθεί δεν εφαρμόζεται ακόμα
Άγιοι Θεόδωροι	-
Δ.Α.Τ. Αίγινας	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Τήνου - Άνδρου	Στάδιο μελετών
Δ.Α.Τ. Θήρας	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Καλύμνου	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Κω	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Φθιώτιδας	Εφαρμόζεται κανονικά
Λέρος	-
Μέγαρα	-
Δ.Α.Τ. Μυκόνου	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Λέσβου - Μυτιλήνης	Υπό έγκριση
Δ.Α.Τ. Νάξου	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Πάρου – Αντίπαρου	-
Δ.Α.Τ. Πόρου	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Νότιας Δωδ/σου Ρόδος	Έχει εγκριθεί δεν εφαρμόζεται ακόμα
Δ.Α.Τ. Κεφαλονιάς- Ιθάκης	-
Δ.Α.Τ. Χανίων	Εφαρμόζεται κανονικά ⁶⁹
Δ.Α.Τ. Σπετσών	Υπό έγκριση
Δ.Α.Τ. Σύρου	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Ύδρας	Εφαρμόζεται κανονικά
Δ.Α.Τ. Χίου	Υπό έγκριση

⁶⁸ Πηγή: Όλες οι πληροφορίες, για τη έκβαση της εφαρμογής του σχεδίου παραλαβής αποβλήτων πλοίου & καταλοίπων φορτίου, συγκεντρώθηκαν έπειτα από τηλεφωνική επικοινωνία με τα εκάστοτε Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία κατά την περίοδο του Ιουνίου του έτους 2010

⁶⁹ Το Δ.Α.Τ. Χανίων χρησιμοποιεί Παράρτημα από το σχέδιο Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου

Στον Πίνακα 9. φαίνεται σε ποιο ποσοστό εφαρμόζεται το σχέδιο παραλαβής αποβλήτων από κάθε κατηγορία καθώς και η αναγκαιότητα της εφαρμογής του. Διακρίνονται τρεις περιπτώσεις, μια για κάθε κατηγορία.

Πίνακας 9. «Ποσοστό εφαρμογής σχεδίου»

Λιμένες	Εφαρμογή σχεδίου σε ποσοστό %	Αναγκαιότητα εφαρμογής σχεδίου
Κατηγορία 1^η	100%	*****
Κατηγορία 2^η	64% ⁷⁰	****
Κατηγορία 3^η	-	***

Στην πρώτη περίπτωση, η εφαρμογή του σχεδίου από τους Λιμένες Εθνικής Σημασίας είναι πολύ σημαντική λόγω του ότι:

- Εξυπηρετούν αυξημένο αριθμό επιβατηγών πλοίων, κρουαζιερόπλοιων, φορτηγών πλοίων και αλιευτικών. Οι δώδεκα οργανισμοί λιμένων εξυπηρετούν το 42,26% του συνόλου κ.κ.χ. για το 2006.
- Δέχονται μεγάλες ποσότητες αποβλήτων.
- Σε αυτά τα λιμάνια μετακινούνται μεγάλες ποσότητες επικίνδυνων φορτίων.
- Τα επιβατηγά πλοία που προσεγγίζουν αυτά τα λιμάνια (τα οποία συνήθως είναι η αφετηρία για ένα κυκλικό ταξίδι), παραδίδουν τα απόβλητά τους στο λιμάνι απ' όπου εκκίνησαν.

Στη δεύτερη περίπτωση, τα λιμάνια μεγάλης κίνησης είναι επίσης σημαντικό να παρέχουν ευκολίες για την παραλαβή αποβλήτων λόγω του ότι:

- Εξυπηρετούν μεγάλο όγκο επιβατηγών πλοίων που ίσως δεν έχουν την ικανότητα να αποθηκεύσουν τα απόβλητά τους μέχρι να επιστρέψουν στο

⁷⁰ Στο ποσοστό αυτό δεν περιλαμβάνονται τα λιμάνια για τα οποία δεν βρέθηκαν πληροφορίες (Δ.Α.Τ. Κεφαλονιάς- Ιθάκης, Δ.Α.Τ. Πάρου – Αντίπαρου, Μέγαρο, Λέρος, Άγιοι Θεόδωροι)

λιμάνι από όπου ξεκίνησαν αρχικά το ταξίδι τους. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που εντάσσονται στην κατηγορία αυτή δέχονται το 27,74% του συνόλου κ.κ.χ. για το 2006.

- Πέρα από τα αλιευτικά και τα σκάφη αναψυχής, εξυπηρετούν πολλά εμπορικά πλοία που ικανοποιούν τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας.

Στην τρίτη περίπτωση, οι υπόλοιποι λιμένες πρέπει να καταρτίζουν σχέδιο και να παρέχουν ευκολίες υποδοχής αποβλήτων λόγω του ότι:

- Εξυπηρετούν πληθώρα επιβατηγών και μικρών εμπορικών πλοίων
- Προσορμούν σε αυτά τα λιμάνια πολλά σκάφη αναψυχής.
- Εξυπηρετούν πολλά αλιευτικά σκάφη



Εικόνα 4.⁷¹

⁷¹ Πηγή: http://www.yen.gr/wide/map_greece_ports.gif

3.3 Σχέση ευκολιών παραλαβής αποβλήτων και παραβάσεων που αφορούν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος

Με σκοπό να εξετάσουμε αν υπάρχει σημαντική στατιστική διαφορά των περιστατικών ρύπανσης στα έτη (2002-2006) που εφαρμόζεται η οδηγία και στα έτη (1981-2001) τα οποία δεν εφαρμοζόταν, διεξήγαμε τον μη παραμετρικό στατιστικό έλεγχο Kruskal-Wallis σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%. Η μηδενική υπόθεση του συγκεκριμένου ελέγχου είναι ότι ο μέσος αριθμός περιστατικών ρύπανσης στις δύο χρονικές περιόδους είναι ίσος. Ο στατιστικός έλεγχος υποδεικνύει ότι δεν μπορούμε να απορρίψουμε την μηδενική υπόθεση ($p > 0,05$) και επομένως συμπεραίνουμε ότι παρά την εφαρμογή της οδηγίας στην Ελλάδα τα περιστατικά δεν μεταβλήθηκαν. Πρέπει να σημειωθεί πως δεν λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός ελέγχων που διενέργησε το Λιμενικό Σώμα κάθε χρονιά. Σύμφωνα με το Άρθρο 11 της οδηγίας 2000/59/EK, ισχύει η απαίτηση περί επιθεωρήσεως του 25 % των πλοίων, άρα θεωρούμε πως οι έλεγχοι κάθε χρόνου είναι ανάλογοι της μετακίνησης πλοίων. Στις αυξομειώσεις δηλαδή των μετακινήσεων πλοίων αυξομειώνεται ανάλογα και ο αριθμός ελέγχων.

Από τον Πίνακα 5. διαπιστώνουμε επίσης πως η μέση τιμή των διοικητικών κυρώσεων που επιβλήθηκαν σε πλοία για παραβάσεις σε θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος παρέμεινε σταθερή τη χρονική περίοδο από 2001 έως το 2006. Ενώ θα περιμέναμε κατά την πορεία εφαρμογής της οδηγίας να μειωθούν οι παραβάσεις, κάτι τέτοιο δεν έγινε.

