



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

REGULATORY AUTHORITY FOR PORTS

Γρ. Λαμπράκη 150, 18535 Πειραιάς

Τηλ.: 210- 4191966 Fax: 210-4191888

e-mail : info@raports.gr**ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ 28/2020****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 76^η**

ΘΕΜΑ 5^ο: Γνωμοδότηση επί του Σχεδίου (01.10.2020) της νέας Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών – Ανάπτυξης και Επενδύσεων – Περιβάλλοντος και Ενέργειας – Εσωτερικών – Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής – Τουρισμού, με θέμα «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου, στο πλαίσιο εφαρμογής της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883. Κατάργηση της κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής 8111.1/41/2009 (Β' 412)».

Την 30^η Νοεμβρίου 2020, ημέρα Δευτέρα, ώρα 13:00, τα Μέλη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.) συνήλθαν στην 76^η Συνεδρίασή τους, μέσω τηλεδιάσκεψης και φυσικής παρουσίας, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της Παναγιώτη – Ιάσωνα Αγγελόπουλου, προκειμένου να συζητήσουν και να λάβουν απόφαση επί των θεμάτων της Ημερησίας Διατάξεως.

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Αγγελόπουλος Παναγιώτης – Ιάσων	Πρόεδρος
2. Τορουνίδης Αθανάσιος	Αντιπρόεδρος
3. Κουφός Παναγιώτης	Εισηγητής
4. Μπίτας Δημήτριος	Εισηγητής
5. Χλωμούδης Κωνσταντίνος	Μέλος
6. Γεωργίου Βασίλειος	Μέλος
7. Γρίνος Σπυρίδων	Μέλος
8. Βελουδογιάννη Ελένη	Μέλος
9. Κουμπάρακης Γεώργιος	Μέλος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ: Ουδείς

Χρέη γραμματέως εκτελεί η Ανθυποπλοίαρχος Λ.Σ. Τσιουπλή Σοφία.

Στην αρχή της συζητήσεως ο Πρόεδρος ανέφερε ότι η παρούσα Εισήγηση αφορά στη διατύπωση Γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (εφεξής: Ρ.Α.Λ.) επί του Σχεδίου (01.11.2020) της εν θέματι Απόφασης (εφεξής: Σχέδιο Κ.Υ.Α.), με την οποία θα εναρμονιστεί η εθνική νομοθεσία με το ευρωπαϊκό δίκαιο, και δη με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Απριλίου 2019 «*σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ*» (ΕΕΕΕ L 151/116) (εφεξής: Οδηγία (ΕΕ) 2019/883).

Έπειτα έδωσε το λόγο στον αρμόδιο Εισηγητή κ. Π. Κουφό, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την από 25^{ης} Νοεμβρίου 2020 Εισήγησή του. Ακολούθως, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα τεθέντα σε αυτήν, τα Μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, προέβησαν σε διαλογική συζήτηση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία της κρινόμενης υπόθεσης και την Εισήγηση,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το παρόν ιστορικό συνετάχθη κατόπιν αναζητήσεως των διαθεσίμων, σχετικών με το θέμα, εγγράφων από το αρχείο της Αρχής (Ρ.Α.Λ.).

- 1) Στις 08/10/2019 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1172/08.10.19) εστάλη και στη Ρ.Α.Λ. το υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3/71531/03.10.2019 έγγραφο του Γενικού Γραμματέα Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (εφεξής: Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε.), με το οποίο εζητήθη από τη Ρ.Α.Λ. ο ορισμός εκπροσώπου της, για την υπό σύσταση Διυπουργική Ομάδα Εργασίας, για την «*Εναρμόνιση της Εθνικής Νομοθεσίας με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ.*».
- 2) Στις 11/10/2019, σε απάντηση του προαναφερθέντος εγγράφου, απεστάλη από τη Ρ.Α.Λ., δια του από 11^{ης} Οκτωβρίου 2019 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της, η υπ' αριθ. 34/2019 Απόφαση του Προέδρου της προς τη Γραμματεία Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (εφεξής: Υ.ΝΑ.Ν.Π.), τη Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε. και τη Γραμματεία Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε., με την οποία ορίστηκαν οι εκπρόσωποί της (της Αρχής).
- 3) Στις 15/04/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 651/15.04.20) εστάλη και στη Ρ.Α.Λ., δια του από 15^{ης} Απριλίου 2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Διεύθυνσης Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών του Υ.ΝΑ.Ν.Π. (εφεξής: Δι.Λι.Κ.ΥΠ.), η υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-1.15/23104/14.04.2020 Απόφαση του Υ.ΝΑ.Ν.Π., με την οποία συστάθηκε και συγκροτήθηκε η εν λόγω Ομάδα Εργασίας, επιφορτισμένη με το έργο της σύνταξης της ανωτέρω Αποφάσεως. Πρόεδρος και χρέη γραμματέα της Ομάδας Εργασίας ορίστηκαν εκ της Δι.Λι.Κ.ΥΠ. στελέχη.
- 4) Στις 22/04/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 676/22.04.20) κοινοποιήθηκε και στη Ρ.Α.Λ. το υπ' αριθ. πρωτ. 2020/22.04.2020 αίτημα της εταιρείας με την επωνυμία «Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε.» (εφεξής: Ε.Ρ.Ε. Σ.Α.), το οποίο απευθύνεται προς τον Υ.ΝΑ.Ν.Π., μετά των

συνημμένων σε αυτό έγγραφων. Η εταιρεία, με το προαναφερθέν έγγραφο της, αιτήθηκε την αντικατάσταση μέλους της ανωτέρω Επιτροπής, για λόγους συγκρούσεως συμφερόντων.

- 5) Στις 20/05/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 914/20.05.20) εστάλη και στη Ρ.Α.Λ., δια του από 20^{ης} Μαΐου 2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., η υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-1.15/29671/20.05.2020 Απόφαση του Υ.ΝΑ.Ν.Π. που τροποποίησε την υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-1.15/23104/14.04.2020 ομοία της, ως προς τη σύνθεση της Ομάδας Εργασίας, αντικαθιστώντας το μέλος που προβλήθηκε η ανωτέρω ένσταση σύγκρουσης καθηκόντων.
- 6) Στις 21/05/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 919/21.05.20) εστάλη και στη Ρ.Α.Λ. η υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-15/30056/21.05.2020 επιστολή της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., με την οποία αναζητήθηκε η διαθεσιμότητα των μελών της Ομάδας Εργασίας, για τον ορισμό συναντήσεως μέσω τηλεδιάσκεψης.
- 7) Στις 28/05/2020, σε απάντηση της προαναφερθείσας επιστολής, απεστάλη από τη Ρ.Α.Λ. το από 28^{ης} Μαΐου 2020 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της προς Δι.Λι.Κ.ΥΠ.
- 8) Στις 29/05/2020 εστάλη στους εκπροσώπους της Αρχής και κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. το από 29^{ης} Μαΐου 2020 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., σε συνέχεια της υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-15/30056/2020/21.05.2020 επιστολής της, με το οποίο α) ορίστηκε η 3^η Ιουνίου 2020 ως η πρώτη συνεδρίαση της Ομάδας Εργασίας, μέσω τηλεδιάσκεψης, και η θεματολογία της συνεδρίασης και β) απεστάλη υλικό για την προετοιμασία και επεξεργασία των απόψεων των μελών της Ομάδας Εργασίας.
- 9) Στις 03/06/2020 πραγματοποιήθηκε η 1^η συνεδρίαση των μελών της Ομάδας Εργασίας, μέσω τηλεδιασκέψεως. Την ίδια ημέρα, 03/06/2020, (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 955/03.06.2020) εστάλη στους εκπροσώπους της Αρχής και κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. το από 3^{ης} Ιουνίου 2020 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., σε συνέχεια της ήδη πραγματοποιηθείσας 1^{ης} Συνεδρίασης, με το οποίο κάλεσε τα μέλη της Ομάδας Εργασίας στη 2^η τους συνεδρίαση την 11^η Ιουνίου 2020 στο κτίριο του Υ.ΝΑ.Ν.Π.
- 10) Στις 11/06/2020 πραγματοποιήθηκε η 2^η συνεδρίαση των μελών της Ομάδας Εργασίας. Τις δε εργασίες αυτής θα ακολουθούσε η αποστολή Προσχεδίου Κ.Υ.Α., το περιεχόμενο του οποίου θα συζητούνταν σε νεότερη συνεδρίαση.
- 11) Στις 24/07/2020 εστάλη στους εκπροσώπους της Αρχής και κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. το από 24^{ης} Ιουνίου 2020 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., σε συνέχεια της ήδη πραγματοποιηθείσας 2^{ης} Συνεδρίασης, με το οποίο α) κάλεσε τα μέλη της Ομάδας Εργασίας στη 3^η τους συνεδρίαση την 30^η Ιουλίου 2020 στο κτίριο του Υ.ΝΑ.Ν.Π. και β) διαβίβασε το από 23.07.2020 Προσχέδιο Κ.Υ.Α., ως αντικείμενο της επερχόμενης συζήτησης.
- 12) Στις 29/07/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1387/29.07.20) εστάλη στους εκπροσώπους της Αρχής και κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. το από 29^{ης} Ιουλίου 2020 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., με το οποίο πραγματοποιήθηκε ενημέρωση αναφορικά με την αναβολή της προγραμματισθείσας 3^{ης} συνεδρίασης, λόγω ελλιπούς συμμετοχής. Ταυτόχρονα δε, αναζήτησε εγγράφως τις απόψεις των μελών της Ομάδας Εργασίας επί του εκ νέου διαβιβασθέντος κειμένου του 23.07.2020 Προσχεδίου Κ.Υ.Α., ορίζοντας την 4^η Αυγούστου 2020 ως την καταληκτική ημερομηνία αποστολής των απόψεών τους.

- 13)** Στις 04/08/2020, σε απάντηση του προαναφερθέντος μηνύματος, η Ρ.Α.Λ. απέστειλε αρχικό προσχέδιο απόψεων των εκπροσώπων της, δια του από 4^{ης} Αυγούστου 2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της προς Δι.Λι.Κ.ΥΠ., με την επισήμανση και ρητή επιφύλαξη για την τυχόν έκφραση περαιτέρω απόψεων των μελών του Δ.Σ. της Ρ.Α.Λ.

Την ίδια ημέρα, 04/08/2020, (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1424/04.08.2020) κοινοποιήθηκαν και στους εκπροσώπους της Αρχής καθώς και στη Ρ.Α.Λ. οι επί του από 23.07.2020 Προσχεδίου Κ.Υ.Α. απόψεις της εκπροσώπου της Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του Υ.ΝΑ.Ν.Π. (εφεξής: Δι.Π.ΘΑ.Π) προς Δι.Λι.Κ.ΥΠ.

- 14)** Στις 25/08/2020 κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. και στα μέλη της Ομάδας Εργασίας, δια του από 25^{ης} Αυγούστου 2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., η υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-1.15/53472/18.08.2020 Απόφαση του Υ.ΝΑ.Ν.Π. που τροποποίησε την υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-1.15/23104/2020/14.04.2020 ομοία της, ως προς τη σύνθεση της Ομάδας Εργασίας, αντικαθιστώντας ορισμένα εκ των μελών αυτής.

- 15)** Στις 30/09/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1811/1.10.2020) κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. και τα μέλη της Ομάδας Εργασίας, δια του από 30^{ης} Σεπτεμβρίου 2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., η επιβεβαίωση του Υ.ΝΑ.Ν.Π. προς την αρμόδια υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την παράσταση, για λογαριασμό του Υπουργείου, στελέχους του κατά την επικείμενη διαδικτυακή τεχνική συνάντηση των κρατών μελών της Ε.Ε. με αντικείμενο την εφαρμογή της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 και διαβιβάσθηκε η σχετική πρόσκληση καθώς και λοιπό υλικό.

Την ίδια ημέρα, 30/09/2020, κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. και τα μέλη της Ομάδας Εργασίας, δια του από 30^{ης} Σεπτεμβρίου 2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της αρμόδιας υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η επιβεβαίωση της Επιτροπής για το στέλεχος του Υ.ΝΑ.Ν.Π. που θα ελάμβανε μέρος.

- 16)** Στις 23/10/2020 (με αριθ. πρωτ. ΡΑΛ 2029/23.10.20) εστάλη στους εκπροσώπους της Αρχής και κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. το από 23^{ης} Οκτωβρίου 2020 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δι.Λι.Κ.ΥΠ., σε συνέχεια της υπ' αριθ. πρωτ. 3122.3-15/30056/21.05.2020 επιστολής Δι.Λι.Κ.ΥΠ. (όπου αναζητήθηκε η διαθεσιμότητα των μελών της Ομάδας Εργασίας, για τον ορισμό συναντήσεως μέσω τηλεδιάσκεψης), με το οποίο α) κάλεσε τα μέλη της Ομάδας Εργασίας στη 3^η τους κατά σειρά συνεδρίαση την 26^η Οκτωβρίου 2020, στο κτίριο του Υ.ΝΑ.Ν.Π. ή/και μέσω τηλεδιασκέψεως, και β) διαβίβασε το τιτλοφορηθέν 01.10.2020 Σχέδιο Κ.Υ.Α., ως αντικείμενο της επερχόμενης συζήτησης.

- 17)** Στις 26/10/2020 πραγματοποιήθηκε η 3^η συνεδρίαση των μελών της Ομάδας Εργασίας, υπό την παρουσία και του Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε. Κατά την εν λόγω συνεδρίαση ο εκπρόσωπος της Αρχής επιφυλάχθηκε να τοποθετηθεί σε σχόλια και παρατηρήσεις επί του εν λόγω κειμένου ένεκα του εξαιρετικά βραχέως χρονικού διαστήματος των τριών (3) ημερολογιακών ημερών, και δη δύο (2) εξ αυτών μη εργασίμων, που είχε στη διάθεσή του προκειμένου να ευρίσκεται εις θέση για την προσήκουσα μελέτη και τον σχηματισμό άποψης επί ενός τόσο πολυσύνθετου και σημαντικού ζητήματος.

Την ίδια ημέρα, 26/10/2020, (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 2040/27.10.20) εστάλη στα μέλη της Ομάδας Εργασίας και κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ. το από 26^{ης} Οκτωβρίου 2020 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε., σε συνέχεια της ήδη προγραμματισθείσας 3^{ης} κατά σειρά συνεδρίασης, με το οποίο κάλεσε τα μέλη της Ομάδας Εργασίας για την μεταξύ τους

διαβούλευση επί των αναφερθέντων στην προαναφερθείσα συνεδρίαση και την αποστολή προς το Γραφείο του Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε. των παρατηρήσεών τους, ορίζοντας την 30^η Οκτωβρίου 2020 ως την καταληκτική ημερομηνία για την αποστολή των απόψεών τους.

- 18)** Στις 30/10/2020, σε απάντηση του προαναφερθέντος μηνύματος, η Ρ.Α.Λ. απέστειλε, εντός της ταχθείσας προθεσμίας των τριών (3) ημερών, αρχικό προσχέδιο απόψεων των εκπροσώπων της, ένεκα του επίσης βραχέως χρονικού διαστήματος, επί του τιτλοφορηθέντος 01.10.2020 Σχεδίου Κ.Υ.Α., δια του από 30^{ης} Οκτωβρίου 2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της προς Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε. και Δι.Λι.Κ.ΥΠ., με την επισήμανση και ρητή επιφύλαξη για την τυχόν έκφραση περαιτέρω απόψεων των μελών του Δ.Σ. της Ρ.Α.Λ.

