

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

1999



2004

Έγγραφο συνόδου

ΤΕΛΙΚΟ
A5-0388/2003

5 Νοεμβρίου 2003

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (COM(2003) 092 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Peter Pex

Συντάκτρια γνωμοδότησης (*):
Françoise Grossetête, Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Πολιτικής των Καταναλωτών

(*) Ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ επιτροπών – Άρθρο 162α

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- *** Σύμφωνη γνώμη
*πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ*
- ***I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- ***II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- ***III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότεινε η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με έντονους πλάγιους χαρακτήρες. Η σήμανση με απλά πλάγια απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	4
ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	16
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ, ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	20
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	24
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ (*).	27

(*) Ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ επιτροπών – Άρθρο 162α

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Με την από 5ης Μαρτίου 2003 επιστολή της, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 251, παράγραφος 2 και το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ, πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (COM(2003) 092 – 2003/0037 (COD)).

Κατά τη συνεδρίαση της 27ης Μαρτίου 2003, ο Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ανακοίνωσε ότι παρέπεμψε την εν λόγω πρόταση, για εξέταση επί της ουσίας, στην Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού και, για γνωμοδότηση, στην Επιτροπή Ελευθεριών και Δικαιωμάτων των Πολιτών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων, στην Επιτροπή Νομικών Θεμάτων και Εσωτερικής Αγοράς και στην Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Πολιτικής των Καταναλωτών (C5-0076/2003).

Κατά τη συνεδρίασή της στις 7 Ιουλίου 2003, η Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού όρισε εισηγητή τον Peter Pex.

Κατά τη συνεδρίαση στις 5 Ιουνίου 2003, ο Πρόεδρος του Κοινοβουλίου ανακοίνωσε ότι η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Πολιτικής των Καταναλωτών, που είχε κληθεί να γνωμοδοτήσει, θα συμμετάσχει στην εκπόνηση της έκθεσης βάσει του άρθρου 162α.

Κατά τις συνεδριάσεις της στις 9/10 Σεπτεμβρίου 2003 και στις 3/4 Νοεμβρίου 2003, η Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού εξέτασε την πρόταση της Επιτροπής καθώς και το σχέδιο έκθεσης.

Κατά την τελευταία ως άνω συνεδρίαση, η επιτροπή ενέκρινε το σχέδιο νομοθετικού ψηφίσματος με 33 ψήφους υπέρ, 0 ψήφους κατά και 6 αποχές.

Ήσαν παρόντες κατά την ψηφοφορία οι βουλευτές Paolo Costa, πρόεδρος· Gilles Savary, αντιπρόεδρος· Peter Pex, εισηγητής· Εμμανουήλ Μπακόπουλος, Rolf Berend, Graham H. Booth (αναπλ. Rijk van Dam), Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Chantal Cauquil (αναπλ. Sylviane H. Ainaridi), Jan Dhaene, Κωνσταντίνος Χατζηδάκης, Ewa Hedkvist Petersen, Roger Helmer (αναπλ. Mathieu J.H. Grosch), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (αναπλ. Renate Sommer), Karsten Knolle (αναπλ. Dana Rosemary Scallon), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Εμμανουήλ Μαστοράκης, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Enrique Monsonís Domingo, James Nicholson, Josu Ortuondo Larrea, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, José Javier Pomés Ruiz, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen και Brigitte Wenzel-Perillo (αναπλ. Francesco Musotto).

Οι γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Ελευθεριών και Δικαιωμάτων των Πολιτών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων, της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων και Εσωτερικής Αγοράς και της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Πολιτικής των Καταναλωτών επισυνάπτονται στην παρούσα έκθεση.

Η έκθεση κατατέθηκε στις 5 Νοεμβρίου 2003.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (COM(2003) 092 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2003) 92¹),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2 και το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C5-0076/2003),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 67 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Ελευθεριών και Δικαιωμάτων των Πολιτών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων, της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων και Εσωτερικής Αγοράς και της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Πολιτικής των Καταναλωτών (A5-0388/2003),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. καλεί την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, σε περίπτωση που προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροποποιήσεις του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Αιτιολογική σκέψη 2

(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

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

¹ Δεν δημοσιεύτηκε ακόμη στην ΕΕ.

μέτρα·

λαμβάνονται τα απαιτούμενα μέτρα·

Αιτιολόγηση

Η μη τήρηση των κανόνων δεν πρέπει να καταλογίζεται σε όλους τους στόλους.

Τροπολογία 2

Αιτιολογική σκέψη 2α (νέα)

(2α) Πολλοί κοινοτικοί λιμένες δεν διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής και διαχείρισης αποβλήτων· προκειμένου να καταπολεμηθούν οι εκούσιες ρυπάνσεις, η ΕΕ πρέπει να δεσμευθεί, μέσω ενός ευρωπαϊκού σχεδίου, να εγκαταστήσει τις αναγκαίες υποδομές για την απαγωγή των αερίων και τον καθαρισμό των πλοίων σε όλους τους κοινοτικούς λιμένες ενώ οι τελευταίοι θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίζουν συγχρόνως πλείονες μείζονες δυσχέρειες.

Τροπολογία 3

Αιτιολογική σκέψη 3α (νέα)

(3α) Πολλά κράτη μέλη δεν ανταποκρίθηκαν πλήρως στις προσδοκίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, δεδομένης ιδίως της καθυστέρησης που παρατηρείται ως προς την εφαρμογή των υφιστάμενων οδηγιών και κανονισμών.

Αιτιολόγηση

Τα τελευταία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πετρελαιοφόρα κατέδειξαν τις ανεπάρκειες στον τομέα αυτό. Στο πλαίσιο αυτό, είδαμε την Ευρώπη να κατηγορείται αδίκως, ενώ η νομοθεσία υπάρχει, αλλά δεν εφαρμόζεται σωστά.

Τροπολογία 4

Αιτιολογική σκέψη 4

(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, αποτρεπτικές και αναλογικές κυρώσεις·

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

Αιτιολόγηση

Καθώς ο στόχος της οδηγίας είναι να αναλάβει ο κάθε φορέας τις ευθύνες του στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τούτο θα πρέπει να καθίσταται σαφές. Επιπλέον, μόνο με την επιβολή ενιαίων κυρώσεων σε όλα τα κράτη μέλη θα εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του κειμένου.

Τροπολογία 5 Αιτιολογική σκέψη 5

(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·

(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 *όλα* 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·

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι στόχος της οδηγίας είναι να αναλάβει ο κάθε φορέας τις ευθύνες του στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τούτο θα πρέπει να καθίσταται σαφές.

