ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 5.3.2003
COM(2003) 92 τελικό

2003/0037 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα πρόσφατα ατυχήματα, ιδιαίτερα δε τα ναυάγια του *Prestige* το Νοέμβριο 2002 και του *Erika* το Δεκέμβριο 1999, κατέδειξαν εκ νέου την ανάγκη λήψης αυστηρότερων μέτρων για την αντιμετώπιση τη ρύπανσης από τα πλοία. Παρά το ευρύ φάσμα των μέτρων που θεσπίστηκαν την τελευταία δεκαετία σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βελτίωση της ασφάλειας, εξακολουθούν να πλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα πλοία αμφιβόλου ποιότητας τα οποία μεταφέρουν ιδιαίτερα ρυπογόνα φορτία και να προκαλούν μαζική ρύπανση μέσω ατυχημάτων, χωρίς να υπάρχει η απαιτούμενη τιμωρία των υπευθύνων.

Τα πολύ σοβαρά ατυχήματα όμως δεν αποτελούν το μοναδικό πρόβλημα. Το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας πετρελαϊκής ρύπανσης από πλοία προκαλείται από εσκεμμένες απορρίψεις. Η απαράδεκτη πρακτική των "λειτουργικών", δηλαδή εκ προθέσεως, απορρίψεων από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών καθαρισμού των δεξαμενών και έκχυσης των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων ασκείται σε ευρεία κλίμακα στα παράκτια ύδατα των μελών και εκτός αυτών. Μολονότι έχουν ληφθεί διάφορα μέτρα σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο, σε συνδυασμό με πρωτοβουλίες εκ μέρους του ναυτιλιακού κλάδου για τον περιορισμό της ρύπανσης από πλοία, τα οποία έχουν περιορίσει τις πρακτικές αυτές, το πρόβλημα εξακολουθεί να είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο. Κατά το 2001, η εναέρια επιτήρηση επέτρεψε τον εντοπισμό 390 πετρελαιοκηλίδων στη Βαλτική Θάλασσα[1] και 596 πετρελαιοκηλίδων στη Βόρεια Θάλασσα[2]. Σε μία μελέτη της Επιτροπής για τη Μεσόγειο Θάλασσα αναφέρθηκαν 1638 παράνομες απορρίψεις το 1999.[3] Στην πραγματικότητα, είναι πολύ μικρό το ποσοστό των εντοπιζόμενων πλοίων τα οποία προβαίνουν σε παράνομες απορρίψεις και ακόμα μικρότερος ο αριθμός των υπευθύνων στους οποίους ασκείται δίωξη.

Σε συμφωνία με την πρόταση οδηγίας της Επιτροπής για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου,[4] η προτεινόμενη οδηγία ορίζει ότι οι απορρίψεις κατά παράβαση του κοινοτικού δικαίου θα συνιστούν ποινικό αδίκημα και ότι θα επιβάλλονται κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, εάν διαπιστωθεί ότι τα εμπλεκόμενα άτομα έχουν προκαλέσει ή έχουν συμμετάσχει στην αξιόποινη πράξη εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας. Για τα φυσικά πρόσωπα οι κυρώσεις αυτές είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν, στις σοβαρότερες των περιπτώσεων, στέρηση της ελευθερίας. Η εισαγωγή κατάλληλων κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης έχει ιδιαίτερη σημασία σε σχέση με την ρύπανση που προκαλείται από την ναυτιλιακή δραστηριότητα, δεδομένου ότι τα διεθνή καθεστώτα αστικής ευθύνης τα οποία διέπουν τα περιστατικά ρύπανσης από πλοία χαρακτηρίζονται από σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά τις αποτρεπτικές τους συνέπειες.

Μετά τα πρόσφατα περιστατικά ρύπανσης, κατέστη πλέον έντονα εμφανής σε ανώτατο πολιτικό επίπεδο εντός της ΕΕ η επείγουσα ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία. Στη σύνοδο Κορυφής στην Κοπεγχάγη, στις 13 Δεκεμβρίου 2002, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων όλων των κρατών μελών της ΕΕ

---

1 http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf. Από το 1988 έχουν βεβαιωθεί συνολικά, μέσω εναέριας επιτήρησης, 7216 περιπτώσεις ρύπανσης στη Βαλτική Θάλασσα από απορρίψεις πλοίων.

2 http://www.bonnagreement.org/

3 http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

4 COM(2001) 139 τελικό της 13ης Μαρτίου 2001, όπως τροποποιήθηκε από το COM(2002) 544 τελικό της 30ής Σεπτεμβρίου 2002.

εξέφρασαν τις σοβαρές τους ανησυχίες σχετικά με το ατύχημα του *Prestige* και αναφέρθηκαν συγκεκριμένα στην ανάγκη λήψης περαιτέρω ειδικών μέτρων που θα αφορούν την ευθύνη και τις επακόλουθες κυρώσεις. Από την πλευρά του, το Συμβούλιο Μεταφορών και Τηλεπικοινωνιών της 6ης Δεκεμβρίου 2002 καλωσόρισε "την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει πρόταση που θα διασφαλίζει ότι οποιοδήποτε πρόσωπο έχει προκαλέσει ή συνέβαλε στο να προκληθεί περιστατικό ρύπανσης μέσω βαρείας αμέλειας θα πρέπει να υπόκειται στις κατάλληλες κυρώσεις."[5] Παράλληλα, στο Συμβούλιο Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της 19ης Δεκεμβρίου 2002 διαπιστώθηκε η ανάγκη μελέτης συμπληρωματικών μέτρων "για την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα των θαλασσών, μέσω του ποινικού δικαίου".[6]

Η Επιτροπή συμμερίζεται πλήρως τις απόψεις τω κρατών μελών σχετικά με τον επείγοντα χαρακτήρα της πρότασης και θεωρεί ότι δικαιολογείται , βάσει των ανωτέρω, η θέσπιση ενός ειδικού μέτρου για τα αδικήματα ρύπανσης από πλοία, με την επιφύλαξη της εφαρμογής ενός γενικότερου καθεστώτος για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου[7]. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή, όπως ήδη αναφέρει στην ανακοίνωσή της για τη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία μετά το ατύχημα του *Prestige* (COM(2002) 681 τελικό), προτείνει την κάλυψη ορισμένων από τα σοβαρότερα εναπομένοντα κανονιστικού χαρακτήρα κενά στον εν λόγω τομέα, που αφορούν εκούσιες και τυχαίες απορρίψεις.[8]

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

2.1. Η ανάγκη θέσπισης κανόνων σε κοινοτική κλίμακα για την ρύπανση από τα πλοία

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι οι εσκεμμένες απορρίψεις από πλοία αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου στη θάλασσα αποτελούν μία απαράδεκτα συνήθη πρακτική. Το μεγαλύτερο μέρος των απορρίψεων είναι παράνομες, δηλαδή, κατά παράβαση των διεθνών κανόνων για τις απορρίψεις των πλοίων, όπως ορίζει η σύμβαση Marpol 73/78 (η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978, όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια), η οποία έχει ευρέως επικυρωθεί σε παγκόσμια κλίμακα. Ωστόσο, μόνο ένα μικρό ποσοστό των υπαιτίων τέτοιου είδους παραβάσεων διώκονται δικαστικά.

Αρκετοί είναι οι λόγοι που εξηγούν το φαινόμενο αυτό. Αρχικά, οι παράνομες απορρίψεις ευνοούνται από την έλλειψη κατάλληλων εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων στους λιμένες. Δεύτερον, η επιβολή των κανόνων της σύμβασης Marpol 73/78 δεν έχει λάβει συνεκτική μορφή σε παγκόσμια κλίμακα, ούτε ακόμα και εντός της ΕΕ. Τρίτον, οι απορρίψεις δεν εντοπίζονται πάντοτε εγκαίρως. Τέταρτον, ακόμα και εάν εντοπισθούν οι απορρίψεις και καταλογιστούν σε κάποιο συγκεκριμένο πλοίο, η εν λόγω παράβαση σπανίως φθάνει μέχρι τα δικαστήρια και, ακόμα και στην περίπτωση αυτή, δεν επαρκούν συχνά τα αποδεικτικά στοιχεία ώστε να καταδικαστούν τα πρόσωπα που έχουν διαπράξει το αδίκημα. Τέλος, ακόμα και εάν υπάρξει καταδίκη του υπαιτίου, πολλά κράτη εφαρμόζουν ελαφρές

---

5 Παράγραφος 14 των συμπερασμάτων του Συμβουλίου σχετικά με την Ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, της 6ης Δεκεμβρίου 2002.

6 Δήλωση του Συμβουλίου Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της 19ης Δεκεμβρίου 2002.

7 Όπως πρότεινε η Επιτροπή το Μάρτιο 2001. Βλέπε ανωτέρω υποσημείωση 4.

8 Βλέπε επίσης την ανακοίνωση της Επιτροπής "Προς μία στρατηγική για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος", COM(2002) 539 της 2ας Οκτωβρίου 2002, στην οποία η ρύθμιση της παράνομης ρύπανσης από πλοία θεωρείται ως ένας από τους βασικούς βραχυπρόθεσμους στόχους.

μάλλον ποινές για το συγκεκριμένο είδος αδικήματος, οι δε ποινές επιβάλλονται συχνά μόνο στον πλοίαρχο του πλοίου και όχι στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, τις οδηγίες της οποίας έχει πιθανώς ακολουθήσει ο πλοίαρχος.

