

II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωση της Επιτροπής

Κατευθυντήριες γραμμές για την επιβολή των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων όσον αφορά τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών σκαφών τα οποία πλέουν σε ευρωπαϊκά ύδατα

(2020/C 349/01)

Εισαγωγή

Από την 31η Δεκεμβρίου 2020 ο κανονισμός της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων ⁽¹⁾ απαιτεί από όλα τα υπάρχοντα πλοία που φέρουν σημαία της ΕΕ και από τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της ΕΕ να φέρουν επί του πλοίου κατάλογο επικίνδυνων υλικών με πιστοποιητικό ή δήλωση συμμόρφωσης, κατά περίπτωση.

Η Επιτροπή έχει λάβει εκθέσεις από ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου σύμφωνα με τις οποίες οι περιορισμοί λόγω της πανδημίας της νόσου Covid-19 έχουν δυσχεράνει σε μεγάλο βαθμό την επιθεώρηση των πλοίων και την έκδοση πιστοποιημένων καταλόγων επικίνδυνων υλικών. Τα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας και οι εκτεταμένοι ταξιδιωτικοί περιορισμοί που θεσπίστηκαν για τον έλεγχο της πανδημίας της νόσου Covid-19 δεν επέτρεψαν, όπως αναφέρεται, σε πολλούς πλοιοκτήτες (ή τους πράκτορές τους) να καταρτίσουν τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών σε πρώτη φάση, αλλά και στους επιθεωρητές του κράτους σημαίας και τους αναγνωρισμένους οργανισμούς να επαληθεύσουν και να πιστοποιήσουν τους καταλόγους επικίνδυνων υλικών.

Κατά συνέπεια, τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου εκτιμούν ότι αρκετές χιλιάδες πλοίων είναι πιθανό να μην είναι σε θέση να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις που αφορούν τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών και ενδέχεται να μην έχουν στη διάθεσή τους την απαιτούμενη πιστοποίηση μέχρι τη λήξη της προθεσμίας στις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Ως εκ τούτου, λαμβανομένων υπόψη των διαταραχών που προκάλεσε η πανδημία της νόσου Covid-19, θα πρέπει να θεσπιστούν ορισμένες κοινές κατευθυντήριες γραμμές προκειμένου να εξασφαλιστεί η εναρμονισμένη προσέγγιση από τις αρχές των κρατών λιμένα της ΕΕ κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων των πλοίων όσον αφορά την επιβολή του κανονισμού από την 1η Ιανουαρίου 2021.

Γενικές κατευθυντήριες αρχές

Ως βασική αρχή, η πρωταρχική ευθύνη, όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που συνδέονται με τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών, εξακολουθεί να βαρύνει τον πλοιοκτήτη, ενώ η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις εν λόγω νομικές υποχρεώσεις αποτελεί ευθύνη των κρατών λιμένα της ΕΕ.

Ωστόσο, θα πρέπει ενδεχομένως να ληφθούν υπόψη οι εξαιρετικές περιστάσεις που συνδέονται με την κρίση που προκάλεσε η πανδημία της νόσου Covid-19 κατά την επιβολή των εν λόγω υποχρεώσεων από τα κράτη μέλη, όταν οι εν λόγω περιστάσεις δημιουργούν καταστάσεις στις οποίες η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές είναι προσωρινά αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερής.

Λόγω του ότι η υποχρέωση αυτή συνδέεται με την αρχή της αναλογικότητας ⁽²⁾, η ανωτέρα βία μπορεί να θεωρηθεί γενική αρχή του δικαίου της ΕΕ, η οποία μπορεί να προβληθεί ακόμη και ελλείψει ρητών διατάξεων ⁽³⁾. Όσον αφορά το περιεχόμενο της έννοιας της ανωτέρας βίας, στη νομολογία του Δικαστηρίου ορίζεται ως εξής:

- (1) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 330 της 10.12.2013, σ. 1).
- (2) Βλ. επίσης, για τον σκοπό αυτό, την ανακοίνωση της Επιτροπής του 1988 σχετικά με την ανωτέρα βία στο ευρωπαϊκό γεωργικό δίκαιο, C(88) 1696 (ΕΕ C 259 της 6.10.1988, σ. 10).
- (3) Βλ. υπόθεση 71/87, Inter-Kom, ECLI:EU:C:1988:186, σκέψεις 10 έως 17 και υπόθεση C-12/92, Huygen κ.λπ., ECLI:EU:C:1993:914, σκέψη 31, στην οποία το Γενικό Δικαστήριο έχει βασιστεί επανειλημμένα, ιδίως στην υπόθεση T-220/04, Ισπανία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:

«Κατά πάγια νομολογία, διαμορφωθείσα στο πλαίσιο διαφόρων τομέων του δικαίου της Ένωσης, η έννοια της ανωτέρας βίας πρέπει να νοείται ως καλύπτουσα ξένες προς τον επικαλούμενο την ανωτέρα βία περιστάσεις, ασυνήθεις και απρόβλεπτες, οι συνέπειες των οποίων δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν παρά την επιδειχθείσα επιμέλεια»⁽⁴⁾.

