



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ**

Διπλωματική Εργασία

Ρυθμιστικό πλαίσιο και εναλλακτικές πολιτικές περιβαλλοντικής προστασίας και βιωσιμότητας, όπως απορρέει από το γενικό Διεθνές Δίκαιο, το Δίκαιο της Θάλασσας και την Κοινοτική νομοθεσία και πολιτική

Επιβλέπων Καθηγητής: Πέτρος Λιάκουρας

**Ζαχαρίου Αναστασία
Πειραιάς, 2009**

Ρυθμιστικό πλαίσιο και εναλλακτικές πολιτικές περιβαλλοντικής προστασίας και βιωσιμότητας, όπως απορρέει από το γενικό Διεθνές Δίκαιο, το Δίκαιο της Θάλασσας και την Κοινοτική νομοθεσία και πολιτική

Ζαχαρίου Αναστασία

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θαλάσσιο περιβάλλον, παράγοντας καθοριστικής σημασίας, τόσο για την οικολογική ισορροπία του πλανήτη, όσο και για την οικονομική και κοινωνική ευημερία των κατοίκων του, αντιμετωπίζει ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό απειλών που έχουν ως αποτέλεσμα την σοβαρή υποβάθμισή του. Η απώλεια βιοποικιλότητας και η παρεμπόδιση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με αυτό, προκαλούνται κατά ένα μέρος από τη ρύπανση που οφείλεται στη ναυτιλία και ειδικότερα, στη λειτουργία και τα ατυχήματα των πλοίων που μεταφέρουν πετρέλαιο ή άλλα επικίνδυνα χημικά προϊόντα ως φορτίο.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση των απειλών που αντιμετωπίζει το θαλάσσιο περιβάλλον και η παρουσίαση και αξιολόγηση της γέννησης και της εξέλιξης του διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου προστασίας του από την ρύπανση που προκύπτει από την ναυτιλία, με ιδιαίτερη έμφαση στην μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Σε δεύτερο επίπεδο, επιδιώκεται η εξέταση της εφαρμογής των διεθνών κανόνων μέσα στο πλαίσιο λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας, επιδιώκεται η αποσαφήνιση της έννοιας «θαλάσσιο περιβάλλον» και η παρουσίαση της σημασίας του και των απειλών που αντιμετωπίζει. Στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας, επιδιώκεται η παρουσίαση του διεθνούς πλαισίου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικότερα οι διεθνείς ρυθμίσεις που αφορούν την αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκύπτει από τη ναυτιλία και κυρίως το περιεχόμενο και η εξέλιξη της Σύμβασης MARPOL 73/78. Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας εξετάζεται η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ειδικότερα η νομοθεσία της αναφορικά με την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκύπτει από τα πλοία. Στα Συμπεράσματα, επιχειρείται μία αξιολόγηση των πολιτικών και των μέτρων που λαμβάνονται σε διεθνές και Ευρωπαϊκό επίπεδο και της αποτελεσματικότητάς τους σε σχέση με τις δράσεις που απαιτείται να λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο από τα κράτη.

Η άντληση στοιχείων για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας έγινε σε θεωρητικό επίπεδο από σχετική βιβλιογραφία. Μεγάλο μέρος των πληροφοριών προέρχεται επίσης από επίκαιρα άρθρα που έχουν δημοσιευθεί κατά καιρούς σε σχετικά περιοδικά όπως *European Environmental Law Review* και *Ocean Development & International Law*, ενώ για σκοπούς επικαιροποίησης της έρευνας και περίληψης στην παρούσα μελέτη των τελευταίων εξελίξεων πάνω στο θέμα, κρίθηκε αναγκαία η αναζήτηση στοιχείων από την ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από ιστοσελίδες Διεθνών Οργανισμών όπως των Ηνωμένων Εθνών και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Συντομογραφίες

| | |
|--|--------|
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1- Η έννοια και η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος | σελ1 |
| 1.1 Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι μορφές της | σελ 4 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- Το διεθνές πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος | σελ 8 |
| 2.1 Το διεθνές έθιμο και η συμβολή του στη διαμόρφωση του θαλάσσιου περιβαλλοντικού δικαίου | σελ 8 |
| 2.2 Οι Γενικές αρχές του δικαίου του περιβάλλοντος | σελ 11 |
| 2.3 Οι Διεθνείς Συμβάσεις | σελ 15 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Διεθνείς ρυθμίσεις που αφορούν την αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκύπτει από τα πλοία | σελ 21 |
| 3.1 Οι ρυθμίσεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την αποτροπή της ρύπανσης που προκύπτει από τα πλοία | σελ 21 |
| 3.2 Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο του 1954 (OILPOL) | σελ 24 |
| 3.3 Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 73/78) | σελ 27 |
| Παράρτημα I | σελ29 |
| Παράρτημα II | σελ 39 |
| Παράρτημα III | σελ 43 |
| Παράρτημα IV | σελ 44 |
| Παράρτημα V | σελ 45 |
| Παράρτημα VI | σελ 47 |
| 3.4 Οι διεθνείς ρυθμίσεις αναφορικά με την ασφάλεια στην θάλασσα και άλλα ζητήματα αναφορικά με τη ρύπανση από τη ναυτιλία | σελ 49 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση
σελ 52

4.1 Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο πλαίσιο της Περιβαλλοντικής
Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης σελ 54

α) Η προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας σελ 56

β) Προστασία των υδάτων σελ 57

γ) Επικίνδυνες ουσίες και πολιτική διαχείρισης αποβλήτων σελ 60

δ) Διαχείριση του εδάφους- ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών σελ 60

ε) Ατμόσφαιρα σελ 61

4.2 Η Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα από τις ρυθμίσεις της
Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ναυτιλία σελ 63

α) Κοινοτική δράση στον τομέα της αντίδρασης σε περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης
σελ 64

β) Κοινοτική δράση για την πρόληψη της ρύπανσης από την λειτουργία και τα
ατυχήματα των πλοίων σελ 66

γ) Η περιφερειακή διάσταση της Κοινοτικής δράσης για την προστασία των
θαλασσών από την ρύπανση που προκύπτει από τη ναυτιλία σελ 79