Η σύμβαση Marpol 73/78, η οποία είναι παγκοσμίως αποδεκτή, ορίζει λεπτομερή πρότυπα και σαφείς όρους απόρριψης αποβλήτων και καταλοίπων στη θάλασσα, με περισσότερο αυστηρές υποχρεώσεις για τις θαλάσσιες περιοχές οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως "ειδικές περιοχές" (συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο, της Βαλτικής Θάλασσας, της Μεσογείου και της Βόρειας Θάλασσας). Δεδομένης της αυστηρότητας και της γενικής αποδοχής των κανόνων αυτών, το πρόβλημα των συχνών παράνομων απορρίψεων είναι δυνατόν να αποδοθεί συνοπτικά στην ατελή μάλλον εφαρμογή και επιβολή των ισχυόντων κανόνων παρά σε ανεπαρκή πρότυπα. Σε διεθνές επίπεδο, υπάρχουν σήμερα λίγοι μηχανισμοί για την εκτέλεση των διατάξεων της σύμβασης Marpol 73/78. Εάν οι πλοίαρχοι, οι πλοιοκτήτες ή τα κράτη επιλέγουν να αγνοούν τις διατάξεις αυτές, η ίδια η διεθνής κοινότητα διαθέτει λίγα μέσα επιβολής τους, στηρίζεται δε για το σκοπό αυτό σε εθνικά ή περιφερειακά μέτρα εφαρμογής.

Η απόκλιση μεταξύ των υφιστάμενων κανόνων και της ισχύουσας πρακτικής στον εν λόγω τομέα έχει ήδη αναγνωρισθεί από την Επιτροπή στην ανακοίνωσή της "Προς μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα" της 24ης Φεβρουαρίου 1993, όπου αναφέρεται ότι θα ήταν δυνατόν να βελτιωθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της σύμβασης Marpol 73/78, της οποίας όλα τα κράτη μέλη αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη, και ότι απαιτούνται περαιτέρω πρωτοβουλίες για την καλύτερη εφαρμογή των διεθνών κανόνων και προτύπων. Από τότε, έχουν αναληφθεί πολλές πρωτοβουλίες σε κοινοτικό επίπεδο. Αρχικά, το είδος αυτό των αδικημάτων αποτελεί αντικείμενο επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος του λιμένα, σύμφωνα με την οδηγία 95/21/ΕΚ. Στις επιθεωρήσεις αυτές ελέγχονται, μεταξύ άλλων, τα βιβλία πετρελαίου και άλλα μητρώα. Η έλλειψη συνοχής ή η ύπαρξη αμφιβολιών είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε περαιτέρω επιθεωρήσεις ή κράτηση του πλοίου. Δεύτερον, για να καταπολεμηθεί η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από λειτουργικές (εσκεμμένες) απορρίψεις πλοίων, η Κοινότητα εξέδωσε την οδηγία 2000/59/ΕΚ η οποία θέτει, αφενός, υποχρεώσεις στους λιμένες να παρέχουν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων των πλοίων και, αφετέρου, επιβάλλει στα πλοία την υποχρέωση να χρησιμοποιούν τις εν λόγω εγκαταστάσεις. Σκοπός της εν λόγω οδηγίας είναι να πάψουν να υπάρχουν κίνητρα να απορρίπτουν τα πλοία ρυπογόνες ουσίες στη θάλασσα, με την θέσπιση λεπτομερών κανόνων παράδοσης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου στους λιμένες. Επιπλέον, η οδηγία προβλέπει ειδικές επιθεωρήσεις των αποβλήτων οι οποίες, όπως συμβαίνει και με τους ελέγχους από το κράτος του λιμένα, λαμβάνουν τη μορφή επιτόπιων ελέγχων. Τρίτον, η οδηγία για την επιτήρηση της κυκλοφορίας (2002/59/ΕΚ) θα συμβάλει στην περαιτέρω βελτίωση της διαθεσιμότητας πληροφοριών από παράκτια κράτη για τα πλοία που διαπλέουν τα χωρικά τους ύδατα και τα εμπορεύματα τα οποία μεταφέρουν. Η εν λόγω οδηγία καθορίζει επίσης διαδικασίες εντοπισμού παρανόμων απορρίψεων στη θάλασσα και τα επακόλουθα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνουν τα κράτη μέλη στην θάλασσα εφόσον έχουν διαπιστωθεί τέτοιου είδους απορρίψεις.

Μολονότι οι ανωτέρω ενέργειες συνιστούν σημαντικά βήματα για την εξάλειψη των παράνομων απορρίψεων, δεν κατορθώνουν ωστόσο να αντιμετωπίσουν ολοκληρωτικά το πρόβλημα σε κοινοτικό επίπεδο επειδή λείπει ένα βασικό στοιχείο στο νομοθετικό πλαίσιο. Το ίδιο το αδίκημα, δηλαδή η παραβίαση των ισχυόντων κανόνων περί ρύπανσης, δεν καλύπτεται πλήρως από το κοινοτικό δίκαιο. Η εφαρμογή της Marpol 73/78 από τα κράτη

μέλη εμφανίζει αποκλίσεις, τόσο από πρακτικής απόψεως όσο και από νομοθετικής.[9] Η βούληση διενέργειας επιθεωρήσεων και δίωξης των δυνητικών παραβατών εκφράζεται διαφορετικά μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, η πρακτική της επιβολής κυρώσεων στους παραβάτες δεν είναι η ίδια σε όλα τα κράτη μέλη, τόσο όσον αφορά τα πρόσωπα προς τα οποία πρέπει να επιβληθούν οι κυρώσεις όσο και το ύψος και τη φύση των κυρώσεων αυτών.

Κατά συνέπεια, η έκδοση ειδικής οδηγίας για τις απορρίψεις των πλοίων θα έχει διπλό όφελος από την άποψη ότι θα συμπληρώνει και θα αποσαφηνίζει την κοινοτική νομοθεσία στον εν λόγω τομέα και θα επιτυγχάνει εναρμόνιση της επιβολής των κανόνων. Η εκπόνηση ενός νομικού πλαισίου, στο οποίο θα καθορίζονται το αδίκημα και οι κυρώσεις για τις απορρίψεις πλοίων, θα διευκολύνει επίσης σημαντικά την λήψη μέτρων για την περαιτέρω συνεργασία στην υλοποίηση των κανόνων αυτών. Για παράδειγμα, είναι εμφανής η ανάγκη στενής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών σε ορισμένους συναφείς τομείς, συμπεριλαμβανομένης της επιτήρησης των πετρελαιοκηλίδων, του εντοπισμού των ρυπαινόντων και της συλλογής αποδεικτικών στοιχείων τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά ενώπιον των δικαστηρίων. Τέλος, ένα τέτοιου είδους νομικό μέσο παρέχει τη νομική πλατφόρμα πάνω στην οποία θα μπορεί να κινηθεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), στον εν λόγω τομέα. Ο οργανισμός αυτός είναι ο ενδεδειγμένος να ασχοληθεί με θέματα που αφορούν την εποπτεία και τη συλλογή αποδείξεων περί παρανόμων απορρίψεων, και υπάρχει ευρεία πολιτική συναίνεση να ανατεθεί στον οργανισμό αυτό το συγκεκριμένο είδος των δραστηριοτήτων, πλην όμως απουσιάζει επί του παρόντος η νομική βάση δυνάμει του κοινοτικού δικαίου.

Εν κατακλείδι, συντρέχουν αρκετοί λόγοι νομικής, πρακτικής και πολιτικής φύσεως για τη θέσπιση ενός νέου κοινοτικού μέτρου, βάσει του οποίου να υπάγονται στο κοινοτικό δίκαιο οι κανόνες περί ρύπανσης από πλοία και να ρυθμίζεται λεπτομερώς η εφαρμογής τους.

2.2. Η αιτιολόγηση της θέσπισης κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, έναντι των υπαιτίων

Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και η προστασία των κοινοτικών υδάτων από ρύπανση την οποία προξενούν τα πλοία αποτελούν αναμφισβήτητα στόχο της Κοινότητας. Η επίτευξη του στόχου αυτού αποτελεί αντικείμενο της κοινοτικής πολιτικής σύμφωνα με τον Τίτλο V της Συνθήκης και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2. Η Κοινότητα έχει την εξουσία να υπαγάγει σε ρυθμίσεις μια συγκεκριμένη συμπεριφορά για την επίτευξη ενός κοινοτικού στόχου και είναι αρμόδια να αποφασίσει την επιβολή κυρώσεων σε εθνικό επίπεδο σε σχέση με την εν λόγω συμπεριφορά (ή τη μη συμμόρφωση με αυτήν).

Δεν προβλέπεται σαφής ουσιαστική αρμοδιότητα της ίδιας της Κοινότητας επί ποινικών θεμάτων. Εφόσον όμως κρίνεται αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της, η Κοινότητα δύναται να υποχρεώσει τα κράτη μέλη να προβλέψουν ποινικές κυρώσεις. Επιπλέον, ακόμα και εάν το κοινοτικό δίκαιο δεν προβλέπει ρητά κυρώσεις (συμπεριλαμβανομένων των ποινικών), είναι δυνατόν να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας. Στην περίπτωση που το ποινικό δίκαιο είναι το μοναδικό μέσο για την αποτελεσματική επιβολή του κοινοτικού δικαίου, είναι δυνατόν να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ποινικές κυρώσεις. Ο καθορισμός του κατά πόσον κάποιο προτεινόμενο μέτρο εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Κοινότητας εξαρτάται από τη φύση και αντικείμενο της προτεινόμενης ενέργειας. Το υπό εξέταση μέτρο εμπίπτει στην

[9] Βλέπε, για παράδειγμα, το έγγραφο MEPC 48/12 του IMO (ΔΝΟ).

αρμοδιότητα της Κοινότητας, στο βαθμό που προορίζεται να βελτιώσει την ασφάλεια στη ναυτιλία ή να προστατεύσει το θαλάσσιο περιβάλλον.

Σε συμφωνία με την πολιτική της για τα αδικήματα τα οποία διαπράττονται κατά του περιβάλλοντος, η Επιτροπή θεωρεί ότι μόνον οι ποινικές κυρώσεις είναι δυνατόν να δράσουν αποτελεσματικά ώστε να επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι των κανόνων που διέπουν τη ρύπανση από πλοία. Η θέσπιση ενός μέτρου ποινικού χαρακτήρα θα χρησιμεύσει για την επιβολή σε ολόκληρη την Κοινότητα αποτρεπτικών κυρώσεων έναντι εκείνων οι οποίοι εμπλέκονται στην θαλάσσια μεταφορά ρυπογόνων εμπορευμάτων. Μόνον εφόσον οι παράνομες απορρίψεις θεωρηθούν ποινικό αδίκημα είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς αποτρεπτικά αποτελέσματα. Μια τέτοια ενέργεια καταδεικνύει κοινωνική αποδοκιμασία διαφορετικής ποιοτικά φύσεως σε σύγκριση με τους μηχανισμούς αποζημίωσης βάσει του αστικού δικαίου ή τα διοικητικά μέτρα. Κατά συνέπεια στέλνει ένα ισχυρό μήνυμα, με μεγαλύτερο αποτρεπτικό αποτέλεσμα, στους δυνητικούς παραβάτες.