Την ίδια ημέρα, 30/10/2020, (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1424/04.08.2020) κοινοποιήθηκαν και στους εκπροσώπους της Αρχής καθώς και στη Ρ.Α.Λ. οι επί του τιτλοφορηθέντος 01.10.2020 Σχεδίου Κ.Υ.Α. απόψεις της εκπροσώπου της Δι.Π.ΘΑ.Π προς Δι.Λι.Κ.ΥΠ.

ΝΟΜΙΚΟ, ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΚΟ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 1) Το **Σύνταγμα της Ελλάδος**.
- 2) Ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2013/1315** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2013, «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ» (ΕΕΕΕ L348/1).
- 3) Ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» (ΕΕΕΕ L57/1).
- 4) Η **Οδηγία 2000/59/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Νοεμβρίου 2000 «σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου» (ΕΕΕΚ L332/81).
- 5) Η **Οδηγία 2007/71/ΕΚ** της Επιτροπής της 13^{ης} Δεκεμβρίου 2007 «για τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου» (ΕΕΕΚ L329/33).
- 6) Η **Οδηγία (ΕΕ) 2019/883** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2019 «σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ» (ΕΕΕΕ 151/116).
- 7) Ο **Ν.1269/1982** «Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης “περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία” του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται σε αυτή τη Σύμβαση» (ΦΕΚ Α' 89), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- 8) Ο **Ν.2160/1993** «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 118), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- 9) Ο **Ν.2971/2001** «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 285), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- 10) Ο **Ν.4150/2013** «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 102).
- 11) Ο **Ν.4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 94), όπως ισχύει.
- 12) Ο **Ν.4597/2019** «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 35), Άρθρα 1 και 45 έως 48.
- 13) Το **Π.Δ.19/2016** «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)» (ΦΕΚ Α' 28), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

- 14) Η υπ' αριθ. **3418/07/2020 Κ.Υ.Α.** «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου» (ΦΕΚ Β' 712).
- 15) Η υπ' αριθ. **8111.1/41/2009 Κ.Υ.Α.** «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 2007/71/ΕΚ Οδηγίας» (ΦΕΚ Β' 412), όπως ισχύει.
- 16) Η υπ' αριθ. **3000.0/51279/2019** Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Σύστημα κυρώσεων κατ' άρθρον 19 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2017 “για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων”» (ΦΕΚ Β' 2896).
- 17) Η υπ' αρ. **1000.00/44060/2017** Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ 299 Υ.Ο.Δ.Δ. /19.06.2017).
- 18) Η υπ' αρ. **1000.0/62063/2018** Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 477/23.08.2018).
- 19) Η υπ' αρ. **1000.0/24042/2020** Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 319/27.04.2020).
- 20) Η υπ' αρ. **2016/С 115/05** Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κατευθυντήριες γραμμές για την ερμηνεία της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου» (ΕΕΕΕ C115/5).
- 21) Η υπ' αριθ. **14/2019** Γνωμοδότηση της Ρ.Α.Λ. με θέμα: «Γνωμοδότηση επί της επιστολής της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας, περί καθορισμού τελών από φορείς διαχείρισης λιμένων με κριτήριο τη συχνότητα προσεγγίσεως κρουαζιεροπλοίων» (ΑΔΑ: 6ΦΤ546Μ445-ΙΧΡ).
- 22) Η υπ' αριθ. **22/2020** Γνωμοδότηση της Ρ.Α.Λ. με θέμα: «Γνωμοδότηση επί αιτήματος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων αναφορικά με την εξαίρεση πλοήγησης φορτηγών πλοίων άνω των 1000 gt εθνικής καταμέτρησης.» (ΑΔΑ: ΩΥ6546Μ445-5ΕΚ).

ΥΠΑΓΩΓΗ - ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ

Κεφάλαια τεκμηρίωσης:

- Α. Αρμοδιότητα Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων
- Β. Νομικό πλαίσιο
 - ↳ Ι. Προοίμιο, Άρθρα 1 έως και 25 και Παραρτήματα 1 και 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883.
- Γ. Παρατηρήσεις και προτάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων επί του εν θέματι Σχεδίου Κ.Υ.Α., στο πλαίσιο Γνωμοδότησης.

Α. Αρμοδιότητα Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 108 «Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Συνιστάται Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με την επωνυμία “Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων” (Ρ.Α.Λ.), η οποία έχει ως γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος και συνδεδεμένων σε αυτό εγκαταστάσεων, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού [...]».

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 112 «Κανονιστικές αρμοδιότητες» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα έκδοσης κανονιστικών πράξεων και δεσμευτικών οδηγιών, εγκυκλίων, προτύπων, υποδειγμάτων, κατευθυντήριων γραμμών, ανακοινώσεων, κωδίκων δεοντολογίας και χαρτών υποχρεώσεων και καλών πρακτικών, καθώς και κάθε άλλης απαραίτητης πράξης, ιδίως, για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν: α) Στην οικονομική ρύθμιση, απλούστευση, στη διαφάνεια και στη συμβατότητα των τελών, χρεώσεων και κυρώσεων των λιμενικών υπηρεσιών και των ζητημάτων πρόσβασης επί όλων των ελληνικών λιμένων και επί των συνδεδεμένων με αυτούς εγκαταστάσεων, σύμφωνα με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού και παροχής λιμενικών υπηρεσιών και χρηματοοικονομικής διαφάνειας. β) Στην τυποποίηση της διαδικασίας αριθμητικού προσδιορισμού και υπολογισμού, επιβολής και είσπραξης ποινικών ρητρών ή άλλων συμβατικών αξιώσεων που προβλέπονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης, καθώς και στην τυποποίηση της διαδικασίας διατύπωσης και κρίσης των αντιρρήσεων των ενδιαφερομένων κατά των αποφάσεων επιβολής. [...]. γ) Στην άσκηση των λοιπών ρυθμιστικών και άλλων αρμοδιοτήτων της, [...]».

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 113 «Ρυθμιστικές αρμοδιότητες» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα, ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό, για: α) την παρακολούθηση και εφαρμογή των όρων και διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης στους λιμένες, ιδίως σε ό,τι αφορά την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού, του συμφωνημένου επιπέδου εξυπηρέτησης και τη συμμόρφωση προς τους χρηματοοικονομικούς στόχους, β) την τήρηση των υποχρεώσεων των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ιδίως σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, Συμβάσεις Παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού και του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/352 (L57/1), γ) τη ρύθμιση, εποπτεία και συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου του

Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/352: αα) επί των τελών και χρεώσεων λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, ββ) επί της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και πρόσβασης στο λιμενικό τομέα και τις αγορές λιμενικών υπηρεσιών, ιδίως σύμφωνα με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού, συμβάσεων και λιμενικών υπηρεσιών, γγ) επί αναληφθεισών δεσμεύσεων για τα ανωτέρω θέματα, δ) [...], ε) [...], στ) [...]] και σύμφωνα με την παρ. 2 του ίδιου Άρθρου, «Περαιτέρω, η Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια για: α) την επεξεργασία και πρόταση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής των αναγκαίων νομοθετικών διατάξεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, β) τη σύνταξη και υποβολή προς κάθε συναρμόδιο Υπουργείο ή Ανεξάρτητη Αρχή εισηγήσεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, γ) [...], δ) τον έλεγχο συμβατότητας, αναλογικότητας σε σχέση με την παρεχόμενη υπηρεσία και λήψη των αναγκαίων ρυθμιστικών μέτρων επί της μεθοδολογίας και του καθορισμού των τελών λιμενικών υπηρεσιών και των τελών λιμενικών υποδομών, τη γνωμοδότηση κατόπιν σχετικού ερωτήματος του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επί ειδικών θεμάτων λιμένων περιλαμβανομένων και μέτρων για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του εθνικού λιμενικού συστήματος, ε) [...]».

Σύμφωνα με τις ανωτέρω νομοθετικές διατάξεις η Ρ.Α.Λ. είναι καθ' ύλην αρμόδια να εξετάσει και να γνωμοδοτήσει επί του εν θέματι ζητήματος. Συνεπώς, παραδεκτώς ήχθη προς συζήτηση και εξετάζεται η εν λόγω υπόθεση ενώπιον της Ρ.Α.Λ.

B. Νομικό Πλαίσιο

I. Προοίμιο, Άρθρα 1 έως και 25 και Παραρτήματα 1 και 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883.

Σύμφωνα με το **Προοίμιο** της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**, Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2, Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια, Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (1), Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών (2), Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία (3), Εκτιμώντας τα ακόλουθα: (1) Η θαλάσσια πολιτική της Ένωσης στοχεύει στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και αποφάσεις με ταυτόχρονη διατήρηση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, όπως προβλέπεται από τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας («UNCLOS»). (2) Ο στόχος 14 των Ηνωμένων Εθνών για τη βιώσιμη ανάπτυξη εφιστά την προσοχή στις απειλές της θαλάσσιας ρύπανσης και της ρύπανσης από θρεπτικές ουσίες, της εξάντλησης των πόρων και της κλιματικής αλλαγής, φαινόμενα τα οποία οφείλονται όλα πρωτίστως σε ανθρώπινες ενέργειες. Οι απειλές αυτές ασκούν περαιτέρω πίεση στα περιβαλλοντικά συστήματα, συμπεριλαμβανομένων της βιοποικιλότητας και της φυσικής υποδομής, ενώ παράλληλα δημιουργούν παγκόσμια κοινωνικοοικονομικά προβλήματα, συμπεριλαμβανομένων κινδύνων για την υγεία, την ασφάλεια και χρηματοοικονομικών κινδύνων. Η Ένωση πρέπει να εργαστεί για την προστασία των θαλάσσιων ειδών και να στηρίξει τα άτομα που εξαρτώνται από τους ωκεανούς, για λόγους απασχόλησης, πόρων ή αναψυχής. (3) Η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία («σύμβαση MARPOL») προβλέπει γενικές απαγορεύσεις των απορρίψεων από πλοία στη θάλασσα, αλλά ρυθμίζει επίσης τους όρους υπό τους οποίους ορισμένοι τύποι αποβλήτων επιτρέπεται να απορρίπτονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η σύμβαση MARPOL υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα μέρη να διασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες. (4) Η

Ένωση επιδίωξε την εφαρμογή τμημάτων της σύμβασης MARPOL μέσω της οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (4), εφαρμόζοντας μια προσέγγιση με βάση τους λιμένες. Στόχος της οδηγίας 2000/59/ΕΚ είναι να συγκερασθούν τα συμφέροντα της ομαλής λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. (5) Την τελευταία εικοσαετία, η σύμβαση MARPOL και τα παραρτήματά της έχουν υποστεί σημαντικές τροποποιήσεις, με τις οποίες καθορίστηκαν αυστηρότεροι κανόνες και απαγορεύσεις για τις απορρίψεις αποβλήτων από τα πλοία στη θάλασσα. (6) Στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL καθορίστηκαν κανόνες απορρίψεων για νέες κατηγορίες αποβλήτων, και ειδικότερα για τα κατάλοιπα συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων, τα οποία αποτελούνται από ιλύ και νερό αποστράγγισης. Οι συγκεκριμένες κατηγορίες αποβλήτων θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. (7) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να εργάζονται σε επίπεδο Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού («ΔΝΟ») για μια συνολική εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των απορρίψεων λυμάτων από τα ανοικτού τύπου συστήματα καθαρισμού καυσαερίων πλοίων, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για την αντιμετώπιση των πιθανών επιπτώσεων. (8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνονται να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (5), συμπεριλαμβανομένης της απαγόρευσης των απορρίψεων λυμάτων από τα ανοικτού τύπου συστήματα καθαρισμού καυσαερίων πλοίων και ορισμένων καταλοίπων φορτίου στα χωρικά τους ύδατα. (9) Την 1η Μαρτίου 2018, ο ΔΝΟ εξέδωσε την αναθεωρηθείσα ενοποιημένη καθοδήγηση για τους παρόχους και τους χρήστες λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής (MEPC.1/εγκύκλιος 834/Rev.1), («ενοποιημένη καθοδήγηση του ΔΝΟ») που περιλάμβανε τυποποιημένους μορφότυπους κοινοποίησης αποβλήτων, απόδειξης παράδοσης αποβλήτων και αναφοράς καταγγελλόμενων ανεπαρκειών των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, καθώς και για τις απαιτήσεις αναφοράς εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων. (10) Παρά τις κανονιστικές αυτές εξελίξεις, οι απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα συνεχίζονται με τεράστιο περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό κόστος. Αυτό οφείλεται σε συνδυασμό παραγόντων: στους λιμένες δεν διατίθενται πάντοτε επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, η επιβολή είναι συχνά ανεπαρκής και παρατηρείται έλλειψη κινήτρων για την παράδοση των αποβλήτων στην ξηρά. (11) Η οδηγία 2000/59/ΕΚ έχει συμβάλει στην αύξηση των όγκων αποβλήτων που παραδίδονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, μεταξύ άλλων εξασφαλίζοντας ότι τα πλοία συνεισφέρουν στις δαπάνες των εν λόγω εγκαταστάσεων, ανεξαρτήτως του κατά πόσο κάνουν πραγματική χρήση των εν λόγω εγκαταστάσεων, και, ως εκ τούτου, έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη μείωση των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα, όπως διαπιστώθηκε κατά την αξιολόγηση της εν λόγω οδηγίας που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (αξιολόγηση REFIT). (12) Η αξιολόγηση REFIT κατέδειξε επίσης ότι η οδηγία 2000/59/ΕΚ δεν υπήρξε πλήρως αποτελεσματική λόγω έλλειψη συνοχής με το πλαίσιο της σύμβασης MARPOL. Επιπλέον, τα κράτη μέλη ανέπτυξαν διαφορετικές ερμηνείες των βασικών εννοιών της εν λόγω οδηγίας, όπως είναι η επάρκεια των εγκαταστάσεων, η εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων, η υποχρεωτική παράδοση αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, και εξαιρέσεις για τα πλοία τακτικών γραμμών. Από την αξιολόγηση REFIT προέκυψε η ανάγκη μεγαλύτερης εναρμόνισης των εννοιών αυτών και πλήρους ευθυγράμμισης με τη σύμβαση MARPOL, για την αποφυγή περιττού διοικητικού φόρτου τόσο για τους λιμένες όσο και για τους χρήστες των λιμένων. (13) Για την εναρμόνιση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (6) με τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης MARPOL για τους κανόνες απαλλαγής, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα αναθεώρησης της εν λόγω οδηγίας, συγκεκριμένα μέσω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της. (14) Η θαλάσσια πολιτική της Ένωσης θα πρέπει να στοχεύει σε υψηλό επίπεδο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλότητα των θαλάσσιων περιοχών της Ένωσης. Θα πρέπει να στηρίζεται στις αρχές της προληπτικής δράσης και της