4.3 Η Κοινή Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης σελ 80

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ σελ 86

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ σελ 91

Συντομογραφίες

Στην Ελληνική Γλώσσα

| | |
|------|--|
| ΑΟΖ | Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη |
| ΔΕΚ | Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων |
| ΕΕ | Ευρωπαϊκή Ένωση |
| ΗΠΑ | Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής |
| ΟΗΕ | Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών |
| ΟΟΣΑ | Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης |
| ΣΕΕ | Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση |
| ΣΕΚ | Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα |

Στην Αγγλική Γλώσσα

| | |
|----------|---|
| BCH Code | Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες χημικές ουσίες χύδην) |
| BLU Code | Code of Practice for the safe unloading and loading of bulk carriers (Κώδικας την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορητών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην) |
| CAFE | Clean Air For Europe (Καθαρός Αέρας για την Ευρώπη) |
| CAS | Condition Assessment Scheme (Σύστημα Αξιολόγησης Κατάστασης Πλοίων) |
| CBT | Clean Ballast Tanks (Δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος) |

| | |
|------------------|--|
| CECIS | Common Emergency Communication and Information System (Κοινό Σύστημα Επικοινωνιών και Πληροφόρησης) |
| CITES Convention | Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (Σύμβαση για το διεθνές εμπόριο των ειδών της άγριας πανίδας και χλωρίδας που κινδυνεύουν με εξαφάνιση) |
| CLC Convention | International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Διεθνής Συνθήκη για την Αστική Ευθύνη για Ρύπανση που προκύπτει από Πετρέλαιο) |
| CMS Convention | Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals (Διεθνής Σύμβαση για τη Διατήρηση των Αποδημητικών Ειδών της Άγριας Πανίδας) |
| COLREGs | Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Πρόληψη των Συγκρούσεων στην Θάλασσα) |
| COPE Fund | Compensation Fund for Oil Pollution Damage (Ταμείο Αποζημίωσης για την Πετρελαϊκή Ρύπανση στα Ευρωπαϊκά Ύδατα) |
| COSS | Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (Επιτροπή Ασφάλειας στη Ναυτιλία και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα Πλοία) |
| COW | Crude Oil Washing systems (Σύστημα πλύσης των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο) |
| ESPO | European Sea Ports Organisation (Οργανισμός Ευρωπαϊκών Λιμένων) |
| ETDS | Environmental Terminology and Discovery Service (Υπηρεσία Περιβαλλοντικής Ορολογίας του |

| | |
|----------------|--|
| | Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος) |
| EURATOM | European Atomic Energy Community (Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας) |
| EUROSUR | European Border Surveillance System (Ευρωπαϊκό Δίκτυο για τη Θαλάσσια Εποπτεία) |
| FAO | Food and Agricultural Organisation (Παγκόσμιος Οργανισμός Γεωργίας) |
| FPSOs | Floating Production, Storage and Offloading vessels (Πλωτές Εγκαταστάσεις Παραγωγής, Αποθήκευσης και Εκφόρτωσης) |
| FSC | Flag State Code (Κώδικας του Κράτους Σημαίας) |
| FSUs | Floating Storage Units (Πλωτές Μονάδες Αποθήκευσης) |
| GESAMP | Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (Ομάδα Εμπειρογνομόνων για τις επιστημονικές πτυχές της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος) |
| GHS | United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (Παγκόσμιο Εναρμονισμένο Σύστημα για την Κατάταξη και την Σήμανση των Χημικών των Ηνωμένων Εθνών) |
| GIWA Programme | Global International Waters Assessment |
| HCFCs | Hydro chlorofluorocarbons (Χλωροφθοριομένοι Υδρογονάνθρακες) |
| HGO | Heavy Grade Oil (Βαριάς ποιότητας πετρέλαιο) |
| HNS Convention | International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σε σχέση με τη |

| | |
|---------------------|--|
| | Θαλάσσια Μεταφορά Επικινδύνων και Επιβλαβών Ουσιών - "Σύμβαση ΕΤΟ") |
| IBC Code | International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (Διεθνής Κώδικας Χημικών Χύδην) |
| IOPC Fund | International Oil Pollution Compensation Fund (Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση) |
| IMO | International Maritime Organisation (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) |
| IMDG Code | International Maritime Dangerous Goods Code (Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Φορτίων) |
| INMRASAT Convention | Convention on the International Maritime Satellite Organization (Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού) |
| IOPPC | International Oil Pollution Certificate (Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο) |
| IPPC Directive | Integrated Pollution Prevention and Control Directive (Οδηγία για την Ολοκληρωμένη Πρόληψη και τον Έλεγχο της Ρύπανσης) |
| ISM Code | International Safety Management Code (Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης) |
| ISPS Code | International Ship and Port Facility Security Code (Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων) |
| IWC | International Whaling Commission (Διεθνής Επιτροπή Φαλινοθηρίας) |
| LOT | Load On Top |
| MARPOL Convention | International Convention for the Prevention of Pollution from Ships |

| | |
|-------------------|--|
| | (Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία) |
| MIC | Monitoring and Information Centre |
| MEPC | Marine Environment Protection Committee (Επιτροπή για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO) |
| NOx | Nitrogen Oxides (Οξειδία του Αζώτου) |
| OILPOL | International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από Πετρέλαιο) |
| OPRC Convention | International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (Διεθνής Σύμβαση για την Προετοιμασία, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο) |
| OPRC-HNS Protocol | Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (Πρωτόκολλο για την Προετοιμασία, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Επιβλαβείς και Τοξικές Ουσίες) |
| OSPAR Convention | (Oslo- Paris) Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού) |
| Paris MOU | Paris Memorandum of Understanding on port state control (Μνημόνιο Συνεργασίας των Παρισίων για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα) |
| PCBs | Polychlorinated biphenyls (Πολυχλωριωμένα Διφαινύλια) |
| Ro-Ro | Roll-on/ Roll off |
| SBT | Segregated Ballast Tanks (Δεξαμενές Διαχωρισμένου Έρματος) |