Τροπολογία 6

Αιτιολογική σκέψη 8

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

(8) Υπάρχει ανάγκη **αποτελεσματικής** συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών ούτως ώστε να εξασφαλισθεί ο έγκαιρος εντοπισμός παράνομων απορρίψεων και των υπαιτίων· **Γι' αυτό το λόγο η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει το συντομότερο δυνατό πρόταση για τη δημιουργία κοινής ευρωπαϊκής ακτοφυλακής.**

Αιτιολόγηση

Για να εξασφαλισθεί η καλύτερη δυνατή και πάνω απ' όλα ενιαία παρακολούθηση στην ανοικτή θάλασσα και, ως εκ τούτου, για μια αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας χρειάζεται να δημιουργηθεί μία ευρωπαϊκή ακτοφυλακή, η οποία θα πραγματοποιεί, κυρίως στις ευρωπαϊκές ακτές, απροειδοποίητους ελέγχους με ενιαία κριτήρια.

Τροπολογία 7

Αιτιολογική σκέψη 8α (νέα)

(8α) Προκειμένου οι ποινικές κυρώσεις κατά των εκουσίων ρυπάνσεων να είναι αποτελεσματικές, οι λιμενικές αρχές στους κοινοτικούς λιμένες πρέπει να τηρούν μητρώα υδρογονανθράκων· είναι κατά συνέπεια αναγκαίο όπως κάθε κράτος μέλος θεσπίσει αυστηρή νομοθεσία κατά κάθε παραλείψεως στην τήρηση αυτών των μητρώων, και κάθε εγγραφής της οποίας δεν είναι βεβαιωμένη η γνησιότητα, προκειμένου να προληφθούν οι ανεξέλεγκτες απαγωγές των αερίων στις οποίες οφείλεται το μεγαλύτερο μέρος των θαλασσίων ρυπάνσεων.

Τροπολογία 8

Αιτιολογική σκέψη 10

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

(10) Οι ύποπτοι για περιβαλλοντικά εγκλήματα δικαιούνται να τυγχάνουν δίκαιης και ανεπηρέαστης αντιμετώπισης της υπόθεσής τους, οι δε τυχόν επιβαλλόμενες ποινές πρέπει να μην είναι δυσανάλογες προς τη σοβαρότητα της

κολαζόμενη πράξης. Στην οδηγία υπάρχει **επομένως** πλήρης σεβασμός του Χάρτη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων **και των διατάξεών του που αφορούν τη δικαιοδοτική αρμοδιότητα.**

Αιτιολόγηση

Η οδηγία πρέπει να καθιστά σαφές ότι επ' ουδενί δεν μπορούν να παραβιασθούν τα δικαιώματα των κατηγορουμένων, που εξ άλλου ακόμη δεν έχουν αποδειχθεί ένοχοι. Πρέπει να αποφευχθεί η άδικη ποινικοποίηση υπόπτων από τις αρχές όταν αυτές οι τελευταίες προσπαθούν να μεταθέσουν τις ευθύνες τους.

Τροπολογία 9 Άρθρο 1

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.

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, **σε κάθε πρόσωπο το οποίο είναι υπεύθυνο** για παράνομες απορρίψεις. Ο στόχος της οδηγίας είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από ρύπανση την οποία προξενούν πλοία.

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι στόχος της οδηγίας είναι να αναλάβει ο κάθε φορέας τις ευθύνες του στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τούτο θα πρέπει να καθίσταται σαφές.

Τροπολογία 10 Άρθρο 2, παράγραφος 3

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.**

3. Ως "Παράνομες απορρίψεις" νοούνται οι απορρίψεις κατά παράβαση της Marpol 73/78.

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή προτείνει να υπάγονται στον ορισμό περί «παράνομων απορρίψεων» και οι απορρίψεις εκείνες στη θάλασσα που οφείλονται σε αβάρια του πλοίου, ακόμη κι αν οι ενδιαφερόμενοι έλαβαν μέτρα προφύλαξης για τον περιορισμό των ζημιών ή ακόμη κι αν αποδειχθεί ότι ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης δεν επέδειξαν βαρεία αμέλεια ούτε ενήργησαν εκ προθέσεως. Η αναπροσαρμογή αυτή των ορισμών της Σύμβασης MARPOL οδηγεί σε νομική αντίφαση προς το διεθνές καθεστώς. Επί πλέον, το αποτέλεσμα της προτεινόμενης από την Επιτροπή τροποποίησης θα ήταν ελάχιστο, εφόσον μόνο ποινικές κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν όταν πρόκειται για πρόθεση ή για βαρεία αμέλεια (άρθρο 6).

Τροπολογία 11

Άρθρο 3, παράγραφος 1α (νέα)

1α. Πάντως, για τα πλοία υπό σημαία κράτους μέλους, η παρούσα οδηγία ισχύει ανεξάρτητα από το πού έγινε η απόρριψη.

Αιτιολόγηση

Υπήρχε ασάφεια ως προς το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας σε ό,τι αφορά τα πλοία υπό σημαία κράτους μέλους. Το κράτος της σημαίας φέρει πάντα την πρώτη ευθύνη για την τήρηση των κανόνων που ισχύουν για τα υπό τη σημαία του πλοία. Πρέπει λοιπόν να είναι επίσης σαφές ότι οι (ποινικές) κυρώσεις ισχύουν ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσης του εγκλήματος.

Τροπολογία 12

Άρθρο 4, παράγραφος 1

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.

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, **βάσει σαφών κανόνων εδαφικής αρμοδιότητας και λειτουργικού χαρακτήρα**, για τη διενέργεια της ενδεδειγμένης έρευνας σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο.

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη πρέπει να εισαγάγουν στο εσωτερικό τους δίκαιο σαφείς κανόνες εδαφικής αρμοδιότητας και λειτουργικού χαρακτήρα (για παράδειγμα διοικητικές αρχές, στρατιωτικές αρχές κ.λ.π.) ώστε να αποφεύγεται η απώλεια χρόνου κατά την εξέταση των συμβάντων, καθώς

και η ολιγωρία όταν οι ενέργειες αυτές απαιτούν άμεση επέμβαση.

Τροπολογία 13
Άρθρο 4, παράγραφος 3α (νέα)

3α. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, για τα πλοία με σημαία κράτους μέλους, ανεξάρτητα από το πού ευρίσκονται.

Αιτιολόγηση

Λόγω της πρώτης ευθύνης των κρατών νηολογίου ως προς την τήρηση των κανόνων, πρέπει και το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας να καλύπτει τα πλοία που έχουν τη σημαία κράτους μέλους, ακόμη κι όταν δεν ευρίσκονται στους τόπους που μνημονεύει το παρόν άρθρο.

