

**Θέμα: COVID-19 / Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής - Κατευθυντήριες Γραμμές για την επιβολή των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για την ανακύκλωση πλοίων όσον αφορά στον κατάλογο επικίνδυνων υλικών πλοίων τα οποία πλέουν σε ευρωπαϊκά ύδατα (σε εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία, 500 gt και άνω, που φέρουν σημαία ΕΕ και πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων, όταν αυτά καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ από την 1.1.2021 και μετά)**

Σας ενημερώνουμε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατόπιν πρωτοβουλίας του ελληνικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αναγνώρισε ότι παρεμποδίζεται, λόγω της πανδημίας της νόσου COVID-19, η συμμόρφωση υπόχρεων πλοίων σε ό,τι αφορά στον κατάλογο επικίνδυνων υλικών και τη σχετική πιστοποίηση, σύμφωνα με τον Κανονισμό της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων (EU Ship Recycling Regulation-EU SRR). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκδίδοντας την επισυναπτόμενη Ανακοίνωση (2020/C 349/01) (Συν:1) την 20.10.2020 με την οποία θεσπίζονται Κατευθυντήριες Γραμμές, επιδιώκει να διασφαλιστεί εναρμονισμένη προσέγγιση κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων ελέγχου συμμόρφωσης υπόχρεων πλοίων με τον ανωτέρω Κανονισμό από τις αρχές λιμένα των Κρατών Μελών της ΕΕ. Σύμφωνα με την Ανακοίνωση, προτείνεται προς τις αρχές λιμένα των Κρατών Μελών της ΕΕ να ακολουθήσουν εναρμονισμένη προσέγγιση με προσωρινή εφαρμογή για περιορισμένο χρονικό διάστημα 6 μηνών από την έναρξη εφαρμογής του ανωτέρω Κανονισμού (δηλαδή έως και τις 30.06.2021).

Επισημαίνονται τα παρακάτω βασικά σημεία των Κατευθυντήριων Γραμμών:

Επαναλαμβάνεται, όπως στον εν λόγω Κανονισμό, ότι η πρωταρχική ευθύνη, όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που συνδέονται με τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών (Inventory of Hazardous Materials - IHM), εξακολουθεί να βαρύνει τον πλοιοκτήτη. Ωστόσο, αναγνωρίζεται ότι οι περιστάσεις, λόγω της πανδημίας της νόσου COVID-19, δημιουργούν καταστάσεις στις οποίες η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές είναι προσωρινά αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερής.

Στην ειδική περίπτωση της επιβολής των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Κανονισμό της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων, δεν μπορεί να γίνει αυτόματη προσφυγή στην έννοια της ανωτέρας βίας (*force majeure*). Στο πλαίσιο αυτό, τα Κράτη Μέλη καλούνται να αξιολογήσουν προσεκτικά τις ειδικές περιστάσεις για κάθε πλοιοκτήτη και τον βαθμό στον οποίο θα μπορούσε να εφαρμοστεί η σχετική νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ για την έννοια ανωτέρας βίας.

Όταν δεν υπάρχει κατάλογος επικίνδυνων υλικών και/ή του απαραίτητου πιστοποιητικού, και ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ισχυρίζεται ότι η εν λόγω μη συμμόρφωση οφείλεται στην κατάσταση που έχει προκαλέσει η πανδημία της νόσου COVID-19, εναπόκειται στον επιθεωρητή Port State Control (PSC) να αποφασίσει κατά περίπτωση, ακολουθώντας τις γενικές Κατευθυντήριες Γραμμές του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)<sup>1</sup>, αν αυτό είναι αποδεκτό, ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις του συγκεκριμένου πλοίου και με βάση την επαγγελματική του κρίση. Επιπλέον, σύμφωνα με την Ανακοίνωση, οι γενικές Κατευθυντήριες Γραμμές της EMSA, θα πρέπει να ακολουθούνται από τον επιθεωρητή PSC και σε οποιαδήποτε περίπτωση διαπιστώνεται μη συμμόρφωση όσον αφορά στον κατάλογο επικίνδυνων υλικών, η οποία οφείλεται στην κατάσταση που έχει προκαλέσει η πανδημία της νόσου COVID-19.

---

<sup>1</sup> <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3721-guidance-on-inspections-of-ships-by-the-port-states-in-accordance-with-regulation-eu-1257-2013-on-ship-recycling.html>.

Εάν ο επιθεωρητής αποφασίσει να αποδεχθεί τα αποδεικτικά στοιχεία, σύμφωνα με τα σενάρια 1 και 2 της Ανακοίνωσης, που παρέχει ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος, τότε το πιστοποιητικό καταλόγου ή η δήλωση συμμόρφωσης θα πρέπει να συμπληρωθεί και να εγκριθεί εντός 4 μηνών από την επιθεώρηση. Επιπλέον, στην περίπτωση αυτή παρέχεται προειδοποίηση (warning) στο πλοίο, ενώ το αποτέλεσμα της επιθεώρησης και η προειδοποίηση καταχωρούνται στη θεματική ενότητα ανακύκλωσης πλοίων (ship recycling module) της βάσης δεδομένων THETIS – EU της ΕΕ.

Εάν τα σχετικά σχέδια (plans) πρέπει να τροποποιηθούν περαιτέρω μετά την επιθεώρηση, λόγω των συνεχιζόμενων ταξιδιωτικών περιορισμών ή περιορισμών πρόσβασης, τότε ο πλοιοκτήτης/πλοίαρχος πρέπει να προσκομίσει επαρκείς έγγραφες αποδείξεις από τους επιθεωρητές του καταλόγου επικίνδυνων υλικών (IHM inspectors) ότι δεν ήταν εφικτή η τήρηση των αρχικών σχεδίων (initial plans). Και πάλι, εναπόκειται στον επιθεωρητή που έχει αναλάβει την επόμενη επιθεώρηση να αποφασίσει κατά περίπτωση αν τα αποδεικτικά στοιχεία είναι αποδεκτά, ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις του συγκεκριμένου πλοίου και με βάση την επαγγελματική του κρίση.