Πίνακας 10. «Διοικητικές κυρώσεις σε πλοία για παραβάσεις σε θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος από 1981 – 2006»⁷²

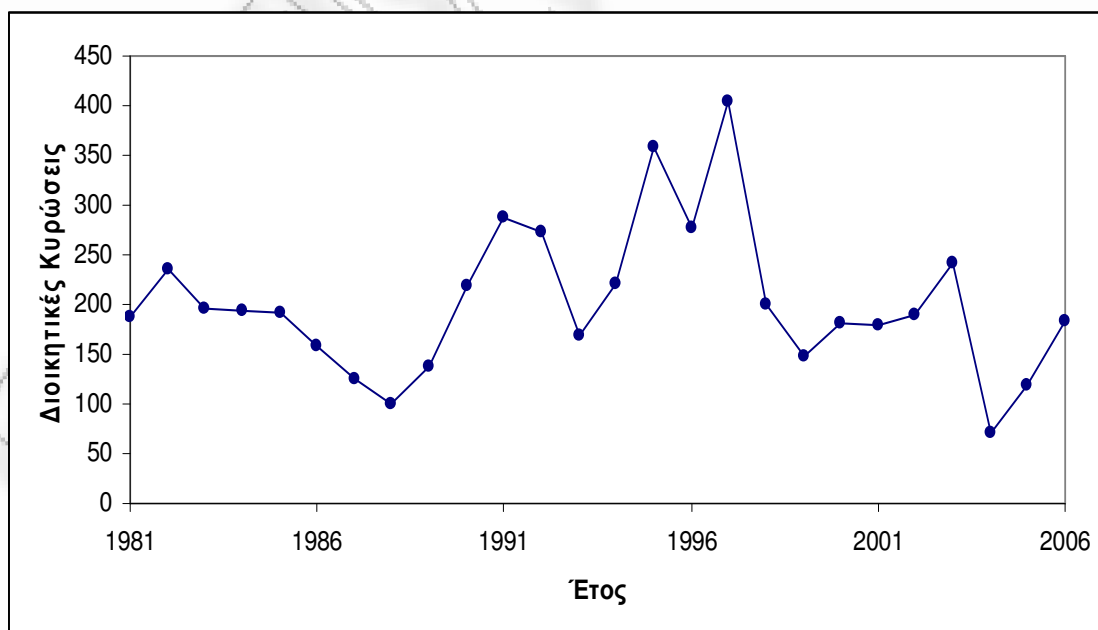
Έτος	Περιστατικά	Ποσά σε ΔΡΧ/€
1981	187	51.642.000
1982	235	22.984.000
1983	196	53.146.000
1984	193	15.342.000
1985	192	19.816.000
1986	158	28.588.000

⁷² Πηγή: <http://www.yen.gr/wide/home.html>

1987	124	17.615.000
1988	99	14.667.000
1989	138	17.590.000
1990	218	05.627.000
1991	288	198.180.000
1992	273	519.134.427
1993	168	271.535.000
1994	221	455.645.000
1995	359	470.414.083
1996	278	690.109.284
1997	405	387.710.000
1998	200	203.573.216
1999	147	242.676.559
2000	182	602.165.015
2001	180	3.096.105 €
2002	190	989.737 €
2003	242	670.323 €
2004	71	206.722 €
2005	119	-----
2006	184	-----

Στο διάγραμμα 4. μπορούμε να δούμε τις αυξομειώσεις των διοικητικών κυρώσεων από το 1981 έως και το 2006. Δεν παρατηρείται κάτι το ιδιαίτερο αφού δεν μπορεί να εκδοθεί κάποιο περαιτέρω συμπέρασμα από τις αυξομειώσεις αυτές.

Διάγραμμα 4. «Αυξομειώσεις διοικητικών κυρώσεων περιόδου 1981-2006»



Από τα παραπάνω δημιουργούνται οι εξής προβληματισμοί:

- Αν τελικά εφαρμόζεται στην Ελλάδα πιστά η οδηγία και εκτελείται το ποσοστό του 25% των ελέγχων που ορίζεται, δεν υπάρχει κάποια μεταβολή στα περιστατικά ρύπανσης μετά την εφαρμογή της οδηγίας.
- Αν δεν ακολουθείται το συγκεκριμένο ποσοστό ελέγχων, οι αυξομειώσεις των περιπτώσεων επιβολής κυρώσεων για θέματα ρύπανσης μπορούν να θεωρηθούν τυχαίες, δηλαδή η κίνηση των πλοίων δεν επιρεάζει τον αριθμό ελέγχων. Άρα ο αριθμός των διοικητικών κυρώσεων κάθε έτους δεν μπορεί να μας οδηγήσει σε κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα.
- Αν τελικά οι τιμές των ελέγχων είναι τυχαίες και εξετάσουμε αυτόνομα το ποσοστό αύξησης του κ.κ.χ. που μετακινήθηκε συνολικά από το 2001 έως το 2006 μπορούμε να πούμε πως η εφαρμογή της οδηγίας έχει καταφέρει να μειώσει τα περιστατικά ρύπανσης. Είναι λογικό αφού ενώ οι κόροι καθαρής χωρητικότητας που μετακινήθηκαν αυξήθηκαν κατά 31,85% από το 2001 έως το 2006, η μέση τιμή των περιστατικών ρύπανσης παρέμεινε σταθερή της ίδιες χρονιές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Καταδίκη της Ελλάδος από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο⁷³

Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 13ης Μαρτίου 2008.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας.

Παράβαση κράτους μέλους - Περιβάλλον - Οδηγία 2000/59/ΕΚ - Προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων πλοίου.

Υπόθεση C-81/07.

Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 2008 σελίδα I-00048 συνοπτική δημοσίευση*

1. Προσφυγή λόγω παραβάσεως - Εξέταση του βασίμου από το Δικαστήριο - Κατάσταση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη - Κατάσταση κατά την εκπνοή της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας (Άρθρο 226 ΕΚ) (βλ. σκέψη 16)
2. Πράξεις των οργάνων - Οδηγίες - Εκτέλεση από τα κράτη μέλη - Ανάγκη εξασφαλίσεως αποτελεσματικότητας των οδηγιών - Ανάγκη σαφούς και ακριβούς μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο (Άρθρο 249 ΕΚ) (βλ. σκέψεις 17, 19)
3. Περιβάλλον - Απόβλητα - Οδηγία 2000/59 - Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (Οδηγία 2000/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, άρθρο 5 §§ 1 και 3) (βλ. σκέψεις 20-21, 28 και διατακτ.)