Τροπολογία 14
Άρθρο 5, πρώτη παύλα

- 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 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 μέτρων, εφόσον υπάρξουν, σε σχέση με οιαδήποτε τέτοια απόρριψη.

Αιτιολόγηση

Η πρόταση δεν διευκρινίζει τι ακριβώς εννοεί ως «διοικητικά μέτρα». Τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρήσουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν και άλλα ενδεδειγμένα μέτρα, όπως π.χ. την ακινητοποίηση ενός πλοίου.

Τροπολογία 15
Άρθρο 6, παράγραφος 1

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.

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

Αιτιολόγηση

Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί συγκεκριμένα η ευθύνη και των ατόμων τα οποία, ενώ θα μπορούσαν να αποφύγουν το συμβάν, ολιγόρησαν μολονότι ήταν υποχρεωμένα να δράσουν.

Τροπολογία 16 Άρθρο 6, παράγραφος 2

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.

2. Οιοδήποτε πρόσωπο (δηλαδή όχι μόνον ο πλοιοκτήτης, αλλά επίσης ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο νηογνώμονας, **η αρμόδια (λιμενική) αρχή** 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.

Αιτιολόγηση

Τυχόν αποφάσεις των λιμενικών αρχών ή των υπεύθυνων κυβερνήσεων μπορούν να οδηγήσουν σε πρόκληση ή επιδείνωση περιβαλλοντικής ρύπανσης από πλοία, π.χ. όταν οι αρμόδιες αρχές αρνούνται σε πλοίο που κινδυνεύει την είσοδο σε λιμένα ή σε ασφαλές αγκυροβόλιο.

Τροπολογία 17 Άρθρο 6, παράγραφος 5, στοιχείο α)

(α) Πρόστιμα·

(α) **Ενδεδειγμένα** πρόστιμα·

Τροπολογία 18 Άρθρο 6, παράγραφος 5, στοιχείο (στ α)

(στ α) κατάσχεση του πλοίου

Αιτιολόγηση

Η κατάσχεση του πλοίου μπορεί να αποδειχθεί αποτελεσματική κύρωση και, κατά συνέπεια, θα πρέπει να θεωρηθεί ως προαίρεση στην παρούσα οδηγία.

Τροπολογία 19 Άρθρο 6, παράγραφος 6α (νέα)

6α. Η Επιτροπή μεριμνά για την αυστηρή τήρηση των οδηγιών και κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα στα κράτη μέλη.

Τροπολογία 20
Άρθρο 8, εισαγωγή

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**, με σκοπό:

Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στενά, όπως και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Ναυτιλία και, **λαμβάνοντας υπόψη το, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ, πρόγραμμα** δράσης για την αντιμετώπιση της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης, **καθώς και την εφαρμογή της οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου**, με σκοπό:

Αιτιολόγηση

Η αδιάσειστη απόδειξη της ρύπανσης από πλοία στην ανοιχτή θάλασσα είναι συχνά πολύπλοκη. Η σωστή καταχώριση της παραλαβής αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις, κυρίως σε ό, τι αφορά το πετρέλαιο, μπορεί να συμβάλει στην απόδειξη απορρίψεων στη θάλασσα. Ο συντονισμός της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας σχετικά με λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου θα οδηγήσει σε ενίσχυση της λειτουργικότητας αμφοτέρων των μέτρων.

Τροπολογία 21
Άρθρο 8, στοιχείο (α)

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

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

Αιτιολόγηση

Η σύσταση δικτύου προειδοποίησης αποτελεί σημαντικό εργαλείο προκειμένου να πραγματοποιείται κάθε κατάλληλος έλεγχος σε περίπτωση ανωμαλιών για τις οποίες υπάρχουν υπόνοιες ότι σχετίζονται με παράνομη απόρριψη πλοίου που βρίσκεται υπό διέλευση μεταξύ δύο λιμένων.

Τροπολογία 22
Άρθρο 8α (νέο)

Άρθρο 8α

1) Το αργότερο 6 μήνες μετά την έναρξη

εφαρμογής της παρούσας οδηγίας η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο πρόταση για τη δημιουργία Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής.

2) Η αποστολή της εν λόγω Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής συνίσταται, μεταξύ άλλων, στη διενέργεια αποτελεσματικών και απροειδοποίητων ελέγχων στην ανοικτή θάλασσα.

3) Στην Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή θα ανατεθούν όλες οι απαραίτητες αρμοδιότητες, προκειμένου να υλοποιηθεί τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, σε περίπτωση που υπάρχει βάσιμη υποψία για την τέλεση αδικήματος ρύπανσης.

Αιτιολόγηση

Για να εξασφαλισθεί η καλύτερη δυνατή και πάνω απ' όλα ενιαία παρακολούθηση στην ανοικτή θάλασσα και, ως εκ τούτου, για μια αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας χρειάζεται να δημιουργηθεί μία ευρωπαϊκή ακτοφυλακή, η οποία θα πραγματοποιεί, κυρίως στις ευρωπαϊκές ακτές, απροειδοποίητους ελέγχους με ενιαία κριτήρια.

Τροπολογία 23 Άρθρο 9

*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.*

*Τα κράτη μέλη υποβάλλουν, ανά **διετία**, 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. **Στις εκθέσεις αυτές, η Επιτροπή αξιολογεί μεταξύ άλλων και τη σκοπιμότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής ή αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας.***

Αιτιολόγηση

Η επιλογή του να περιοριστεί προς το παρόν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας μόνο στο πετρέλαιο και στις άλλες επιβλαβείς υγρές ουσίες είναι κατανοητή αυτή καθεαυτή, αφού αυτές οι ουσίες προκαλούν τα μεγαλύτερα προβλήματα. Μακροπρόθεσμα όμως, θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής και στις στερεές επιβλαβείς ουσίες

(MARPOL V).

Τροπολογία 24
Άρθρο 12, παράγραφος 1

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.

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

Αιτιολόγηση

Έχει σημασία να τεθεί προσεκτικά και με ακρίβεια σε εφαρμογή η παρούσα οδηγία. Προς το σκοπό αυτό πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στα κράτη μέλη.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Άμεση αιτία της υπό εξέταση πρότασης οδηγίας ήταν η καταστροφή του δεξαμενοπλοίου “Prestige”, που βυθίστηκε το Νοέμβριο 2002 έξω από τις ισπανικές ακτές. Η καταστροφή αυτή προκάλεσε σοβαρή πετρελαϊκή ρύπανση των ισπανικών, γαλλικών και πορτογαλικών ακτών και σοβαρή ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σωστά πάντως διαπιστώνει η Επιτροπή ότι το μεγαλύτερο μέρος της πετρελαϊκής ρύπανσης διεθνώς από πλοία δεν οφείλεται σε ατυχήματα, αλλά σε εκούσιες απορρίψεις. Σύμφωνα με την Επιτροπή λοιπόν, δεν έχει πολύ νόημα να προσπαθούμε με κάθε τρόπο να αποτρέψουμε τα ατυχήματα, εάν δεν προσπαθήσουμε ταυτόχρονα να αντιμετωπίσουμε και τις παράνομες απορρίψεις.