επανόρθωσης των καταστροφών του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα στην πηγή, καθώς και στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». **(15)** Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να είναι καθοριστικής σημασίας για την εφαρμογή της βασικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας και των κύριων περιβαλλοντικών αρχών στο πλαίσιο των λιμένων και της διαχείρισης των αποβλήτων από τα πλοία. Συγκεκριμένα, συναφείς πράξεις εν προκειμένω είναι οι οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2008/56/ΕΚ (7) και 2008/98/ΕΚ (8). **(16)** Η οδηγία 2008/98/ΕΚ θέτει τις κύριες αρχές διαχείρισης των αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και της ιεράρχησης των αποβλήτων, με την οποία δίνεται προτεραιότητα στην επαναχρησιμοποίηση και στην ανακύκλωση των αποβλήτων ως προς άλλες μορφές ανάκτησης και διάθεσης των αποβλήτων και απαιτείται η καθιέρωση συστημάτων χωριστής συλλογής των αποβλήτων. Επιπλέον, η έννοια της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού αποτελεί κατευθυντήρια αρχή της ενωσιακής νομοθεσίας για τα απόβλητα, βάσει της οποίας οι παραγωγοί είναι υπεύθυνοι για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των προϊόντων τους καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των προϊόντων αυτών. Οι υποχρεώσεις αυτές εφαρμόζονται επίσης στη διαχείριση των αποβλήτων από πλοία. **(17)** Η χωριστή συλλογή των αποβλήτων από τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων, είναι αναγκαία προκειμένου να διασφαλίζεται η περαιτέρω ανάκτησή τους ώστε να καταστεί δυνατή η προετοιμασία τους για επαναχρησιμοποίηση ή ανακύκλωση στα επόμενα στάδια της αλυσίδας διαχείρισης των αποβλήτων και προκειμένου να αποτρέπεται η πρόκληση ζημίας στη θαλάσσια άγρια πανίδα και στα θαλάσσια περιβάλλοντα. Τα απορρίμματα διαχωρίζονται συχνά επί του πλοίου σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και τα διεθνή πρότυπα, το δε δίκαιο της Ένωσης θα πρέπει να διασφαλίζει ότι αυτές οι προσπάθειες διαχωρισμού των αποβλήτων επί του πλοίου δεν υπονομεύονται από την έλλειψη ρυθμίσεων για χωριστή συλλογή στην ξηρά. **(18)** Κάθε χρόνο, σημαντική ποσότητα πλαστικών εισέρχεται στις θάλασσες και στους ωκεανούς στην Ένωση. Παρότι, στις περισσότερες θαλάσσιες περιοχές, τα θαλάσσια απορρίμματα προέρχονται στην πλειονότητά τους από δραστηριότητες στην ξηρά, η ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων των κλάδων της αλιείας και της αναψυχής, συμβάλλουν επίσης σημαντικά στις απορρίψεις αποβλήτων, όπως και πλαστικών υλών και εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων, που καταλήγουν απευθείας στη θάλασσα. **(19)** Η οδηγία 2008/98/ΕΚ καλεί τα κράτη μέλη να προβούν στην ανάσχεση της δημιουργίας θαλάσσιων απορριμμάτων, ως συνεισφορά στον Στόχο Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ για την πρόληψη και τη σημαντική μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης κάθε είδους. **(20)** Με την ανακοίνωση της Επιτροπής της 2ας Δεκεμβρίου 2015 με τίτλο «Το κλείσιμο του κύκλου – Ένα σχέδιο δράσης της ΕΕ για την κυκλική οικονομία» αναγνωρίστηκε ο ειδικός ρόλος που εκλήθη να διαδραματίσει εν προκειμένω η οδηγία 2000/59/ΕΚ, μέσω της διασφάλισης διάθεσης επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων και της πρόβλεψης τόσο του κατάλληλου επιπέδου κινήτρων όσο και της επιβολής της παράδοσης των αποβλήτων στις εγκαταστάσεις στην ξηρά. **(21)** Οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις αποτελούν μία από τις θαλάσσιες πηγές θαλάσσιων απορριμμάτων. Για τον λόγο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν μέτρα, κατά περίπτωση, για την παράδοση των αποβλήτων από υπεράκτιες εγκαταστάσεις που φέρουν τη σημαία τους ή που δραστηριοποιούνται στα ύδατά τους ή και τα δύο και να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τα αυστηρά πρότυπα απόρριψης που εφαρμόζονται στις υπεράκτιες εγκαταστάσεις που προβλέπονται στη σύμβαση MARPOL. **(22)** Τα απόβλητα, ειδικά τα πλαστικά απόβλητα, από ποταμούς είναι ένας από τους βασικούς συντελεστές δημιουργίας θαλάσσιων απορριμμάτων, στον οποίον περιλαμβάνονται απορρίψεις από τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Τα σκάφη αυτά θα πρέπει, επομένως, να υπόκεινται σε αυστηρούς κανόνες όσον αφορά την απόρριψη και την παράδοση. Σήμερα, οι εν λόγω κανόνες καθορίζονται από την οικεία επιτροπή ποταμών. Ωστόσο, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας διέπονται από το ενωσιακό δίκαιο περί αποβλήτων. Προκειμένου να συνεχίσει τις προσπάθειες εναρμόνισης του νομοθετικού πλαισίου για την ενωσιακή εσωτερική ναυσιπλοΐα, η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει ένα ενωσιακό καθεστώς κανόνων σχετικά με την απόρριψη και την παράδοση από

σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, λαμβάνοντας υπόψη τη σύμβαση σχετικά με τη συλλογή, παράδοση και παραλαβή των αποβλήτων που παράγονται κατά τη διάρκεια ναυσιπλοΐας στον Ρήνο και τις εσωτερικές πλωτές οδούς, της 9ης Σεπτεμβρίου 1996 (CDNI). **(23)** Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου (9) απαιτεί από τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη να διαθέτουν επί του σκάφους εξοπλισμό για την ανάσυρση απολεσθέντων εργαλείων. Σε περιπτώσεις απώλειας εργαλείων, ο πλοίαρχος του σκάφους πρέπει να επιχειρεί να τα ανασύρει το συντομότερο δυνατόν. Εάν τα απολεσθέντα εργαλεία δεν μπορούν να ανασυρθούν, ο πλοίαρχος του αλιευτικού σκάφους πρέπει να ενημερώνει τις αρχές του κράτους μέλους σημαίας εντός 24 ωρών. Το κράτος μέλος σημαίας οφείλει εν συνεχεία να ενημερώσει την αρμόδια αρχή του παράκτιου κράτους μέλους. Η ενημέρωση περιλαμβάνει τον εξωτερικό αριθμό ταυτοποίησης και το όνομα του αλιευτικού σκάφους, τον τύπο και τη θέση των απολεσθέντων εργαλείων καθώς και τα μέτρα που ελήφθησαν για την ανάσυρσή τους. Τα αλιευτικά σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων μπορούν να εξαιρούνται. Σύμφωνα με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, η υποβολή αναφορών από το αλιευτικό σκάφος πρέπει να γίνεται στο ηλεκτρονικό ημερολόγιο πλοίου και τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συλλέγουν και να καταγράφουν τις πληροφορίες σχετικά με απολεσθέντα εργαλεία και να τις κοινοποιούν στην Επιτροπή κατόπιν σχετικού αιτήματος. Οι πληροφορίες που συλλέγονται και διατίθενται στις αποδείξεις παράδοσης αποβλήτων για τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά σύμφωνα με την παρούσα οδηγία θα μπορούσαν, επίσης, να αποτελούν αντικείμενο αναφορών κατ' αυτόν τον τρόπο. **(24)** Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία, η οποία εκδόθηκε στις 13 Φεβρουαρίου 2004 από τον ΔΝΟ και τέθηκε σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου 2017, όλα τα πλοία υποχρεούνται να διεξάγουν διαδικασίες διαχείρισης του έρματος σύμφωνα με τα πρότυπα του ΔΝΟ και απαιτείται οι λιμένες και οι τερματικοί σταθμοί που προορίζονται για τον καθαρισμό και την επισκευή των δεξαμενών έρματος να διαθέτουν επαρκείς εγκαταστάσεις για την υποδοχή των ιζημάτων. **(25)** Μια λιμενική εγκατάσταση παραλαβής θεωρείται επαρκής εάν είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση, όπως προσδιορίζεται στην ενοποιημένη καθοδήγηση του ΔΝΟ και στις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων [ψήφισμα ΜΕΡC.83 (44)]. Η επάρκεια αφορά τόσο τις λειτουργικές συνθήκες της εγκατάστασης με βάση τις ανάγκες των χρηστών, όσο και την περιβαλλοντική διαχείριση των εγκαταστάσεων σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης για τα απόβλητα. Ενδέχεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να είναι δύσκολο να εκτιμηθεί εάν μια λιμενική εγκατάσταση παραλαβής που βρίσκεται εκτός της Ένωσης πληροί αυτή την προδιαγραφή. **(26)** Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1069/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (10) επιβάλλει την αποτέφρωση ή την απόρριψη με ταφή σε εγκεκριμένο χώρο υγειονομικής ταφής των υπολειμμάτων τροφίμων διεθνών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων από πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης που ήρθαν δυνητικά σε επαφή με ζωικά υποπροϊόντα επί του πλοίου. Προκειμένου η απαίτηση αυτή να μην περιορίζει την προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των αποβλήτων από τα πλοία, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες, σύμφωνα με την ενοποιημένη καθοδήγηση του ΔΝΟ, για καλύτερο διαχωρισμό των αποβλήτων, ώστε να αποφεύγεται η δυνητική μόλυνση αποβλήτων, όπως τα απόβλητα συσκευασίας. **(27)** Όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1069/2009, σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 142/2011 της Επιτροπής (11), δρομολόγια εντός της Ένωσης δεν θεωρούνται «διεθνείς μεταφορές» και τα υπολείμματα τροφίμων από τα δρομολόγια αυτά δεν πρέπει να αποτεφρώνονται. Ωστόσο, τέτοιου είδους δρομολόγια εντός της Ένωσης θεωρούνται «διεθνή δρομολόγια» σύμφωνα με τη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία (σύμβαση MARPOL και Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)). Προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή του ενωσιακού δικαίου, οι ορισμοί του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1069/2009

θα πρέπει να ακολουθούνται κατά τον καθορισμό του πεδίου εφαρμογής και της επεξεργασίας των υπολειμμάτων τροφίμων διεθνών μεταφορών δυνάμει της παρούσας οδηγίας, σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 142/2011. **(28)** Για να διασφαλιστεί η επάρκεια λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη, η εφαρμογή και η εκ νέου αξιολόγηση του προγράμματος παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, βάσει διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Για πρακτικούς και οργανωτικούς λόγους, ενδέχεται ορισμένοι γειτονικοί λιμένες που βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική περιφέρεια να θελήσουν να καταρτίσουν κοινό πρόγραμμα, το οποίο θα καλύπτει τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής σε κάθε λιμένα που καλύπτει το πρόγραμμα και, παράλληλα, θα προβλέπει κοινό διοικητικό πλαίσιο. **(29)** Είναι πρόκληση η έγκριση και η παρακολούθηση προγραμμάτων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων για τους μικρούς μη εμπορικούς λιμένες, όπως τα αγκυροβόλια και οι μαρίνες, που έχουν μικρή κυκλοφορία από σκάφη αναψυχής μόνο, ή που χρησιμοποιούνται μόνο στη διάρκεια μέρους του έτους. Τα απόβλητα από αυτούς τους μικρούς λιμένες αποτελούν κατά κανόνα αντικείμενο διαχείρισης του συστήματος διαχείρισης αστικών αποβλήτων σύμφωνα με τις αρχές της οδηγίας 2008/98/ΕΚ. Προκειμένου να μην επιβαρυνθούν υπερβολικά οι τοπικές αρχές και να διευκολυνθεί η διαχείριση των αποβλήτων σε αυτούς τους μικρούς λιμένες, θα πρέπει να είναι επαρκής η συμπερίληψη των αποβλήτων από τέτοιους λιμένες στη ροή αστικών αποβλήτων και η ανάλογη διαχείρισή τους, καθώς και η παροχή, από τον λιμένα, πληροφοριών σχετικά με την παραλαβή των αποβλήτων στους χρήστες του λιμένα, και η αναφορά των εξαιρούμενων λιμένων σε ηλεκτρονικό σύστημα, ώστε να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστον επίπεδο παρακολούθησης. **(30)** Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος των θαλάσσιων απορριμμάτων, έχει θεμελιώδη σημασία η παροχή κατάλληλου επιπέδου κινήτρων για την παράδοση των αποβλήτων, και ειδικότερα των απορριμμάτων, στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, ιδίως των αποβλήτων όπως ορίζονται στο παράρτημα V της σύμβασης MARPOL («απόβλητα του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL»). Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με ένα σύστημα κάλυψης του κόστους που επιβάλλει την εφαρμογή έμμεσου τέλους. Το εν λόγω έμμεσο τέλος θα πρέπει να καταβάλλεται ανεξάρτητα από την παράδοση αποβλήτων και θα πρέπει να παρέχει δικαίωμα παράδοσης αποβλήτων χωρίς πρόσθετη άμεση επιβάρυνση. Λαμβανομένης υπόψη της συμβολής τους στη θαλάσσια ρύπανση από απορρίμματα, οι κλάδοι της αλιείας και της αναψυχής θα πρέπει επίσης να υπόκεινται στο έμμεσο τέλος. Ωστόσο, όταν ένα πλοίο παραδίδει μια ασυνήθιστη ποσότητα αποβλήτων του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL, ιδίως αποβλήτων λειτουργίας, που υπερβαίνει τη μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων όπως αναφέρεται στο έντυπο εκ των προτέρων κοινοποίησης παράδοσης αποβλήτων, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να επιβάλλεται πρόσθετο άμεσο τέλος για να διασφαλιστεί ότι το κόστος που σχετίζεται με την παραλαβή αυτής της ασυνήθιστης ποσότητας αποβλήτων δεν προκαλεί δυσανάλογη επιβάρυνση στο σύστημα κάλυψης του κόστους του λιμένα. Το ίδιο ενδέχεται να συμβεί και όταν δηλωθείσα ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων είναι υπερβολική ή αδικαιολόγητη. **(31)** Σε ορισμένα κράτη μέλη έχουν δημιουργηθεί συστήματα για την παροχή εναλλακτικής χρηματοδότησης του κόστους συλλογής και διαχείρισης των αποβλήτων από αλιευτικά εργαλεία ή των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένων «συστημάτων αλίευσης απορριμμάτων». Οι πρωτοβουλίες αυτές θα πρέπει να είναι ευπρόσδεκτες και τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνονται να συμπληρώνουν τα συστήματα κάλυψης του κόστους, που δημιουργούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, με τα συστήματα αλίευσης απορριμμάτων για την κάλυψη του κόστους των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω συστήματα κάλυψης του κόστους, τα οποία βασίζονται στην επιβολή έμμεσου τέλους 100 % για τα απόβλητα του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL, εξαιρουμένων των καταλοίπων φορτίων, δεν θα πρέπει να αποτελούν αντικίνητρο για τη συμμετοχή των λιμενικών αλιευτικών κοινοτήτων στα υπάρχοντα συστήματα παράδοσης των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά. **(32)** Θα πρέπει να είναι δυνατή η επιβολή μειωμένου τέλους για σκάφη που είναι σχεδιασμένα, εξοπλισμένα ή λειτουργούν με

τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται τα απόβλητα, σύμφωνα με ορισμένα κριτήρια που θα καθοριστούν με βάση τις εκτελεστικές εξουσίες που ανατίθενται στην Επιτροπή, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ για την εφαρμογή του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL και με τα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης. Η μείωση και η αποτελεσματική ανακύκλωση των αποβλήτων μπορούν να επιτευχθούν κυρίως μέσω του αποτελεσματικού διαχωρισμού των αποβλήτων επί του σκάφους, σύμφωνα με τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές και τα εν λόγω πρότυπα. **(33)** Λόγω του είδους των εμπορικών δραστηριοτήτων τους, που χαρακτηρίζεται από συχνούς ελλιμενισμούς, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιμετωπίζουν με το ισχύον καθεστώς σημαντικές δαπάνες για την παράδοση των αποβλήτων στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, επειδή υποχρεούνται στην καταβολή τέλους σε κάθε ελλιμενισμό. Από την άλλη, η κυκλοφορία δεν είναι σε τέτοιο βαθμό προγραμματισμένη και τακτική ώστε να μπορούν να απαλλάσσονται από την πληρωμή και την παράδοση των αποβλήτων για αυτούς τους λόγους. Για να περιορισθεί η οικονομική επιβάρυνση σε αυτόν τον τομέα, θα πρέπει να επιβάλλεται μειωμένο τέλος στα σκάφη βάσει του τύπου κυκλοφορίας τους. **(34)** Τα κατάλοιπα φορτίου παραμένουν ιδιοκτησία του κυρίου του φορτίου μετά την εκφόρτωση του φορτίου στον τερματικό σταθμό και συχνά ενδέχεται να έχουν οικονομική αξία. Για τον λόγο αυτό, τα κατάλοιπα φορτίου δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται στα συστήματα κάλυψης του κόστους και στην εφαρμογή του έμμεσου τέλους. Τα έξοδα παράδοσης καταλοίπων φορτίου θα πρέπει να καταβάλλονται από τον χρήστη της λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, όπως ορίζεται στους συμβατικούς διακανονισμούς μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ή σε άλλους τοπικούς διακανονισμούς. Τα κατάλοιπα φορτίου περιλαμβάνουν επίσης τα υπολείμματα ελαιωδών ή επιβλαβών υγρών φορτίων μετά από εργασίες καθαρισμού, για τα οποία ισχύουν οι κανόνες απορρίψεων της παραρτήματα I και II της σύμβασης MARPOL και τα οποία, υπό όρους που καθορίζονται στα εν λόγω παραρτήματα, δεν χρειάζεται να παραδίδονται στον λιμένα για να αποφεύγονται άσκοπες λειτουργικές δαπάνες των πλοίων και συμφόρηση των λιμένων. **(35)** Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν την παράδοση καταλοίπων καθαρισμού δεξαμενών που περιέχουν υψηλού ιξώδους εμμένουσες πλέουσες ουσίες, ενδεχομένως μέσω της παροχής κατάλληλων οικονομικών κινήτρων. **(36)** Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (12) περιλαμβάνει την παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής στις υπηρεσίες που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του. Προβλέπει κανόνες για τη διαφάνεια της διάρθρωσης των χρεώσεων που επιβάλλονται για τη χρήση λιμενικών υπηρεσιών, διαβούλευση με τους χρήστες των λιμένων και διαδικασίες διεκπεραίωσης καταγγελιών. Η παρούσα οδηγία βαίνει πέραν του πλαισίου που προβλέπεται στον εν λόγω κανονισμό, διότι προβλέπει αναλυτικότερες απαιτήσεις για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των συστημάτων κάλυψης του κόστους των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων από πλοία και για τη διαφάνεια της διάρθρωσης του κόστους. **(37)** Παράλληλα με την παροχή κινήτρων για την παράδοση αποβλήτων, είναι εξίσου υψίστης σημασίας η αποτελεσματική επιβολή της υποχρέωσης παράδοσης και, ως προς αυτή, θα πρέπει να ακολουθείται μια προσέγγιση βάσει κινδύνου, για την οποία η Ένωση θα πρέπει να συστήσει μηχανισμό στόχευσης με βάση τον κίνδυνο. **(38)** Ένα από τα κύρια εμπόδια στην αποτελεσματική επιβολή της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης υπήρξε η διαφορετική ερμηνεία και εφαρμογή από τα κράτη μέλη της εξαίρεσης με βάση την επαρκή ικανότητα αποθήκευσης. Προκειμένου η εφαρμογή της εξαίρεσης αυτής να μην υπονομεύει τον κύριο σκοπό της παρούσας οδηγίας, η εξαίρεση θα πρέπει να διευκρινιστεί περαιτέρω, ειδικότερα όσον αφορά τον επόμενο λιμένα κατάπλου, και η επαρκής ικανότητα αποθήκευσης θα πρέπει να καθορίζεται με εναρμονισμένο τρόπο, βάσει κοινής μεθοδολογίας και κοινών κριτηρίων. Σε περίπτωση που είναι δύσκολο να διαπιστωθεί κατά πόσον διατίθενται κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής σε λιμένες εκτός της Ένωσης, είναι απαραίτητο η αρμόδια αρχή να εξετάζει προσεκτικά την εφαρμογή της εξαίρεσης. **(39)** Απαιτείται περαιτέρω εναρμόνιση του καθεστώτος εξαιρέσεων για τα πλοία τακτικών γραμμών με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς,

και ιδιαίτερα αποσαφήνιση των χρησιμοποιούμενων όρων και των όρων που διέπουν τις εν λόγω εξαιρέσεις. Από την αξιολόγηση REFIT και την εκτίμηση επιπτώσεων προέκυψε ότι η έλλειψη εναρμόνισης των όρων και της εφαρμογής των εξαιρέσεων έχει ως αποτέλεσμα περιττό διοικητικό φόρτο για τα πλοία και τους λιμένες. **(40)** Η παρακολούθηση και η επιβολή θα πρέπει να διευκολύνονται με ένα σύστημα βασιζόμενο στην ηλεκτρονική υποβολή αναφορών και στην ανταλλαγή πληροφοριών. Για τον σκοπό αυτό, το υφιστάμενο σύστημα πληροφοριών και παρακολούθησης που δημιουργήθηκε βάσει της οδηγίας 2000/59/ΕΚ θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω και να συνεχίσει να λειτουργεί με βάση υφιστάμενα ηλεκτρονικά συστήματα δεδομένων, και ειδικότερα το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της ΕΕ (SafeSeaNet) που θεσπίστηκε με την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (13) και τη βάση δεδομένων επιθεωρήσεων που ορίστηκε με την οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (14) (THETIS). Το σύστημα αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τις πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής στους διαφόρους λιμένες. **(41)** Η οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (15) απλουστεύει και εναρμονίζει τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές, με τη γενίκευση της ηλεκτρονικής διαβίβασης πληροφοριών και τον εξορθολογισμό των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων. Με τη δήλωση της Βαλέτας σχετικά με τις προτεραιότητες της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2020, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 8ης Ιουνίου 2017, η Επιτροπή κλήθηκε να προτείνει κατάλληλη συνέχεια στην αναθεώρηση της εν λόγω οδηγίας. Από τις 25 Οκτωβρίου 2017 έως τις 18 Ιανουαρίου 2018 διενεργήθηκε από την Επιτροπή δημόσια διαβούλευση σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία. Στις 17 Μαΐου 2018, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση κανονισμού για τη σύσταση ενιαίας ευρωπαϊκής ναυτιλιακής θυρίδας και την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ. **(42)** Σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL απαιτείται τα συμβαλλόμενα μέρη να διατηρούν επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και να κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές στον ΔΝΟ. Για τον σκοπό αυτό, ο ΔΝΟ έχει δημιουργήσει βάση δεδομένων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής εντός του οικείου παγκόσμιου ολοκληρωμένου συστήματος ναυτιλιακών πληροφοριών («GISIS»). **(43)** Στην ενοποιημένη καθοδήγηση του ΔΝΟ, ο ΔΝΟ προβλέπει την αναφορά καταγγελθεισών ανεπαρκειών των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας, τα πλοία θα πρέπει να αναφέρουν τις εν λόγω ανεπάρκειες στην αρχή του κράτους σημαίας, το οποίο με τη σειρά του πρέπει να ενημερώνει τον ΔΝΟ και το κράτος λιμένα που αφορούν οι περιστάσεις. Το κράτος λιμένα οφείλει να εξετάσει την αναφορά και να ανταποκριθεί αναλόγως, ενημερώνοντας τον ΔΝΟ και το αναφέρον κράτος σημαίας. Η αναφορά των εν λόγω πληροφοριών σχετικά με καταγγελθείσες ανεπάρκειες απευθείας στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία, θα επιτρέπει την επακόλουθη διαβίβαση των πληροφοριών στο GISIS, απαλλάσσοντας έτσι τα κράτη μέλη ως κράτη σημαίας και κράτη λιμένα από την υποχρέωση αναφοράς στον ΔΝΟ. **(44)** Η υποομάδα για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, η οποία συστάθηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού φόρουμ για την αειφόρο ναυτιλία και η οποία συγκέντρωσε ευρύ φάσμα εμπειρογνομόνων στον τομέα της ρύπανσης από πλοία και της διαχείρισης των αποβλήτων από πλοία, αναβλήθηκε τον Δεκέμβριο του 2017 ενόψει της έναρξης των διοργανικών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η εν λόγω υποομάδα παρέσχε στην Επιτροπή πολύτιμη καθοδήγηση και εμπειρογνομωσία, θα ήταν σκόπιμο να δημιουργηθεί μια παρόμοια ομάδα εμπειρογνομόνων με εντολή την ανταλλαγή πείρας σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. **(45)** Είναι σημαντικό οι τυχόν κυρώσεις που ορίζονται από τα κράτη μέλη να επιβάλλονται ορθά και να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. **(46)** Η ύπαρξη καλών συνθηκών εργασίας για το λιμενικό προσωπικό που απασχολείται σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής είναι πρωταρχικής σημασίας για τη δημιουργία ενός ασφαλούς, αποτελεσματικού και κοινωνικά υπεύθυνου ναυτιλιακού κλάδου, ο οποίος μπορεί να προσελκύει

εξειδικευμένους εργαζομένους και να διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού σε όλη την Ευρώπη. Η αρχική και περιοδική κατάρτιση του προσωπικού είναι ουσιώδης για να διασφαλιστούν η ποιότητα των υπηρεσιών και η προστασία των εργαζομένων. Οι λιμενικές αρχές και οι αρμόδιες αρχές για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι όλο το προσωπικό λαμβάνει την απαραίτητη κατάρτιση για να αποκτήσει τις γνώσεις που είναι ουσιώδεις για την εργασία του, με ιδιαίτερη προσοχή στις πτυχές υγείας και ασφάλειας που αφορούν τον χειρισμό επικίνδυνων υλικών, και ότι οι απαιτήσεις κατάρτισης επικαιροποιούνται τακτικά ώστε να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις της τεχνολογικής καινοτομίας. (47) Οι εξουσίες που έχουν ανατεθεί στην Επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας 2000/59/ΕΚ θα πρέπει να επικαιροποιηθούν σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). (48) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ σχετικά με την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας και των παραπομπών σε διεθνείς πράξεις, εφόσον απαιτείται για την εναρμόνισή τους με το δίκαιο της Ένωσης ή για να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ιδίως στο πλαίσιο του ΔΝΟ· την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας όταν τούτο είναι αναγκαίο για τη βελτίωση των ρυθμίσεων εφαρμογής και παρακολούθησης που καθορίζονται σε αυτή, ειδικότερα σε σχέση με την αποτελεσματική κοινοποίηση και παράδοση των αποβλήτων, και την ορθή εφαρμογή των εξαιρέσεων· καθώς και, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση της Επιτροπής και προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή και απαράδεκτη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον, την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας στον βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την αποφυγή μιας τέτοιας απειλής, ώστε να αποφευχθεί, εάν είναι αναγκαίο, η εφαρμογή τροποποιήσεων των εν λόγω διεθνών πράξεων για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (16). Ειδικότερα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματική πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. (49) Προκειμένου να προβλεφθούν μέθοδοι για τον υπολογισμό της ειδικής επαρκούς ικανότητας αποθήκευσης· να αναπτυχθούν κοινά κριτήρια για την αναγνώριση, προς τον σκοπό της χορήγησης μειωμένου τέλους αποβλήτων στα πλοία, ότι ο σχεδιασμός, ο εξοπλισμός και η λειτουργία ενός πλοίου αποδεικνύουν ότι παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων και διαχειρίζεται τα απόβλητά του με βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο· να καθοριστούν μέθοδοι περί των δεδομένων παρακολούθησης σχετικά με τον όγκο και την ποσότητα των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά και του μορφότυπου υποβολής· να καθοριστούν τα λεπτομερή στοιχεία του ενωσιακού μηχανισμού στόχευσης με βάση τον κίνδυνο, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (17). (50) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως λόγω της κλίμακας της δράσης να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου. (51) Η Ένωση χαρακτηρίζεται από περιφερειακές διαφορές σε επίπεδο λιμένων, όπως καταδείχθηκε επίσης στην εκτίμηση εδαφικών επιπτώσεων, που διενεργήθηκε από την Επιτροπή. Οι λιμένες διαφέρουν ανάλογα με τη

γεωγραφική θέση, το μέγεθος, τη διοικητική οργάνωση και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους και χαρακτηρίζονται από τον τύπο των πλοίων που καταπλέουν συνήθως σε αυτούς. Επιπλέον, τα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων αντικατοπτρίζουν τις διαφορές σε επίπεδο δήμων και σε επίπεδο υποδομών των επόμενων σταδίων της αλυσίδας διαχείρισης αποβλήτων. (52) Το άρθρο 349 ΣΛΕΕ απαιτεί να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εξόχως απόκεντρων περιοχών της Ένωσης, δηλαδή της Γουαδελούπης, της Γαλλικής Γουιάνας, της Μαρτινίκας, της Μαγιότ, της Ρεϋνιόν, του Αγίου Μαρτίνου, των Αζορών, της Μαδέρας και των Καναρίων Νήσων. Προκειμένου να εξασφαλιστούν η επάρκεια και η διαθεσιμότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, ίσως ήταν σκόπιμο τα κράτη μέλη να διαθέτουν περιφερειακές λειτουργικές ενισχύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής ή λιμενικές αρχές στις εν λόγω περιφέρειες της Ένωσης, προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι επιπτώσεις από τα μόνιμα μειονεκτήματα που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο. Οι λειτουργικές ενισχύσεις που διατίθενται από τα κράτη μέλη εν προκειμένω εξαιρούνται από την υποχρέωση ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ, αν, κατά την περίοδο χορήγησής τους, πληρούν τους όρους του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής (18), που εκδόθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 994/98 του Συμβουλίου (19). (53) Επομένως, η οδηγία 2000/59/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθεί, ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** «Αντικείμενο» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις αρνητικές συνέπειες των απορρίψεων αποβλήτων από πλοία που χρησιμοποιούν λιμένες της Ένωσης και, παράλληλα, η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, με τη βελτίωση της διάθεσης και χρήσης επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και της παράδοσης αποβλήτων στις εν λόγω εγκαταστάσεις.»