Αντικείμενο της υπόθεσης

Παράβαση κράτους μέλους - Παράλειψη εμπρόθεσμης θέσπισης των αναγκαίων διατάξεων για τη συμμόρφωση προς την οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου - Δήλωση της Επιτροπής (ΕΕ L 332, σ. 81)

Διατακτικό

Το Δικαστήριο αποφασίζει: 1) Η Ελληνική Δημοκρατία, παραλείποντας να καταρτίσει, να εφαρμόσει και να εγκρίνει τα προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 5, παράγραφος 1, και 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/59/ΕΚ του

⁷³ Πηγή: [Commission κατά Ελλάς, C-81/07, Απόφαση του Δικαστηρίου, 13/03/2008](#)

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

2) Καταδικάζει την Ελληνική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

Αναλυτικά⁷⁴

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

1. Με έγγραφο της 14ης Ιουλίου 2004, η Επιτροπή ζήτησε από την Ελληνική Δημοκρατία να της επιβεβαιώσει την έγκριση των προγραμμάτων παραλαβής αποβλήτων για όλους τους ελληνικούς λιμένες και να της διαβιβάσει έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2004, προκειμένου να ελεγχθούν στο πλαίσιο γενικού ελέγχου εφαρμογής της οδηγίας εντός της Ενώσεως, δειγματοληπτικώς τα προγράμματα 10 λιμένων (στο εξής: επιλεγέντες λιμένες), ήτοι των λιμένων Ελευσίνας, Πειραιά, Πάτρας, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Καλαμακίου, Μαρίνας Κω, Κέρκυρας και Ρόδου. Ελλείψει απαντήσεως εκ μέρους της Ελληνικής Δημοκρατίας, η Επιτροπή της απέστειλε προς τούτο, στις 18 Οκτωβρίου 2004, έγγραφη υπόμνηση.

2. Η Ελληνική Δημοκρατία διαβίβασε στην Επιτροπή, με έγγραφο της 10ης Νοεμβρίου 2004, όσον αφορά τους επιλεγέντες λιμένες, τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων που εγκρίθηκαν για τους λιμένες της Ελευσίνας, της Θεσσαλονίκης και της Κέρκυρας, καθώς και τα σχέδια προγραμμάτων παραλαβής αποβλήτων για τους λιμένες του Πειραιά, της Μαρίνας Κω και της Ρόδου, χωρίς ωστόσο να διευκρινίσει αν τα σχέδια αυτά είχαν εγκριθεί. Όσον αφορά τον λιμένα του Ηρακλείου, το πρόγραμμα βρισκόταν στο στάδιο της κατάρτισης. Όσον αφορά τη Μαρίνα Καλαμακίου, κατόπιν αιτήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, η Επιτροπή διευκρίνισε, με έγγραφο της 14ης Δεκεμβρίου 2004, ότι το πρόγραμμα που επιθυμούσε να της διαβιβαστεί ήταν το πρόγραμμα για τη Μαρίνα Αλίμου. Με το ίδιο έγγραφο, η Επιτροπή ζήτησε από την Ελληνική Δημοκρατία να της γνωστοποιήσει, όσον αφορά τους λιμένες του Πειραιά, της Πάτρας, του Βόλου, της Μαρίνας Κω και της Ρόδου, αν τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων είχαν εγκριθεί.

3. Ελλείψει συμπληρωματικής ενημερώσεως ως προς το θέμα αυτό, η Επιτροπή θεώρησε ότι για τους επτά από τους δέκα επιλεγέντες λιμένες δεν είχαν ακόμη εγκριθεί τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων. Δεδομένου ότι δεν έλαβε διαβεβαίωση για την

⁷⁴ Πηγή: www.capital.gr του Γιώργου Κράλογλου, 18 Μαρτίου 2008

έγκριση των προγραμμάτων παραλαβής αποβλήτων για τους ελληνικούς λιμένες που δεν είχαν επιλεγεί, η Επιτροπή κατέληξε ότι τα προγράμματα αυτά δεν είχαν εγκριθεί. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απηύθυνε, στις 21 Μαρτίου 2005, έγγραφο οχλήσεως προς την Ελληνική Δημοκρατία ζητώντας να της διαβιβάσει τις παρατηρήσεις της εντός προθεσμίας δύο μηνών από της παραλαβής του εγγράφου.

4. Με έγγραφο της 18ης Μαΐου 2005, η Ελληνική Δημοκρατία τόνισε ότι η διαδικασία που προβλέπεται στην εσωτερική έννομη τάξη της για την κατάρτιση των προγραμμάτων παραλαβής περιλαμβάνει τρία στάδια, δηλαδή την προετοιμασία, τη γνωμοδότηση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (στο εξής: Υπουργείο) και την έγκριση από τις αρχές της αρμόδιας Περιφέρειας (στο εξής: αρχές της Περιφέρειας). Όσον αφορά τους επιλεγέντες λιμένες, το εν λόγω κράτος μέλος διευκρίνισε ότι τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων είχαν εφαρμοστεί σε έξι από τους λιμένες αυτούς, ενώ στους υπόλοιπους τέσσερις είχε αρχίσει η πρώτη φάση εκτελέσεως των προγραμμάτων αυτών. Όσον αφορά τους μη επιλεγέντες λιμένες, το έγγραφο αυτό παρείχε διευκρινίσεις για τους λιμένες στους οποίους η εφαρμογή των προγραμμάτων παραλαβής είχε περατωθεί και για τους λιμένες που βρίσκονταν στο στάδιο προετοιμασίας.

5. Κρίνοντας, βάσει του εν λόγω εγγράφου και των πληροφοριών που είχαν γνωστοποιηθεί προηγουμένως, ότι ορισμένοι επιλεγέντες λιμένες, ήτοι οι λιμένες του Πειραιά, του Ηρακλείου, του Βόλου, της Μαρίνας Κω και της Ρόδου, καθώς και ορισμένοι μη επιλεγέντες λιμένες, δεν διέθεταν δεόντως εγκεκριμένα προγράμματα, μολοντί, στην περίπτωση του λιμένα του Πειραιά, το πρόγραμμα παραλαβής που είχε εκπονηθεί φαινόταν να έχει εκτελεστεί χωρίς να έχει εγκριθεί, η Επιτροπή απηύθυνε, στις 19 Δεκεμβρίου 2005, αιτιολογημένη γνώμη στην Ελληνική Δημοκρατία και της έταξε προθεσμία δύο μηνών από την παραλαβή της για να συμμορφωθεί. Επειδή δεν έκρινε ικανοποιητική την απάντηση του κράτους μέλους αυτού, άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

Επί της προσφυγής

1. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η έγκριση του προγράμματος παραλαβής αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κατάρτισης και της εφαρμογής του στο πλαίσιο του άρθρου 5, παράγραφος 1, της οδηγίας. Πάντως, ακόμη και αν είχαν καταρτιστεί προγράμματα

παραλαβής αποβλήτων ή σχέδια προγραμμάτων παραλαβής αποβλήτων για τους δέκα επιλεγέντες λιμένες, όπως υποστηρίζει η Ελληνική Δημοκρατία, τα προγράμματα αυτά δεν είχαν, ωστόσο, εγκριθεί από τις αρχές της Περιφέρειας, τουλάχιστον όσον αφορά τους παρατιθέμενους στη σκέψη 10 της παρούσας αποφάσεως λιμένες, καθώς και ορισμένους μη επιλεγέντες λιμένες.

2. Η Ελληνική Δημοκρατία, απαντά, πρώτον, ότι η αιτίαση που αντλείται από μη τήρηση του άρθρου 5, παράγραφος 1, της οδηγίας είναι αβάσιμη, διότι αντικείμενο της διάταξης αυτής είναι η ύπαρξη κατάλληλων προγραμμάτων παραλαβής αποβλήτων, χωρίς ουδόλως να ενδιαφέρουν οι εσωτερικές διαδικασίες που αφορούν την έγκρισή τους.