Η πρόταση προβλέπει δυο μέτρα. Πρώτον, ενσωματώνονται στο κοινοτικό δίκαιο οι διεθνώς ισχύουσες προδιαγραφές στο θέμα των απορρίψεων. Πρόκειται για τις διεθνείς συμφωνίες για την απόρριψη πετρελαίου και άλλων επιβλαβών υγρών ουσιών, βάσει της *Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία* (MARPOL) του 1973. Η MARPOL θέτει προδιαγραφές για τις διατάξεις αποθήκευσης και τους εξοπλισμούς φιλτραρίσματος στα πλοία και ορίζει τις μέγιστες επιτρεπόμενες ποσότητες απόρριψης και τους τόπους όπου επιτρέπονται ή όχι οι απορρίψεις.

Η οδηγία εξετάζει επίσης το θέμα της εφαρμογής αυτών των συμφωνιών. Το τμήμα αυτό της πρότασης έχει ορισμένες σημαντικές νέες πτυχές, όπως π.χ. ότι η οδηγία ισχύει και για τις παραβάσεις σε ανοικτή θάλασσα (θαλάσσιες περιοχές όπου κανένα κράτος δεν έχει δικαιοδοσία).

Δεύτερον, η υπό εξέταση πρόταση οδηγίας περιέχει τη διάταξη ότι η παραβίαση των κανόνων που διέπουν το θέμα των απορρίψεων συνιστά εγκληματική πράξη, παρέχει δε γενικές κατευθύνσεις ως προς τη φύση των ποινών που πρέπει να επιβάλλονται.

Για να είμαστε πλήρεις, πρέπει να επισημάνουμε ότι η Επιτροπή, συμπληρωματικά προς την υπό εξέταση πρόταση οδηγίας, συνέταξε ένα σχέδιο απόφασης-πλαίσιο του Συμβουλίου (COM (2003) 227), η οποία υπάγεται στον 3ο πυλώνα (εσωτερικές υποθέσεις και δικαστική συνεργασία), όπου το Κοινοβούλιο διαθέτει γνωμοδοτικό μόνο δικαίωμα (εισηγητής: Di Lello Finuolo (Ελευθεριών-Δικαιωμάτων Πολιτών), συντάκτης γνωμοδότησης: Piecyk (Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών, Τουρισμού). Το σχέδιο απόφασης εξετάζει από την άποψη της δικαστικής συνεργασίας ορισμένα μέτρα που προβλέπει η οδηγία, και ειδικότερα το ύψος των ποινών, τη δικαστική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και την υποχρέωση διενέργειας έρευνας σε περίπτωση σοβαρής υπόνοιας.

Σχόλια του εισηγητή

Ο εισηγητής σας συμερίζεται την ανησυχία της Επιτροπής σχετικά με την ελλιπή τήρηση των προδιαγραφών που διέπουν το θέμα των απορρίψεων εκ μέρους του ναυτιλιακού κλάδου και εκ μέρους των κρατών στα οποία ανήκουν τα λιμάνια και τα νηολόγια. Το Κοινοβούλιο, μετά την καταστροφή του “Prestige”, ζήτησε διάφορα μέτρα για μια καλύτερη εφαρμογή των ήδη υπάρχοντων ευρωπαϊκών κανόνων και των κανόνων του ΔΝΟ (Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού=ΙΜΟ). Η υπό εξέταση πρόταση μπορεί να συμβάλει στην καλύτερη εφαρμογή αυτών των κανόνων.

Όμως, πρέπει να θέσουμε ορισμένες υποσημειώσεις στην πρόταση.

Αναλογικότητα και αποτελεσματικότητα

Απουσία εμπειριστατωμένης ανάλυσης του προβλήματος

Μετά την καταστροφή του “Prestige”, υπήρξε σε ευρωπαϊκό επίπεδο μεγάλη πολιτική πίεση για τη λήψη μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τούτο είναι κατανοητό, αλλά πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα η αναλογικότητα και η αποτελεσματικότητα αυτών των προτάσεων. Η Επιτροπή δέχεται ότι ο βαθμός εφαρμογής της MARPOL διαφέρει πολύ από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, τόσο στην πράξη όσο και σε νομικό επίπεδο. Από την αιτιολογική έκθεση της πρότασης πάντως εξάγεται ότι η Επιτροπή διερεύνησε εκτενώς ποιές είναι αυτές οι διαφορές και ποια αντιμετώπιση απαιτείται. Η Επιτροπή περιορίζεται στο να μας παραπέμψει σε ένα πολύ γενικόλογο έγγραφο της IMO, όπου δεν κατονομάζεται κανένα συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Απουσία δράσης σε διεθνές επίπεδο

Επειδή η πρόταση αφορά την εφαρμογή των διεθνών κανόνων, θα έπρεπε πρώτα απ’ όλα να εξεταστεί πώς μπορεί να βελτιωθεί η κατάσταση σε παγκόσμια κλίμακα. Όντως, μόνο σε επίπεδο IMO μπορούν να κληθούν τα τρίτα κράτη νηολογίου να εκπληρώσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους. Θα πρέπει η Επιτροπή, στις επαφές της με τα κράτη μέλη, να μπορέσει να αποκτήσει ένα κινητήριο και συντονιστικό ρόλο. Από την αιτιολογική έκθεση της πρότασης, εξάγεται ότι η Επιτροπή δεν ακολούθησε αυτό το δρόμο.

Η οδηγία σε σχέση με τους ήδη υπάρχοντες κοινοτικούς κανόνες

Η υπό εξέταση οδηγία δεν αποτελεί ασφαλώς το μόνο μέσον για την αντιμετώπιση των παράνομων απορρίψεων. Έχει στενή σχέση με ορισμένες άλλες ήδη ισχύουσες οδηγίες, όπως π.χ. τις οδηγίες περί ελέγχων από τα κράτη ελλιμενισμού (95/21/EK), περί λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων (2000/59/EK) και περί παρακολούθησης της κίνησης των πλοίων (2002/59/EK).

Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων

Η οδηγία 2000/59/EK υποχρεώνει τα μεν λιμάνια να προσφέρουν επαρκείς λιμενικές διευκολύνσεις για απόβλητα πλοίων, τα δε πλοία να κάνουν χρήση αυτών των διευκολύνσεων. Αν και εξέπνευσε η προθεσμία, τα περισσότερα κράτη μέλη δεν φαίνεται να έχουν αρχίσει ακόμη να εφαρμόζουν την οδηγία αυτή. Ο εισηγητής σας στηρίζει πλήρως την Επιτροπή που θέλει να προσαγάγει τα εν λόγω κράτη μέλη στο Δικαστήριο για να τα αναγκάσει να ξεκινήσουν την εφαρμογή της οδηγίας. Η ύπαρξη πλήρων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων αφαιρεί από τους πλοιοκτήτες και από τα πληρώματα των πλοίων ένα επιχείρημα για την παράνομη απόρριψη των αποβλήτων τους. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι η έλλειψη τέτοιων λιμενικών εγκαταστάσεων μπορεί να χρησιμοποιείται ως πρόσχημα για τις παράνομες απορρίψεις, διότι πρέπει να υπάρχει μέριμνα ώστε τα πλοία να διαθέτουν επαρκείς χώρους αποθήκευσης αποβλήτων.

Παρακολούθηση κίνησης πλοίων και σύστημα ενημέρωσης

Μια άλλη σημαντική οδηγία σε αυτό τον τομέα είναι η οδηγία 2002/59/EK περί θέσπισης ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κίνησης των πλοίων και ενημέρωσης για

τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Η οδηγία έχει ως αποτέλεσμα να είναι τα παράκτια κράτη καλύτερα ενημερωμένα για τα πλοία που κινούνται στα χωρικά τους ύδατα και για τα φορτία τους. Η οδηγία θεσπίζει επίσης διαδικασίες για τον εντοπισμό παράνομων απορρίψεων στη θάλασσα και για τα μέτρα που τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν στη θάλασσα όταν σημειώνονται τέτοιες απορρίψεις. Ακόμη, η οδηγία προβλέπει υποχρεωτική χρήση καταγραφέα στοιχείων ταξιδιού για ορισμένες κατηγορίες πλοίων. Αυτό το «μαύρο κουτί» καταγράφει στοιχεία όπως: ταχύτητα, πληροφορίες ραντάρ και επικοινωνίες μεταξύ ακτής και πλοίου. Ο εισηγητής σας αποδίδει εξαιρετική σημασία στην εφαρμογή της οδηγίας αυτής, διότι οι καταγραφόμενες πληροφορίες μπορούν να παίξουν μεγάλο ρόλο στην απόδειξη της ενοχής ή αθωότητας του πληρώματος σε περίπτωση απορρίψεων.

Κατά τον εισηγητή σας, η αυστηρή εφαρμογή των ανωτέρω οδηγιών από τα κράτη μέλη πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα. Η Επιτροπή οφείλει να μεριμνήσει γι' αυτό. Η δε υπό εξέταση πρόταση οδηγίας περί των ποινικών κυρώσεων μπορεί να αποτελέσει ένα συμπλήρωμα.

Η θέση των πληρωμάτων των πλοίων

Εκτός από την αναλογικότητα και την αποτελεσματικότητα, πρέπει να εξεταστεί καλά ποιό είναι το πολιτικό και κοινωνικό μήνυμα αυτής της οδηγίας. Δεν πρέπει να αρχίσουν τα κράτη μέλη, στηριζόμενα στην υπό εξέταση οδηγία, ένα κυνήγι μαγισσών σε βάρος των πλοιαρχών, των πληρωμάτων και των άλλων κατηγορουμένων, αποσπώντας έτσι την προσοχή από τα σφάλματα που πιθανόν διέπραξαν οι λιμενικές ή άλλες αρχές. Η μεταχείριση των πληρωμάτων των πλοίων σαν να ήταν ειδικευμένοι εγκληματίες προτού αποδειχθεί η ενοχή τους, επιδεινώνει την εξωτερική εικόνα ενός κλάδου που στην Ευρώπη ήδη πολύ δύσκολα προσελκύει προσωπικό με ζήλο και καλή εκπαίδευση. Πρέπει λοιπόν να δώσει η οδηγία μεγαλύτερη έμφαση στην προστασία των δικαιωμάτων των πληρωμάτων από ό,τι κάνει τώρα, με τη σύντομη μνεία περί Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων. Επί πλέον, όπως είπαμε, το “μαύρο κουτί” των πλοίων μπορεί να χρησιμεύει για την απόδειξη της ενοχής ή αθωότητας των πληρωμάτων.

Νομικές πτυχές

Κίνδυνος αντιφατικών νομικών συστημάτων

Η Επιτροπή προτείνει να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο οι κανόνες της Σύμβασης MARPOL που αφορούν τις απορρίψεις. Αλλά κάνει και κάποιες αλλαγές στα διεθνή κείμενα. Απαλείφει π.χ. την εξαίρεση για τις απορρίψεις που οφείλονται σε βλάβη του πλοίου. Οι αλλαγές αυτές όχι μόνο είναι ανεπιθύμητες ως προς το περιεχόμενό τους, αλλά και θα προκαλούσαν και ένα δάσος από αποκλίνοντες μεταξύ τους διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εθνικούς κανόνες. Ο εισηγητής σας, με την τροπολογία του, επιδιώκει να εξουδετερώσει αυτό τον κίνδυνο.

Διατύπωση

Η διατύπωση ορισμένων σημείων της πρότασης είναι αντιφατική ή επιδέχεται διαφορετικές ερμηνείες. Ακριβώς όμως επειδή πρόκειται για νομικές διατάξεις, απαιτείται ακρίβεια και σαφήνεια. Ο εισηγητής σας κάνει λοιπόν κάποιες προτάσεις για τη βελτίωση της διατύπωσης.

Εφαρμογή της οδηγίας και υποχρέωση υποβολής εκθέσεων

Επειδή η υπό εξέταση οδηγία παρεμβαίνει σημαντικά στην εθνική δικαιοδοσία, και επειδή απαιτείται μια σωστή εφαρμογή της, ο εισηγητής σας θεωρεί σκόπιμο να δοθεί στα κράτη μέλη περισσότερος χρόνος για την έναρξη εφαρμογής από τους έξι μήνες που προτείνει η Επιτροπή.

Ο εισηγητής σας έχει ερωτηματικά ως προς την επιλογή του να περιοριστεί η οδηγία στις απορρίψεις πετρελαίου και άλλων επιβλαβών υγρών ουσιών και να μη συμπεριλάβει στο πεδίο εφαρμογής της και τις στερεές επιβλαβείς ουσίες (MARPOL V). Για λόγους αναλογικότητας και αποτελεσματικότητας όμως, ο εισηγητής σας προτείνει όχι την άμεση επέκταση του πεδίου εφαρμογής, αλλά να δεσμευθεί η Επιτροπή ότι θα εξετάσει στην πρώτη της έκθεση τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα μιας τέτοιας επέκτασης του πεδίου εφαρμογής.