Ωστόσο, 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.

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 νομολογία αυτή.

Κατά την αξιολόγησή τους, τα κράτη μέλη καλούνται επίσης να λάβουν δεόντως υπόψη τη διάρκεια της περιόδου που μεσολαβεί μεταξύ της έναρξης ισχύος του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων και της ημερομηνίας εφαρμογής της προθεσμίας για τη σύνταξη καταλόγου επικίνδυνων υλικών και να εξετάσουν κατά πόσον και σε ποιο βαθμό η εν λόγω περίοδος χρησιμοποιήθηκε από τον συγκεκριμένο πλοιοκτήτη για να προετοιμαστεί προκειμένου να συμμορφωθεί με τις εν λόγω υποχρεώσεις.

Πρέπει επίσης να υπενθυμιστεί ότι, τον Οκτώβριο του 2019, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) δημοσίευσε κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται από τα κράτη λιμένα της ΕΕ για την επιβολή των διατάξεων του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων⁽⁵⁾. Στόχος των κατευθυντήριων αυτών γραμμών του EMSA είναι να συνδράμει τα κράτη μέλη και τους διορισμένους επιθεωρητές τους στις προσπάθειές τους να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων και της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα⁽⁶⁾, όσον αφορά τις επιθεωρήσεις που καλύπτουν τις αντίστοιχες απαιτήσεις των δύο αυτών πράξεων. Πρόκειται για ένα μη δεσμευτικό έγγραφο αναφοράς που παρέχει τόσο τεχνικές πληροφορίες όσο και διαδικαστικές οδηγίες, συμβάλλοντας έτσι στην εναρμονισμένη εφαρμογή και επιβολή των διατάξεων του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων και της οδηγίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Κατά συνέπεια, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων από τα κράτη λιμένα της ΕΕ, συνιστάται γενικά να ακολουθούνται οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές του EMSA.

Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται ειδική αναφορά στις γενικές εκτιμήσεις που αναφέρονται στις κατευθυντήριες γραμμές του EMSA (ενότητα 6.3.2) σχετικά με τα μέτρα επιβολής που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Στις κατευθυντήριες γραμμές αναφέρονται τα εξής: «αν διαπιστωθούν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να αποφασίσει σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Ο επιθεωρητής θα πρέπει να βεβαιώνεται ότι τυχόν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε σχέση με την ανακύκλωση πλοίων που επιβεβαιώθηκαν ή αποκαλύφθηκαν κατά την επιθεώρηση διορθώνονται ή θα διορθωθούν σύμφωνα με τον κανονισμό για την ανακύκλωση πλοίων». Επιπλέον, οι κατευθυντήριες γραμμές του EMSA τονίζουν ότι «ο επιθεωρητής θα πρέπει να χρησιμοποιεί την επαγγελματική του κρίση για να αποφασίσει ποια είναι τα κατάλληλα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης». Οι γενικές αυτές κατευθυντήριες αρχές θα πρέπει, επίσης, να ακολουθούνται και σε οποιαδήποτε περίπτωση διαπιστώνεται μη συμμόρφωση όσον αφορά τις υποχρεώσεις για τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών, η οποία μπορεί να οφείλεται στην κρίση που έχει προκαλέσει η πανδημία της νόσου Covid-19.

Συγκεκριμένα σενάρια λόγω της νόσου Covid-19

Όσον αφορά την επιβολή του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων, οι αρχές των κρατών λιμένα της ΕΕ είναι πιθανό να βρεθούν αντιμέτωπες με 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 αρχές που αναφέρονται ανωτέρω. Προτείνεται η προσωρινή εφαρμογή αυτής της εναρμονισμένης προσέγγισης για περιορισμένο χρονικό διάστημα 6 μηνών μετά την έναρξη εφαρμογής των υποχρεώσεων που αφορούν τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών για τα υπάρχοντα σκάφη που φέρουν σημαία ΕΕ και τα σκάφη που φέρουν σημαία τρίτης χώρας τα οποία καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ (δηλαδή έως τις 30 Ιουνίου 2021).