3. Συναφώς, το κράτος μέλος αυτό εξηγεί ότι το Υπουργείο γνωμοδοτεί θετικά εφόσον τα σχέδια των προγραμμάτων παραλαβής που υποβάλλονται από τους φορείς διοίκησης των λιμένων ικανοποιούν πλήρως όλες τις απαιτήσεις του νόμου. Οι αρχές της Περιφέρειας είναι υποχρεωμένες στη συνέχεια να εγκρίνουν τα εν λόγω προγράμματα παραλαβής αποβλήτων προσθέτοντας, ενδεχομένως, παρατηρήσεις. Σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή, τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων για τα οποία έχει δοθεί θετική γνώμη του Υπουργείου τίθενται άμεσα σε εφαρμογή, υπό τον έλεγχο και την εποπτεία της κατά τόπον αρμόδιας λιμενικής αρχής και ανεξαρτήτως του αν έχουν εγκριθεί από τις αρχές της Περιφέρειας, οι αρχές δε αυτές δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να ζητήσουν τη διακοπή της εφαρμογής των εν λόγω προγραμμάτων, αλλά μόνον τη βελτίωσή τους. Η Ελληνική Δημοκρατία προσθέτει ότι, αν οι αρχές της Περιφέρειας διατυπώσουν παρατηρήσεις επί του προγράμματος παραλαβής αποβλήτων για το οποίο έχει διατυπωθεί θετική γνώμη από το Υπουργείο, οι παρατηρήσεις τους ενσωματώνονται στο πρόγραμμα αυτό.

4. Επιβάλλεται η διαπίστωση πρώτον ότι η Ελληνική Δημοκρατία δεν ισχυρίζεται ότι τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων για τους λιμένες του Πειραιά, του Ηρακλείου, του Βόλου, της Μαρίνας Κω και της Ρόδου είχαν δεόντως εγκριθεί από τις αρχές της Περιφέρειας εντός των προθεσμιών που τάχθηκαν. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τους λιμένες του Πειραιά, του Βόλου και της Μαρίνας Κω, το κράτος μέλος αυτό αρκέστηκε στον ισχυρισμό ότι τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων εφαρμόζονταν, χωρίς ωστόσο να αναφερθεί στην έγκρισή τους από τις αρχές της Περιφέρειας. Επιπλέον, με το

υπόμνημα αντικρούσεως, η Ελληνική Δημοκρατία αναφέρει ότι το πρόγραμμα παραλαβής του λιμένα του Πειραιά δεν έχει ακόμη εγκριθεί από τις αρχές της Περιφέρειας, ενώ το πρόγραμμα του λιμένα του Ηρακλείου βρίσκεται στο στάδιο της καταρτίσεως. Όσον αφορά τον λιμένα της Ρόδου, όπως προκύπτει από τον φάκελο, η έγκριση που αφορά τη 'νομιμότητα' του προγράμματος παραλαβής αποβλήτων δόθηκε από τις αρχές της Περιφέρειας μετά τη λήξη της προθεσμίας που είχε ταχθεί με την αιτιολογημένη γνώμη.

5.Όσον αφορά τους μη επιλεγέντες λιμένες, η Ελληνική Δημοκρατία ισχυρίζεται ότι για ένα πολύ μεγάλο αριθμό των λιμένων αυτών υπάρχουν προγράμματα παραλαβής αποβλήτων, ενώ, για τους λιμένες που δεν υπάρχουν, καταρτίστηκε πρόγραμμα παραλαβής αποβλήτων σε περιφερειακό επίπεδο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5, παράγραφος 2, της οδηγίας. Ωστόσο, το κράτος μέλος αυτό δεν ισχυρίζεται ότι για τα εν λόγω προγράμματα δόθηκε η έγκριση των περιφερειακών αρχών.

6.Επιβάλλεται επομένως η διαπίστωση ότι, κατά τη λήξη της προθεσμίας που τάχθηκε με την αιτιολογημένη γνώμη, η Ελληνική Δημοκρατία δεν είχε ακόμη εγκρίνει τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων των λιμένων της.

7.Πρέπει να υπομνησθεί, συναφώς, ότι, μολονότι τα κράτη μέλη έχουν την ελευθερία επιλογής των μέσων και των μεθόδων για την εξασφάλιση της εφαρμογής μιας οδηγίας, η ελευθερία όμως αυτή διατηρεί ακεραία την υποχρέωση κάθε κράτους προς το οποίο απευθύνεται να λαμβάνει, στο πλαίσιο της εσωτερικής του έννομης τάξης, όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζει την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας (βλ., σχετικώς, απόφαση της 10ης Απριλίου 1984, 14/83, von Colson και Kamann, Συλλογή 1984, σ. 1891, σκέψη 15).

8.Πάντως, όπως προκύπτει από τον φάκελο, σύμφωνα με την εσωτερική διαδικασία που ισχύει στην Ελληνική Δημοκρατία, όπως περιγράφεται στη σκέψη 9 της παρούσας αποφάσεως, η κατάρτιση των προγραμμάτων παραλαβής περιλαμβάνει τρία στάδια, δηλαδή την προετοιμασία, τη γνωμοδότηση του Υπουργείου και την έγκριση από τις αρχές της Περιφέρειας. Δεν αμφισβητείται εξάλλου ότι, κατά την έγκριση των εν λόγω προγραμμάτων, οι αρχές της Περιφέρειας μπορούν να υποβάλουν παρατηρήσεις ως προς τις λεπτομέρειες εφαρμογής. Οι παρατηρήσεις αυτές ενσωματώνονται, στη συνέχεια, στο αντίστοιχο πρόγραμμα παραλαβής αποβλήτων. Κατά συνέπεια, τα προγράμματα

παραλαβής αποβλήτων οριστικοποιούνται μόνο μετά την έγκρισή τους από τις αρχές της Περιφέρειας, αφού ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που μπορούν να επέλθουν.

9.Συναφώς, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, οι διατάξεις μιας οδηγίας πρέπει να εφαρμόζονται μέσω κανόνων αναμφισβήτητης δεσμευτικότητας, με την απαιτούμενη ακρίβεια και σαφήνεια, προκειμένου να πληρούται η επιταγή της ασφάλειας δικαίου (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 27ης Φεβρουαρίου 2003, C-415/01, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 2003, σ. I-2081, σκέψη 21, της 20ής Νοεμβρίου 2003, C-296/01, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2003, σ. I-13909, σκέψη 54, και της 14ης Ιουνίου 2007, C-82/06, Επιτροπή κατά Ιταλίας, που δεν έχει δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 19).

10.Η κατάρτιση και η εφαρμογή προγραμμάτων παραλαβής αποβλήτων που δεν έχουν οριστικοποιηθεί δεν μπορούν ωστόσο να πληρούν την υποχρέωση των κρατών μελών να συμμορφωθούν με το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις της ασφάλειας δικαίου.

11.Εξάλλου, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας δεν μπορεί να εξεταστεί χωρίς να ληφθεί υπόψη η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου, η οποία σαφώς προβλέπει ότι τα κράτη μέλη αξιολογούν και εγκρίνουν τα προγράμματα παραλαβής αποβλήτων. Επομένως, το γεγονός και μόνον ότι η αιτίαση που προβάλλει η Επιτροπή δεν αναφέρεται ρητώς στην παράγραφο 3 του άρθρου 5 της οδηγίας δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση το βάσιμο της αιτιάσεως αυτής.