| | |
|------------------|---|
| SOLAS Convention | International Convention for the Safety of Life at Sea (Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα) |
| SOx | Sulphur Oxides (Οξειδία του Θείου) |
| STCW | Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και τον Έλεγχο των πληρωμάτων) |
| T.S.P.P | Tanker Safety and Pollution Prevention (Σύμβαση για την Ασφάλεια των Δεξαμενοπλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης) |
| UNCLOS | United Nations Convention on the Law of the Sea (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας) |
| UNEP | United Nations Environmental Programme (Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον) |
| UNFCCC | United Nations Framework Convention on Climate Change (Σύμβαση Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή) |
| VOCs | Volatile Organic Compounds (Πτητικές Οργανικές Ενώσεις) |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η έννοια και η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ορίσει το Περιβάλλον ως «το σύνολο των στοιχείων που συγκροτούν με την διαπλοκή των σχέσεών τους, το πλαίσιο, τα μέσα και τις συνθήκες ζωής του ανθρώπου και της κοινωνίας¹». Το περιβάλλον νοείται υπό στενή και υπό ευρεία έννοια. Υπό στενή έννοια, ως περιβάλλον νοείται μόνο το φυσικό περιβάλλον, δηλαδή ο περιβάλλον τον άνθρωπο χερσαίος, θαλάσσιος και εναέριος χώρος, με τη χλωρίδα την πανίδα και τους φυσικούς πόρους που περιλαμβάνονται σε αυτόν, ενώ το περιβάλλον υπό την ευρεία έννοια περιλαμβάνει επιπλέον και τους κοινωνικούς, πολιτιστικούς και πολιτικούς θεσμούς που έχουν διαμορφωθεί από τον ίδιο τον άνθρωπο².

Τμήμα του φυσικού περιβάλλοντος, το θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνει τις εκβολές των ποταμών, τις παράκτιες περιοχές, τις παρακείμενες στις ακτές θαλάσσιες ζώνες, τις περιοχές της ανοικτής θάλασσας και του θαλάσσιου ωκεάνιου βυθού³ καθώς και τα θαλάσσια οικοσυστήματα, καλύπτοντας έτσι το σύνολο της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας⁴.

Το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί καθοριστικής σημασίας παράγοντα τόσο για την οικολογική ισορροπία όσο και για την οικονομική και κοινωνική ευημερία. Τα θαλάσσια οικοσυστήματα είναι υπεύθυνα για την πραγματοποίηση ορισμένων λειτουργιών μεγάλης σημασίας για τη διατήρηση της ζωής στη γη, καθώς ρυθμίζουν το κλίμα και τα μετεωρολογικά φαινόμενα, αποτρέπουν την διάβρωση, συσσωρεύουν και ανακατανέμουν την ηλιακή ενέργεια και απορροφούν το διοξείδιο του άνθρακα από την ατμόσφαιρα. Επιπλέον, αποτελεί την μεγαλύτερη πηγή βιοποικιλότητας καθώς καλύπτει το 71 % της γήινης επιφάνειας και περιέχει το 90% της βιόσφαιρας⁵.

Η συμβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην οικονομική και κοινωνική ευημερία έγκειται στις διάφορες ανθρώπινες δραστηριότητες που παραδοσιακά σχετίζονται με αυτό όπως, η αλιεία, η εξόρυξη ορυκτού πλούτου, η ναυσιπλοΐα και το εμπόριο, καθώς και σε δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν αργότερα όπως η τοποθέτηση πλωτών εγκαταστάσεων για την παραγωγή ανανεώσιμων μορφών ενέργειας (η αιολική, η ενέργεια που προέρχεται από τα κύματα και γεωθερμική), η διαμόρφωση λιμένων και πλωτών αεροδρομίων, η

¹ Κουτούπα – Ρεγκάκου Ευαγγελία , 2007, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Β' έκδοση επαυξημένη, Σάκκουλα σελ. 3,4 και Environmental Terminology and Discovery Service (ETDS), <http://glossary.eea.europa.eu/EEAGlossary>

² Κουτούπα – Ρεγκάκου Ευαγγελία , ο.π. σελ 4

³ Environmental Terminology and Discovery Service (ETDS)

⁴ Παναγόπουλος Θεόδωρος, 2004, Δίκαιο Περιβάλλοντος, Αθ. Σταμούλης, σελ 154

⁵ European Commission, 2006, EU Marine Strategy. The story behind the Strategy, p.7

παραγωγή πόσιμου νερού με την μέθοδο της αφαλάτωσης, οι υποβρύχιες τηλεπικοινωνίες και η θαλάσσια βιοτεχνολογία. Άλλες χρήσεις του θαλάσσιου περιβάλλοντος αφορούν τη διεξαγωγή πολιτιστικής και αρχαιολογικής έρευνας, την αναψυχή και τον τουρισμό και τέλος την απόρριψη λυμάτων και καταλοίπων. Ενώ καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την ποιότητα της ζωής στις παράκτιες περιοχές⁶ των οποίων πληθυσμός αποτελεί συνολικά το 50% του συνολικού πληθυσμού της γης⁷.

Το θαλάσσιο περιβάλλον έρχεται αντιμέτωπο με έναν αριθμό ολοένα και αυξανόμενης σοβαρότητας απειλών που αφορούν κυρίως την απώλεια ή την υποβάθμιση της βιοποικιλότητας καθώς και τις μεταβολές στην δομή της, την απώλεια οικολογικών ενδιαιτημάτων, την ρύπανση από επικίνδυνες ουσίες και θρεπτικά υλικά καθώς και τις επιπτώσεις που επιφέρει η αλλαγή του κλίματος⁸ όπως, η όξυνση των ωκεανών, η μείωση της αλατότητας του θαλάσσιου ύδατος, αλλαγές στην σύσταση των οικοσυστημάτων στις περιοχές κοντά στους πόλους και οι μεταβολές στα θαλάσσια ρεύματα από τα οποία καθορίζεται το μικροκλίμα ορισμένων παραθαλάσσιων περιοχών⁹. Ο Βορειοανατολικός Ωκεανός, η Μεσόγειος Θάλασσα και η Μαύρη Θάλασσα αποτελούν τις τρεις από τις επτά περιοχές που αντιμετωπίζουν σοβαρή μείωση των αποθεμάτων τους σε αλιεύματα ενώ η περιοχή της Βαλτικής αντιμετωπίζει έντονο πρόβλημα ευτροφισμού και υποβάθμισης. Παράλληλα, τουλάχιστον τα μισά από τα μαγκρόβια δάση του κόσμου καταστράφηκαν μέσα στον προηγούμενο αιώνα και το 70 % των κοραλλιογενών υφάλων απειλείται¹⁰.