Σύμφωνα με το **Άρθρο 2** «Ορισμοί» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Για το σκοπό της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: **1)** “πλοίο”: ποντοπόρο σκάφος κάθε τύπου που λειτουργεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών, και των σκαφών αναψυχής, των υδροπτέρυγων, των αερόστρωμνων σκαφών, των καταδυόμενων και των πλωτών ναυπηγημάτων· **2)** “σύμβαση MARPOL”: η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, στην επικαιροποιημένη της έκδοση· **3)** “απόβλητα από πλοία”: όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά το δρομολόγιο πλοίου ή κατά τις εργασίες φόρτωσης, εκφόρτωσης και καθαρισμού, και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραρτημάτων I, II, IV, V και VI της σύμβασης MARPOL καθώς επίσης και τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά· **4)** “απόβλητα που αλιεύονται παθητικά”: απόβλητα που συλλέγονται στα δίχτυα κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων· **5)** “κατάλοιπα φορτίου”: τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου τα οποία παραμένουν επί του πλοίου στο κατάστρωμα ή στους χώρους φορτίου ή σε δεξαμενές μετά τη φόρτωση και την εκφόρτωση, συμπεριλαμβανομένων υπερχειλίσεων και διαρροών κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση, σε υγρή ή ξηρά κατάσταση ή συμπαρασυρόμενα σε νερό πλύσης, εξαιρουμένης της σκόνης φορτίου που παραμένει στο κατάστρωμα μετά τη σάρωση ή της σκόνης στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου· **6)** “λιμενική εγκατάσταση παραλαβής”: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση, ικανή να παρέχει την υπηρεσία παραλαβής των αποβλήτων από πλοία· **7)** “αλιευτικό σκάφος”: κάθε πλοίο που είναι εξοπλισμένο ή χρησιμοποιείται εμπορικά για την αλίευση ψαριών ή άλλων έμβιων πόρων από τη θάλασσα· **8)** “σκάφος αναψυχής”: κάθε τύπος πλοίου, με μήκος κύτους 2,5 μέτρων ή μεγαλύτερο, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσής του, το οποίο χρησιμοποιείται για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς και δεν χρησιμοποιείται για εμπορική δραστηριότητα· **9)** “λιμένας”: θέση ή γεωγραφική περιοχή διαμορφωμένη από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις σχεδιασμένη κατά τρόπον ώστε να επιτρέπει κυρίως την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής

αγκυροβολίου εντός της δικαιοδοσίας του λιμένα: **10)** “επαρκής ικανότητα αποθήκευσης”: επαρκής ικανότητα αποθήκευσης των αποβλήτων επί του πλοίου από τη στιγμή του απόπλου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που είναι πιθανό να παραχθούν κατά τη διάρκεια του δρομολογίου: **11)** “τακτική γραμμή”: γραμμή βάσει δημοσιευμένου ή προγραμματισμένου πίνακα αναχωρήσεων και αφίξεων μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή επαναλαμβανόμενες διελεύσεις που συνιστούν αναγνωρισμένο χρονοδιάγραμμα: **12)** “τακτικοί ελλιμενισμοί”: επαναλαμβανόμενα δρομολόγια του ίδιου πλοίου που συνιστούν σταθερό πρόγραμμα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις: **13)** “συχνοί ελλιμενισμοί”: κατάπλοι πλοίου στον ίδιο λιμένα οι οποίοι πραγματοποιούνται τουλάχιστον μία φορά ανά δεκαπενθήμερο: **14)** “GISIS” (Global Integrated Ship Information System): το παγκόσμιο ολοκληρωμένο σύστημα ναυτιλιακών πληροφοριών που έχει συσταθεί από τον ΔΝΟ: **15)** “επεξεργασία”: οι εργασίες ανάκτησης ή διάθεσης, στις οποίες περιλαμβάνεται η προετοιμασία πριν από την ανάκτηση ή τη διάθεση: **16)** “έμμεσο τέλος”: τέλος καταβαλλόμενο για την παροχή των υπηρεσιών λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, ανεξαρτήτως της πραγματικής παράδοσης αποβλήτων από πλοία. Τα “απόβλητα από πλοία” που αναφέρονται στο σημείο 3) θεωρούνται απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 1) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 3** «Πεδίο εφαρμογής» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται: α) σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε λιμένα κράτους μέλους, πλην των πλοίων που εκτελούν λιμενικές υπηρεσίες κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 και 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 σε κυβερνητική μη εμπορική βάση· β) σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών, στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α). Για το σκοπό της παρούσας οδηγίας και για να αποφεύγεται άσκοπη καθυστέρηση των πλοίων, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να εξαιρούν την περιοχή αγκυροβολίου από τους λιμένες τους για τους σκοπούς της εφαρμογής των άρθρων 6, 7 και 8. **2.** Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται, κατά το ευλόγως δυνατόν, ότι πλοία τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας παραδίδουν τα απόβλητά τους κατά τρόπο σύμφωνο με την παρούσα οδηγία. **3.** Τα κράτη μέλη που δεν έχουν ούτε λιμένες ούτε πλοία που φέρουν τη σημαία τους και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας μπορούν να αποκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, πλην της υποχρέωσης που προβλέπεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου. Τα κράτη μέλη που δεν έχουν λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας μπορούν να αποκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας που αφορούν αποκλειστικά τους λιμένες. Όσα κράτη μέλη προτίθενται να επωφεληθούν από τις παρεκκλίσεις της παρούσας παραγράφου κοινοποιούν στην Επιτροπή έως τις 28 Ιουνίου 2021 κατά πόσο πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις και εν συνεχεία ενημερώνουν την Επιτροπή ετησίως για τυχόν μεταγενέστερες αλλαγές. Μέχρι τα εν λόγω κράτη μέλη να μεταφέρουν στο εθνικό δίκαιο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία δεν μπορούν να έχουν λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και δεν μπορούν να επιτρέπουν σε πλοία, συμπεριλαμβανομένων σκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, να φέρουν τη σημαία τους.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 4** «Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής επαρκών για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων. **2.** Τα κράτη μέλη

διασφαλίζουν ότι: α) οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής έχουν την ικανότητα να δεχτούν τους τύπους και τις ποσότητες των αποβλήτων από τα πλοία που χρησιμοποιούν συνήθως τον εν λόγω λιμένα, λαμβανομένων υπόψη: i) των επιχειρησιακών αναγκών των χρηστών του λιμένα· ii) του μεγέθους και της γεωγραφικής θέσης του εν λόγω λιμένα· iii) των τύπων των πλοίων που καταπλέουν στον εν λόγω λιμένα· iv) και των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 9· β) οι διατυπώσεις και οι πρακτικές ρυθμίσεις για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής είναι απλές και διεκπεραιώνονται με ταχύτητα για να αποφεύγονται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις για τα πλοία· γ) τα επιβαλλόμενα για την παράδοση τέλη δεν δημιουργούν αντικίνητρα στη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής από τα πλοία· και δ) οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής καθιστούν εφικτή τη διαχείριση των αποβλήτων από πλοία με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ και με άλλες σχετικές νομοθετικές ενωσιακές και εθνικές νομοθετικές πράξεις για τα απόβλητα. Για τους σκοπούς του στοιχείου δ) του πρώτου εδαφίου, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν χωριστή συλλογή, ώστε να διευκολύνονται η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση των αποβλήτων από τα πλοία στους λιμένες όπως προβλέπεται στο δίκαιο της Ένωσης για τα απόβλητα, και ειδικότερα στην οδηγία 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (20), στην οδηγία 2008/98/ΕΚ και στην οδηγία 2012/19/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (21). Προκειμένου να διευκολυνθεί αυτή η διαδικασία, οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής μπορούν να συλλέγουν τα επιμέρους κλάσματα αποβλήτων σύμφωνα με τις κατηγορίες αποβλήτων που ορίζονται στη σύμβαση MARPOL, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές της. Τα προβλεπόμενα στο στοιχείο δ) του πρώτου εδαφίου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των αυστηρότερων απαιτήσεων που επιβάλλονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1069/2009 για τη διαχείριση υπολειμμάτων τροφίμων από τις διεθνείς μεταφορές. **3.** Τα κράτη μέλη, υπό την ιδιότητά τους ως κρατών σημαίας, χρησιμοποιούν τα έντυπα και τις διαδικασίες του ΔΝΟ για να γνωστοποιούν στον ΔΝΟ και στις αρχές του κράτους λιμένα τυχόν καταγγελθείσες ανεπάρκειες των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Τα κράτη μέλη, υπό την ιδιότητά τους ως κρατών λιμένα, διερευνούν όλες τις περιπτώσεις αναφορών καταγγελθεισών ανεπαρκειών και χρησιμοποιούν τα έντυπα και τις διαδικασίες του ΔΝΟ για να γνωστοποιούν στον ΔΝΟ και στο αναφέρον κράτος σημαίας το αποτέλεσμα της έρευνας. **4.** Οι οικείες λιμενικές αρχές ή, ελλείψει αυτών, οι αρμόδιες αρχές, διασφαλίζουν ότι οι επιχειρήσεις παράδοσης ή παραλαβής αποβλήτων διενεργούνται με επαρκή μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη κινδύνων κατά προσώπων ή του περιβάλλοντος στους λιμένες που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. **5.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε μέρος που συμμετέχει στην παράδοση ή την παραλαβή αποβλήτων από πλοία δύναται να αξιώσει αποζημίωση για ζημίες που προκλήθηκαν από αδικαιολόγητη καθυστέρηση.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 5** «Προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κατάλληλο πρόγραμμα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων βρίσκεται σε ισχύ και εφαρμογή για κάθε λιμένα κατόπιν διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερομένους, συμπεριλαμβανομένων, ιδίως, των χρηστών του λιμένα ή των εκπροσώπων τους, και, κατά περίπτωση, τοπικών αρμόδιων αρχών, φορέων εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, οργανώσεων που εφαρμόζουν υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα πρέπει να διενεργούνται τόσο κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτισης του προγράμματος παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων όσο και μετά την έγκρισή του, ιδιαίτερα όταν έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές όσον αφορά τις προβλεπόμενες στα άρθρα 4, 6 και 7 απαιτήσεις. Οι λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με την κατάρτιση του προγράμματος παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων καθορίζονται στο παράρτημα 1. **2.** Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες από το πρόγραμμα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που αφορά τη διάθεση επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες τους και τη δομή του

κόστους κοινοποιούνται με σαφήνεια στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, δημοσιοποιούνται και καθίστανται εύκολα προσβάσιμες, σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας και, κατά περίπτωση, σε γλώσσα που χρησιμοποιείται διεθνώς: α) θέση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για κάθε θέση πρόσδεσης και, κατά περίπτωση, του ωραρίου λειτουργίας τους· β) κατάλογο των αποβλήτων πλοίων τα οποία διαχειρίζεται συνήθως ο λιμένας· γ) κατάλογο των σημείων επαφής, των φορέων εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και των παρεχομένων υπηρεσιών· δ) περιγραφή των διαδικασιών παράδοσης των αποβλήτων· ε) περιγραφή του συστήματος κάλυψης του κόστους, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συστημάτων διαχείρισης των αποβλήτων και των σχετικών πόρων, όπως αναφέρονται στο παράρτημα 4. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου διατίθενται επίσης ηλεκτρονικά και επικαιροποιούνται στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στο άρθρο 13. **3.** Εφόσον απαιτείται για λόγους αποτελεσματικότητας, τα προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων μπορούν να καταρτίζονται από κοινού από δύο ή περισσότερους γειτονικούς λιμένες της ίδιας γεωγραφικής περιφέρειας, με δέουσα συμμετοχή κάθε λιμένα, υπό τον όρο ότι προσδιορίζεται για κάθε λιμένα ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής είναι απαραίτητες και ποιες είναι διαθέσιμες. **4.** Τα κράτη μέλη αξιολογούν και εγκρίνουν το πρόγραμμα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και εξασφαλίζουν την επανέγκρισή του τουλάχιστον ανά πενταετία μετά την έγκριση ή επανέγκρισή του, καθώς και έπειτα από σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία του λιμένα. Στις εν λόγω αλλαγές μπορούν να περιλαμβάνονται διαρθρωτικές αλλαγές της κυκλοφορίας στον λιμένα, κατασκευή νέων υποδομών, αλλαγές στη ζήτηση και στην παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και νέες τεχνικές επεξεργασίας επί του πλοίου. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν την εφαρμογή από τον λιμένα του προγράμματος παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Όταν, κατά τη διάρκεια της πενταετίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο δεν έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές, η επανέγκριση μπορεί να περιλαμβάνει επικύρωση των υφιστάμενων προγραμμάτων. **5.** Οι μικροί μη εμπορικοί λιμένες, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από σπάνια ή χαμηλή κυκλοφορία μόνο σκαφών αναψυχής, μπορούν να εξαιρούνται από τις παραγράφους 1 έως 4, εάν οι οικείες λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής εντάσσονται στο σύστημα διαχείρισης αποβλήτων του οποίου η διαχείριση ασκείται από τον σχετικό δήμο ή για λογαριασμό του και τα κράτη μέλη στα οποία βρίσκονται οι εν λόγω λιμένες εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με το σύστημα διαχείρισης αποβλήτων τίθενται στη διάθεση των χρηστών των εν λόγω λιμένων. Τα κράτη μέλη στα οποία βρίσκονται οι εν λόγω λιμένες κοινοποιούν ηλεκτρονικά το όνομα και τη θέση των εν λόγω λιμένων στο τμήμα του συστήματος ενημέρωσης, παρακολούθησης και εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 13.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 6** «Εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: **«1.** Ο φορέας εκμετάλλευσης πλοίου, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/ΕΚ με προσορισμό λιμένα της Ένωσης, συμπληρώνει με ειλικρίνεια και ακρίβεια το έντυπο του παραρτήματος 2 της παρούσας οδηγίας («εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων») και κοινοποιεί όλα τα στοιχεία που περιέχονται σε αυτό στην αρχή ή στον φορέα που έχει οριστεί για τον 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· β) μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας κατάπλου, εάν η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη λιγότερες από 24 ώρες πριν από την άφιξη· ή γ) το αργότερο κατά την αναχώρηση από τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του δρομολογίου είναι μικρότερη από 24 ώρες. **2.** Τα στοιχεία της εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων υποβάλλονται ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13 της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με τις οδηγίες 2002/59/ΕΚ και 2010/65/ΕΕ. **3.** Τα στοιχεία της εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων είναι διαθέσιμα επί του πλοίου, κατά προτίμηση σε