12.Κατόπιν των ανωτέρω, το πρώτο επιχείρημα που προβάλλει η Ελληνική Δημοκρατία πρέπει να απορριφθεί.

13.Δεύτερον, το κράτος μέλος αυτό υποστηρίζει ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, όπως καθορίζεται με το άρθρο της 3, στοιχείο β', δηλαδή ότι η οδηγία εφαρμόζεται 'σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών, στους οποίους συνήθως καταπλέουν τα πλοία (που αναφέρονται στο στοιχείο α'), αφήνει στα κράτη μέλη την απαραίτητη ευχέρεια καλόπιστου προσδιορισμού των οικείων λιμένων και των υποχρεώσεων που υπέχουν.

14.Η Επιτροπή εκτιμά ότι το ευρύ πεδίο εφαρμογής της οδηγίας καλύπτει όλους τους λιμένες των κρατών μελών.

15.Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Ελληνική Δημοκρατία δεν ισχυρίζεται ότι οι λιμένες που αναφέρονται στις σκέψεις 14 και 15 της παρούσας αποφάσεως, για

τους οποίους δεν υπάρχει δεόντως εγκεκριμένο πρόγραμμα παραλαβής, δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Το επιχείρημα, επομένως, που προβάλλει το κράτος μέλος αυτό προς υπεράσπισή του είναι αλυσιτελές.

16. Η Ελληνική Δημοκρατία υποστηρίζει, τέλος, ότι δεν παρέβη το άρθρο 16, παράγραφος 1, της οδηγίας, διότι η διάταξη αυτή δεν προβλέπει συγκεκριμένη προθεσμία εντός της οποίας πρέπει οι λιμένες να διαθέτουν εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων.

17. Το επιχείρημα αυτό, ωστόσο, είναι επίσης αλυσιτελές διότι αντικείμενο της υπό κρίση υποθέσεως δεν είναι η δημιουργία εγκαταστάσεων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, αλλά η κατάρτιση, η εφαρμογή και η έγκριση των προγραμμάτων παραλαβής.

18. Κατόπιν των ανωτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, η Ελληνική Δημοκρατία, λόγω μη καταρτίσεως, εφαρμογής και εγκρίσεως των προγραμμάτων παραλαβής, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 5, παράγραφος 1, και 16, παράγραφος 1, της οδηγίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Προτάσεις - Συμπεράσματα

4.1 Διαπιστώσεις κεφαλαίων

Στο πρώτο κεφάλαιο εξετάστηκε το νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει στην ΕΕ και ο τρόπος με τον οποίο ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο. Έπειτα από προσεκτική μελέτη καταλήγουμε στη διαπίστωση πως από τον ΙΜΟ και την Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δημιουργηθεί ένα ισχυρό νομοθετικό πλαίσιο που είναι δυνατό να εφαρμοστεί από όλα τα κράτη μέλη. Με την εφαρμογή του μπορεί να επιτευχθεί η μείωση έως και η εξάλειψη της ρύπανσης από τις απορρίψεις αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων. Παρατηρούνται βέβαια κάποια σημεία τα οποία συνεχίζουν να μην θίγονται όπως οι περιπτώσεις των πολεμικών πλοίων, τα οποία δεν υπόκεινται σε καμία υποχρέωση παράδοσης καταλοίπων και αποβλήτων. Επίσης πρέπει να σημειωθεί πως υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες κράτη που δεν ανήκουν στην ΕΕ εφαρμόζουν τακτικές που οδηγούν στη ρύπανση των θαλασσών. Για παράδειγμα⁷⁵ οκτώ κράτη της Μέσης Ανατολής απαιτούν από τα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους να έχουν καθαρές δεξαμενές από υγρά κατάλοιπα. Κατά συνέπεια, ανεξάρτητα της προθέσεως των πλοίων, τα περισσότερα κατάλοιπα απορρίπτονται στη θάλασσα. Για τον λόγο αυτό η ΕΕ θα πρέπει να πετύχει την εφαρμογή μέρους της οδηγίας και σε άλλα κράτη αν θέλει να θωρακίσει τις θάλασσες που την περιβάλλουν από την ρύπανση. Επιγραμματικά αναφέρονται οι εξής διαπιστώσεις:

- Η ΕΕ έχει δημιουργήσει ένα νομοθετικό πλαίσιο που με την σωστή εφαρμογή του από τα κράτη-μέλη μπορεί να πετύχει τη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης από τις απορρίψεις των πλοίων.

⁷⁵Πηγή:Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Επικ. Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Παρουσίαση «Προβλήματα ανεπάρκειας και ελλείψεων στις εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων των εμπορικών πλοίων για τους Μεσογειακούς λιμένες με ιδιαίτερη έμφαση στις Νότιο- Ανατολικές περιοχές»

- Θα πρέπει η Οδηγία να αφορά όλα τα είδη των πλοίων, από τα μικρότερα σκάφη αναψυχής μέχρι τα μεγάλα πολεμικά πλοία.
- Είναι σημαντικό κράτη που συνορεύουν με την ΕΕ να ακολουθούν παρόμοια πολιτική και νομοθετικό πλαίσιο όσον αφορά τις απορρίψεις αποβλήτων από πλοία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύθηκαν τα μέρη που εμπλέκονται στην εφαρμογή της οδηγίας στην Ελλάδα. Παρατηρείται πως ο αριθμός των αρμόδιων φορέων που σχετίζονται είναι μεγάλος με αποτέλεσμα συχνά να δημιουργούνται προβλήματα γραφειοκρατίας. Σε αυτό το φαινόμενο οφείλεται πολλές φορές και η καθυστέρηση εφαρμογής πολύ σημαντικών άρθρων της οδηγίας από τους λιμένες αλλά και από το ίδιο το Υπουργείο.

Επίσης στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν στοιχεία από σχέδια παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Έγινε κατανοητό πως το σημείο κλειδί για την εφαρμογή της Οδηγίας είναι η σύνταξη κατάλληλου σχεδίου για την παραλαβή των αποβλήτων. Το σημαντικότερο σημείο σε ένα τέτοιο σχέδιο είναι η τιμολόγηση και τα είδη αποβλήτων που δέχεται το εκάστοτε λιμάνι. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε πως στην Ελλάδα το μεγαλύτερο ποσοστό των λιμένων ακολουθούν την ίδια τιμολογιακή πολιτική καθώς το κόστος παραλαβής αποβλήτων είναι ενσωματωμένο στο τιμολόγιο υπηρεσιών του λιμανιού. Επίσης, συνεργάζονται με τις ίδιες εταιρείες παραλαβής καταλοίπων, εφαρμόζουν όμοιες διευκολύνσεις στα πλοία και παρέχουν ουσιαστικά τα ίδια κίνητρα για την παράδοση αποβλήτων. Άλλες χώρες της ΕΕ εφαρμόζουν πολύ διαφορετικές μεθόδους από αυτές της Ελλάδος αφού από τη φύση της η Οδηγία δίνει τη δυνατότητα στα κράτη να χρησιμοποιούν τελείως διαφορετικούς τρόπους για να παρέχουν κίνητρα στα πλοία για τη παράδοση αποβλήτων. Ένα καλό παράδειγμα εντελώς διαφορετικής εφαρμογής τιμολογιακής πολιτικής είναι τα λιμάνια της Σουηδίας τα οποία δέχονται κάθε είδους απορρίμματα δωρεάν και επομένως προσφέρουν ένα πολύ σημαντικό κίνητρο στα διερχόμενα πλοία να παραδώσουν όλα τα κατάλοιπα που έχουν παρακρατηθεί, ιδίως τα πλήρως εκμεταλλεύσιμα. Επιγραμματικά αναφέρονται οι εξής διαπιστώσεις:

- Στην Ελλάδα λόγω των πολλών εμπλεκόμενων μερών δημιουργούνται προβλήματα γραφειοκρατίας που δυσκολεύουν σε μεγάλο ποσοστό την εφαρμογή της οδηγίας.