Οι απειλές αυτές μπορεί να προκληθούν είτε από φυσικές διεργασίες, είτε από ανθρώπινες δραστηριότητες. Η πρώτη περίπτωση που περιλαμβάνει σταδιακές φυσικές διεργασίες όπως η διάβρωση των ακτών από τα κύματα και τις λεγόμενες βιβλικές καταστροφές (σεισμούς, εκρήξεις ηφαιστείων), δεν μπορεί να προβλεφθεί από την οργανωμένη διεθνή κοινότητα μέσω της ανθρώπινης παρέμβασης και της επιστήμης¹¹. Η

⁶ European Commission, 2006, ο.π p.7

⁷ Καραγεώργου Βίκυ, Η σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ των κανόνων του Διεθνούς και του Ευρωπαϊκού Δικαίου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στο Τσάλας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι.Σιδέρης, σελ. 297

⁸ Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για Κοινοτική δράση στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, COM(2005) 505 τελικό, σελ.2

⁹ European Commission, 2006, EU Marine Strategy. The story behind the Strategy, p11

¹⁰ GESAMP (IMO/FAO/UNESCO-IOC/WHO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) and Advisory Committee on Protection of the Sea, 2001, A sea of troubles, Rep. Stud. GESAMP No. 70, 35pp. p. 2

¹¹ Τσάλας Ι Γρηγόρης, Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και η προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο Δίπλα Χαριτίνη –Ροζάκης Χρήστος , 2004, Το Δίκαιο της Θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα, Ι.ΣΙΔΕΡΗΣ, σελ 237

δεύτερη περίπτωση περιλαμβάνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες που συμβάλουν στην μείωση της βιοποικιλότητας, και στην γενικότερη καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι οποίες αφορούν κυρίως την υπεραλλίευση, τις εντατικές ιχθυοκαλλιέργειες, την αλλοίωση της μορφολογίας του βυθού της θάλασσας και των ακτών, και την ρύπανση της θάλασσας¹². Η περίπτωση των κλιματικών αλλαγών αποτελεί μία ξεχωριστή κατηγορία απειλών καθώς οφείλεται εν μέρει μόνο στις φυσικές διεργασίες, ενώ έχει θεωρηθεί ότι οφείλεται κατά το μεγαλύτερο μέρος της σε ανθρώπινες δραστηριότητες που σχετίζονται με την εκπομπή ρύπων στην ατμόσφαιρα¹³.

Οι εντατικοί ρυθμοί αλιείας οδηγούν σε μείωση του πληθυσμού των αλιευμάτων προκαλώντας διαταραχές στην τροφική αλυσίδα στην οποία ανήκουν, αλλοιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την δομή και την λειτουργία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων¹⁴. Συνέπεια της υπεραλίευσης δεν αποτελεί μόνο η μείωση των αλιευτικών αποθεμάτων αλλά και η αύξηση του κόστους των αλιευτικών δραστηριοτήτων, καθώς τα αλιευτικά σκάφη είναι αναγκασμένα πλέον να απομακρύνονται περισσότερο από τις ακτές, να μένουν στην θάλασσα για περισσότερο χρόνο και να καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα. Επιπλέον, η αλίευση με χρήση συρόμενων αλιευτικών εργαλείων, δηλητηρίου και εκρηκτικών καταστρέφει μεγάλης σημασίας θαλάσσιους βιοτόπους, όπως οι κοραλλιογενείς ύφαλοι, επηρεάζοντας έτσι και τα μη αλιεύσιμα είδη¹⁵.

Παράλληλα, η μορφολογία των ακτών και του θαλάσσιου βυθού διαταράσσεται από εργασίες εκσκαφής άμμου και χαλικιού, εργασίες όπως η κατασκευή φραγμάτων που έχουν ως αποτέλεσμα την μείωση ή την αύξηση της ιλύος που καταλήγει στις απολήξεις των ποταμών¹⁶, εργασίες εκβάθυνσης του πυθμένα για την κατασκευή λιμανιών και τη χρήση εκρηκτικών για αλιευτικούς λόγους¹⁷. Το ίδιο αποτέλεσμα επιφέρουν και οι εντατικές ιχθυοκαλλιέργειες καθώς η μη σωστή διαχείριση τους προκαλεί ζημιές σε οικοσυστήματα κλειδιά για την παγκόσμια βιοποικιλότητα, όπως τα μαγκρόβια δάση¹⁸. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τροφίμων και Γεωργίας (FAO), η παραγωγή των ιχθυοκαλλιεργειών

¹² United Nations Environmental Programme, 2002, Vital water Graphics,

<http://www.unep.org/dewa/assessments/ecosystems/water/vitalwater>

¹³ Τσάλτας Ι Γρηγόρης, 2004, ο.π. σελ 237

¹⁴ European Commission, 2006, ο.π. p 12

¹⁵ GESAMP, 2001, ο.π. p. 11

¹⁶ GESAMP, 2001, ο.π. p.3

¹⁷ GESAMP, 2001, ο.π. p 14

¹⁸ GESAMP, 2001, ο.π. p. 22

σε γλυκό και αλμυρό νερό σημείωνε ετήσια αύξηση 5% μεταξύ των ετών 1950 και 1960, περίπου 8% μεταξύ των ετών 1970 και 1980, και περίπου 10% κατά την δεκαετία του 1990¹⁹.

1.1 Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι μορφές της

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας ορίζει την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως την «εισαγωγή από τον άνθρωπο με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον και στις εκβολές των ποταμών, που έχει ή ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις, όπως ζημιές στους βιολογικούς πόρους και στη θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρεμπόδιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της αλιείας και άλλων νόμιμων χρήσεων της θάλασσας, αλλοίωση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος όσον αφορά στη χρήση του και υποβάθμιση της αξίας του ως χώρου αναψυχής²⁰.»