Εκτός από τα ανωτέρω λεχθέντα, ωστόσο, υπάρχει και ένα άλλο σημαντικό στοιχείο του ισχύοντος ναυτικού δικαίου που καθιστά ιδιαίτερα αναγκαία τη λήψη ποινικών μέτρων για ρύπανση από πλοία. Το στοιχείο αυτό αφορά τα διεθνή καθεστώτα αστικής ευθύνης τα οποία διέπουν τα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, τα οποία χαρακτηρίζονται από σημαντικές ελλείψεις ως προς τον αποτρεπτικό τους χαρακτήρα.

Σε σχέση με την αποζημίωση σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης, η ρύπανση από δεξαμενόπλοια ρυθμίζεται επί του παρόντος σε διεθνές επίπεδο από το καθεστώς που προβλέπεται στην Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο (CLC) και τη Διεθνή Σύμβαση με την οποία συστήνεται Ταμείο Αποζημίωσης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο (Σύμβαση για το Ταμείο), όπως τροποποιήθηκαν με τα πρωτόκολλα του 1992, όπου συμμετέχουν ως συμβαλλόμενα μέρη όλα τα παράκτια κράτη μέλη. Οι δύο αυτές συμβάσεις καθορίζουν ένα σύστημα ευθύνης σε δύο επίπεδα, που βασίζεται σε μια αυστηρή - αλλά ουσιαστικά περιορισμένη σε όλες τις περιπτώσεις - ευθύνη για τον εγγεγραμμένο στα μητρώα πλοιοκτήτη και σε ένα Ταμείο, που χρηματοδοτείται συλλογικά από τους παραλήπτες του πετρελαίου, το οποίο παρέχει συμπληρωματική αποζημίωση στα θύματα πετρελαϊκής ρύπανσης τα οποία δεν αποζημιώνονται πλήρως από τον πλοιοκτήτη.

Κατά συνέπεια, το διεθνές καθεστώς για την πετρελαϊκή ρύπανση (και τη ρύπανση από άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, που διέπεται από σύμβαση η οποία δεν έχει ακόμα τεθεί σε ισχύ) επικεντρώνεται κυρίως στην *αποζημίωση* των θυμάτων. Η *ευθύνη* των πραγματικών ρυπαινόντων αποτελεί λιγότερο σημαντικό στοιχείο στα εν λόγω καθεστώτα, καθώς η προσωπική ευθύνη του ρυπαίνοντος αμβλύνεται από το σχεδόν απαραβίαστο δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίζει την προσωπική του ευθύνη και από την συλλογική αποζημίωση εκ μέρους των παραληπτών του φορτίου μέσω του Ταμείου ανεξάρτητα από τον ουσιαστικό τους ρόλο στο υπό εξέταση ατύχημα. Τα καθεστώτα ευθύνης και αποζημίωσης για τη θαλάσσια ρύπανση όπως υφίστανται σήμερα περιλαμβάνουν πολύ λίγα αποτρεπτικά στοιχεία που να αποθαρρύνουν εκείνους οι οποίοι εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων από το να ενεργούν με αμέλεια και έχουν συνεπώς περιορισμένη αξία όσον αφορά την καταρχήν αποφυγή πρόκλησης ατυχημάτων. Ωστόσο, λόγω των διεθνών νομικών περιορισμών, το εν λόγω διεθνές καθεστώς ευθύνης δεν μπορεί να τροποποιηθεί μέσω της νομοθεσίας της ΕΕ. Στην ονομαζόμενη ανακοίνωση Erika II (COM(2000) 802 τελικό), η Επιτροπή τόνισε την ανάγκη να επέλθουν ειδικότερα δύο τροποποιήσεις οι οποίες θα έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα:

– Να καταστεί απεριόριστη η ευθύνη του πλοιοκτήτη εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία που προκλήθηκε από την ρύπανση οφειλόταν σε δική του σοβαρή αμέλεια·και

– Να αρθεί από τις σχετικές συμβάσεις η απαγόρευση αξιώσεων αποζημίωσης για βλάβες λόγω ρύπανσης κατά του ναυλωτή, του διαχειριστή και του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου.

Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι οι προσπάθειές της για την επίτευξη των κατάλληλων βελτιώσεων στο διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης δεν είναι επαρκής, θα υποβάλει πρόταση θέσπισης κοινοτικής νομοθετικής πράξης με την οποία θα εισάγεται πανευρωπαϊκό καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης. Ένα τέτοιο πανευρωπαϊκό καθεστώς θα απαιτούσε την καταγγελία των ισχυουσών συμβάσεων σχετικά με την αστική ευθύνη και την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο. Η Επιτροπή συνεχίζει τις προσπάθειές της για την τροποποίηση του διεθνούς καθεστώτος στο πλαίσιο των όσων αναφέρθηκαν ανωτέρω, πλην όμως η έκβαση των προσπαθειών της αυτών δεν είναι ακόμα βέβαιη.

Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να εισαχθεί στο επίπεδο της ΕΕ ένα μέτρο ποινικού χαρακτήρα το οποίο να συμπληρώνει το υφιστάμενο καθεστώς αστικής ευθύνης και αποζημίωσης για βλάβες από ρύπανση. Με τον τρόπο αυτό, καθιερώνεται μηχανισμός άμεσης ευθύνης όλων όσων εμπλέκονται στο ατύχημα και δημιουργείται ένα καθεστώς το οποίο διασφαλίζει τα κατάλληλα αποτελέσματα από πλευράς κυρώσεων και πρόληψης χωρίς τους ανωτέρω νομικούς περιορισμούς και χωρίς οιεσδήποτε επιπτώσεις στην ταχεία και πλήρη αποζημίωση των θυμάτων. Η πρόταση για το Ταμείο COPE, η οποία αποτελεί μέρος της δεύτερης δέσμης Erika (COM(2000) 802 τελικό) ήδη περιλαμβάνει άρθρο σχετικά με τις οικονομικές κυρώσεις (άρθρο 10), επειδή όμως ο κανονισμός στο σύνολό του δεν έχει συζητηθεί εκτενώς από το Συμβούλιο, δεν έχει σημειωθεί πρόοδος στο συγκεκριμένο θέμα.

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή, όπως ανέφερε στην ανακοίνωσή της 3ης Δεκεμβρίου 2002 για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, μετά το ατύχημα του *Prestige* (COM(2002) 681 τελικό) και η οποία έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από το Συμβούλιο, προτείνει τα αδικήματα ρύπανσης από πλοία, εφόσον διαπράττονται εκ προθέσεως ή εκ βαρείας αμέλειας, να επιφέρουν κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών. Η προτεινόμενη οδηγία καλύπτει τη ρύπανση από οιοδήποτε πλοίο, είτε πρόκειται για δεξαμενόπλοιο είτε όχι, και αφορά όχι μόνο την ρύπανση από πετρέλαιο αλλά επίσης τις παράνομες απορρίψεις επιβλαβών υγρών ουσιών. Όπως ήδη διευκρινίστηκε, ένα τέτοιου είδους μέτρο κρίνεται αναγκαίο ώστε να εξασφαλισθεί μία επαρκώς σαφής σχέση μεταξύ της αιτίας της ρύπανσης και της απόδοσης ευθυνών σε εκείνους που την προξένησαν. Λαμβάνοντας υπόψη τους διεθνείς νομικούς περιορισμούς και την ανάγκη επαρκούς και πλήρους αποζημίωσης των θυμάτων, η θέσπιση ενός ποινικού μέτρου αποτελεί τον πλέον αποτελεσματικό μηχανισμό για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Το άρθρο 6 της προτεινόμενης οδηγίας συνιστά συνεπώς αναγκαίο στοιχείο της κοινοτικής πολιτικής για την αποτελεσματική ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το προτεινόμενο μέτρο δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να τροποποιήσουν το θεμελιώδες σύστημα του ποινικού τους δικαίου που περιλαμβάνει, για παράδειγμα, την αρχή της ποινικής ευθύνης ή τους γενικούς ορισμούς της ενοχής. Μέτρα προσεγγίζοντα τέτοιου είδους αρχές και γενικούς ορισμούς δεν συνδέονται ειδικά με τους υπό εξέταση κοινοτικούς στόχους. Δεν προβλέπονται επίσης (ελάχιστες) απαιτήσεις ποινικών κυρώσεων, ούτε αναφέρονται θέματα

γενικών αρχών ποινικού δικαίου, απονομής της δικαιοσύνης και/ή δικαιοδοσίας ποινικών δικαστηρίων και ποινικής δικονομίας.

3. ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η πρόταση περιλαμβάνει δύο διαφορετικά, πλην όμως εξίσου σημαντικά, μέτρα. Αρχικά, ενσωματώνει στο κοινοτικό δίκαιο τους διεθνείς κανόνες για τις απορρίψεις οι οποίοι εφαρμόζονται σε περιστατικά ρύπανσης από πλοία και ρυθμίζει λεπτομερώς την εφαρμογή των κανόνων αυτών. Το τμήμα αυτό της πρότασης περιλαμβάνει ορισμένα νέα σημαντικά στοιχεία, ιδίως την ενσωμάτωση παραβάσεων που έχουν λάβει χώρα στην ανοικτή θάλασσα (θαλάσσιες περιοχές εκτός της δικαιοδοσίας οιουδήποτε κράτους). Δεύτερον, η προτεινόμενη οδηγία ορίζει ότι οι παραβιάσεις των κανόνων για τις απορρίψεις αποτελούν ποινικά αδικήματα και παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το είδος των ποινών που πρέπει να επιβληθούν.