ηλεκτρονική μορφή, τουλάχιστον έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου και τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, εφόσον ζητηθούν. **4.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που κοινοποιούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου εξετάζονται και γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές επιβολής χωρίς καθυστέρηση.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 7** «Παράδοση αποβλήτων από πλοία» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: **«1.** Ο πλοίαρχος πλοίου που καταπλέει σε λιμένα της Ένωσης παραδίδει, προτού αποπλεύσει από τον εν λόγω λιμένα, όλα τα απόβλητά του που μεταφέρονται επί του πλοίου σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες απόρριψης που προβλέπονται στη σύμβαση MARPOL. **2.** Με την παράδοση, ο φορέας εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής ή η αρχή του λιμένα στον οποίο παραδόθηκαν τα απόβλητα συμπληρώνει με ειλικρίνεια και ακρίβεια το έντυπο του παραρτήματος 3 («απόδειξη παράδοσης αποβλήτων») και εκδίδει και χορηγεί στον πλοίαρχο του πλοίου, χωρίς άσκοπη καθυστέρηση, την απόδειξη παράδοσης. Η απαίτηση του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση μικρών λιμένων με μη στελεχωμένες εγκαταστάσεις ή απομακρυσμένων λιμένων, εφόσον το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκονται τέτοιοι λιμένες έχει κοινοποιήσει ηλεκτρονικά το όνομα και τη θέση των εν λόγω λιμένων στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στο άρθρο 13. **3.** Ο φορέας εκμετάλλευσης πλοίου, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/ΕΚ υποβάλλει ηλεκτρονικά, πριν από τον απόπλου ή μόλις παραληφθεί η απόδειξη παράδοσης αποβλήτων, τις πληροφορίες που περιέχονται σε αυτή στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στο άρθρο 13 της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με τις οδηγίες 2002/59/ΕΚ και 2010/65/ΕΕ. Οι πληροφορίες της απόδειξης παράδοσης αποβλήτων διατίθενται επί του πλοίου επί δύο έτη τουλάχιστον κατά περίπτωση μαζί με το ενδεδειγμένο βιβλίο πετρελαίου, βιβλίο φορτίου, βιβλίο απορριμμάτων ή σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων, και διατίθενται, εφόσον ζητηθούν, στις αρχές των κρατών μελών. **4.** Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, το πλοίο δύναται να μεταβεί στον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς να παραδώσει τα απόβλητα, εάν: α) από τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με τα παραρτήματα 2 και 3 προκύπτει ότι υπάρχει επαρκής ειδική ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το προβλεπόμενο δρομολόγιο του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου· ή β) από τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες επί πλοίων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/ΕΚ προκύπτει ότι υπάρχει επαρκής ειδική ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το προβλεπόμενο δρομολόγιο του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου· ή γ) το πλοίο καταπλέει σε αγκυροβόλιο μόνο για λιγότερο από 24 ώρες ή υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες, εκτός αν η περιοχή αυτή έχει εξαιρεθεί σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εξαίρεσης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β), η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων που θα χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της επαρκούς ειδικής ικανότητας αποθήκευσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 20 παράγραφος 2. **5.** Ένα κράτος μέλος απαιτεί από το πλοίο να παραδώσει όλα τα απόβλητά του πριν από τον απόπλου εάν: α) δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που διατίθενται ηλεκτρονικά στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13 ή στο GISIS, ότι διατίθενται επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής στον επόμενο λιμένα κατάπλου· ή β) ο επόμενος λιμένας κατάπλου είναι άγνωστος. **6.** Η παράγραφος 4 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της έγκρισης αυστηρότερων απαιτήσεων για τα πλοία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 8** «Συστήματα κάλυψης του κόστους» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το κόστος της λειτουργίας λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για την παραλαβή και την επεξεργασία αποβλήτων από πλοία, πλην των καταλοίπων φορτίου, καλύπτεται με την είσπραξη τέλους από τα πλοία. Το εν λόγω κόστος περιλαμβάνει τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα 4. **2.** Τα συστήματα κάλυψης του κόστους δεν παρέχουν κίνητρο στα πλοία να απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν όλες τις ακόλουθες αρχές στον σχεδιασμό και στη λειτουργία των συστημάτων κάλυψης του κόστους: α) τα πλοία καταβάλλουν έμμεσο τέλος, ανεξαρτήτως της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής· β) το έμμεσο τέλος καλύπτει: i) το έμμεσο διοικητικό κόστος· ii) σημαντικό μέρος των άμεσων λειτουργικών δαπανών, όπως ορίζει το παράρτημα 4, το οποίο αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30 % του συνολικού άμεσου κόστους για την πραγματική παράδοση αποβλήτων κατά το παρελθόν έτος, με δυνατότητα να λαμβάνεται επίσης υπόψη το κόστος που συνδέεται με τον αναμενόμενο όγκο κυκλοφορίας για το επόμενο έτος· γ) προκειμένου να παρασχεθεί μέγιστο κίνητρο για την παράδοση αποβλήτων του παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL πλην των καταλοίπων φορτίου, δεν επιβάλλεται άμεσο τέλος για τα απόβλητα αυτά, προκειμένου να διασφαλίζεται δικαίωμα παράδοσης χωρίς πρόσθετες χρεώσεις βάσει του όγκου των παραδιδόμενων αποβλήτων, εκτός όταν αυτός ο όγκος παραδιδόμενων αποβλήτων υπερβαίνει τη μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων που αναφέρεται στο έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 2 της παρούσας οδηγίας· τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά καλύπτονται από αυτό το καθεστώς, περιλαμβανομένου δε και του δικαιώματος παράδοσης· δ) προκειμένου οι δαπάνες συλλογής και επεξεργασίας των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά να μη βαρύνουν αποκλειστικά και μόνον τους χρήστες του λιμένα, τα κράτη μέλη καλύπτουν, κατά περίπτωση, τις εν λόγω δαπάνες με τα έσοδα που προκύπτουν από εναλλακτικά συστήματα χρηματοδότησης, μεταξύ άλλων από συστήματα διαχείρισης αποβλήτων και από διαθέσιμους ενωσιακούς, εθνικούς ή περιφερειακούς πόρους· ε) προκειμένου να ενθαρρύνουν την παράδοση καταλοίπων καθαρισμού δεξαμενών που περιέχουν υψηλού ιξώδους εμμένουσες πλέουσες ουσίες, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν κατάλληλα οικονομικά κίνητρα για την εν λόγω παράδοση· στ) το έμμεσο τέλος δεν περιλαμβάνει τα απόβλητα από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων, των οποίων το κόστος καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται. **3.** Το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται, ενδεχομένως, από το έμμεσο τέλος, καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται πραγματικά από το πλοίο. **4.** Τα τέλη μπορούν να διαφοροποιούνται με βάση τα εξής: α) την κατηγορία, τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου· β) την παροχή υπηρεσιών σε πλοία εκτός του κανονικού ωραρίου λειτουργίας στον λιμένα· ή γ) την επικινδυνότητα των αποβλήτων· **5.** Τα τέλη μειώνονται με βάση τα εξής: α) το είδος εμπορικής δραστηριότητας που εκτελεί το πλοίο, ιδίως όταν το πλοίο εκτελεί θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές μικρών αποστάσεων· β) βάση του σχεδιασμού, του εξοπλισμού και της λειτουργίας του πλοίου αποδεικνύεται ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων και διαχειρίζεται τα απόβλητά του με βιώσιμο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο. Έως τις 28 Ιουνίου 2020, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να καθορίσει τα κριτήρια προσδιορισμού ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο στοιχείο β) του πρώτου εδαφίου όσον αφορά τη διαχείριση αποβλήτων επί του πλοίου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 20 παράγραφος 2. **6.** Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα επιβαλλόμενα τέλη είναι δίκαια, καθορίζονται με διαφάνεια, είναι εύκολα αναγνωρίσιμα, δεν εισάγουν διακρίσεις και αντιστοιχούν στο κόστος των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που διατίθενται και, κατά περίπτωση, χρησιμοποιούνται, το ύψος των τελών και η βάση υπολογισμού τους κοινοποιούνται σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας και, κατά περίπτωση, σε γλώσσα που χρησιμοποιείται διεθνώς, στους χρήστες των λιμένων στο πρόγραμμα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. **7.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συλλογή δεδομένων παρακολούθησης σχετικά με τον όγκο και την ποσότητα

των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά και υποβάλλουν αυτά τα δεδομένα παρακολούθησης στην Επιτροπή. Η Επιτροπή, βάσει των εν λόγω δεδομένων παρακολούθησης, δημοσιεύει έκθεση έως την 31η Δεκεμβρίου 2022 και εν συνεχεία, ανά δύο έτη. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων περί των δεδομένων παρακολούθησης και του μορφότυπου υποβολής. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 2.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 9** «Εξαιρέσεις» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν πλοίο που καταπλέει στους λιμένες τους από τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6, στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και στο άρθρο 8 («η εξαίρεση»), εάν υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι: α) το πλοίο εκτελεί τακτική γραμμή με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς· β) υπάρχει διακανονισμός που εγγυάται την παράδοση των αποβλήτων και την καταβολή του τέλους σε λιμένα ευρισκόμενο στη διαδρομή του πλοίου ο οποίος: i) αποδεικνύεται από υπογεγραμμένη σύμβαση με λιμένα ή ανάδοχο στον τομέα των αποβλήτων και από αποδείξεις παράδοσης αποβλήτων· ii) έχει κοινοποιηθεί σε όλους τους λιμένες που βρίσκονται στη διαδρομή του πλοίου· και iii) έχει γίνει δεκτός από τον λιμένα όπου πραγματοποιούνται η παράδοση και η καταβολή, που μπορεί να είναι λιμένας της Ένωσης ή άλλος λιμένας, στον οποίο, όπως αποδεικνύεται βάσει των πληροφοριών που υποβάλλονται ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13 και στο GISIS, διατίθενται επαρκείς εγκαταστάσεις· γ) η εξαίρεση δεν επιφέρει αρνητικό αντίκτυπο στην ασφάλεια στη θάλασσα, την υγεία, τη διαβίωση στο πλοίο ή τις συνθήκες εργασίας ή στο θαλάσσιο περιβάλλον. **2.** Εάν χορηγηθεί η εξαίρεση, το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας εκδίδει πιστοποιητικό εξαίρεσης, βάσει του μορφότυπου που προβλέπεται στο παράρτημα 5, στο οποίο επιβεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους αναγκαίους όρους και απαιτήσεις για την εφαρμογή της εξαίρεσης και αναφέρεται η διάρκεια της εξαίρεσης. **3.** Τα κράτη μέλη υποβάλλουν τις πληροφορίες του πιστοποιητικού εξαίρεσης ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13. **4.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποτελεσματική παρακολούθηση και επιβολή των διακανονισμών για την παράδοση και την καταβολή του τέλους οι οποίοι ισχύουν για τα εξαιρούμενα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες τους. **5.** Παρά τη χορηγηθείσα εξαίρεση, ένα πλοίο δεν μεταβαίνει στον επόμενο λιμένα κατάπλου, εάν δεν υπάρχει επαρκής ειδική ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και που θα συσσωρευθούν κατά το προβλεπόμενο δρομολόγιο του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 10** «Επιθεωρήσεις» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε όλα τα πλοία να είναι δυνατόν να υπόκεινται σε επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων αιφνίδιων επιθεωρήσεων, για την επαλήθευση της συμμόρφωσής τους με την παρούσα οδηγία.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 11** «Υποχρεώσεις επιθεώρησης» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Κάθε κράτος μέλος διενεργεί επιθεωρήσεις σε πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του, που αντιστοιχούν στο 15 % τουλάχιστον του συνολικού αριθμού μεμονωμένων πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες του ετησίως. Ο συνολικός αριθμός μεμονωμένων πλοίων που καταπλέουν σε ένα κράτος μέλος υπολογίζεται ως ο μέσος όρος του αριθμού μεμονωμένων πλοίων των προηγούμενων τριών ετών, όπως έχει κοινοποιηθεί μέσω του μέρους του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13. **2.** Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου επιλέγοντας πλοία βάσει ενωσιακού μηχανισμού στόχευσης με βάση τον κίνδυνο. Προκειμένου να εξασφαλιστεί εναρμόνιση των επιθεωρήσεων και να προβλεφθούν ενιαίοι όροι για την επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση, η

Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να καθορίσει τα λεπτομερή στοιχεία του ενωσιακού μηχανισμού στόχευσης με βάση τον κίνδυνο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 2. **3.** Τα κράτη μέλη θεσπίζουν διαδικασίες για επιθεωρήσεις σε πλοία που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/ΕΚ προκειμένου να διασφαλίζεται, στο μέτρο του εφικτού, η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Κατά τη θέσπιση των εν λόγω διαδικασιών, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τον ενωσιακό μηχανισμό στόχευσης με βάση τον κίνδυνο που αναφέρεται στην παράγραφο 2. **4.** Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 16, εάν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κρίνει μη ικανοποιητικά τα αποτελέσματα της επιθεώρησης, διασφαλίζει ότι το πλοίο δεν αποπλέει από τον λιμένα προτού παραδώσει τα απόβλητά του σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής σύμφωνα με το άρθρο 7.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 12** «Σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Η εφαρμογή και η επιβολή της παρούσας οδηγίας διευκολύνεται από την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 13** «Υποβολή αναφορών και ανταλλαγή» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Η υποβολή αναφορών και η ανταλλαγή πληροφοριών βασίζονται στο σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της ΕΕ (SafeSeaNet), το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 3 και στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2002/59/ΕΚ. **2.** Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες υποβάλλονται ηλεκτρονικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος σύμφωνα με την οδηγία 2010/65/ΕΕ: α) οι πληροφορίες για τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, το οποίο ελλιμενίζεται σε λιμένα της Ένωσης, καθώς και τον αναγνωριστικό κωδικό του οικείου λιμένα· β) οι πληροφορίες από την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων, όπως ορίζεται στο παράρτημα 2· γ) οι πληροφορίες από την απόδειξη παράδοσης αποβλήτων, όπως ορίζεται στο παράρτημα 3· δ) οι πληροφορίες από το πιστοποιητικό εξαίρεσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα 5. **3.** Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 διατίθενται ηλεκτρονικά μέσω του SafeSeaNet.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 14** «Καταχώριση των» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Η Επιτροπή αναπτύσσει, τηρεί και ενημερώνει βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, με την οποία συνδέονται όλα τα κράτη μέλη και η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων που προβλέπεται από την παρούσα οδηγία («βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων»). Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων βασίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 24 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και έχει παρόμοιες λειτουργίες με αυτή τη βάση δεδομένων. **2.** Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με περιπτώσεις μη συμμόρφωσης και διαταγές απαγόρευσης απόπλου, διαβιβάζονται χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις α) ολοκληρωθεί η έκθεση επιθεώρησης· β) αρθεί η διαταγή απαγόρευσης απόπλου· ή γ) χορηγηθεί εξαίρεση. **3.** Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων καθιστά εφικτή την ανάκτηση όλων των σχετικών δεδομένων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη για τον σκοπό της παρακολούθησης της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων παρέχει πληροφορίες για τον ενωσιακό μηχανισμό στόχευσης με βάση τον κίνδυνο που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2. Η Επιτροπή επανεξετάζει τακτικά τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων για να παρακολουθεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να εφιστά την προσοχή σε τυχόν αμφιβολίες σχετικά με την

ολοκληρωμένη εφαρμογή με στόχο τη θέση σε ισχύ διορθωτικών μέτρων. 4. Τα κράτη μέλη έχουν ανά πάσα στιγμή πρόσβαση στις καταχωρισμένες πληροφορίες στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 15** «Κατάρτιση του προσωπικού» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Οι λιμενικές αρχές και οι αρμόδιες αρχές για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής διασφαλίζουν ότι το προσωπικό στο σύνολό του λαμβάνει την αναγκαία κατάρτιση για να αποκτήσει τις γνώσεις που είναι απαραίτητες για την εργασία του όταν διαχειρίζεται απόβλητα, με ιδιαίτερη προσοχή στις πτυχές υγείας και ασφάλειας που αφορούν τον χειρισμό επικίνδυνων υλικών, και ότι οι απαιτήσεις κατάρτισης επικαιροποιούνται τακτικά προκειμένου να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις της τεχνολογικής καινοτομίας.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 16** «Κυρώσεις» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες για επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των εθνικών διατάξεων που υιοθετούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 17** «Ανταλλαγή εμπειριών» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Η Επιτροπή μεριμνά για την οργάνωση ανταλλαγής εμπειριών μεταξύ των εθνικών αρχών και των εμπειρογνομόνων των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων εμπειρογνομόνων από τον ιδιωτικό τομέα, την κοινωνία των πολιτών και συνδικαλιστικές οργανώσεις, σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στους λιμένες της Ένωσης.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 18** «Διαδικασία τροποποίησης» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 19, για την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας και των παραπομπών σε πράξεις του ΔΝΟ στην παρούσα οδηγία στο βαθμό που απαιτείται για την εναρμόνισή τους με το δίκαιο της Ένωσης ή για να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ιδίως στο πλαίσιο του ΔΝΟ. **2.** Ανατίθεται επίσης στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19, για την τροποποίηση των παραρτημάτων, όταν τούτο είναι αναγκαίο για τη βελτίωση των ρυθμίσεων εφαρμογής και παρακολούθησης που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, ιδίως των προβλεπόμενων στα άρθρα 6, 7 και 9, προκειμένου να διασφαλίζονται η αποτελεσματική κοινοποίηση και παράδοση των αποβλήτων και η ορθή εφαρμογή των εξαιρέσεων. **3.** Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση της Επιτροπής και προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή και απαράδεκτη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19, για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας, στον βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την αποφυγή μιας τέτοιας απειλής, ώστε να μην εφαρμοστεί, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τροποποίηση της σύμβασης MARPOL. **4.** Οι προβλεπόμενες στο παρόν άρθρο κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου που έχει καθοριστεί σε διεθνές επίπεδο για τη σιωπηρή αποδοχή της τροποποίησης της σύμβασης MARPOL ή την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος της εν λόγω τροποποίησης. Κατά την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος αυτών των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα κράτη μέλη απέχουν από την ανάληψη κάθε πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της εν λόγω τροποποίησης στο εθνικό δίκαιο ή στην εφαρμογή της τροποποίησης της συγκεκριμένης διεθνούς πράξης.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 19** «Άσκηση της εξουσιοδότησης» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους

του παρόντος άρθρου. **2.** Η προβλεπόμενη στο άρθρο 18 παράγραφοι 1, 2 και 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 27 Ιουνίου 2019. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου. **3.** Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 18 παράγραφοι 1, 2 και 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη. **4.** Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. **5.** Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. **6.** Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφοι 1, 2 και 3 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 20** «Διαδικασία επιτροπής» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (22). Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. **2.** Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 21** «Τροποποιήσεις στην οδηγία 2010/65/ΕΕ» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Στο παράρτημα στοιχείο Α της οδηγίας 2010/65/ΕΕ, το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: “4. Κοινοποίηση αποβλήτων από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων Άρθρα 6, 7 και 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2019 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ (ΕΕ L 151 7.6.2019, σ. 116)”.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 22** «Κατάργηση» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Η οδηγία 2000/59/ΕΚ καταργείται. Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 23** «Επανεξέταση» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Η Επιτροπή αξιολογεί την παρούσα οδηγία και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις 28 Ιουνίου 2026. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει επίσης έκθεση που παρουσιάζει λεπτομερώς βέλτιστες πρακτικές για την πρόληψη και διαχείριση των αποβλήτων επί των πλοίων. **2.** Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1625 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (23), κατά την προσεχή επανεξέταση της εντολής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), η Επιτροπή αξιολογεί επίσης

κατά πόσον θα πρέπει να χορηγηθούν στον EMSA πρόσθετες αρμοδιότητες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 24** «Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**1.** Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 28 Ιουνίου 2021. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη. **2.** Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 25** «Έναρξη ισχύος» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.».

Σύμφωνα με το **Παράρτημα 1** «ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «Τα προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων καλύπτουν όλους τους τύπους αποβλήτων από πλοία που συνήθως καταπλέουν στον λιμένα και καταρτίζονται σύμφωνα με το μέγεθος του λιμένα και τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν. Τα προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων περιλαμβάνουν τα εξής στοιχεία: **α)** εκτίμηση της ανάγκης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, με βάση τις ανάγκες των πλοίων που συνήθως καταπλέουν στον λιμένα, **β)** περιγραφή του τύπου και της χωρητικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, **γ)** περιγραφή των διαδικασιών παραλαβής και συλλογής των αποβλήτων από τα πλοία, **δ)** περιγραφή του συστήματος ανάκτησης του κόστους, **ε)** περιγραφή της διαδικασίας για την αναφορά καταγγελλόμενων ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, **στ)** περιγραφή της διαδικασίας εκτέλεσης διαβουλεύσεων με τους χρήστες του λιμένα, τους αναδόχους στον τομέα των αποβλήτων, τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη, και **ζ)** επισκόπηση του τύπου και των ποσοτήτων αποβλήτων που παραλαμβάνονται από πλοία και διακινούνται στις εγκαταστάσεις. Τα προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων μπορούν να περιλαμβάνουν: **α)** σύνοψη του σχετικού εθνικού δικαίου και της διαδικασίας και των διατυπώσεων παράδοσης των αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, **β)** προσδιορισμό σημείου επαφής στον λιμένα, **γ)** περιγραφή, ενδεχομένως, του εξοπλισμού και των διαδικασιών προεπεξεργασίας στον λιμένα για ειδικές ροές αποβλήτων, **δ)** περιγραφή των μεθόδων καταγραφής της πραγματικής χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, **ε)** περιγραφή των μεθόδων καταγραφής των ποσοτήτων αποβλήτων που παραδίδονται από τα πλοία, **στ)** περιγραφή των μεθόδων διαχείρισης των ροών διαφορετικών αποβλήτων στον λιμένα. 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 εν λόγω συμμόρφωση τεκμαίρεται εάν οι διαδικασίες είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1221/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1).».

Σύμφωνα με το **Παράρτημα 4** «ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ (ΛΕΠ)» της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 προβλέπεται ότι: «**Άμεσες δαπάνες** Άμεσες λειτουργικές δαπάνες που προκύπτουν από την πραγματική παράδοση αποβλήτων από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων δαπάνης που αναφέρονται κατωτέρω. — Παροχή λιμενικής υποδομής εγκαταστάσεων παραλαβής,

συμπεριλαμβανομένων εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενών, εργαλείων επεξεργασίας, φορτηγίδων, φορτηγών, εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, εγκαταστάσεων επεξεργασίας, — Παραχωρήσεις λόγω χρηματοδοτικής μίσθωσης εγκατάστασης, κατά περίπτωση, ή χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού αναγκαίου για τη λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, — Πραγματική λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής: συλλογή αποβλήτων από πλοία, μεταφορά αποβλήτων από τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για τελική επεξεργασία, συντήρηση και καθαρισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, δαπάνες προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων των υπερωριών, ηλεκτροδότηση, ανάλυση των αποβλήτων και ασφάλιση, — Προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση ή διάθεση αποβλήτων από τα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της χωριστής συλλογής αποβλήτων, — Διοίκηση: τιμολόγηση, έκδοση αποδείξεων παράδοσης αποβλήτων για το πλοίο, υποβολή αναφορών. **Έμμεσες δαπάνες** Έμμεσες διοικητικές δαπάνες που προ-κύπτουν από τη διαχείριση του λιμενικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων δαπάνης που αναφέρονται κατωτέρω. — Ανάπτυξη και έγκριση του σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν ελέγχων του εν λόγω σχεδίου και της εφαρμογής του, — Επικαιροποίηση του σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών εργασίας και παροχής συμβουλών, αναλόγως, — Οργάνωση των διαδικασιών διαβούλευσης για την (επαν)αξιολόγηση του σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, — Διαχείριση των συστημάτων κοινοποίησης και ανάκτησης του κόστους, συμπεριλαμβανομένων της εφαρμογής μειωμένων τελών για τα οικολογικά πλοία, της παροχής συστημάτων μηχανογράφησης του λιμένα, της στατιστικής ανάλυσης και των σχετικών δαπανών εργασίας, — Οργάνωση των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων για την παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, καθώς την έκδοση των αναγκαιών αδειών για την κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες, — Ανακοίνωση πληροφοριών στους χρήστες του λιμένα με τη διανομή φυλλαδίων, ανάρτηση πινακίδων και αφισοκόλληση στον λιμένα ή δημοσίευση πληροφοριών στον δικτυακό τόπο του λιμένα και ηλεκτρονική διαβίβαση της αναφοράς πληροφοριών, κατά το άρθρο 5 - Διαχείριση των συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων: συστήματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού (ΔΕΠ), ανακύκλωση και υποβολή αιτήσεων για εθνικά/περιφερειακά κονδύλια και εφαρμογή τους, — Άλλες διοικητικές δαπάνες: δαπάνες παρακολούθησης και ηλεκτρονικής υποβολής εξαιρέσεων, κατά το άρθρο 9. **Καθαρά έσοδα** Καθαρά έσοδα από συστήματα διαχείρισης αποβλήτων και διαθέσιμη εθνική/περιφερειακή χρηματοδότηση, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων εσόδων που αναφέρονται κατωτέρω — Καθαρά οικονομικά οφέλη που παρέχονται από συστήματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού· — Άλλα καθαρά έσοδα από τη διαχείριση αποβλήτων, όπως συστήματα ανακύκλωσης· — Χρηματοδότηση στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ)· — Άλλη χρηματοδότηση ή επιδοτήσεις που διατίθενται στους λιμένες για τη διαχείριση αποβλήτων και την αλιεία.»

Γ. Παρατηρήσεις και Προτάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων επί του εν θέματι Σχεδίου Κ.Υ.Α., στο πλαίσιο Γνωμοδότησης.

Η παρουσίαση των ακόλουθων Παρατηρήσεων και Προτάσεων, επί του εν θέματι Σχεδίου Κ.Υ.Α., ακολουθούν την κατ' Άρθρων Σχεδίου Κ.Υ.Α. σειρά για εποπτικούς λόγους. Αφορούν δε, τις ήδη αποσταλθείσες απόψεις των εκπροσώπων της Αρχής, νομοτεχνικά βελτιωμένες, όπως αυτές εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Ρ.Α.Λ., στο πλαίσιο της παρούσας.

Παρατηρήσεις και Προτάσεις Ρ.Α.Λ.

Άρθρο 2**Επί της περ. κβ) της παρ. 1 του Άρθρου 2 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.**

Οι δε τουριστικοί λιμένες του Ν.2160/1993 έχουν φορέα διαχείρισης [βλ. Παρατήρηση Ρ.Α.Λ. επί της παρ. 7 του άρθρ. 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.].

Ως εκ τούτου, προτείνεται η διαγραφή τους από τον ανωτέρω ορισμό ως ακολούθως:

«κβ) «Μικροί λιμένες»: αλιευτικά καταφύγια ~~και τουριστικοί λιμένες του ν. 2160/1993, όπως ισχύει.~~»

Άρθρο 3**Επί των περ. α) και β) της παρ. 1 του Άρθρου 3 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.**

Προκειμένου να καταλαμβάνονται και οι λιμενικές εγκαταστάσεις από το πεδίο εφαρμογής του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α., προτείνεται η τροποποίηση των ανωτέρω διατάξεων ως ακολούθως:

«α) σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε ελληνικό λιμένα ή λιμενική εγκατάσταση, πλην των πλοίων που εκτελούν τις λιμενικές υπηρεσίες κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 και 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 σε κυβερνητική μη εμπορική βάση·

β) σε όλους τους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις, στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α).»

Επί της παρ. 2 του Άρθρου 3 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Προτείνεται περαιτέρω εξειδίκευση των μέτρων και υποχρεώσεων των πλοίων που εξαιρούνται δυνάμει της παρ. 1 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α. από το πεδίο εφαρμογής της. [βλ. συναφές παρ. 10 του άρθρ. 8 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.].

Επί της παρ. 3 του Άρθρου 3 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Στις περιπτώσεις εξαίρεσης αγκυροβολίου, που θέτει η προτεινόμενη διάταξη, θα μπορούσε να συμπεριλάβει και τις περιπτώσεις αγκυροβολίων όπου δεν διενεργούνται φορτοεκφορτώσεις.

Άρθρο 4**Επί του τελευταίου εδαφίου της παρ. 2 του Άρθρου 4 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.**

Σύμφωνα με την υπό ενσωμάτωση Οδηγία, η συγκεκριμένη επιφύλαξη ανάγεται στην περίπτωση δ) και όχι στην αντίστοιχη γ). Το πρώτο Σχέδιο Κ.Υ.Α. το ανέφερε ορθώς, ενώ στο παρόν Σχέδιο έχει επέλθει μεταβολή με την ανωτέρω διάταξη.

Ως εκ τούτου, προτείνεται η διόρθωση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«Τα προβλεπόμενα στο στοιχείο δ) του πρώτου εδαφίου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των αυστηρότερων απαιτήσεων που επιβάλλονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1069/2009 για τη διαχείριση υπολειμμάτων τροφίμων από τις διεθνείς μεταφορές.»

Επί του πρώτου εδαφίου της παρ. 4 του Άρθρου 4 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Η διαδικασία έγκρισης της δραστηριοποίησης παρόχου από τον φορέα διαχείρισης λιμένα δύναται να ερμηνευτεί ως σωρευτική προϋπόθεση προ εφαρμογής του Κανονισμού 352/2017.

Ως εκ τούτου, προτείνεται η τροποποίηση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«4. Η δραστηριοποίηση παρόχου υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων σε κάθε λιμένα είναι δυνατή, ~~μόνο κατόπιν έγκρισης του αρμόδιου φορέα διαχείρισης λιμένα και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352, όπου αυτός εφαρμόζεται.~~»

Επί της παρ. 6 του Άρθρου 4 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Προτείνεται η διόρθωση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«6. Οι φορείς διαχείρισης λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων διασφαλίζουν ότι οι επιχειρήσεις παράδοσης ή παραλαβής αποβλήτων διενεργούνται με επαρκή μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη κινδύνων κατά προσώπων ή του περιβάλλοντος στους λιμένες που καλύπτονται από την παρούσα **απόφαση.**»

Άρθρο 5**Επί της παρ. 1 του Άρθρου 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.**

Εν' όψει του γεγονότος ότι, ήδη από τον Μάιο του 2016, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων μετεξελίχθηκε σε Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή δυνάμει του άρθρου 108 του Ν.4389/2016, το οποίο κατήργησε το άρθρο 43 του Ν.4150/2013 και την εκεί ιδρυθείσα Ρ.Α.Λ. ως αυτοτελή δημόσια υπηρεσία εποπτευόμενη από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου ως προς τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεων της, προτείνεται η τροποποίηση της ανωτέρω διατάξεως κατά τρόπο σύμφωνο με τα προαναφερθέντα.

Επίσης, στο αναγκαίο περιεχόμενο του Σχεδίου, και δη στην περ. στ) του Παραρτήματος 1, αναφέρεται ότι οι διαβουλεύσεις περιλαμβάνουν «**τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών**». Η περίπτωση αυτή ελλείπει από την διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.. Επομένως, προτείνεται να συμπεριληφθεί. Τούτο δε, διότι, λαμβάνει υπ' όψιν και την διάταξη της παρ. 5 του άρθρου, όπου προβλέπεται η ένταξη στο σχέδιο του λιμένα των λιμενικών εγκαταστάσεων παραχωρηθέντων σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2791/2001 ή υποπαραχωρηθέντων σύμφωνα με το Ν.4597/2019.

Ένεκα των ανωτέρω, προτείνεται η τροποποίηση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«1. Για τις ως άνω λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής καταρτίζεται και εφαρμόζεται για κάθε λιμένα και κάθε λιμενική εγκατάσταση, με μέριμνα και ευθύνη του φορέα διαχείρισης αυτών, κατάλληλο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, το οποίο ονομάζεται στο εξής χάριν συντομίας «σχέδιο», κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και ιδίως με τους χρήστες του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης και τους εκπροσώπους αυτών, και, κατά περίπτωση, τοπικών αρμόδιων αρχών, φορέων εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, **τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών**, οργανώσεων που εφαρμόζουν υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας, με γνώμονα τις απαιτήσεις των άρθρων 4, 6, 7 και 12 και του Παραρτήματος 1. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα πρέπει να διενεργούνται τόσο κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτισης του σχεδίου, με ανάρτηση του σχεδίου στην ιστοσελίδα του φορέα διαχείρισης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης διάρκειας τουλάχιστον ενός (1) μηνός, όσο και μετά την έγκρισή του, ιδιαίτερα όταν έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές όσον αφορά στις προβλεπόμενες στα

άρθρα 4, 6 και 7 απαιτήσεις. Αποδεικτικά στοιχεία των διαβουλεύσεων θα κατατίθενται από το φορέα διαχείρισης στις συναρμόδιες υπηρεσίες (Διεύθυνση Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών, Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και Υπηρεσία Περιβάλλοντος της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης), καθώς και στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.»