1) Σκάφη χωρίς έγκυρο κατάλογο επικίνδυνων υλικών και/ή συνοδευτικό πιστοποιητικό

Στην περίπτωση αυτή, το σκάφος μπορεί να καταπλεύσει σε λιμένα της ΕΕ μετά την 31η Δεκεμβρίου 2020 χωρίς να φέρει έγκυρο κατάλογο επικίνδυνων υλικών και/ή συνοδευτικό πιστοποιητικό (πιστοποιητικό καταλόγου ή πιστοποιητικό καταλληλότητας προς ανακύκλωση για σκάφος που φέρει σημαία ΕΕ ή δήλωση συμμόρφωσης για σκάφος που φέρει σημαία τρίτης χώρας) και ο πλοιοκτήτης/πλοίαρχος να ισχυρίζεται ότι η εν λόγω μη συμμόρφωση 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/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 μπορεί να περιλαμβάνουν π.χ. τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών για δειγματοληψία ή έρευνα. Μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν αιτιολόγηση σχετικά με τον λόγο για τον οποίο δεν κατέστη δυνατή η απόκτηση ημισυμπληρωμένου καταλόγου επικίνδυνων υλικών και σχετικού πιστοποιητικού, όπως αναφέρεται στο τμήμα 2, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν την αδυναμία συμμόρφωσης με άλλα στοιχεία της πιστοποίησης εκτός από την επί του σκάφους επιθεώρηση. Στη συνέχεια, εναπόκειται στον επιθεωρητή να αποφασίσει κατά περίπτωση αν αυτό είναι αποδεκτό, ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις του συγκεκριμένου σκάφους και με βάση την επαγγελματική του κρίση.

T:2007:97, σκέψεις 165 έως 172. Βλ. επίσης τη γνώμη του γενικού εισαγγελέα Trstenjak στην υπόθεση C-101/08, Audilux, ECLI:EU:C:2009:410, σκέψη 71.

(4) Υπόθεση C-640/15, Vilkas, ECLI:EU:C:2017:39, σκέψη 53.

(5) <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>

(6) Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

Εάν ο επιθεωρητής αποφασίσει να αποδεχθεί τα αποδεικτικά στοιχεία που παρέχει ο πλοιοκτήτης/πλοίαρχος, τότε για το πιστοποιητικό καταλόγου ή τη δήλωση συμμόρφωσης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να διευκρινίσει ότι τα έγγραφα πρέπει να συμπληρωθούν και να εγκριθούν εντός 4 μηνών από την επιθεώρηση. Επιπλέον, θα πρέπει να παρέχεται προειδοποίηση στο σκάφος, ενώ το αποτέλεσμα της επιθεώρησης και η προειδοποίηση θα πρέπει να καταχωρίζονται στην ενότητα ανακύκλωσης πλοίων της βάσης δεδομένων THETIS – EU.

Εάν τα σχέδια αυτά 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 ότι δεν ήταν εφικτή η τήρηση των αρχικών σχεδίων. 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 σκάφους και με βάση την επαγγελματική του κρίση.

Όσον αφορά το πιστοποιητικό καταλληλότητας προς ανακύκλωση, εάν ο επιθεωρητής αποδεχθεί τα αποδεικτικά στοιχεία μετά από αξιολόγηση κατά περίπτωση, ο πλοιοκτήτης/πλοίαρχος του σκάφους θα πρέπει να προειδοποιείται ότι αυτά απαιτούνται για να λάβει το πιστοποιητικό καταλληλότητας προς ανακύκλωση πριν από την είσοδό του στη μονάδα ανακύκλωσης πλοίων. Δεδομένου ότι το πιστοποιητικό καταλληλότητας προς ανακύκλωση ισχύει μόνο για 3 μήνες, θα πρέπει να συμπληρωθεί και να εγκριθεί το συντομότερο δυνατό πριν από το τελευταίο ταξίδι του πλοίου. Το αποτέλεσμα της επιθεώρησης και η προειδοποίηση θα πρέπει να καταχωρίζονται στην ενότητα ανακύκλωσης πλοίων της βάσης δεδομένων THETIS – EU.