Και τα δύο αυτά μέτρα έρχονται να συμπληρώσουν ορισμένα σοβαρά νομικά κενά, δεδομένου ότι οι απορρίψεις των πλοίων δεν ρυθμίζονται σήμερα επαρκώς από το κοινοτικό δίκαιο και το ισχύον δίκαιο της θάλασσας δεν προβλέπει επαρκώς αποτρεπτικούς μηχανισμούς οι οποίοι να αποθαρρύνουν την ανάληψη επικίνδυνων δραστηριοτήτων εκ μέρους εκείνων οι οποίοι εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά ρυπογόνων ουσιών. Το πεδίον εφαρμογής των μέτρων αυτών είναι ευρύτερο του προβλήματος της πετρελαϊκής ρύπανσης καθώς περιλαμβάνει γενικότερα όλα τα αδικήματα ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένης εκείνης από χημικές ουσίες.

4. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

4.1. Σκοπός

Το πρώτο άρθρο καθιστά σαφές ότι ο βασικός στόχος της οδηγίας είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τα προτεινόμενα μέτρα είναι αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.

4.2. Ορισμοί

Οι ορισμοί χρησιμεύουν για την οριοθέτηση των προτεινόμενων μέτρων. Η απόφαση του κατά πόσον οι απορρίψεις είναι ή όχι παράνομες λαμβάνεται βάσει των προτύπων της Marpol 73/78, ο δε ορισμός των ρυπογόνων ουσιών περιλαμβάνει το πετρέλαιο και τις επιβλαβείς υγρές ουσίες σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω σύμβασης. Τα πρότυπα της σύμβασης Marpol 73/78 εφαρμόζονται ευρέως σε παγκόσμια κλίμακα και κατά συνέπεια είναι γνωστά στα εμπλεκόμενα μέρη. Όσον αφορά το βαθμό αυστηρότητας, κατά την άποψη της Επιτροπής δεν συντρέχει άμεσος λόγος υπέρβασης των προτύπων αυτών. Η σύμβαση Marpol 73/78 καλύπτει οιαδήποτε μορφή υδρογονανθράκων, για παράδειγμα, και γενικά αναφέρεται σε μέγιστη ποσότητα εκροής ενός μείγματος (που δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο). Με άλλα λόγια, οι κανόνες θα μπορούσαν να απλοποιηθούν ορίζοντας ότι οιαδήποτε απόρριψη πετρελαίου που είναι πράγματι ορατή στην επιφάνεια των υδάτων θα συνιστά κατά πάσα πιθανότητα παράβαση των προτύπων της Marpol 73/78. Η χρησιμοποίηση των προτύπων της σύμβασης αυτής ως πλαίσιο αναφοράς παρέχει επίσης τη νομική βάση για την εφαρμογή των κανόνων εκτός των χωρικών υδάτων των κρατών μελών, σύμφωνα με τους κανόνες της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS), της οποίας η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος.

Δεδομένου ότι η οδηγία προορίζεται να καλύψει κάθε παράνομη απόρριψη, ο ορισμός περιλαμβάνει τη ρύπανση που προκαλείται από αβαρία του πλοίου ή του εξοπλισμού του, που εξαιρείται κατά μέγα μέρος από το καθεστώς της Marpol 73/78. Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 6 της πρότασης, οι κυρώσεις για παράνομες απορρίψεις επιβάλλονται μόνον εφόσον η ρύπανση προκληθεί εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας των εμπλεκόμενων μερών. Ο ορισμός των πλοίων είναι ευρύς, καλύπτοντας όλα τα είδη των ποντοπόρων πλοίων, δεδομένου ότι οιοδήποτε από τα είδη αυτά των πλοίων είναι δυνατόν να πραγματοποιεί παράνομες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών. Για παρόμοιους λόγους, ο ορισμός των προσώπων που υπόκεινται σε κυρώσεις καλύπτει ένα ευρύ φάσμα δυνητικών υπαιτίων, συμπεριλαμβανομένων τόσο των φυσικών όσο και των νομικών προσώπων.

4.3. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Η οδηγία καλύπτει την θαλάσσια ρύπανση από πλοία σε όλα τα παράκτια ύδατα της Κοινότητας, αλλά εκτείνεται και πέρα από αυτήν συμπεριλαμβάνοντας την ανοικτή θάλασσα. Καλύπτεται και η αποκλειστική οικονομική ζώνη στο βαθμό στον οποίον μια τέτοια ζώνη έχει καθορισθεί από το κράτος μέλος, σε συμφωνία με το διεθνές δίκαιο.

4.4. Εφαρμογή εντός των λιμένων

Το άρθρο 4 βασίζεται στο καθεστώς επιβολής από το κράτος του λιμένα, όπως προβλέπεται στο Μέρος XII της UNCLOS. Η απαγόρευση απορρίψεων σε θαλάσσιες περιοχές εκτός της δικαιοδοσίας οιουδήποτε κράτους (ανοικτή θάλασσα) αποτελεί σημαντικό βήμα για να τονισθεί ο απαράδεκτος χαρακτήρας των παράνομων απορρίψεων και η οικουμενικότητα του εν λόγω αδικήματος. Λίγα κράτη χρησιμοποιούν επί του παρόντος τη δυνατότητα επιβολής κανόνων για απορρίψεις στην ανοικτή θάλασσα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 218.1 της UNCLOS. Ωστόσο, το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμο σε πολλά κράτη μέλη, ιδιαίτερα σε εκείνα τα οποία δεν έχουν καθορίσει αποκλειστικές οικονομικές ζώνες, όπως συμβαίνει κυρίως στην περίπτωση της Μεσογείου Θαλάσσης. Σε συνδυασμό με τις κατάλληλες από κοινού προσπάθειες εποπτεία και εντοπισμού, ο εν λόγω κανόνας θα ενισχύσει σε μεγάλο βαθμό τις δυνατότητες εντοπισμού των παραβατών, ακόμα και όταν η απόρριψη έχει λάβει χώρα εκτός των εθνικών ορίων των ενδιαφερόμενων κρατών. Το στοιχείο αυτό, σύμφωνα με την Επιτροπή, έχει πολύ μεγάλη σημασία δεδομένου ότι η ρύπανση δεν γνωρίζει εθνικά σύνορα και οποιοσδήποτε περιορισμός των δυνατοτήτων των κρατών μελών να λαμβάνουν μέτρα με βάση την θαλάσσια περιοχή στην οποία έλαβε χώρα η απόρριψη θα είναι τεχνητός. Δίνονται ορισμένες περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τα κίνητρα για την διενέργεια εξέτασης ενός πλοίου, με παραπομπή στα μέσα τα οποία ήδη παρέχει το κοινοτικό δίκαιο, χρησιμοποιώντας με τον τρόπο αυτόν πλήρως τις δυνατότητες που προσφέρει το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών και δεδομένων το οποίο έχει καθιερωθεί εντός της Κοινότητας για την εποπτεία των πλοίων και των απορρίψεών τους. Το άρθρο δεν εξετάζει τη δικαστική συνέχεια που μπορεί να δοθεί σε εικαζόμενες απορρίψεις, καθόσον το θέμα αυτό αφορά την εθνική νομοθεσία εκάστου κράτους μέλους.

4.5. Εφαρμογή στα πλοία υπό διέλευση

Η UNCLOS επιβάλλει ορισμένους σημαντικούς περιορισμούς σχετικά με τις μεθόδους εφαρμογής της νομοθεσίας σε περιπτώσεις ρύπανσης από διερχόμενα πλοία σε παράκτιες ζώνες. Ωστόσο, εάν αρκετά κράτη δημιουργήσουν ένα δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών και συνεργασίας στον τομέα της εφαρμογής της νομοθεσίας, είναι δυνατόν να καλυφθεί σημαντικό μέρος της διαμετακομιστικής κυκλοφορίας στην Κοινότητα μέσω του μηχανισμού που περιγράφεται στο άρθρο 5.

4.6. Ποινικές κυρώσεις

Το άρθρο 6 ορίζει ότι οι παραβιάσεις των κανόνων της παρούσας οδηγίας κανονισμού θεωρούνται ποινικά αδικήματα, σε συμφωνία με την πρόταση οδηγίας της Επιτροπής για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου.[10] Κυρώσεις επιβάλλονται εφόσον κάποιο από τα εμπλεκόμενα πρόσωπα διαπιστωθεί ότι έχει προκαλέσει, συμμετάσχει ή υποκινήσει την πράξη εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας.