Οι κυριότερες κατηγορίες ρύπων που καταλήγουν στην θάλασσα είναι τα μέταλλα, οι υδρογονάνθρακες πετρελαίου, οι χλωριωμένοι υδρογονάνθρακες, τα παρασιτοκτόνα, οι συνθετικές οργανικές ενώσεις, τα απορρίμματα (πλαστικά, ελαστικά και μεταλλικά αντικείμενα), τα απορρυπαντικά, τα θρεπτικά συστατικά, οι παθογόνοι μικροοργανισμοί, τα ραδιενεργά υλικά²¹, τα ιζήματα και τα εισαγόμενα μέσω του έρματος των πλοίων είδη²². Οι παραπάνω ουσίες εισέρχονται στο θαλάσσιο περιβάλλον μέσω διαφόρων οδών και έχουν δυσμενείς συνέπειες για αυτό όπως, η δημιουργία ευτροφισμού των θαλάσσιων φυκιών, οι πρόκληση διαταραχών στον βιολογικό κύκλο των επιφανειακών, παράκτιων και υποθαλάσσιων οικοσυστημάτων, η εξαφάνιση ορισμένων ειδών, η μόλυνση των ακτών και των νερών κολύμβησης, η πρόκληση κρουσμάτων δηλητηρίασης των θαλάσσιων οργανισμών και η μείωση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας²³.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας διακρίνει την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με βάση την προέλευσή της σε α) ρύπανση από χερσαίες πηγές (άρθρο 207), β) ρύπανση από δραστηριότητες που σχετίζονται με την έρευνα και την εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού (άρθρα 208 και 209), γ) ρύπανση από απόρριψη άχρηστων υλών (άρθρο 210) δ) ρύπανση προερχόμενη από πλοία (άρθρο 219) και ε) ρύπανση από την ατμόσφαιρα ή μέσω της ατμόσφαιρας (άρθρο 212). Επιπλέον, άλλες

¹⁹ United Nations Environmental Programme, 2002, ο.π.

²⁰ Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας Μέρος Ι, άρθρο 1, παράγραφος 4

²¹ Φυτιάνος Κώστας, 1996, Η Ρύπανση των θαλασσών, University Studio Press, σελ.35

²² Βλάχος Γ.Π., 1999, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, σελ.36,38

²³ Βλάχος Γ.Π., ο.π σελ.36-39

μορφές θαλάσσιας ρύπανσης αποτελούν η ρύπανση που προέρχεται από τις πυρηνικές δοκιμές²⁴, η υποθαλάσσια ηχορύπανση²⁵ και η ακούσια εισαγωγή ξένων - εχθρικών βιολογικών ειδών σε θαλάσσια οικοσυστήματα μέσω του έρματος των πλοίων.

Ειδικότερα:

α) η ρύπανση από χερσαίες πηγές αφορά ρύπους όπως τα βιομηχανικά και αστικά λύματα, τα χημικά που χρησιμοποιούνται ως λιπάσματα και τα φυτοφάρμακα που εισέρχονται στο θαλάσσιο περιβάλλον μέσω των ποταμών, των σωληναγωγών και των αποχετεύσεων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και το θερμό ύδωρ από υδροηλεκτρικούς σταθμούς που είναι εγκατεστημένοι κοντά σε εκβολές ποταμών ή ακτές και έχει ως συνέπεια την θερμική αλλοίωση των υδάτων²⁶.

β) η ρύπανση από την εξόρυξη και την εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών προκαλείται από τις υποθαλάσσιες εργασίες εξόρυξης του ορυκτού πλούτου και οφείλεται κυρίως σε διαρροές πετρελαίου και φυσικού αερίου από πλωτές εγκαταστάσεις όπως οι πλατφόρμες άντλησης πετρελαίου, ατυχήματα λόγω εκρήξεων, συγκρούσεις πλοίων με τις πλωτές εγκαταστάσεις και ζημιές στους υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς²⁷.

γ) η ρύπανση από απόρριψη άχρηστων υλών (dumping) προκύπτει σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, από «οποιαδήποτε εσκεμμένη απόρριψη αποβλήτων ή άλλων υλών από πλοία, αεροσκάφη, εξέδρες ή άλλες κατασκευές που βρίσκονται στην θάλασσα» και «Οποιαδήποτε καταβύθιση πλοίων, αεροσκαφών, εξεδρών ή άλλων κατασκευών στην θάλασσα». Σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο ο όρος “απόρριψη” δεν περιλαμβάνει: «i) την απόρριψη αποβλήτων η άλλων υλών που προέρχονται άμεσα ή έμμεσα από την κανονική λειτουργία των πλοίων, αεροσκαφών, εξεδρών ή άλλων θαλάσσιων κατασκευών που βρίσκονται στην θάλασσα και των εξαρτημάτων τους, εκτός των αποβλήτων ή άλλων υλών που μεταφέρονται από ή μεταφέρονται σε πλοία, αεροσκάφη, σε εξέδρες ή άλλες θαλάσσιες κατασκευές που χρησιμοποιούνται για την καταστροφή των ανωτέρω υλών, ή που προέρχονται από την επεξεργασία των αποβλήτων αυτών ή άλλων υλών που βρίσκονται στα πλοία, στα αεροπλάνα, στις εξέδρες ή στις κατασκευές, ii) την εναπόθεση υλών με σκοπό διάφορο

²⁴ Ιωάννου Κ.- Στρατή Α., 2000, Δίκαιο της Θάλασσας, Σάκκουλας, σελ. 375

²⁵ Φυτιάνος Κώστας, ο.π. σελ.35

²⁶ Βλάχος Γ.Π, ο.π.,σελ 31

²⁷ Βλάχος Γ.Π, ο.π.,σ 33

εκείνου της απλής εξάλειψής τους, υπό την προϋπόθεση ότι η εναπόθεση αυτή δεν αντίκειται στους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης.²⁸»

δ) η ρύπανση που προέρχεται από πλοία μπορεί να διαιρεθεί σε δύο επιμέρους κατηγορίες, την λειτουργική ρύπανση και την ατυχηματική ρύπανση²⁹.