2) *Σκάφη με ημισυμπληρωμένο κατάλογο επικίνδυνων υλικών με σχετικό εγκεκριμένο πιστοποιητικό καταλόγου ή πιστοποιητικό καταλληλότητας προς ανακύκλωση (για τα πλοία που φέρουν σημαία ΕΕ) ή δήλωση συμμόρφωσης (για τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας), το οποίο δεν φέρει επί του σκάφους (στοχευμένα ή τυχαία) δείγματα*

Στην περίπτωση αυτή, το σκάφος μπορεί να καταπλεύσει σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της ΕΕ μετά την 31η Δεκεμβρίου 2020 με κατάλογο επικίνδυνων υλικών και το σχετικό πιστοποιητικό επί του σκάφους, αλλά με τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών να έχει καταρτιστεί εξ αποστάσεως χωρίς δειγματοληψία επί του σκάφους. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προκύψει όταν οι έρευνες επί του σκάφους που θα έπρεπε να είχαν πραγματοποιηθεί για την υποστήριξη του καταλόγου επικίνδυνων υλικών δεν κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθούν λόγω των περιορισμών στην επιθεώρηση ενός σκάφους 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 σκάφους, ο κατάλογος επικίνδυνων υλικών δεν θα πρέπει κατ' αρχήν να είναι αποδεκτός, καθώς αυτό δεν είναι πλήρες (7). Ωστόσο, δεδομένου ότι, από τον Μάρτιο του 2020, οι επιθεωρητές είχαν ελάχιστες έως μηδαμινές ευκαιρίες να διενεργήσουν τις εν λόγω επιθεωρήσεις επί των σκαφών, μια τέτοια εξ αποστάσεως επιθεώρηση/δειγματοληψία θα μπορούσε να γίνει δεκτή κατ' εξαίρεση, εάν υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το κράτος σημαίας έχει συμφωνήσει σχετικά (8). Επιπλέον, στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει επίσης να υπάρχουν τεκμηριωμένα σχέδια και ρυθμίσεις τα οποία να φυλάσσονται επί του σκάφους και να δηλώνουν πότε θα είναι εφικτό για ειδικευμένους δειγματοληπτες να ολοκληρώσουν τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών όσον αφορά τους περιορισμούς που οφείλονται στην πανδημία της νόσου Covid-19. Στη συνέχεια, εναπόκειται στον επιθεωρητή να αποφασίσει κατά περίπτωση αν τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία είναι αποδεκτά, ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις του συγκεκριμένου σκάφους και με βάση την επαγγελματική του κρίση.

Εάν ο επιθεωρητής αποδεχθεί τα αποδεικτικά στοιχεία που παρέχει ο πλοιοκτήτης/πλοίαρχος, τότε για το πιστοποιητικό καταλόγου ή τη δήλωση συμμόρφωσης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να διευκρινίσει ότι ο κατάλογος επικίνδυνων υλικών θα πρέπει να συμπληρωθεί και να εγκριθεί εντός 4 μηνών από την επιθεώρηση. Επιπλέον, θα πρέπει να παρέχεται προειδοποίηση στο σκάφος, ενώ το αποτέλεσμα της επιθεώρησης και η προειδοποίηση θα πρέπει να καταχωρίζονται στην ενότητα ανακύκλωσης πλοίων της βάσης δεδομένων THETIS – EU.

Εάν τα σχέδια αυτά 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 ότι δεν ήταν εφικτή η τήρηση των αρχικών σχεδίων. 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 σκάφους και με βάση την επαγγελματική του κρίση.

Όσον αφορά το πιστοποιητικό καταλληλότητας προς ανακύκλωση, εάν ο επιθεωρητής αποδεχθεί τα αποδεικτικά στοιχεία μετά από αξιολόγηση κατά περίπτωση, ο πλοιοκτήτης/πλοίαρχος του σκάφους θα πρέπει να προειδοποιείται ότι απαιτείται να συμπληρώσει τον κατάλογο επικίνδυνων υλικών και να λάβει επικαιροποιημένο πιστοποιητικό καταλληλότητας προς ανακύκλωση πριν από την είσοδό του στη μονάδα ανακύκλωσης πλοίων. Το αποτέλεσμα της επιθεώρησης και η προειδοποίηση θα πρέπει να καταχωρίζονται στην ενότητα ανακύκλωσης πλοίων της βάσης δεδομένων THETIS – EU.

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού, ο κατάλογος επικίνδυνων υλικών καταρτίζεται λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ. Εάν το στοιχείο της δειγματοληψίας δεν έχει συμπληρωθεί, τότε ο κατάλογος επικίνδυνων υλικών δεν ακολουθεί τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές.

(8) Εξυπακούεται ότι αυτή είναι και η λύση που συνιστά η Διεθνής Ένωση Νηογυμνών (IACS) στα μέλη της, προσθέτοντας ότι η δειγματοληψία που εκκρεμεί θα πρέπει να γίνει σε μεταγενέστερη ημερομηνία.