Το άρθρο 6 προβλέπει περαιτέρω ότι οι κυρώσεις κατά των υπαιτίων πρέπει να είναι οι ενδεδειγμένες ως προς τον αποτρεπτικό τους χαρακτήρα. Η σημασία της διάταξης αυτής είναι προφανής εάν επιδιώκεται η αποτελεσματικότητα των απαγορεύσεων απόρριψης. Δεδομένων των αποκλινουσών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την επιβολή και τη φύση των κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης, το προτεινόμενο άρθρο συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στην εναρμόνιση της κοινοτικής προσέγγισης έναντι των εν λόγω αδικημάτων καθώς και έναντι των προσώπων στα οποία επιβάλλονται τέτοιου είδους κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένης, κυρίως, της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η επιβολή ελαφρών κυρώσεων σε υπαιτίους ρύπανσης δεν είναι αποτελεσματική. Οι παραβιάσεις που συνδέονται με εκ προθέσεως απόρριψη ρυπογόνων ουσιών, μέσω, για παράδειγμα, παράκαμψης της υποχρέωσης εγκατάστασης του διαχωριστήρα πετρελαίου/ύδατος ή παραποίησης των τηρούμενων βιβλίων θα πρέπει, κατά την άποψη της Επιτροπής, να οδηγούν από τη φύση τους στην επιβολή πολύ αυστηρών προστίμων. Ομοίως, στην περίπτωση βαρείας αμέλειας από την οποία προξενούνται μεγάλες πετρελαιοκηλίδες και σοβαρές ζημίες θα πρέπει να επιβάλλονται αυστηρές ποινές ούτως ώστε να παράγονται τα επιδιωκόμενα αποτρεπτικά αποτελέσματα. Οι κυρώσεις θα έχουν ενδεχομένως συχνά τη μορφή χρηματικών ποινών ή προστίμων, όσον όμως αφορά τα φυσικά πρόσωπα, είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν, στις σοβαρότερες των περιπτώσεων, στέρηση της ελευθερίας. Ως προς την αποτελεσματικότητα του μέτρου, είναι σημαντικό να αποδίδεται ευθύνη στα νομικά πρόσωπα και να τους επιβάλλονται κυρώσεις σε ολόκληρη την Κοινότητα. Σε ορισμένα κράτη μέλη, ωστόσο, η επιβολή ποινικών κυρώσεων σε νομικά πρόσωπα είναι ίσως δυσχερής χωρίς την τροποποίηση βασικών αρχών στα εθνικά νομικά τους συστήματα. Για το λόγο αυτό, τα κράτη μέλη θα μπορούν να προβλέπουν κυρώσεις μη ποινικού χαρακτήρα, εφόσον είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Για παράδειγμα, θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν πρόστιμα μη ποινικού χαρακτήρα, κατάσχεση προσόδων, αποκλεισμό από δημόσιες παροχές ή ενισχύσεις και τη θέση υπό δικαστική εποπτεία ή αναγκαστική εκκαθάριση. Η παραπομπή στο διεθνές δίκαιο χρησιμεύει ώστε να ληφθούν υπόψη διάφοροι περιορισμοί που είναι δυνατόν να ισχύουν στο συγκεκριμένο τομέα, συμπεριλαμβανομένου του άρθρου 230 της UNCLOS. Διευκρινίζεται επίσης ότι οι κυρώσεις δεν πρέπει να συνδέονται με την αστική ευθύνη των εμπλεκόμενων προσώπων και δεν είναι ασφαλίσιμες. Το τελευταίο αυτό σημείο δεν είναι προφανές σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική στον τομέα της ναυτασφάλισης, όπου η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται μέσω ασφαλιστηρίων των αλληλασφαλιστικών οργανισμών προστασίας και εγγύησης - Protection and Indemnity Clubs - (οι οποίοι καλύπτουν το 90% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας), είναι δυνατόν να περιλαμβάνει χρηματικές ποινές, καθώς και ποινικής φύσεως κυρώσεις για αδικήματα ρύπανσης.

[10] Βλέπε υποσημείωση 4 ανωτέρω.

4.7. Διασφαλίσεις

Το άρθρο 7 περιλαμβάνει ορισμένες ρήτρες οι οποίες διασφαλίζουν ότι τα μέτρα που έχουν ληφθεί σύμφωνα με την οδηγία δεν επιφέρουν διακρίσεις ή δεν αντιβαίνουν με οποιοδήποτε άλλο τρόπο το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένου του Μέρους XII, τμήμα 7 τοις Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

4.8. Συνοδευτικά μέτρα

Για να είναι πλήρως αποτελεσματικοί, οι κανόνες που αφορούν την απαγόρευση ρύπανσης και η επιβολή τους πρέπει να συνοδεύονται από μέτρα πρακτικής φύσεως. Τα μέτρα αυτά αφορούν ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών και καθιέρωση κοινών διαδικασιών παρακολούθησης και εντοπισμού πλοίων τα οποία απορρίπτουν ρυπογόνες ουσίες, πολλές από τις οποίες είναι ήδη σε εξέλιξη σε επίπεδο ΕΕ ή σε υποπεριφερειακό επίπεδο[11]. Επιπλέον, απαιτείται η πλήρης εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι τεχνολογίες, με την εγκατάσταση στα πλοία εξοπλισμού καταγραφής των απορρίψεων κατά τη στιγμή που πραγματοποιούνται και την προειδοποίηση των υπευθύνων επί του πλοίου ή στην ξηρά. Οι συσκευές αυτές μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στον αντικειμενικό προσδιορισμό του εάν και σε ποιο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί απορρίψεις.

4.9. Εκθέσεις

Για την εναρμονισμένη εφαρμογή της οδηγίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της, θα πρέπει η Επιτροπή να ενημερώνεται σχετικά με την πορεία εφαρμογής του και τη φύση των κυρώσεων που επιβάλλονται. Προς το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη υποβάλλουν ανά τριετία έκθεση στην Επιτροπή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9.

4.10. Επιτροπή και τροποποιήσεις

Τα άρθρα 10 και 11 αναφέρονται στην νέα επιτροπή Ασφάλειας στη Ναυτιλία και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα Πλοία (COSS), που δημιουργήθηκε από τον κανονισμό 2099/2002 της 5ης Νοεμβρίου 2002. Η λειτουργία της εν λόγω επιτροπής θα διευκολύνει, *μεταξύ άλλων* την επικαιροποίηση της οδηγίας με βάση τις συνεχείς τροποποιήσεις της σύμβασης Marpol 73/78 σε διεθνές επίπεδο.

---

[11] Ειδική μνεία γίνεται στην καθιέρωση ενός διευρωπαϊκού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων (SafeSeaNet) και στις συνεχιζόμενες προσπάθειες εναρμόνισης της πολιτικής για τη δίωξη και καταδίκη υπευθύνων παραβάσεων που αφορούν απορρίψεις πλοίων, οι οποίες έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο της προστασίας του περιβάλλοντος της Βαλτικής Θάλασσας (HELCOM) και της Βόρειας Θάλασσας (η συμφωνία της Βόννης). Παράλληλα, η έρευνα που χρηματοδοτεί η Επιτροπή φαίνεται να οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η "ταυτοποίηση" πετρελαίου μέσω του DNA του μπορεί να αποτελέσει πολύ χρήσιμη μέθοδο σύνδεσης του πετρελαίου που απορρίπτεται στη θάλασσα με συγκεκριμένο πλοίο. Βλέπε π.χ. τα έγγραφα BLG 7/INF.5 και BLG 6/11 του ΔΝΟ.

2003/0037 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδιαίτερα το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής[12],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[13],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[14],

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης[15],

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Η πολιτικής της Κοινότητας στον τομέα της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα επιδιώκει να εξασφαλίσει ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και βασίζεται στην παραδοχή ότι όλα τα μέρη που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων είναι υπεύθυνα για την συμμόρφωση των πλοίων που χρησιμοποιούνται στα κοινοτικά ύδατα με τους ισχύοντες κανόνες και τα πρότυπα·

(2) Τα ουσιώδη πρότυπα για τη ρύπανση που προκαλείται από απορρίψεις πλοίων σε όλα τα κράτη μέλη βασίζονται στη σύμβαση Marpol 73/78· τα πλοία όμως τα οποία διαπλέουν τα κοινοτικά ύδατα αγνοούν καθημερινά τους κανόνες αυτούς, χωρίς να λαμβάνονται τα απαιτούμενα μέτρα·

(3) Η εφαρμογή της σύμβασης Marpol 73/78 παρουσιάζει αποκλίσεις μεταξύ τω κρατών μελών και κατά συνέπεια υπάρχει ανάγκη εναρμόνισής της σε κοινοτικό επίπεδο· ειδικότερα, η πρακτική των κρατών μελών διαφέρει σημαντικά όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων για παράνομες απορρίψεις πλοίων·

---

12 ΕΕ C …, …, σ. ….
13 ΕΕ C …, …, σ. ….
14 ΕΕ C …, …, σ. ….
15 ΕΕ C …, …, σ. ….

(4) Τα μέτρα αποτρεπτικού χαρακτήρα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της πολιτικής της Κοινότητας για την ασφάλεια στη ναυτιλία, δεδομένου ότι συνδέουν την ευθύνη των μερών που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά ρυπογόνων εμπορευμάτων με την επιβολή κυρώσεων· για να επιτευχθεί συνεπώς αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος απαιτούνται ουσιαστικές και αναλογικές κυρώσεις·

(5) Ούτε το διεθνές καθεστώς για την αστική ευθύνη και αποζημίωση λόγω θαλάσσιας ρύπανσης ούτε και εκείνο που αφορά την ρύπανση από άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες παράγουν επαρκώς αποτρεπτικά αποτελέσματα τα οποία να αποθαρρύνουν τα μέρη τα οποία εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων από πρακτικές που δεν πληρούν τα πρότυπα· τα απαιτούμενα αποτρεπτικά αποτελέσματα μπορούν να επιτευχθούν μόνο με την εισαγωγή κυρώσεων ποινικού χαρακτήρα, οι οποίες εφαρμόζονται σε οποιοδήποτε πρόσωπο προκαλεί ή συμβάλλει στην πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας·

(6) Τα νομικά πρόσωπα θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε κυρώσεις σε ολόκληρη την Κοινότητα, δεδομένου ότι είναι δυνατόν να διαπραχθούν παραβάσεις προς το συμφέρον ή για λογαριασμό νομικών προσώπων·

(7) Τα μέτρα ποινικού χαρακτήρα δεν συνδέονται με την αστική ευθύνη των ενδιαφερομένων μερών και κατά συνέπεια δεν υπόκεινται σε οιουσδήποτε κανόνες σχετικά με τον περιορισμό ή τη μετακύλιση αστικής ευθύνης, ούτε περιορίζουν την αποτελεσματική αποζημίωση θυμάτων περιστατικών ρύπανσης·

(8) Υπάρχει ανάγκη περαιτέρω συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών ούτως ώστε να εξασφαλισθεί ο έγκαιρος εντοπισμός παράνομων απορρίψεων και των υπαιτίων·

(9) Η οδηγία είναι σύμφωνη με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως ορίζει το άρθρο 5 της Συνθήκης. Η ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διεθνών προτύπων περί θαλάσσιας ρύπανσης και η καθιέρωση κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων για παραβιάσεις των προτύπων αυτών αποτελεί αναγκαίο μέτρο επίτευξης ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος στις ναυτιλιακές μεταφορές. Ο στόχος αυτός είναι δυνατόν να επιτευχθεί μόνο από την Κοινότητα μέσω εναρμονισμένων κανόνων. Η οδηγία περιορίζεται στις ελάχιστες απαραίτητες προϋποθέσεις για την υλοποίηση του στόχου αυτού και δεν θέτει περιορισμούς πέραν των αναγκαίων·

(10) Στην οδηγία υπάρχει πλήρης σεβασμός του Χάρτη τω Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο *1*
Σκοπός

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από πλοία και να εξασφαλισθεί η επιβολή των ενδεδειγμένων κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, στα πρόσωπα τα οποία είναι υπεύθυνα για παράνομες απορρίψεις. Ο βασικός στόχος της οδηγίας είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από ρύπανση την οποία προξενούν πλοία.