11 Ιουνίου 2003

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ, ΔΙΚΑΙΟΣΎΝΗΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

προς την Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης
(COM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Giuseppe Di Lello Finuoli

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Κατά τη συνεδρίασή της στις 20 Μαρτίου 2003, η Επιτροπή Ελευθεριών και Δικαιωμάτων των Πολιτών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων όρισε συντάκτη γνωμοδότησης τον Giuseppe Di Lello Finuoli.

Κατά τις συνεδριάσεις της στις 23 Απριλίου 2003 και 20 Μαΐου 2003, η επιτροπή εξέτασε το σχέδιο γνωμοδότησης.

Κατά την τελευταία ως άνω συνεδρίαση, η επιτροπή ενέκρινε ομόφωνα τις ακόλουθες τροπολογίες.

Ήσαν παρόντες κατά την ψηφοφορία οι βουλευτές: Giacomo Santini, πρόεδρος· Johanna L.A. Boogerd-Quaak, αντιπρόεδρος· Giuseppe Di Lello Finuoli, συντάκτης γνωμοδότησης· Αλέξανδρος Αλαβάνος (αναπλ. Ole Krarup, σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, του Κανονισμού), Mary Elizabeth Banotti, Alima Boumediene-Thiery, Mogens N.J. Camre (αναπλ. Niall Andrews), Marco Cappato (αναπλ. Mario Borghezio), Ozan Ceyhun, Carlos Coelho, Thierry Cornillet, Gérard M.J. Deprez, Lissy Gröner (αναπλ. Martin Schulz, σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, του Κανονισμού), Ewa Hedkvist Petersen (αναπλ. Joke Swiebel), Margot Keßler, Eva Klamt, Alain Krivine (αναπλ. Fodé Sylla), Βαρόνη Sarah Ludford, Lucio Manisco (αναπλ. Ilka Schröder), Bill Newton Dunn, Marcelino Oreja Arburúa, Hubert Pirker, Martine Roure, Heide Rühle, Olle Schmidt (αναπλ. Francesco Rutelli), Patsy Sörensen, Anna Terrón i Cusí και Maurizio Turco.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η παρούσα πρόταση οδηγίας συμπληρώνει με συνέπεια την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου (COM (2001) 139 - C5-0116/2001 - 2001/0076 (COD)) επί της οποίας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει ήδη αποφανθεί στις 9 Απριλίου 2002.

Η ιδιαιτερότητα της θαλάσσιας ρύπανσης απαιτεί την χωρίς άλλη αναβολή έγκριση κοινοτικών μέτρων για να θεσπιστούν στο εσωτερικό δίκαιο των επί μέρους κρατών μελών αποτελεσματικές και αποτρεπτικές κυρώσεις καθώς και κανόνες συμπεριφοράς και συνεργασίας.

Όπως αποδεικνύουν ευρέως οι επαναλαμβανόμενες καταστροφές, όπως αυτές που προξένησαν τα ναυάγια των πλοίων "Erica" και "Prestige", η έλλειψη ανάλογων μέτρων και κυρώσεων ευνόησε πράγματι την αύξηση της ρύπανσης και εμπόδισε την έγκαιρη δράση για την πρόληψη και τον περιορισμό της βλάβης.

Η πρόταση οδηγίας προβλέπει, μεταξύ άλλων, την εναρμόνιση των ποινικών κυρώσεων και λοιπών αποτρεπτικών κυρώσεων για σοβαρές πράξεις μόλυνσης οι οποίες παραβιάζουν τις κοινοτικές διατάξεις. Επεκτείνει την επιβολή αυτών των κυρώσεων και σε πρόσωπα υπεύθυνα για τις μεταφορές, τη χρήση ακατάλληλων πλοίων και την επακόλουθη ρύπανση, αλλά τα οποία, δια της εφαρμογής διεθνών συμβάσεων, εξαιρούνται από την αστική ευθύνη. Καθιστά πιο αποτελεσματική για τα κράτη μέλη την εφαρμογή της διεθνούς συμβάσεως Marpol 73/80.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Ελευθεριών και Δικαιωμάτων των Πολιτών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων καλεί την Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή¹

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Άρθρο 4, παράγραφος 1

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.

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, **βάσει σαφών κανόνων εδαφικής αρμοδιότητας και λειτουργικού χαρακτήρα**, για τη διενέργεια της ενδεδειγμένης έρευνας σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο.

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη πρέπει να εισαγάγουν στο εσωτερικό τους δίκαιο σαφείς κανόνες εδαφικής αρμοδιότητας και λειτουργικού χαρακτήρα (για παράδειγμα διοικητικές αρχές, στρατιωτικές αρχές κ.λ.π.) ώστε να αποφεύγεται η απώλεια χρόνου κατά την εξέταση των συμβάντων, καθώς και η ολιγωρία όταν οι ενέργειες αυτές απαιτούν άμεση επέμβαση.

Τροπολογία 2 Άρθρο 5, πρώτη παύλα

- 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 άλλου κράτους μέλους, απαιτείται στενή συνεργασία των ενδιαφερομένων κρατών μελών για την εξέταση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και για την απόφαση, **σύμφωνα με την παρούσα οδηγία**, περί των ενδεδειγμένων διοικητικών μέτρων σε σχέση με οιαδήποτε τέτοια απόρριψη·

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ.

Αιτιολόγηση

Είναι πολύ περιοριστικό να γίνεται μνεία μόνο στα διοικητικά μέτρα και κάτι τέτοιο θα μπορούσε να οδηγήσει στην εξαίρεση της απόφασης από άλλης φύσεως προβλέψεις.

Τροπολογία 3 Άρθρο 6, παράγραφος 1

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.

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

Αιτιολόγηση

Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί συγκεκριμένα η ευθύνη και των ατόμων τα οποία, ενώ θα μπορούσαν να αποφύγουν το συμβάν, ολιγόρησαν μολονότι ήταν υποχρεωμένα να δράσουν.

Τροπολογία 4 Άρθρο 6, παράγραφος 5, στοιχείο β (α) (νέο)

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.

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.

(β) (α) Κατάσχεση του πλοίου.

Αιτιολόγηση

Λόγω συνέχειας, πέραν από την κατάσχεση των προσόδων, προκειμένου να εισαχθούν αποτελεσματικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, προβλέπεται επί τούτω και η κατάσχεση του πλοίου από το οποίο προέρχονται οι παράνομες απορρίψεις.