Η Λειτουργική ρύπανση προέρχεται από την συνήθη λειτουργία ενός πλοίου και μπορεί να προκύψει σε κάθε φάση του κύκλου ζωής του. Πιο συγκεκριμένα, λειτουργική ρύπανση οφείλεται κυρίως σε: α) είσοδο στο θαλάσσιο περιβάλλον τοξικών βαφών και χημικών καταλοίπων κατά τις διαδικασίες συντήρησης ναυπήγησης και διάλυσής του πλοίου, β) διαρροές επιβλαβών για το θαλάσσιο περιβάλλον ουσιών όπως το πετρέλαιο κατά τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, αφερματισμού, πλύσης των δεξαμενών φορτίου, μετάγγισης καυσίμων, γ) διαρροές καταλοίπων από τους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου, και δ) από λύματα και απορρίμματα που προέρχονται από αυτό³⁰.

Η ατυχηματική ρύπανση προκύπτει από την εμπλοκή των πλοίων σε ατυχήματα. Τα βασικότερα είδη ατυχημάτων είναι τα εξής:

i) η βύθιση του πλοίου, κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα εξαιτίας δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή μετατόπισης του φορτίου με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δύο κομμάτια.

ii) η προσάραξη του πλοίου συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία λόγω μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας και λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα λόγω των διαστάσεων τους και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς.

iii) η σύγκρουση ή επαφή του πλοίου με άλλο πλοίο ή μόνιμη εγκατάσταση.

iv) η πρόκληση έκρηξης ή πυρκαγιάς. Η παραπάνω περίπτωση ατυχήματος εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε απώλειες ανθρώπινων ζωών καθώς συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες ιδίως κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας όταν μεταφέρεται επικίνδυνο φορτίο.

Και v) οι Ζημιές στη δομή του πλοίου που εμφανίζονται συνήθως λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, μηχανικής βλάβης και κακής συντήρησης, είτε στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου είτε στα τοιχώματα των δεξαμενών του³¹.

Στα παραπάνω πρέπει να προσθέσουμε τις απώλειες πλοίων λόγω πολεμικών εχθροπραξιών, εσκεμμένης βύθισης, ανεξήγητης εξαφάνισης και εγκατάλειψης από το

²⁸ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982. παράγραφος 5 άρθρου 1

²⁹ Βλάχος Γ.Π, ο.π.σελ 32

³⁰ Βλάχος Γ.Π, ο.π.,σελ 153

³¹ Βλάχος Γ.Π, ο.π. σελ 131,132

πλήρωμα. Οι παραπάνω μορφές ναυτικών ατυχημάτων μπορεί να λάβουν και την μορφή των μικτών ατυχημάτων π.χ πυρκαγιά και βύθιση, γεγονός που καθιστά την κατηγοριοποίηση των αιτιών ατυχημάτων ιδιαίτερα δύσκολη³². Συνήθως, συμβάντα όπως οι βυθίσεις, οι προσαράξεις, οι συγκρούσεις και οι εκρήξεις, προκαλούνται λόγω παραγόντων όπως η κακή κατάσταση του πλοίου (μεγάλο σε ηλικία πλοίο, μη επαρκής συντήρηση), η μη ορθή στοίβαξη του φορτίου, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες και το ανθρώπινο λάθος³³.

ε) Η Ρύπανση που προέρχεται από την ατμόσφαιρα ή μέσω της ατμόσφαιρας αφορά την μεταφορά και την είσοδο στην θάλασσα ρύπων από μακρινές πηγές μέσω του αέρα³⁴, τις απορρίψεις στην ατμόσφαιρα από διαρροές αερίων στα μεταφορικά μέσα καθώς και τις καπνοδόχους και κλιβάνους των εργοστασίων³⁵.

στ) η ρύπανση από τις θαλάσσιες και υποθαλάσσιες πυρηνικές δοκιμές προκύπτει από τα προϊόντα σχάσης που παράγονται κατά την διάρκεια των εκρήξεων και διασκορπίζονται σε μεγάλες αποστάσεις στους ωκεανούς, στην στρατόσφαιρα και στην επιφάνεια της γης³⁶.

ζ) η ακούσια εισαγωγή ξένων - εχθρικών βιολογικών ειδών σε θαλάσσια οικοσυστήματα μέσω των πλοίων συνίσταται στην μεταφορά μέσω του θαλασσινού νερού που χρησιμοποιείται ως έρμα στα πλοία ορισμένων, ειδών σε νέα οικοσυστήματα. Στο νέο περιβάλλον στο οποίο αυτά τα είδη εγκαθίστανται καταστρέφουν συνήθως τους πληθυσμούς των τοπικών ειδών μέσα από τον ανταγωνισμό και την μεταφορά ασθενειών. Συχνά στο έρμα των πλοίων βρίσκονται και παθογόνοι οργανισμοί που μπορούν να βλάψουν την ανθρώπινη υγεία στις περιοχές όπου αυτό απορρίπτεται³⁷.

η) Η Υποθαλάσσια ηχορύπανση προκαλείται από την κίνηση των πλοίων και τις εργασίες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου, εκβάθυνσης και κατασκευής καθώς και τις στρατιωτικές δραστηριότητες³⁸.

³² Βλάχος Γ.Π, ο.π. ,σελ 133

³³ Βλάχος Γ.Π, ο.π. σελ 140

³⁴ Ehlers Peter, *Origins and Compensation of Marine Pollution – A Survey* στο Jurgen Basedow – Ulrich Magnus, 2007, *Pollution of the Sea - Prevention and Compensation*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Volume 10, Springer Berlin Heidelberg, p.114

³⁵ Βλάχος Γ.Π, ο.π. σελ 31

³⁶ Φυτιάνος Κώστας, ο.π. σελ 202

³⁷ Firestone Jeremy - Robertt J. James, 2005, *Coastal and Port Environments: International Legal and Policy Responses to Reduce Ballast Water Introductions of Potentially Invasive Species*, *Ocean Development & International Law*, Volume 36, Issue 3, p. 292

³⁸ European Commission, 2006, ο.π. p 14

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Το διεθνές πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Ένα ευρύ τμήμα του διεθνούς δικαίου ασχολείται ειδικά με την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ένα μέρος του δικαίου για το θαλάσσιο περιβάλλον, που αφορά κυρίως στον έλεγχο της ρύπανσης πηγάζει από το διεθνές εθιμικό δίκαιο και τις γενικές αρχές του δικαίου του περιβάλλοντος. Εντούτοις, οι κύριες πηγές δικαίου στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι οι διεθνείς, περιφερειακές και διμερείς Συνθήκες ή Συμβάσεις με τις οποίες εγκαθιδρύονται ειδικά καθεστώτα ρύθμισης των διαφορών δραστηριοτήτων που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον³⁹.