Άρθρο *2*
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

1. “Marpol 73/78”, είναι η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και το πρωτόκολλο του 1978, όπως τροποποιήθηκε[16]·

2. Ως "ρυπογόνες ουσίες" νοούνται οι ουσίες που ορίζονται στα παραρτήματα I (πετρέλαιο) και II (επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην) της Marpol 73/78·

3. Ως "Παράνομες απορρίψεις" νοούνται οι απορρίψεις κατά παράβαση της Marpol 73/78 και περιλαμβάνουν απορρίψεις που προκλήθηκαν από βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του, οι οποίες εξαιρούνται βάσει του κανονισμού 11(β) του Παραρτήματος I και του κανονισμού 6(β) του Παραρτήματος II της Marpol 73/78·

4. “Πλοίο" σημαίνει ποντοπόρο σκάφος, ανεξαρτήτως σημαίας, οιουδήποτε τύπου το οποίο ασκεί δραστηριότητες στο θαλάσσιο περιβάλλον και περιλαμβάνει τα υδροπτέρυγα, τα αερόστρωμνα σκάφη, τα υποβρύχια και τα πλωτά ναυπηγήματα·

5. “Πρόσωπο", σημαίνει φυσικό ή νομικό πρόσωπο·

6. "Νομικό πρόσωπο" νοείται κάθε υποκείμενο δικαίου το οποίο σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο έχει τη νομική αυτή κατάσταση, με εξαίρεση το Δημόσιο ή άλλους φορείς δημοσίου δικαίου κατά την άσκηση του προνομίου τους της δημόσιας εξουσίας, καθώς και τους διεθνείς οργανισμούς.

Άρθρο *3*
Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στην απόρριψη ρυπογόνων ουσιών:

   (α) σε διεθνή ύδατα ενός κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων·

   (β) στα χωρικά ύδατα ενός κράτους μέλους·

   (γ) στα στενά που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς της διαμετακομιστικής διέλευσης, όπως ορίζεται στο μέρος III, τμήμα 2, της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας, στο βαθμό που κάποιο κράτος μέλος ασκεί δικαιοδοσία στα στενά αυτά·

   (δ) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός κράτους μέλους που είχε καθορισθεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο·

   (ε) στην ανοικτή θάλασσα.

---

[16] Στο παράρτημα I (Μέρος I και Μέρος II) παρέχεται, ως πλαίσιο αναφοράς, συνοπτική παρουσίαση των σχετικών κανόνων της σύμβασης Marpol 73/78 που αφορούν την απόρριψη πετρελαίου και υγρών επιβλαβών ουσιών.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε παράνομες απορρίψεις οιουδήποτε πλοίου, ανεξαρτήτως σημαίας, με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά σκάφη ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμετάλλευσης τα οποία χρησιμοποιούνται, επί του παρόντος, μόνο για κυβερνητικούς και μη εμπορικούς σκοπούς.

Άρθρο *4*

Εκτελεστικά μέτρα σε πλοία ελλιμενισμένα σε κράτος μέλος

1. Εάν παρατυπίες ή πληροφορίες προκαλούν υποψίες ότι πλοίο το οποίο βρίσκεται σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας κράτους μέλους έχει προβεί σε παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών σε οιαδήποτε από τις θαλάσσιες περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, το εν λόγω κράτος μέλος μεριμνά για τη διενέργεια της ενδεδειγμένης έρευνας σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο

2. Στο παράρτημα ΙΙ παρέχεται μη εξαντλητικός κατάλογος παρατυπιών ή πληροφοριών κατά την έννοια της παραγράφου 1.

3. Εφόσον από την έρευνα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 προκύψουν γεγονότα τα οποία δύνανται να αποτελέσουν απόδειξη τέτοιου είδους παράνομης απόρριψης, ενημερώνονται οι αρμόδιες επί ποινικών θεμάτων αρχές.

Άρθρο *5*

Εφαρμογή στα υπό διέλευση πλοία

Εάν η απόρριψη για την οποία υπάρχουν υποψίες ότι είναι παράνομη λάβει χώρα σε μία από τις θαλάσσιες περιοχές που αναφέρονται στα σημεία (β), (γ), (δ) ή (ε) του άρθρου 3 παράγραφος 1 και το ύποπτο για την απόρριψη πλοίο δεν καταπλεύσει σε λιμένα του κράτους μέλους το οποίο διαθέτει τις πληροφορίες σχετικά με την απόρριψη για την οποία υπάρχουν υποψίες, εφαρμόζονται οι ακόλουθες διατάξεις:

- Εάν ο επόμενος σταθμός του πλοίου είναι λιμένας άλλου κράτους μέλους, απαιτείται στενή συνεργασία των ενδιαφερομένων κρατών μελών για την εξέταση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και για την απόφαση περί των ενδεδειγμένων διοικητικών μέτρων, εφόσον υπάρξουν, σε σχέση με οιαδήποτε τέτοια απόρριψη·

- Εάν ο επόμενος σταθμός του πλοίου είναι λιμένας κράτους εκτός της Κοινότητας, το κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει ότι ο επόμενος λιμένας κατάπλου του πλοίου ενημερώνεται σχετικά με την απόρριψη για την οποία υπάρχουν υποψίες και ζητεί από το κράτος του επόμενου λιμένα κατάπλου να λάβει τα αναγκαία μέτρα σε σχέση με οιαδήποτε τέτοια απόρριψη.

Άρθρο *6*

Ποινικό αδίκημα και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών, η συμμετοχή σε αυτήν και η υποκίνησή της να θεωρούνται ποινικά αδικήματα, εφόσον διαπράττονται εκ προθέσεως ή οφείλονται σε βαρεία αμέλεια.

2. Οιοδήποτε πρόσωπο (δηλαδή όχι μόνον ο πλοιοκτήτης, αλλά επίσης ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο νηογνώμονας, ή οιοδήποτε άλλο εμπλεκόμενο πρόσωπο) το οποίο κρίθηκε από δικαστήριο υπεύθυνο κατά την έννοια της παραγράφου 1, υπόκειται σε κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, των ποινικών κυρώσεων.

3. Οι κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είναι ουσιαστικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

4. Όσον αφορά τα φυσικά πρόσωπα, προβλέπονται ποινικές κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένης της στέρησης της ελευθερίας στις σοβαρότερες των περιπτώσεων, λαμβάνοντας υπόψη το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο.

5. Όσον αφορά τα φυσικά και νομικά πρόσωπα, τα κράτη μέλη προβλέπουν, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες κυρώσεις:

   (α) Πρόστιμα·

   (β) Κατάσχεση των προσόδων που προήλθαν από τα αδικήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

   Σε κατάλληλες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη προβλέπουν επίσης τις εξής κυρώσεις:

   (γ) μόνιμη ή προσωρινή απαγόρευση ανάληψης εμπορικών δραστηριοτήτων·

   (δ) θέση υπό δικαστική εποπτεία·

   (ε) αναγκαστική εκκαθάριση·

   (στ) απαγόρευση πρόσβασης σε δημόσια συνδρομή ή επιχορηγήσεις.

6. Τα πρόστιμα του άρθρου αυτού δεν είναι ασφαλίσιμα.

Άρθρο 7
Διασφαλίσεις

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας χωρίς διάκριση επί του τύπου ή της ουσίας μεταξύ των αλλοδαπών πλοίων και σύμφωνα με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένου του Μέρους XII, Τμήμα 7 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και ενημερώνουν πάραυτα το κράτος σημαίας του πλοίου και οιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο κράτος για τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο *8*
Συνοδευτικά μέτρα

Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στενά, όπως και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Ναυτιλία και, όπου κρίνεται σκόπιμο, στο πλαίσιο του προγράμματος δράσης για την αντιμετώπιση της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης που θεσπίστηκε με την απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ[17], με σκοπό:

(α) να αναπτύξουν τα αναγκαία συστήματα πληροφοριών που απαιτούνται για την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·

(β) να θεσπίσουν κοινές πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές, ιδιαίτερα:

- για την παρακολούθηση και τον έγκαιρο εντοπισμό των πλοίων που προβαίνουν σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών κατά παράβαση της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένης, όπου κρίνεται αναγκαίο, της εγκατάστασης εξοπλισμού παρακολούθησης στα πλοία·

- για την εφαρμογή αξιόπιστων μεθόδων εντοπισμού του συγκεκριμένου πλοίου το οποίο έχει απορρίψει ρυπογόνες ουσίες που έχουν ανιχνευτεί στη θάλασσα, και

- για την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο *9*
Εκθέσεις

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν, ανά τριετία, έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας από τα δικαστήρια και τις λοιπές αρμόδιες αρχές τους. Βάσει των εκθέσεων αυτών, η Επιτροπή υποβάλλει κοινοτική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Άρθρο *10*
Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την σύσταση επιτροπής ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS).[18]

2. Εφόσον γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ[19] , λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης. Η περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.

---

17 Απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2000, για τη θέσπιση κοινοτικού πλαισίου συνεργασίας στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης. ΕΕ L 332, 28.12.2000, σ. 1.

18 ΕΕ L 324, 29.11.2002, σ.1.

19 ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

3. Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά την επιτροπή η οποία έχει συσταθεί βάσει της αποφάσεως 2850/2000/ΕΚ περί των προτεινόμενων μέτρων ή άλλων σχετικών ενεργειών αναφορικά με την παρέμβαση σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης.

Άρθρο *11*
Διαδικασία τροποποίησης

1. Τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας και οι παραπομπές στη Marpol 73/78 είναι δυνατόν να τροποποιηθούν σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2.