- Βασική παράμετρος για χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων από τα πλοία είναι η γρήγορη, αξιόπιστη και αποτελεσματική λειτουργία των εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων.
- Πρέπει να αναφερθεί πως δεν είναι διαθέσιμες αρκετές βάσεις δεδομένων με πληροφορίες για τις ευκολίες παραλαβής αποβλήτων που προσφέρουν όλα τα λιμάνια στην Ελλάδα και στην Ευρώπη. Εξάιρεση αποτελεί η βάση δεδομένων GISIS του IMO.
- Πολύ σημαντικό ρόλο για την παράδοση αποβλήτων διαδραματίζει η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθεί το κάθε λιμάνι.
- Στην Ελλάδα σε συντριπτική πλειοψηφία οι λιμένες ακολουθούν την ίδια τιμολογιακή πολιτική η οποία προβλέπει το κόστος παραλαβής αποβλήτων να είναι ενσωματωμένο στο τιμολόγιο υπηρεσιών του λιμανιού.
- Οι εταιρίες που συνεργάζονται με τα ελληνικά λιμάνια, για την παραλαβή αποβλήτων, είναι λίγες σε αριθμό με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προϋποθέσεις για την ύπαρξη ολιγοπωλίου.
- Γενικότερα στις χώρες της ΕΕ παρατηρούμε ποικιλομορφία όσον αφορά στην τιμολογιακή πολιτική που ακολουθείται και στις συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτουργούν οι εταιρίες που συνεργάζονται με τα λιμάνια για την παραλαβή των αποβλήτων

Στο τρίτο κεφάλαιο έγινε μια προσπάθεια ταξινόμησης των ελληνικών λιμένων σε κατηγορίες ώστε να είναι πιο εύκολη η διεξαγωγή συμπερασμάτων όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας στην Ελλάδα σε διάφορα επίπεδα.. Έπειτα από έρευνα κατά την οποία συλλέχτηκαν στοιχεία για τα κέντρα παραλαβής αποβλήτων και την αξιοποίηση στατιστικών στοιχείων και δεδομένων από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) και από το YEN καταλήγουμε στις εξής διαπιστώσεις:

- Τα ποσοτικά στοιχεία που έχουν καταγραφεί και που αφορούν φαινόμενα λειτουργικής ρύπανσης στις ελληνικές θάλασσες είναι λίγα.
- Δεν υπάρχει κάποια βάση δεδομένων που να περιέχει όλες τις περιπτώσεις ρύπανσης, τα σημεία που συνέβησαν καθώς και το υπαίτιο πλοίο.
- Από το YEN δεν γίνεται γνωστός ο αριθμός ελέγχων που πραγματοποιούνται κάθε χρόνο από τις λιμενικές αρχές σε πλοία για την εφαρμογή της οδηγίας. Λείπει

επομένως ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που θα βοηθούσε στην εξαγωγή πολύτιμων συμπερασμάτων.

- Δεν μπορεί να διαπιστωθεί με ευκολία αν η εφαρμογή της οδηγίας έχει καταφέρει την μείωση της ρυπάνσεις από απορρίψεις. Αυτό το ερώτημα θα μπορούσε εν μέρει να απαντηθεί εάν ήταν γνωστά τα ακριβή ποσοστά ελέγχων σε πλοία κάθε έτος.
- Σύμφωνα με ποσοτικά στοιχεία υπάρχει αύξηση 31,85% των κ.κ.χ. που διακινήθηκαν από το 2001 ως το 2006 στις ελληνικές θάλασσες.
- Η 1^η Κατηγορία που με 12 λιμάνια εξυπηρετεί το 42,26% των κ.κ.χ για το 2006 έχει καταθέσει και εφαρμόζει την οδηγία στο 100%.
- Στις άλλες δύο κατηγορίες η εφαρμογή προχωράει με πιο αργούς ρυθμούς. Από τη 2^η κατηγορία που εξυπηρετεί το 27,74% του συνόλου κ.κ.χ για το 2006, μόνο το 64% έχει καταθέσει και εφαρμόζει σχέδιο παραλαβής αποβλήτων.
- Από τα παραπάνω μπορεί να γίνει η διαπίστωση πως η Ελλάδα έχει καθυστερήσει κατά πολύ να εφαρμόσει την οδηγία αφού από το 2003 και έπειτα θα έπρεπε να τηρείται από όλους τους λιμένες της χώρας.

4.2 Προβλήματα που δημιουργούνται στην εφαρμογή της Οδηγίας από διάφορους παράγοντες στην Ελλάδα και στην Ευρώπη

Η εφαρμογή της οδηγίας όπως αναφέρθηκε παρουσιάζει γενικότερα αρκετές δυσκολίες στην Ελλάδα και στην Ευρώπη. Η πολυσύνθετη δομή της ναυτιλίας αλλά και τα διαφορετικά συμφέροντα των εμπλεκόμενων μερών δημιουργούν προϋποθέσεις για την μη τήρηση του νομοθετικού πλαισίου. Σε συντριπτικό ποσοστό οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν σαν στόχο τη μεγιστοποίηση του κέρδους. Είναι λοιπόν δύσκολο μέσα στα πλαίσια του σκληρού ανταγωνισμού που επικρατεί να τηρούν πάντοτε οικολογική συνείδηση. Ειδικότερα, προβλήματα δημιουργούνται όταν η ναυτιλιακές εταιρίες επωμίζονται μεγάλο μέρος του κόστους για την παράδοση των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου του πλοίου. Σε αυτά τα κόστη συμπεριλαμβάνονται το κόστος παράδοσης και το κόστος διαφοροποίησης πορείας⁷⁶. Το κόστος παράδοσης συχνά μετακυλιέται στον ναυλωτή. Το κόστος παράδοσης, τα λειτουργικά έξοδα δηλαδή του πλοίου για την προσέγγιση της εγκατάστασης που παραλαμβάνει τα απόβλητα βαρύνουν τις περισσότερες φορές αποκλειστικά τον πλοιοκτήτη.