Στις Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής παρατίθενται τα παρακάτω δύο συγκεκριμένα σενάρια σε σχέση με τη νόσο COVID-19, τα οποία ενδέχεται να απαιτούν πιο εναρμονισμένη προσέγγιση κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, με βάση τις γενικές Κατευθυντήριες Γραμμές της EMSA προς τους επιθεωρητές PSC που αναφέρονται ανωτέρω.

### **Σενάριο 1: Πλοία χωρίς έγκυρο κατάλογο επικίνδυνων υλικών και/ή συνοδευτικό πιστοποιητικό (συμμόρφωσης):**

Στην περίπτωση αυτή, το πλοίο μπορεί να καταπλεύσει σε λιμένα της ΕΕ μετά την 31.12.20 χωρίς να φέρει έγκυρο κατάλογο επικίνδυνων υλικών (IHM) και/ή συνοδευτικό πιστοποιητικό (πιστοποιητικό καταλόγου ή δήλωση συμμόρφωσης) για πλοίο που φέρει σημαία τρίτης χώρας (Inventory Certificate or Statement of Compliance for non-EU flagged vessel), με τη μη συμμόρφωση να οφείλεται στην κατάσταση που έχει προκαλέσει η πανδημία της νόσου COVID-19.

Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, όταν δεν υπάρχει κατάλογος επικίνδυνων υλικών και/ή του απαραίτητου πιστοποιητικού, ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος φέρει το βάρος της απόδειξης και πρέπει να αποδείξει ότι έχει καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την εκτέλεση των εργασιών και την απόκτηση της απαιτούμενης πιστοποίησης. Τα αποδεικτικά στοιχεία για τις προσπάθειες συμμόρφωσης που καταβλήθηκαν περιλαμβάνουν π.χ. την προϋπάρχουσα σύμβαση παροχής υπηρεσιών (a service contract for sampling or a survey). Μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν αιτιολόγηση σχετικά με τον λόγο για τον οποίο δεν κατέστη δυνατή η απόκτηση ημισυμπληρωμένου καταλόγου επικίνδυνων υλικών και σχετικού πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν την αδυναμία συμμόρφωσης με άλλα στοιχεία της πιστοποίησης εκτός από την επί του πλοίου επιθεώρηση.

### **Σενάριο 2: Πλοία με ημισυμπληρωμένο κατάλογο επικίνδυνων υλικών με σχετικό εγκεκριμένο πιστοποιητικό καταλόγου (για πλοία που φέρουν σημαία ΕΕ) ή δήλωση συμμόρφωσης (για τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας), το οποίο δεν φέρει επί του πλοίου (στοχευμένα ή τυχαία) δείγματα:**

Στην περίπτωση αυτή, το πλοίο μπορεί να καταπλεύσει σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της ΕΕ μετά την 31.12.2020 με κατάλογο επικίνδυνων υλικών και το σχετικό πιστοποιητικό επί του πλοίου, αλλά με τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών να έχει καταρτιστεί εξ αποστάσεως (remotely) χωρίς δειγματοληψία επί του πλοίου. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προκύψει όταν οι έλεγχοι (on board surveys) επί του πλοίου που θα έπρεπε να είχαν πραγματοποιηθεί για την υποστήριξη του καταλόγου επικίνδυνων υλικών δεν κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθούν, λόγω των περιορισμών στην επιθεώρηση ενός πλοίου κατά τη διάρκεια της πανδημίας της νόσου COVID-19.

Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις στις οποίες ένα πιστοποιητικό βασίζεται σε κατάλογο επικίνδυνων υλικών χωρίς το στοιχείο της δειγματοληψίας επί του πλοίου, παρότι ο κατάλογος επικίνδυνων

υλικών δεν είναι πλήρης, μια τέτοια εξ αποστάσεως επιθεώρηση/δειγματοληψία (remote survey/sampling), θα μπορούσε να γίνει δεκτή κατ' εξαίρεση, εάν υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το κράτος σημαίας έχει συμφωνήσει σχετικά. Επιπλέον, στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει επίσης να υπάρχει η αναγκαία τεκμηρίωση (documented plans and arrangements) επί του πλοίου και να δηλώνεται πότε θα είναι εφικτό για ειδικευμένους επιθεωρητές/δειγματολήπτες (qualified samplers) να ολοκληρώσουν τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών, λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που οφείλονται στην πανδημία της νόσου COVID-19.

Όπως αναφέρεται στην Ανακοίνωση και για τα δυο σενάρια, ισχύουν τα ανωτέρω σε ό,τι αφορά: στην προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων από πλευράς πλοιοκτήτη ή πλοιάρχου κατά τη διενέργεια των επιθεωρήσεων PSC, στη χορήγηση προθεσμίας 4 μηνών για τη συμπλήρωση του καταλόγου και στην έγκριση του πιστοποιητικού καταλόγου ή της δήλωσης συμμόρφωσης, με έκδοση προειδοποίησης (warning) και καταχώρηση των αποτελεσμάτων της επιθεώρησης στη βάση δεδομένων THETIS – EU της ΕΕ, ενόψει επόμενης προσέγγισης του πλοίου σε λιμάνια Κρατών Μελών ΕΕ.

**Με εκτίμηση,**

**Γραμματεία ΠΕΠΕΝ**