2. Οι τροποποιήσεις της Marpol 73/78 που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι δυνατόν να εξαιρεθούν του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

Άρθρο *12*
Υλοποίηση

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία, το αργότερο έξι μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της και ενημερώνουν άμεσα την Επιτροπή.

2. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοιου είδους παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο *13*
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την επομένη μέρα από την δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο *14*
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Σύνοψη, η οποία χρησιμοποιείται ως πλαίσιο αναφοράς, των κανόνων της Marpol 73/78 που αφορούν απορρίψεις πετρελαίου και επιβλαβών υγρών ουσιών σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2

Μέρος Ι: Πετρέλαιο (Marpol 73/78, Παράρτημα Ι)

Για τις εφαρμογές του παραρτήματος Ι της Marpol 73/78, 'πετρέλαιο' σημαίνει το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, της ιλύος, των αποβλήτων πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης πετρελαίου (εκτός των πετροχημικών τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του παραρτήματος ΙΙ της σύμβασης Marpol 73/78) και "πετρελαιοειδές μείγμα" σημαίνει μείγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σε οιαδήποτε αναλογία.

Αποσπάσματα των συναφών διατάξεων του παραρτήματος Ι της Marpol 73/78:

Κανονισμός 9: Έλεγχος της απόρριψης πετρελαίου

(1) Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανονισμών 10 και 11 του παρόντος παραρτήματος και της παραγράφου 2 του παρόντος κανονισμού, απαγορεύεται κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή μειγμάτων πετρελαίου από τα πλοία, στα οποία εφαρμόζεται το παρόν παράρτημα, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) για πετρελαιοφόρο, εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται στο στοιχείο (β) της παρούσας παραγράφου, εφόσον:

(i) το δεξαμενόπλοιο δεν βρίσκεται σε ειδική περιοχή·

(ii) το δεξαμενόπλοιο απέχει περισσότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή·

(iii) το δεξαμενόπλοιο βρίσκεται σε πορεία·

(iv) ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι·

(v) η ολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίφθηκε στη θάλασσα δεν υπερβαίνει για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια το 1/15.000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, του οποίου ένα μέρος αποτελούσε το κατάλοιπο, και για τα νέα δεξαμενόπλοια το 1/30.000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, του οποίου μέρος αποτελούσε το κατάλοιπο· και

(vi) το δεξαμενόπλοιο έχει εν λειτουργία σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου και δεξαμενή ακαθάρτων κατάλοίπων, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 15 του παρόντος παραρτήματος.

(β) από πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και άνω, εκτός πετρελαιοφόρων και από τους υδροσυλλέκτες του χώρου του μηχανοστασίου, εξαιρουμένων των υδροσυλλεκτών του αντλιοστασίου φορτίου για τα πετρελαιοφόρα, εκτός εάν υπάρχει ανάμειξη με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου, εφόσον:

(i) το πλοίο δεν βρίσκεται σε ειδική περιοχή·

(ii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία·

(iii) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο· και

(iv) το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία [εξοπλισμό παρακολούθησης, ελέγχου και φίλτρου] όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 του παρόντος παραρτήματος.

(2) Στην περίπτωση πλοίου ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων εκτός των πετρελαιοφόρων, ενώ ευρίσκεται έξω από την ειδική περιοχή, η αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας] θα εξασφαλίζει ότι είναι εξοπλισμένο, όσον είναι πρακτικώς δυνατό και λογικό, με εγκαταστάσεις αποθήκευσης των υπολειμμάτων πετρελαίου στο πλοίο και την εκφόρτωση αυτών σε εγκαταστάσεις υποδοχής ή στην θάλασσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 στοιχείο (β) του παρόντος κανονισμού.

- - -

(4) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στις απορρίψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος ή μη κατεργασμένων πετρελαιοειδών μειγμάτων τα οποία χωρίς αραίωση έχουν περιεκτικότητα σε πετρέλαιο η οποία δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο και εφόσον δεν προέρχονται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου και δεν είναι αναμεμειγμένα με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου.

(5) Καμία απόρριψη στη θάλασσα δεν θα περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται για την καταστρατήγηση των όρων απόρριψης που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

(6) Τα κατάλοιπα πετρελαίου τα οποία δεν είναι δυνατόν να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους (1), (2) και (4) του παρόντος κανονισμού παραμένουν στο πλοίο ή απορρίπτονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

- - -

Κανονισμός 10: Μέθοδοι για την αποφυγή ρύπανσης από πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές

(1) Για την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος, οι ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Ευξείνου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των "Κόλπων", η περιοχή του Κόλπου του Aden, η περιοχή της Ανταρκτικής και τα ύδατα της βορειοδυτικής Ευρώπης, [τα οποία καθορίζονται ως εξής]

(2) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 11 του παρόντος παραρτήματος:

(α) Απαγορεύεται κάθε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος από οιοδήποτε πετρελαιοφόρο και οιοδήποτε πλοίο ολικής χωρητικότητας άνω των 400 κόρων, εκτός των πετρελαιοφόρων, όταν αυτό βρίσκεται σε ειδική περιοχή. [...]

(β) […] Απαγορεύεται κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων εκτός των πετρελαιοφόρων, όταν αυτό βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής, εκτός εάν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (ppm).

(3)(α) Οι διατάξεις της παραγράφου (2) του παρόντος κανονισμού δεν ισχύουν για τις απορρίψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος.

(β) Οι διατάξεις της υποπαραγράφου 2 (α) του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στην απόρριψη κατεργασμένων υδάτων υδροσυλλεκτών από χώρους μηχανοστασίου, εφόσον πληρούνται όλες οι κατωτέρω προϋποθέσεις.

(i) τα ύδατα υδροσυλλεκτών δεν προέρχονται από υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου·

(ii) τα ύδατα υδροσυλλεκτών δεν έχουν αναμειχθεί με κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου·

(iii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία·

(iv) το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο·

(v) το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου σύμφωνου προς τον κανονισμό 16 παράγραφος 5 του παρόντος παραρτήματος·

(vi) το σύστημα φίλτρου πετρελαίου διαθέτει διάταξη αυτόματης διακοπής κάθε απόρριψης πετρελαιοειδούς μείγματος όταν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής υπερβεί τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.

(4)(α) Καμία απόρριψη στη θάλασσα δεν πρέπει να περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις επικίνδυνες για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ενώσεις που χρησιμοποιούνται για την καταστρατήγηση των διατάξεων απόρριψης που καθορίζονται στο παρόντα κανονισμό.

(β) Τα κατάλοιπα πετρελαίου τα οποία δεν μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 3 του παρόντος κανονισμού παραμένουν στο πλοίο ή παραδίδονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

(5) Καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν απαγορεύει σε πλοίο του οποίου ένα μόνο μέρος της διαδρομής του αφορά ειδική περιοχή από το να προβαίνει σε απόρριψη εκτός της ειδικής περιοχής σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρόντος παραρτήματος.

- - -

Κανονισμός 11: Εξαιρέσεις

Οι κανονισμοί 9 και 10 του παρόντος παραρτήματος δεν εφαρμόζονται:

(α) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος αναγκαίου για την ασφάλεια του πλοίου ή την διάσωση ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα· ή

(β) [δεν εφαρμόζεται][20]

(γ) στην απόρριψη στη θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο, οι οποίες έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας], όταν οι ουσίες αυτές χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρύπανσης με σκοπό την ελαχιστοποίηση της βλάβης από τη ρύπανση. Οιαδήποτε τέτοια απόρριψη υπόκειται στην έγκριση της κυβέρνησης, στη δικαιοδοσία της οποίας προβλέπεται να λάβει χώρα η απόρριψη.

---

[20] ΄Οπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3, η εξαίρεση της παραγράφου 11 στοιχείο (β) της Marpol 73/78, παράρτημα I, δεν εφαρμόζεται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας. Η εν λόγω παράγραφος αναφέρει:

"(β) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος, οφειλόμενη σε βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του:

(i) υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά την βλάβη ή την διαπίστωση της απόρριψης με σκοπό την πρόληψη ή ελαχιστοποίηση της απόρριψης αυτής· και

(ii) εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησαν είτε με πρόθεση να προκαλέσουν τη βλάβη ή με αμέλεια και με επίγνωση ότι η βλάβη επρόκειτο πιθανώς να προκληθεί· ή"

Μέρος ΙΙ: Επιβλαβείς υγρές ουσίες (Marpol 73/78 Παράρτημα ΙΙ)

Αποσπάσματα από τις σχετικές διατάξεις της Marpol 73/78 Παράρτημα ΙΙ:

Κανονισμός 3: Κατηγορίες και κατάλογος επιβλαβών υγρών ουσιών

(1) Για την εφαρμογή των κανονισμών του παρόντος παραρτήματος, οι επιβλαβείς υγρές ουσίες κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες ως εξής:

(α) Κατηγορία Α: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν σοβαρό κίνδυνο είτε στους θαλάσσιους πόρους είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στις ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου δικαιολογείται η εφαρμογή αυστηρών μέτρων κατά της ρύπανσης.

(β) Κατηγορία Β: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν κίνδυνο είτε στους θαλάσσιους πόρους είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου δικαιολογείται η εφαρμογή ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης.

(γ) Κατηγορία Γ: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν χαμηλό κίνδυνο είτε στους θαλάσσιους πόρους είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν μικρή βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου απαιτείται η εφαρμογή ειδικών όρων όσον αφορά τις λειτουργίες αυτές.

(δ) Κατηγορία Δ: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν προφανή κίνδυνο είτε στους θαλάσσιους πόρους είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν μικρή βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου απαιτείται προσοχή κατά την εκτέλεση των εργασιών αυτών.