18 Ιουνίου 2003

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

προς την Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (COM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Marcelino Oreja Arburúa

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Κατά τη συνεδρίασή της στις 18 Μαρτίου 2003, η Επιτροπή Νομικών Θεμάτων και Εσωτερικής Αγοράς όρισε συντάκτη γνωμοδότησης τον Marcelino Oreja Arburúa.

Κατά τις συνεδριάσεις της στις 21 Μαΐου και 17 Ιουνίου 2003, η επιτροπή εξέτασε το σχέδιο γνωμοδότησης.

Κατά την τελευταία ως άνω συνεδρίαση, η επιτροπή ενέκρινε τις ακόλουθες τροπολογίες με 28 ψήφους υπέρ και 1 ψήφο κατά.

Ήσαν παρόντες κατά την ψηφοφορία οι βουλευτές: Giuseppe Gargani, πρόεδρος· Willi Rothley, Ιωάννης Κουκιάδης και Bill Miller, αντιπρόεδροι· Marcelino Oreja Arburúa, συντάκτης γνωμοδότησης· Paolo Bartolozzi, Luis Berenguer Fuster (αναπλ. Carlos Candal), Maria Berger, Philip Charles Bradbourn (αναπλ. Michael Cashman (αναπλ. François Zimeray, σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, του Κανονισμού), Bert Doorn, Francesco Fiori (αναπλ. Janelly Fourtou, σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, του Κανονισμού), Pernille Frahm (αναπλ. Alain Krivine, σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, του Κανονισμού), Marie-Françoise Garaud, Evelyne Gebhardt, Fiorella Ghilardotti, José María Gil-Robles Gil-Delgado, Malcolm Harbour, The Lord Inglewood, Kurt Lechner, Klaus-Heiner Lehne, Neil MacCormick, Toine Manders, Arlene McCarthy, Manuel Medina Ortega, Hartmut Nassauer (αναπλ. Rainer Wieland), Angelika Niebler (αναπλ. Joachim Wuermeling), Anne-Marie Schaffner, Marianne L.P. Thyssen, Diana Wallis και Stefano Zappalà.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Νομικών Θεμάτων και Εσωτερικής Αγοράς καλεί την Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Άρθρο 1

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.

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από **παράνομες απορρίψεις πλοίων** 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.

Αιτιολόγηση

Με τον τρόπο αυτό εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας οιαδήποτε παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών που αποτελούν την αιτία ρύπανσης.

Τροπολογία 2 Άρθρο 4

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

1. Εάν παρατυπίες ή πληροφορίες προκαλούν υποψίες ότι πλοίο το οποίο βρίσκεται σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας, **στα χωρικά ή στα εσωτερικά γλυκά ύδατα** 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

Αιτιολόγηση

Θα ήταν σκόπιμο να καλύπτονται επίσης τα παραπτώματα που διαπράττονται εντός της εθνικής επικράτειας είτε σε λιμάνι στα χωρικά ύδατα είτε στα εσωτερικά γλυκά ύδατα, κατά τρόπο ώστε οι αρμόδιες αρχές να μπορούν να διώκουν τα εν λόγω παραπτώματα.

Τροπολογία 3

Άρθρο 6, παράγραφος 5 γ α (νέα)

γα) Κατάσχεση του σκάφους.

Αιτιολόγηση

Σε περίπτωση που δεν επαρκεί η παρακράτηση των εσόδων, θα μπορούσε να προβλεφθεί, ως αποτελεσματικότερη κύρωση, η δυνατότητα κατάσχεσης του σκάφους.

25 Ιουνίου 2003

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

προς την Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης
(COM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Françoise Grossetête

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Κατά τη συνεδρίασή της στις 19 Μαρτίου 2003, η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Πολιτικής των Καταναλωτών όρισε συντάκτρια γνωμοδότησης τη Françoise Grossetête.

Κατά τις συνεδριάσεις της στις 21 Μαΐου 2003 και 17 Ιουνίου 2003, η επιτροπή εξέτασε το σχέδιο γνωμοδότησης.

Κατά την τελευταία ως άνω συνεδρίαση, η επιτροπή ενέκρινε τις ακόλουθες τροπολογίες ομόφωνα.

Ήσαν παρόντες κατά την ψηφοφορία οι βουλευτές Caroline F. Jackson (πρόεδρος), Mauro Nobilia, Alexander de Roo, Guido Sacconi, (αντιπρόεδροι), Françoise Grossetête (συντάκτρια γνωμοδότησης), María del Pilar Ayuso González, Jean-Louis Bernié, David Robert Bowe, John Bowis, Hiltrud Breyer, Philip Bushill-Matthews (αναπλ. Marialiese Flemming), Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Bárbara Dührkop Dührkop (αναπλ. Béatrice Patrie), Jillian Evans (αναπλ. Patricia McKenna), Anne Ferreira, Christel Fiebiger (αναπλ. Pernille Frahm), Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Salvador Garriga Polledo (αναπλ. Raffaele Costa), Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Cristina Gutiérrez Cortines, María Esther Herranz García (αναπλ. Avril Doyle), Marie Anne Isler Béguin, Juan de Dios Izquierdo Collado (αναπλ. Dagmar Roth-Behrendt), Hedwig Keppelhoff-Wiechert (αναπλ. Eija-Riitta Anneli Korhola), Christa Kläß, Bernd Lange, Peter Liese, Giorgio Lisi (αναπλ. Jorge Moreira da Silva), Torben Lund, Μινέρβα Μελπομένη Μαλλιώρα, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Raimon Obiols i Germà (αναπλ. Elena Valenciano Martínez-Orozco), Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Μιχαήλ Παπαγιαννάκης, Marit Paulsen, Yvonne Sandberg-Fries, Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Dirk Sterckx (αναπλ. Jules Maaten), Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Αντώνιος Τρακατέλλης, Kathleen Van Brempt, Daniel Varela Suanzes-Carpegna (αναπλ. Emilia Franziska Müller), Peder Wachtmeister, Phillip Whitehead.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Μολονότι υπάρχει ευρωπαϊκή νομοθεσία πρόληψης ατυχημάτων στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, πολλά κράτη μέλη, καθυστερώντας την εφαρμογή των κανόνων και οδηγιών, δεν έχουν ανταποκριθεί πλήρως στις προσδοκίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Τα τελευταία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πετρελαιοφόρα κατέδειξαν τις ανεπάρκειες στον τομέα αυτό.

Ο στόχος σήμερα είναι να ελεγχθεί η εφαρμογή των μέτρων αυτών και να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητά τους, μέσω της συνειδητοποίησης των ευθυνών όλων των φορέων (νηογνώμονας, πλοίαρχος, φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου, ναυλωτής...).