Επί της παρ. 2 του Άρθρου 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«2. Τα φυσικά πρόσωπα ή οι εταιρείες που εκπονούν τα σχέδια της παρ. 1 δεν δύναται να παρέχουν υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων.»

Επί της παρ. 4 του Άρθρου 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Είναι σκόπιμη η προτεινόμενη συμπερίληψη των γειτονικών λιμενικών εγκαταστάσεων εφόσον το επιθυμούν στο σχέδιο γειτονικού φορέα διαχείρισης λιμένα.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«4. Τα σχέδια της παρ. 1 είναι δυνατόν, κατόπιν συμφωνίας των αρμόδιων φορέων διαχείρισης γειτονικών λιμένων ή/και λιμενικών εγκαταστάσεων, να καταρτίζονται και συμπληρώνονται σε περιφερειακό επίπεδο, για περισσότερους του ενός γειτονικούς λιμένες ή/και λιμενικές εγκαταστάσεις της ίδιας γεωγραφικής περιφέρειας, με τη δέουσα συμμετοχή του κάθε λιμένα ή/και λιμενικής εγκατάστασης, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται για κάθε επιμέρους λιμένα ή/και λιμενική εγκατάσταση ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής είναι απαραίτητες και ποιες είναι διαθέσιμες.»

Επί της παρ. 7 του Άρθρου 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Σύμφωνα με τους ορισμούς, ως μικροί λιμένες αναφέρονται τα αλιευτικά καταφύγια και τουριστικοί λιμένες του Ν.2160/1993.

Με το παρόν εδάφιο, στον ανωτέρω ορισμό προστίθενται επιπλέον προϋπόθεση η έλλειψη φορέα διαχείρισης του λιμένα. Για τους τουριστικούς λιμένες του Ν.2160/1993 πάντα υπάρχει φορέας διαχείρισης, λόγω ότι ο τουριστικός λιμένας παραχωρείται από το Υπουργείο Τουρισμού, από το οποίο εποπτεύεται στην συνέχεια. Σε σχέση με τον ορισμό της περ. κβ) της παρ. 1 του άρθρου 2 δημιουργείται σύγχυση αναφορικά με την υποχρέωση των τουριστικών λιμένων να εκπονούν σχέδιο ή όχι.

Επιπλέον, η δεύτερη περίπτωση λιμένων, ήτοι «λιμένων οι οποίοι δεν διαθέτουν εγκεκριμένο σχέδιο», θα πρέπει να αναδιατυπωθεί, δυνάμει των ορισμών της Υπουργικής Απόφασης.

Επομένως, προτείνεται η διευκρίνηση:

«7. Αλιευτικά καταφύγια και καταφύγια τουριστικών σκαφών κάθε μορφής που δεν διαθέτουν φορέα διαχείρισης, καθώς και οι λιμένες, οι οποίοι δεν καλύπτονται από εγκεκριμένο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, είναι δυνατόν να εντάσσονται στο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων του πλησιέστερου φορέα διαχείρισης λιμένα, κατόπιν συμφωνίας του οικείου δήμου με τον φορέα διαχείρισής του.

Οι δε τουριστικοί λιμένες του Ν.2160/1993 με φορέα διαχείρισης να δύναται να ενταχθούν στο σχέδιο γειτονικού λιμένα, όπως οι λοιποί φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.»

Επί της παρ. 8 του Άρθρου 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«8. Τα σχέδια καταρτίζονται με ευθύνη των φορέων διαχείρισης λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με το παράρτημα Ι της παρούσης και υποβάλλονται σε ηλεκτρονική μορφή (Flash Disk), στις συναρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: [...]»

Επί της παρ. 13 του Άρθρου 5 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Προ της επανέγκρισης του Σχεδίου, καλό θα ήταν η διενέργεια διαβούλευσης εκ μέρους του φορέα, για την προσήκουσα πληροφόρηση όλων των ενδιαφερομένων.

Επομένως προτείνεται η διόρθωση της ανωτέρω διάταξης ως ακολούθως:

«13. Σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια της πενταετίας ισχύος του σχεδίου, δεν έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές, η επανέγκριση του σχεδίου μπορεί να περιλαμβάνει επικύρωση του ήδη υφιστάμενου σχεδίου. Η εν λόγω διαδικασία πραγματοποιείται σύμφωνα με αυτήν της παραγράφου 1 και ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης λιμένα ή λιμενικής εγκατάστασης υποβάλλει συμπληρωματικό παράρτημα το οποίο περιέχει στατιστικά στοιχεία που αφορούν την πραγματική χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και τις ποσότητες των αποβλήτων που παραδόθηκαν από τα πλοία για κάθε ένα από τα πέντε (05) έτη ισχύος του σχεδίου.»

Άρθρο 8

Επί της παρ. 8του Άρθρου 8 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Οι συμβουλευτικές αρμοδιότητες της Αρχής έχουν ad hoc φύση, βάσει του Ν.4389/2016, με την Αρχή, ως οιοδήποτε δικαιοδοτικό όργανο και ρυθμιστής των συγκεκριμένων υπηρεσιών, να μη δύναται να ενταχθεί στην αλυσίδα ενός συνήθους και συνεχούς εγκριτικού διοικητικού μηχανισμού, παρά μόνον στην εξαίρεση (π.χ. ειδικό ερώτημα περί της μεθοδολογίας των τελών, όπως προβλέπεται από τον 4389/2016). Επιπρόσθετα, η Ρ.Α.Λ. δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα το δευτεροβάθμιο όργανο προσφυγών (που είναι ήδη, δυνάμει του Άρθρου 113Α του Ν.4389/2016 και της υπ' αρ. ΥΑ 3000.0/51279/2019), αλλά και τμήμα του πρωτοβάθμιου ελέγχου.

Άλλως ειπείν, η Ρ.Α.Λ. είναι όργανο εποπτείας, με βάση τον ιδρυτικό της Νόμο, και επιβολής κυρώσεων, για τυχόν παραβάσεις των διατάξεων του Κανονισμού 352/2017, και, ως εκ τούτων, τυχόν πρόβλεψη για σύμφωνη γνώμη της Αρχής, κατά τη διαδικασία έγκρισης των έμμεσων τελών, θα αποτελούσε παράβαση της αρχής της αμεροληψίας, καθώς δημιουργείται σύγκρουση καθηκόντων, η οποία έγκειται, στις περιπτώσεις εκείνες που θα ήτο, ταυτοχρόνως, το όργανο διερεύνησης των σχετικών με τα τέλη καταγγελιών και το όργανο που με τη σύμφωνη γνώμη του εγκρίθηκαν τα εν λόγω τέλη.

Ως εκ τούτων, προτείνεται η απαλοιφή της πρότασης «και σύμφωνης γνώμης της Ρ.Α.Λ.», επί της εισήγησης της Οικονομικής Υπηρεσίας του Υ.ΝΑ.Ν.Π., βάσει της οποίας λαμβάνεται η απόφαση κύρωσης των τελών από τους Υπουργούς ΝΑ.Ν.Π. και ΟΙΚ., και η συμπερίληψη της ήδη υφιστάμενης αρμοδιότητας της Αρχής στο πλαίσιο του Κανονισμού 352/2017, ως ακολούθως:

«8. Τα έμμεσα τέλη για τους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης λιμένα ή λιμενικής εγκατάστασης υποβάλλει σχετικό αίτημα στην Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής συνοδευόμενο από απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου ή της Λιμενικής Επιτροπής, στο σώμα της οποίας περιγράφεται λεπτομερώς το εν λόγω σύστημα τελών καθώς και αναλυτική Τεχνοοικονομική

Μελέτη, η οποία τεκμηριώνει το ύψος των επιβαλλόμενων τελών. Η εν λόγω απόφαση, λαμβάνεται κατόπιν σχετικής εισήγησης της αρμόδιας Οικονομικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και είναι αορίστου ισχύος υπό την προϋπόθεση ότι το ύψος των τελών παραμένει σταθερό. Με μέριμνα του αρμόδιου φορέα διαχείρισης, η σχετική απόφαση αναρτάται στην ιστοσελίδα του τόσο στην ελληνική όσο και στην αγγλική γλώσσα. Οι ανωτέρω, περί τελών, αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων ή των Λιμενικών Επιτροπών δύναται να προσβληθούν ενώπιον της Ρ.Α.Λ.»

Άρθρο 9

Επί των περ. α), β), γ) και δ) της παρ. 2 του Άρθρου 9 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Η ανωτέρω διάταξη αποπειράται να επανακαθορίσει ποια πλοία θεωρούνται ότι εκτελούν τακτικές γραμμές με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς.

Όμως, η προς ενσωμάτωση οδηγία, και δη στο άρθρο 2 παρ. 11, 12 και 13 αυτής, ορίζει ήδη τι νοείται ως τακτική γραμμή, τακτικοί ελλιμενισμοί και συχνοί ελλιμενισμοί, ήτοι: «11) “τακτική γραμμή”: γραμμή βάσει δημοσιευμένου ή προγραμματισμένου πίνακα αναχωρήσεων και αφίξεων μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή επαναλαμβανόμενες διελεύσεις που συνιστούν αναγνωρισμένο χρονοδιάγραμμα 12) “τακτικοί ελλιμενισμοί”: επαναλαμβανόμενα δρομολόγια του ίδιου πλοίου που συνιστούν σταθερό πρόγραμμα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις 13) “συχνοί ελλιμενισμοί”: κατάπλοι πλοίου στον ίδιο λιμένα οι οποίοι πραγματοποιούνται τουλάχιστον μία φορά ανά δεκαπενθήμερο».

Ως εκ τούτου, για λόγους αποφυγής διαφορετικών ερμηνειών από τους υπόχρεους φορείς κατά την εφαρμογή της παρούσας Κ.Υ.Α., δέον όπως απαλειφθεί η ανωτέρω παράγραφος.

Πέραν τούτων, δέον όπως ληφθεί υπ’ όψιν ότι:

(i) τα πλοία της περ. α) εξαιρούνται ήδη από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, σύμφωνα και με το άρθρο 3 παρ. 1 περ. α) αυτής, (ii) η θέσπιση του ορίου των 500 κ.ο.χ., και εν γένει ορίου βάσης των κ.ο.χ., για τα πλοία της περ. γ), δεν φαίνεται ότι εξυπηρετεί τους σκοπούς της εν λόγω οδηγίας (βλ. ενδκτκ. αρθρ. 1). Περαιτέρω, η θέσπιση ορίου βάσει των κ.ο.χ. θα ηδύνατο να θεωρηθεί ότι αντίκειται στην κατοχυρωμένη στο Σύνταγμα αρχή της ισότητας, η οποία επιβάλλει την ομοιόμορφη μεταχείριση των τελούντων υπό τις αυτές ή παρόμοιες συνθήκες και αποκλείει την έκδηλα άνιση μεταχείριση και την αυθαίρετη εξομοίωση διαφορετικών καταστάσεων. (βλ. Γνωμοδότηση ΡΑΛ 22/2020), και (iii) η θέσπιση συχνότητας σε έναν κατάπλου ανά εβδομάδα, για τα πλοία της περ. δ), κείται εκτός πλαισίου ορισμών της οδηγίας, σύμφωνα με την παρ. 13 του άρθρου 2 αυτής, η οποία ενσωμάτωσε τον ορισμό των τακτικών δρομολογίων κρουαζιεροπλοίων που εδόθη δια της από 23^{ης} Ιανουαρίου 2014 Αποφάσεως του τετάρτου τμήματος του ΔΕΕ στην υπόθεση C-537/33/ΕΚ (βλ. Γνωμοδότηση ΡΑΛ 14/2019).

Άρθρο 20

Επί του Άρθρου 20 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Η διάταξη αφορά ζήτημα ανταγωνισμού της βιομηχανίας επεξεργασίας αποβλήτων και δεν αποτελεί αντικείμενο της Οδηγίας 883/2019 που αφορά στην παράδοση / διαχείριση από τους λιμένες.

Ως εκ τούτου, προτείνεται η απαλοιφή της ανωτέρω διάταξης.

Άρθρο 24

Επί του Άρθρου 24 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Λόγω της αλλαγής των ορισμών στην παρούσα, και επειδή ο Ν.4389/2016 αναφέρεται στην 8111.1/41/09, απαιτείται διευκρίνηση ως προς τους υπόχρεους καταβολής του τέλους υπέρ Ρ.Α.Λ.

Ως εκ τούτου, προτείνεται η ακόλουθη αναδιατύπωση:

«1. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει τρεις (03) μήνες μετά τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Από την έναρξη ισχύος της παρούσας, καταργείται η υπ' αριθμ. 8111.1/41/09 (Β' 412) κοινή υπουργική απόφαση. Από την κατάργηση της ανωτέρω Κ.Υ.Α. δεν μεταβάλλεται η υποχρέωση καταβολής του ανταποδοτικού τέλους υπέρ Ρ.Α.Λ. από το σύνολο των υπόχρεων, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων και τουριστικών λιμένων. Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία.»

Παράρτημα 1

Επί της περ. στ) της παρ. 1 του Παραρτήματος 1 του Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Στην παράγραφο 1 περ. στ. του Παραρτήματος 1, αναφέρεται το αναγκαίο περιεχόμενο του σχεδίου, και στην εν λόγω περίπτωση περιγράφονται οι αναγκαίες διαβουλεύσεις. Εκ παραδρομής αναφέρεται στο Παράρτημα 1 οι διαβουλεύσεις με τους αναδόχους, ενώ το ορθό είναι ο όρος που χρησιμοποιείται από το άρθρο 5 της Οδηγίας και του παρόντος σχεδίου «φορείς εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής».

Επομένως, προτείνεται η διαμόρφωση της περιπτώσεως ως εξής:

«στ) περιγραφή της διαδικασίας εκτέλεσης διαβουλεύσεων με τους χρήστες του λιμένα, τους φορείς εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη, και.»

Το Μέλος του Δ.Σ. κ. Κουμπάρκης Γεώργιος δηλώνει παρών με επιφύλαξη, «διότι τόσο η κοινή υπουργική απόφαση όσο και τα σχόλια που θα προκύψουν για την υποστήριξη αυτής, θα πρέπει να επικεντρώνονται στην ενσωμάτωση της οδηγίας και σε θέματα που ορίζει η οδηγία και μόνο, και όχι σε θέματα που προκύπτουν από άλλες διατάξεις».

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων σε φανερή ψηφοφορία

ΓΝΩΜΟΔΟΤΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Υπέρ της υιοθέτησης των ανωτέρω Παρατηρήσεων και Προτάσεων επί του εν θέματι Σχεδίου (01.10.2020) Κ.Υ.Α.

Εξουσιοδοτείται ο Πρόεδρος της Αρχής να προβεί στην αποστολή της παρούσας προς τις αρμόδιες υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΡΑΛ

Παναγιώτης – Ιάσων Αγγελόπουλος