- - -

[Περαιτέρω κατευθυντήριες γραμμές για την κατάταξη των ουσιών, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου ταξινομημένων σε κατηγορίες ενώσεων, δίνονται στους κανονισμούς 3(2)-(4) και στα προσαρτήματα του παραρτήματος ΙΙ της Marpol 73/78]

Κανονισμός 5: Απόρριψη επιβλαβών υγρών ουσιών

Ουσίες των κατηγοριών Α, Β και Γ εκτός των ειδικών περιοχών και ουσίες της κατηγορίας Δ σε όλες τις περιοχές

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του […] κανονισμού 6 του παρόντος παραρτήματος,

(1) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α, όπως ορίζονται στον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο (α) του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μείγματα πρόκειται να καθαρισθούν, τα κατάλοιπα απορρίπτονται

σε εγκατάσταση υποδοχής μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στην εκροή σε μια τέτοια εγκατάσταση είναι ίση ή χαμηλότερη του 0,1% κατά βάρος και μέχρις ότου αδειάσει η δεξαμενή, με εξαίρεση τον κίτρινο ή λευκό φώσφορο, για τον οποίο η συγκέντρωση του καταλοίπου πρέπει να είναι 0,01% κατά βάρος. Οιαδήποτε ποσότητα ύδατος προστεθεί κατόπιν στη δεξαμενή μπορεί να απορριφθεί στη θάλασσα εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινούμενα·

(β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανόμενης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας· και

(γ) η απόρριψη γίνεται σε μια απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(2) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Β, όπως ορίζονται στον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο (β) του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινούμενα·

(β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης είναι εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και ρυθμίσεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο βαθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικος του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

(γ) η μέγιστη ποσότητα του φορτίου που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που είναι εγκεκριμένη σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο (β) της παρούσας παραγράφου, και η οποία σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει το 1 m^3 ή 1/3.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m^3·

(δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας· και

(ε) η απόρριψη γίνεται σε μια απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(3) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ, όπως ορίζονται στον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο (γ) του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινούμενα·

(β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης είναι εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και διατάξεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο βαθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικος του πλοίου να μην υπερβαίνει τα 10 μέρη ανά εκατομμύριο·

(γ) η μέγιστη ποσότητα του φορτίου που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που είναι εγκεκριμένη σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο (β) της παρούσας παραγράφου, και οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τα 3 m^3 ή 1/1.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m^3·

(δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας· και

(e) η απόρριψη γίνεται σε μια απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(4) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Δ, όπως ορίζονται στον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο (δ) του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινούμενα·

(β) τα μείγματα αυτά έχουν συγκέντρωση όχι μεγαλύτερη από ένα μέρος της ουσίας σε δέκα μέρη ύδατος· και

(γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή·

(5) Είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται διαδικασίες εξαερισμού εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας] για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από τη δεξαμενή. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ]. Οιαδήποτε ποσότητα ύδατος εισαχθεί στη συνέχεια στη δεξαμενή πρέπει να θεωρείται ως καθαρή και δεν υπάγεται στις διατάξεις των παραγράφων (1), (2), (3) ή (4) του παρόντος κανονισμού.

(6) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών οι οποίες δεν έχουν υπαχθεί σε κάποια κατηγορία, δεν έχουν προσωρινά ταξινομηθεί ή εκτιμηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 4 παράγραφος 1 του παρόντος παραρτήματος, ή του υδάτινου έρματος, των αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

Ουσίες των κατηγοριών Α, Β και Γ εντός των ειδικών περιοχών [όπως ορίζονται στον κανονισμό 1 του παραρτήματος ΙΙ της Marpol 73/78, συμπεριλαμβανομένης της Βαλτικής Θάλασσας]

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου (14) του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού 6 του παρόντος παραρτήματος,

(7) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α, όπως ορίζονται στον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο (α) του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που προσωρινώς εκτιμήθηκαν σαν τέτοιες, ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιου είδους ουσίες. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μείγματα πρόκειται να καθαρισθούν, τα προκύπτοντα κατάλοιπα απορρίπτονται σε εγκατάσταση υποδοχής την οποία παρέχουν τα κράτη που γειτνιάζουν προς την ειδική περιοχή, σύμφωνα με τον κανονισμό 7 του παρόντος παραρτήματος, μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα στην εν λόγω εγκατάσταση είναι ίση ή μικρότερη του 0,05% κατά βάρος και μέχρις ότου αδειάσει η δεξαμενή, με εξαίρεση τον κίτρινο ή λευκό φώσφορο, για τον οποίο η συγκέντρωση του καταλοίπου πρέπει να είναι 0,005% κατά βάρος. Οιαδήποτε ποσότητα ύδατος προστεθεί στη συνέχεια στη δεξαμενή μπορεί να απορρίπτεται στη θάλασσα εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινούμενα·

(β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών της θαλάσσης· και

(γ) η απόρριψη γίνεται σε μια απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(8) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Β, όπως ορίζονται στον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο (β) του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής, ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) η δεξαμενή έχει προπλυθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει εγκρίνει η αρμόδια αρχή του [κράτους της σημαίας] και με βάση τα πρότυπα του [ΔΝΟ] και τα κατάλοιπα καθαρισμού της δεξαμενής που έχουν προκύψει έχουν απορριφθεί σε εγκατάσταση υποδοχής·

(β) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινούμενα·

(γ) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης και πλύσης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημασίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και διατάξεις βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση της ουσίας και ο ρυθμός απόρριψης των αποβλήτων είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικος του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

(δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας· και

(ε) η απόρριψη γίνεται σε μια απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(9) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ, όπως ορίζονται στον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο (γ) του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινούμενα·

(β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης είναι εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και ρυθμίσεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο βαθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικος του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

(γ) η μέγιστη ποσότητα φορτίου που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που είναι εγκεκριμένη σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο στοιχείο (β) της παρούσης παραγράφου, και η οποία σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1 m^3 ή το 1/3.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m^3·

(δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας· και

(ε) η απόρριψη γίνεται σε μια απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(10) Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση διαδικασιών εξαερισμού οι οποίες είναι εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημασίας] για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από τις δεξαμενές. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ]. Οιαδήποτε ποσότητα ύδατος προστεθεί στη συνέχεια στη δεξαμενή θεωρείται ως καθαρή και δεν υπόκειται στις διατάξεις των παραγράφων (7), (8) ή (9) του παρόντος κανονισμού.

(11) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών οι οποίες δεν έχουν υπαχθεί σε κάποια κατηγορία, δεν έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ή καθοριστεί όπως αναφέρεται στον κανονισμό 4 παράγραφος 1 του παρόντος παραρτήματος, ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

(12) Καμία από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν απαγορεύει τη διατήρηση επί του πλοίου καταλοίπων φορτίου της κατηγορίας Β ή Γ και την απόρριψη τέτοιου είδους καταλοίπων στη θάλασσα εκτός ειδικής περιοχής, σύμφωνα με τις παραγράφους (2) ή (3) του παρόντος κανονισμού, αντιστοίχως.

- - -

Κανονισμός 6: Εξαιρέσεις

Ο κανονισμός 5 του παρόντος παραρτήματος δεν εφαρμόζεται:

(α) στην απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών ή μειγμάτων που περιέχουν ουσίες αναγκαίες για την ασφάλεια του πλοίου ή την διάσωση ζωών στη θάλασσα· ή

(β) [δεν εφαρμόζεται][21]

(γ) στην απόρριψη στη θάλασσα των επιβλαβών υγρών ουσιών ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, που έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημασίας], όταν χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρύπανσης με σκοπό να περιοριστεί στο ελάχιστο η βλάβη από τη ρύπανση. Κάθε τέτοια απόρριψη υπόκειται στην έγκριση της κυβέρνησης, στη δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται η απόρριψη που πρόκειται να λάβει χώρα.

[21] Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3, η εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 6 στοιχείο (β) του παραρτήματος ΙΙ της Marpol 73/78, δεν εφαρμόζεται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας. Η εν λόγω παράγραφος αναφέρει:

"(β) στην απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, οφειλόμενη σε βλάβη πλοίου ή του εξοπλισμού του:

(i) υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά την βλάβη ή τον εντοπισμό της απόρριψης με σκοπό την αποφυγή ή τη μείωση αυτής· και

(ii) εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησαν είτε με πρόθεση να προκαλέσουν βλάβη είτε με αμέλεια και έχοντας επίγνωση της πιθανότητας να προκληθεί η βλάβη αυτή· ή".

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Μη εξαντλητικός κατάλογος παρατυπιών ή πληροφοριών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1

(1) Παρατυπίες όσον αφορά το βιβλίο πετρελαίου και άλλα συναφή μητρώα, ή παρατυπίες που συνδέονται κατ΄άλλον τρόπο με αδικήματα ρύπανσης, που εντοπίζονται κατά τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος του λιμένα, οι οποίες διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 95/21/ΕΚ

(2) Παρατυπίες σχετικά με την παράδοση απόβλήτων από τη λειτουργία πλοίων ή καταλοίπων φορτίου, ή η κοινοποίησή τους, όπως απαιτείται από την οδηγία 2000/59/ΕΚ

(3) Πληροφορίες που παρέχονται από άλλο κράτος μέλος σχετικά με δυνητικά αδικήματα ρύπανσης του πλοίου, οι οποίες λαμβάνονται μέσω των διαδικασιών που προβλέπονται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ ή με διαφορετικό τρόπο ή

(4) Οιαδήποτε άλλη πληροφορία παρέχεται από πρόσωπα εμπλεκόμενα στη λειτουργία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των πλοηγών, η οποία υποδηλώνει παρατυπίες σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων βάσει του παρόντος κανονισμού.

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Η δημοσιονομική επίπτωση του μέσου αυτού περιορίζεται στους πλοιοκτήτες και άλλους ναυτιλιακούς παράγοντες οι οποίοι ενεργούν κατά παράβαση, εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας, των κανόνων οι οποίοι εφαρμόζονται επί σειρά ετών. Επειδή δεν προβλέπεται δημοσιονομική επίπτωση σε κοινοτικό επίπεδο, κρίνεται περιττή η κατάρτιση λεπτομερέστερου δημοσιονομικού δελτίου.