2.1 Το διεθνές έθιμο και η συμβολή του στη διαμόρφωση του θαλάσσιου περιβαλλοντικού δικαίου

Το διεθνές έθιμο νοείται ως μία σταθερή και ομοιόμορφη πρακτική που γίνεται δεκτή ως κανόνας δικαίου⁴⁰. Οι δύο βασικοί τομείς του διεθνούς εθιμικού δικαίου που αφορούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι η ευθύνη για την διασυνοριακή ρύπανση και η εκμετάλλευση των κοινών πόρων⁴¹.

Η διασυνοριακή ρύπανση μπορεί να ορισθεί ως κάθε είδος ρύπανσης που πηγάζει από την επικράτεια ενός κράτους και προκαλεί ή απειλεί να προκαλέσει ζημιά στην επικράτεια ενός άλλου κράτους. Έτσι, η απόρριψη μίας επιβλαβούς για το περιβάλλον ουσίας από έναν αγωγό που βρίσκεται εντός της επικράτειας ενός κράτους η οποία μεταφέρεται μέσω των ωκεάνιων ρευμάτων στην επικράτεια ενός άλλου κράτους, επιφέροντας δυσμενείς επιπτώσεις στον τουρισμό, ή σε άλλα συμφέροντα του πληγέντος κράτους, θα μπορούσε να θεωρηθεί διασυνοριακή ρύπανση, και σε περίπτωση που δεν υπάρχει κάποια Συνθήκη ή διάταξη Συνθήκης μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών που να ρυθμίζει το ζήτημα της αποζημίωσης για παρόμοια γεγονότα, τότε η διαφορά θα πρέπει να ρυθμιστεί με βάση τους κανόνες του διεθνούς εθιμικού δικαίου. Οι δύο υποθέσεις που συνέβαλλαν με την εκδίκαση τους στην νομολογιακή κατοχύρωση των βασικών αρχών του διεθνούς εθιμικού δικαίου όσον αφορά την

³⁹ Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), 1993, Lloyd's of London Press Ltd, σελ 1-1

⁴⁰ Ρούκουνας Εμμανουήλ, 2004, Διεθνές Δίκαιο, τεύχος πρώτο, Σχέσεις διεθνούς και εσωτερικού δικαίου- τρόποι παραγωγής του διεθνούς δικαίου, Σάκκουλας, σελ.92

⁴¹ Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), ο.π σελ. 1-1

διασυνοριακή ρύπανση, είναι η υπόθεση Trail Smelter μεταξύ ΗΠΑ και Καναδά και η υπόθεση των στενών της Κέρκυρας. Το Διεθνές Δικαστήριο που ανέλαβε την επίλυση της υπόθεσης Trail Smelter θεώρησε ότι ένα κράτος φέρει πάντα την ευθύνη της προστασίας των άλλων κρατών από ζημιογόνες ενέργειες προσώπων που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του λαμβάνοντας υπόψη ότι: «σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να προβαίνει ή να επιτρέπει την χρήση του εδάφους του με τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλεί ζημιά στο έδαφος ενός άλλου ή στις περιουσίες των ατόμων που βρίσκονται σε αυτό, όταν η υπόθεση αφορά σοβαρές συνέπειες και η ζημιά πιστοποιείται από καθαρά και πειστικά αποδεικτικά τεκμήρια». Αντίστοιχα, στην υπόθεση των στενών της Κέρκυρας, το Διεθνές Δικαστήριο έκρινε ότι «κάθε κράτος έχει την υποχρέωση να μην επιτρέπει την χρήση του εδάφους του για ενέργειες που αντιβαίνουν τα δικαιώματα των υπόλοιπων κρατών»⁴².

Οι παραπάνω βασικές αρχές ενσωματώθηκαν, αργότερα, στην «Διακήρυξη για το Ανθρώπινο Περιβάλλον» που υιοθετήθηκε στη Διάσκεψη για το Ανθρώπινο περιβάλλον στην Στοκχόλμη το 1972. Συγκεκριμένα, η αρχή 21 της Διακήρυξης δηλώνει ότι: « τα κράτη έχουν, σύμφωνα με τον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και τις αρχές του διεθνούς δικαίου, το κυρίαρχο δικαίωμα της εκμετάλλευσης των πόρων που τους ανήκουν σεβόμενα τις δικίες τους περιβαλλοντικές πολιτικές, και την ευθύνη να διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός της επικράτειας τους δεν προκαλούν ζημιά στο περιβάλλον άλλων κρατών ή περιοχών πέρα από τα όρια της εθνικής τους δικαιοδοσίας.» ενώ στην Αρχή 22 δηλώνεται ότι « τα κράτη πρέπει συνεργαστούν για την περαιτέρω ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου που αφορά την ευθύνη και την αποζημίωση για τα θύματα ρύπανσης και κάθε άλλης ζημιάς του περιβάλλοντος που προκλήθηκε από δραστηριότητες που έλαβαν χώρα εντός της δικαιοδοσίας τους σε περιοχές που ξεπερνούν την δικαιοδοσία τους»⁴³. Οι αρχές αυτές επαναλαμβάνονται στο Άρθρο 30 του Χάρτη των Οικονομικών Δικαιωμάτων και Ευθυνών των Κρατών και επεκτάθηκαν στον Παγκόσμιο Χάρτη για τη Φύση⁴⁴.