Από την άλλα πλευρά οι ναυλωτές ζητούν να επιτύχουν την καλύτερη δυνατή τιμή για την υπηρεσία της μεταφοράς χωρίς να ενδιαφέρονται για το κόστος που προσθέεται για την παράδοση των αποβλήτων. Επίσης, οι εταιρίες πετρελαίου κατά τη ναύλωση⁷⁷ δεξαμενοπλοίων, για να εξοικονομήσου χρόνο συχνά ζητούν τα αμπάρια των πλοίου να είναι καθαρά πριν τη διαδικασία φόρτωσης. Στις περιπτώσεις που το λιμάνι βρίσκεται σε κάποια χώρα όπου προσφέρονται υπηρεσίες παραλαβής αποβλήτων δεν υπάρχει πρόβλημα. Στις περιπτώσεις όμως που για παράδειγμα προσεγγίζει τη δυτική Αφρική είναι αδύνατο να παραδώσει τα απόβλητα του αφού στην συγκεκριμένη περιοχή δεν υπάρχουν κέντρα παραλαβής αποβλήτων. Μοιραία η μόνη λύση είναι η απόρριψή τους στη θάλασσα.

Άλλος ένας παράγοντας που δε διευκολύνει την εφαρμογή του νομικού πλαισίου για τις απορρίψεις είναι η στάση πολλών χωρών της ΕΕ που αν και δεσμεύονται να

⁷⁶ <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=32810>

⁷⁷ Πηγή: Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Επικ. Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Παρουσίαση «Προβλήματα ανεπάρκειας και ελλείψεων στις εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων των εμπορικών πλοίων για τους Μεσογειακούς λιμένες με ιδιαίτερη έμφαση στις Νότιο- Ανατολικές περιοχές» (σελ. 130)

εφαρμόσουν τη οδηγία στην πραγματικότητα καθυστερούν. Η καθυστέρηση αυτή άλλοτε οφείλεται στην γραφειοκρατία, άλλοτε στην εσκεμμένη τακτική της μη υλοποίησης λόγω του υψηλού κόστους και άλλοτε στην αδυναμία να συγχρονίσουν ένα μηχανισμό εφαρμογής και παρακολούθησης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑΣ

4.3 Προτάσεις

Για τη σωστή εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59/EK της ΕΕ άλλα κυρίως για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης θα πρέπει να κινητοποιηθούν σε μεγαλύτερο βαθμό όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς. Οι βάσεις που θέτει η οδηγία είναι ισχυρές άλλα δεν αρκούν κυρίως από τη στιγμή που δεν λειτουργεί ένας αυστηρός ελεγκτικός μηχανισμός.

Ειδικότερα:

- Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στη δημιουργία μιας ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που να περιέχει ανά γεωγραφική περιοχή όλα τα πλοία, αναλυτικό ιστορικό για τη ρύπανση που έχει προκαλέσει το κάθε ένα, τα είδη αποβλήτων που δημιουργούν, τα λιμάνια προορισμού, την ακριβή τους θέση καθώς και μια λίστα με τα απόβλητα που προβλέπεται να παραδίδουν στα εκάστοτε λιμάνια ανάλογα τις ώρες ταξιδιού και με το φορτίο που μετέφεραν. Από την άλλη πλευρά τα λιμάνια που παραλαμβάνουν απόβλητα θα πρέπει να αναφέρονται σε παρόμοια βάση δεδομένων που να τηρεί ιστορικό, προβλεπόμενο χρόνο για την παράδοση καθώς και κοστολόγια ανάλογα με το είδος των αποβλήτων που παραλαμβάνουν.
- Θα πρέπει να πραγματοποιούνται από τις λιμενικές αρχές της κάθε χώρα σχολαστικοί έλεγχοι στα πλοία αλλά και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ειδικότερα στην Ελλάδα είναι άγνωστος ο αριθμός των ελέγχων που πραγματοποιούνται κάθε χρόνο για περιπτώσεις απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα.
- Όταν διαπιστώνονται παραβάσεις πρέπει να τιμωρούνται με πολύ υψηλά πρόστιμα έτσι ώστε να καθίσταται η απόρριψη οικονομικά ασύμφορη σε σχέση με το κόστος που έχει η τακτική προσέγγιση εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί αν η τακτική απόρριψη αποβλήτων στην θάλασσα σε συνδυασμό με τους λίγους ελέγχους και τα χαμηλά πρόστιμα μπορεί να αποβεί οικονομικά πιο συμφέρουσα σε σχέση με την παράδοση τους σε εγκαταστάσεις παραλαβής.
- Όλοι οι λιμένες πρέπει να είναι αναγκασμένοι να προσφέρουν υπηρεσίες παραλαβής αποβλήτων ανεξάρτητα από το όγκο κ.κ.χ που εξυπηρετούν. Επίσης

πρέπει το κόστος για την παράδοση αποβλήτων, αν αυτό υφίσταται⁷⁸, να μοιράζεται ανάμεσα στην πλοιοκτήτρια εταιρία, την λιμενική εγκατάσταση και την ναυλώτρια εταιρία.

- Να δίδονται κίνητρα για την παράδοση των αποβλήτων μέσω των τιμολογίων και να εξεταστεί η περίπτωση κέρδους από την ανακύκλωση των λυμάτων.
- Ιδανική θα ήταν η εφαρμογή ενός παγκόσμιου νομοθετικού πλαισίου για την καταπολέμηση των απορρίψεων. Ένα τέτοιο νομοθετικό πλαίσιο θα μπορούσε να καταπολεμήσει πολλά προβλήματα όπως για παράδειγμα τη μη ύπαρξη εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων σε πολλά κράτη, την ανεξέλεγκτη ρύπανση της ανοικτής θάλασσας καθώς και την οργάνωση και ενημέρωση μιας παγκόσμιας βάσης δεδομένων.
- Στην Ελλάδα πέρα από τον προβληματικό έλεγχο από τις λιμενικές αρχές και την μη τήρηση αρχείου για την παραβατική συμπεριφορά των πλοίων, πολλά λιμάνια δεν έχουν καταρτίσει ακόμα σχέδιο παραλαβής αποβλήτων με αποτέλεσμα να μην μπορούν να προσφέρουν τις απαιτούμενες από την οδηγία υπηρεσίες.
- Θα πρέπει επίσης από την πλευρά τους όλες οι εταιρίες που εμπλέκονται στο χώρο της ναυτιλίας να υιοθετούν περιβαλλοντικές ευαισθησίες.
- Τέλος θα πρέπει να εξεταστούν τρόποι παραλαβής αποβλήτων που να δίνουν τη δυνατότητα στην πλοιοκτήτρια εταιρία να μειώσει τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου όσον αφορά την προσέγγιση των λιμένων για την παράδοση. Αυτό θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί αν για παράδειγμα χρησιμοποιούνταν για την παράδοση πλωτά μέσα όπως φορτηγίδες ή ειδικά πλοία κάτι που εφαρμόζει το λιμάνι του Πειραιά.