Οι εκούσιες (καθαρισμοί δεξαμενών) ή ακούσιες (ναυάγια) ρυπάνσεις πρέπει κατά συνέπεια να τιμωρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο, ανάλογα με την προκληθείσα βλάβη, και κανένας παραβάτης δεν πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ξεφεύγει από την εφαρμογή των κανόνων. Επιπλέον, θα ήταν ίσως σκόπιμο να μελετηθεί το ενδεχόμενο σύστασης ευρωπαϊκής "ακτοφυλακής", ο ομαλός συντονισμός της οποίας θα διασφαλίζεται από τα κράτη μέλη.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Πολιτικής των Καταναλωτών καλεί την Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή¹

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Αιτιολογική σκέψη 2

(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·

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

Αιτιολόγηση

Η μη τήρηση των κανόνων δεν πρέπει να καταλογίζεται σε όλους τους στόλους.

Τροπολογία 2 Αιτιολογική σκέψη 2α (νέα)

(2α) Πολλοί κοινοτικοί λιμένες δεν διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής και διαχείρισης αποβλήτων· προκειμένου να καταπολεμηθούν οι εκούσιες ρυπάνσεις, η ΕΕ πρέπει να δεσμευθεί, μέσω ενός ευρωπαϊκού σχεδίου, να εγκαταστήσει τις αναγκαίες υποδομές για την απαγωγή των αερίων και τον καθαρισμό των πλοίων σε όλους τους κοινοτικούς λιμένες ενώ οι τελευταίοι θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίζουν συγχρόνως πλείονες μείζονες δυσχέρειες.

Τροπολογία 3 Αιτιολογική σκέψη 3α (νέα)

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ.

(3α) εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι πολλά κράτη μέλη δεν ανταποκρίθηκαν πλήρως στις προσδοκίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, δεδομένης ιδίως της καθυστέρησης που παρατηρείται ως προς την εφαρμογή των υφιστάμενων οδηγιών και κανονισμών.

Αιτιολόγηση

Τα τελευταία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πετρελαιοφόρα κατέδειξαν τις ανεπάρκειες στον τομέα αυτό. Στο πλαίσιο αυτό, είδαμε την Ευρώπη να κατηγορείται αδικώς, ενώ η νομοθεσία υπάρχει, αλλά δεν εφαρμόζεται σωστά.

Τροπολογία 4 Αιτιολογική σκέψη 4

(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, αποτρεπτικές και αναλογικές κυρώσεις·

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

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι στόχος της οδηγίας είναι να αναλάβει ο κάθε φορέας τις ευθύνες του στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τούτο θα πρέπει να καθίσταται σαφές. Επιπλέον, μόνο με την επιβολή ενιαίων κυρώσεων σε όλα τα κράτη μέλη θα εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του κειμένου.

Τροπολογία 5 Αιτιολογική σκέψη 5

(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

(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·

αποθαρρύνουν *όλα* 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·

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι στόχος της οδηγίας είναι να αναλάβει ο κάθε φορέας τις ευθύνες του στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τούτο θα πρέπει να καθίσταται σαφές.

Τροπολογία 6 Αιτιολογική σκέψη 8

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

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

Τροπολογία 7 Αιτιολογική σκέψη 8α (νέα)

(8α) Προκειμένου οι ποινικές κυρώσεις κατά των εκουσίων ρυπάνσεων να είναι αποτελεσματικές, οι λιμενικές αρχές στους κοινοτικούς λιμένες πρέπει να τηρούν μητρώα υδρογονανθράκων· είναι κατά συνέπεια αναγκαίο όπως κάθε κράτος μέλος θεσπίσει αυστηρή νομοθεσία κατά κάθε παραλείψεως στην τήρηση αυτών των μητρώων, και κάθε εγγραφής της οποίας δεν είναι βεβαιωμένη η γνησιότητα, προκειμένου να προληφθούν οι ανεξέλεγκτες απαγωγές των αερίων στις οποίες οφείλεται το μεγαλύτερο μέρος των θαλασσίων ρυπάνσεων.

Τροπολογία 8

Άρθρο 1

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.

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, **σε κάθε πρόσωπο το οποίο είναι υπεύθυνο** 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.

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι στόχος της οδηγίας είναι να αναλάβει ο κάθε φορέας τις ευθύνες του στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τούτο θα πρέπει να καθίσταται σαφές.

Τροπολογία 9 Άρθρο 5α (νέο)

Άρθρο 5α

Προκειμένου να επιτευχθεί η αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων και η βέλτιστη εποπτεία, η Επιτροπή πρέπει να προτείνει το συντομότερο τη σύσταση κοινοτικού σώματος επιθεώρησης, ο ρόλος του οποίου θα είναι κυρίως η διεξαγωγή αιφνίδιων ελέγχων εν πλω.

Αιτιολόγηση

Η σύσταση των ομάδων αυτών ευρωπαϊών "ακτοφυλάκων", που θα έχουν ενιαία κατάρτιση και θα μπορούν να κινούνται και να κινητοποιούνται σε όλες τις θάλασσες, θα αποτελέσει απάντηση στον αγώνα κατά της θαλάσσιας ρύπανσης και θα επιτρέψει τη στενή εποπτεία των ακτών μας.

Τροπολογία 10 Άρθρο 6, παρ. 5, εδάφιο α)

(α) Πρόστιμα·

(α) **Ενδεδειγμένα** πρόστιμα·

Τροπολογία 11
Άρθρο 6, παρ. 6, εδάφιο α) (νέο)

6α. Η Επιτροπή μεριμνά για την αυστηρή τήρηση των οδηγιών και κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα στα κράτη μέλη.

Τροπολογία 12
Άρθρο 8, εδάφιο α)

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

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

Αιτιολόγηση

Η σύσταση δικτύου προειδοποίησης αποτελεί σημαντικό εργαλείο προκειμένου να πραγματοποιείται κάθε κατάλληλος έλεγχος σε περίπτωση ανωμαλιών για τις οποίες υπάρχουν υπόνοιες ότι σχετίζονται με παράνομη απόρριψη πλοίου που βρίσκεται υπό διέλευση μεταξύ δύο λιμένων.

Τροπολογία 13
Άρθρο 9

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.

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν, ανά **διετία**, 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.

Αιτιολόγηση

Τα τελευταία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πετρελαιοφόρα κατέδειξαν τις ανεπάρκειες στον τομέα αυτό. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να περιορισθούν οι προθεσμίες διαβίβασης των πληροφοριών σχετικά με τα αποτελέσματα που θα έχει η παρούσα οδηγία. Το εργαλείο αυτό θα χρησιμεύσει επίσης στη μέτρηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος, μέσω της σύγκρισης των δεδομένων.