⁷⁸ Πηγή: <http://www.ermis.gov.gr/portal/page/portal/sd/sectors/Service?id=11016830>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αλεξόπουλος Α. Β., (2009) Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, Πανεπιστημιακές σημειώσεις
- Βλάχος Γ.Π., (2007) Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη
- Βλάχος Γ.Π., (2007) Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον -2^η έκδοση, εκδ. Σταμούλη
- Γιαννάκης Α.Ν., (2009) Το Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. του ιδίου,
- Γιδάρκος Ευάγγελος, (2006) Επικίνδυνα απόβλητα, Εκδόσεις Ζυγός Ι.Γ Μάρκου & Υιός
- Παπαγιαννούλης Κ. Ν., (2002) Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία
- Παρδάλη Α. Ι., (2007) Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Εκδόσεις Σταμούλης
- Πουλατζάς Ν., (2007) Το Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. Σταμούλη
- Τσελέντης Βασίλης, (2008) Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη
- Εγκύκλιος για την παραλαβή και διακίνηση αποβλήτων που παράγονται στα πλοία Πειραιάς 23-01-2004 ΓΓΛΠΠ/ΔΛΠ. ΘΕΜΑ : “Έλεγχος εφαρμογής διατάξεων της ΚΥΑ 3418/07/2002 (ΦΕΚ 712 Β’/11-06-2002) σχετικά με τα μέτρα και τους όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου”

Παρουσιάσεις – Δημοσιεύσεις στο Διαδίκτυο

- Αλεξόπουλος Α. Β., Επικ. Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου , Παρουσίαση «Προβλήματα ανεπάρκειας και ελλείψεων στις εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων των εμπορικών πλοίων για τους Μεσογειακούς λιμένες με ιδιαίτερη έμφαση στις Νότιο- Ανατολικές περιοχές» www.mar.aegean.gr

- Αλεξόπουλος Α.Β., (Δεκέμβριος 1991) Οι Σταθμοί Υποδοχής Καταλοίπων, *ΕΙΝΑΒΙ*, Τεύχος 16, (ένθετο) Environment & Culture www.mar.aegean.gr
- Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών & Αχιλλέας Μαυρανεζούλης (BSc, LL.M) Ναυτιλιακός Σύμβουλος Palmali Shipping, Σύγχρονες μέθοδοι παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων των εμπορικών πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις: η ελληνική περίπτωση, http://www.google.gr/url?sa=t&source=web&cd=1&ved=0CBUQFjAA&url=http://www.medsos.gr/medsos/DOCUMENTS/FEPK_Alexopoulos.ppt&ei=FPoTNSRIsmwhQeFrFHXA&usg=AFQjCNEiE9ddJr-u31rPv1QNYBzTgTgfhQ
- Υπχος (Τ) Α.Σ Γλυνός Α.Εισηγητής ΥΕΝΑΝΠ/ΔΛΠ Γ, (27/5/2009) Παρουσίαση «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου» http://www.google.gr/url?sa=t&source=web&cd=1&ved=0CBUQFjAA&url=http://www.medsos.gr/medsos/DOCUMENTS/25CE%25A0%25CE%25B1%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2585%25CF%2583%25CE%25AF%25CE%25B1%25CF%2583%25CE%25B7%2520%25CF%2583%25CF%2584%25CE%25B7%25CE%25BD%2520%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CF%2581%25CE%25AF%25CE%25B4%25CE%25B1%252027052009_Glinos.ppt&ei=YVfoTNiTM8aJhQf3pIgp&usg=AFQjCNGqXuHu6Wuh8_8Z3yEZmW3JMOYbeg
- Χλωμούδης Κ., Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς, (14 Ιουνίου 2010) κείμενο «Αναζητείται εθνική λιμενική πολιτική» που δημοσιεύτηκε από το «Κέρδος» http://www.portnet.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=6127:an-aziteitai-ethniki-limeniki-politiki&catid=32'&Itemid=53
- ΥΕΝ ΓΓΛ & ΛΠ, Διεύθυνση ΛΠ, (27 Απριλίου 2007) Θέμα «Παγκόσμιο Ολοκληρωμένο Σύστημα Ναυτιλιακών Πληροφοριών του ΙΜΟ» [Naftika Chronika Jan 2009](http://www.naftika.gr/Chronika/Jan2009)
- ΥΕΝ Γ.Γ.Λ & Λ.Π- Ιανουάριος 2006, Εθνική Λιμενική Πολιτική, <http://www.google.gr/url?sa=t&source=web&cd=2&ved=0CBkQFjAB&url=http>

http://www.yen.gr/media/29286/portpolicy.pdf&ei=S1PoTPzQI42zhAfimugQ&usg=AFQjCNGvA9J9K-zbF3_ZjZ6luSnZyeNSOA

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- R.R. Churchill – A.V. Lowe, (1992), The Law of the Sea
- Patrick Alderton, (2008), Port Management and Operations, Informa Publishing
- Alexe Finlay and Peter Moth, (2003), Port Waste Management: A Practical Guide, Foreshore Publication

Πληροφορίες από το Διαδίκτυο

- [European Maritime Safety Agency](#)
- [Υπ.ΟιΑΝ - Υπ.ΠτΠ - Εισαγωγή](#)
- [Αρχική Σελίδα — Εθνικό Τυπογραφείο](#)
- [Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. - Piraeus Port Authority S.A.](#)
- [ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ](#)
- [Port infrastructure: facilities for ship-generated waste and cargo ...](#)
- [International Maritime Organization](#)
- [Espó](#)
- [Κατάλογος Αποφάσεων Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου](#)
- [Commission κατά Ελλάς, C-81/07, Απόφαση του Δικαστηρίου, 13/03/2008](#)
- www.pacificenergypier400.com/print.php?id=17
- <http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=24974>
- <http://www.yen.gr/wide/home.html>
- http://egov.yen.gr/media/27913/kriti_a1.doc

- <http://www.northaegeanslops.gr/>
- <http://www.epa.gov/OWOW/OCPD/marpol.html>
- http://www.wandaproject.eu/typo3temp/pics/s_8b41e403ba.jpg
- <http://gisis.imo.org/Public/>
- <http://bad.eserver.org/issues/2001/55/ship.gif>
- <http://www.recatec.gr/glos.htm>
- <http://www.perifereies.gov.gr/>
- <http://www.combank.gr/>
- http://kivernitis.blogspot.com/2010/02/blog-post_5163.html
- <http://doc.texnikoi.gr/mitroo/28.htm>
- <http://www.pi-schools.gr/lessons/tec/maritime/FILES/pliarxos.doc>
- <http://www.equip4work.co.uk/assets/shop/pd/010290.jpg>
- <http://www.antipollution.gr/default.asp?siteID=1&pageID=10&langID=1>
- <http://www.port-volos.gr/>
- http://www.thpa.gr/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=197&lang=el
- <http://www.olp.gr/>
- http://www.mykonosports.gr/images/site/1005/50_49_11_74.doc
- <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>
- [Commission κατά Ελλάς, C-81/07, Απόφαση του Δικαστηρίου, 13/03/2008](#)
- http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D7778/garbagemanagementplanscircmecp317.pdf
- <http://www.boat-ed.com/wa/handbook/disch.htm>

- http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/index_el.htm
- http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com_2006_0275_el_part2.pdf
- <http://www.srcosmos.gr/srcosmos/showpub.aspx?aa=11777>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0059:EL:NOT>
- <http://www.e-igoumenitsa.gr/news/hellas/hellas-politic-news/5023-2010-08-24-12-21-22.html>
- <http://www.elinyae.gr/el/keywords.jsp?keyword=102>
- <http://www.ermis.gov.gr/portal/page/portal/sd/sectors/Service?id=11016830>
- <http://oil4life.gr/pd822004.htm>
- <http://www.hellenicnavy.gr>
- <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=32810>