Το δόγμα για την από κοινού εκμετάλλευση των κοινών πόρων πηγάζει εν μέρει από υποθέσεις που αφορούν το δικαίωμα χρήσης ποταμών, των οποίων η κοίτη είτε διέρχεται τα εδάφη διαφορετικών κρατών, είτε αποτελεί το σύνορο μεταξύ κρατών και εν μέρει από τις υποθέσεις που αφορούν την κατανομή των δικαιωμάτων αλιείας σε λίμνες ή θαλάσσιες περιοχές⁴⁵. Από τις σχετικές αποφάσεις προκύπτει η αρχή της δίκαιης κατανομής ενός κοινού

⁴² Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ. 1-2

⁴³ Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ 1-2

⁴⁴ Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ 1-3

⁴⁵ Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ 1-3

πόρου. Στην υπόθεση του ποταμού Οντερ ειπώθηκε ότι «η ύπαρξη κοινού συμφέροντος σε ένα πλωτό ποτάμι μετατρέπεται σε νομική βάση ενός κοινού νομικού δικαιώματος, τα κύρια χαρακτηριστικά του οποίου είναι η απόλυτη ισότητα όλων των κρατών που εμπλέκονται στην χρήση των υδάτων του ποταμού, κατά το σύνολο του μήκους της κοίτης του και την απόκλιση κάθε προτιμησιακού προνομίου υπέρ του ενός ή του άλλου εξ' αυτών κράτους. Αυτή η αρχή διευρύνθηκε με την εκδίκαση της υπόθεσης της Λίμνης Λάνουξ όπου το Δικαστήριο αποφάσισε ότι τα κράτη αντιλαμβάνονται την σημασία των συγκρουόμενων συμφερόντων όσον αφορά την βιομηχανική χρήση των διεθνών ποταμών και την αναγκαιότητα του συμβιβασμού μεταξύ κάποιων από αυτά τα συμφέροντα μέσω αμοιβαίων υποχωρήσεων. Ο μόνος τρόπος για την επίτευξη του παραπάνω είναι η σύναψη συμφωνιών σε μία όσο και πιο περιεκτική βάση. Η διεθνής πρακτική αντανάκλα την πεποίθηση ότι τα κράτη πρέπει να επιδιώκουν την σύναψη τέτοιων συμφωνιών. Πρέπει λοιπόν να αποτελεί υποχρέωση των κρατών να συμφωνούν με καλή πίστη σε κάθε διαπραγμάτευση και συμβόλαιο που αποσκοπεί στην σύναψη τέτοιων συμφωνιών. Στην υπόθεση της δικαιοδοσίας επί των αλιευμάτων μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ισλανδίας, η οποία αφορούσε δικαιώματα αλίευσης και πρόσβασης σε αποθέματα αλιευμάτων, το Δικαστήριο παρακίνησε τα κράτη να διεξάγουν τις διαπραγματεύσεις τους στη βάση ότι « το κάθε ένα πρέπει με καλή πίστη να σέβεται τα νόμιμα δικαιώματα του άλλου συνεισφέροντας έτσι σε μία δίκαιη κατανομή των αποθεμάτων των αλιευμάτων, που να βασίζεται στα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης περίπτωσης. Το παραπάνω δόγμα δεν επηρεάζει μόνο τη χρήση των κοινών πόρων αλλά επίσης και τον βαθμό στον οποίο ένα κράτος μπορεί να τα ρυπαίνει. Ο επιτρεπόμενος βαθμός ρύπανσης εξαρτάται από τη χρήση στην οποία υπόκειται η περιοχή που γίνεται αποδέκτης της ρύπανσης, και όσον αφορά την ρύπανση των υδάτων, σύμφωνα με την αρχή της δίκαιης κατανομής και χρήσης της πορείας του ποταμού ή της θαλάσσιας περιοχής που αφορά⁴⁶.

Το δόγμα για την από κοινού εκμετάλλευση των κοινών πόρων το έχει αποδεχτεί και η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, η οποία μέσω των διατάξεών της για την διαχείριση των βιολογικών πόρων της ανοιχτής θάλασσας, προτρέπει τα κράτη που εκμεταλλεύονται την ίδια περιοχή να συνεργαστούν και να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την διατήρηση των βιολογικών πόρων της εν λόγω περιοχής. Τα κράτη καλούνται για τον σκοπό αυτό να ιδρύσουν περιφερειακούς ή υποπεριφερειακούς Οργανισμούς αλιείας⁴⁷. Κατά τον ίδιο τρόπο, με βάση τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, τα παράκτια κράτη σε κλειστή ή ημικλειστή θάλασσα θα πρέπει να συνεργάζονται απευθείας ή μέσω ενός αρμόδιου περιφερειακού

⁴⁶ Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ 1-4

⁴⁷ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, άρθρο 118

Οργανισμού για την διαχείριση, την διατήρηση, την έρευνα και την εκμετάλλευση των βιολογικών πόρων της θάλασσας⁴⁸.

2.2 Οι Γενικές αρχές του δικαίου του περιβάλλοντος

Οι Γενικές αρχές του δικαίου του περιβάλλοντος αποτελούν νομικούς κανόνες που αποτυπώνουν βασικές αξίες μίας πολιτειακής τάξης και έχουν ένα αρκετά ευρύ και ελαστικό περιεχόμενο, ώστε να παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές. Το πλαίσιο της σχετικής δράσης, η αυτοτέλεια και η δεσμευτικότητα των αρχών του δικαίου του περιβάλλοντος δεν είναι ενιαία, καθώς άλλες έχουν κατακτήσει μία ιδιαίτερη θέση που τις εξομοιώνει προς τις καθιερωμένες γενικές αρχές του δικαίου, προσδίδοντάς τους δεσμευτικό χαρακτήρα, ενώ άλλες δεν έχουν πλήρη επιτακτική ισχύ και ως εκ τούτου λειτουργούν ως απλές κατευθυντήριες γραμμές⁴⁹.

Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον που έλαβε χώρα στην Στοκχόλμη το 1972 υιοθέτησε 26 Γενικές Αρχές για την προστασία του περιβάλλοντος⁵⁰. Αυτές περιλαμβάνουν την αρχή της προφύλαξης, την αρχή της πρόληψης, την αποφυγή πρόκλησης σοβαρής ή μη αναστρέψιμης ζημιάς στο περιβάλλον, την αποφυγή μέτρων που μεταφέρουν ζημιά από το θαλάσσιο περιβάλλον στα άλλα περιβάλλοντα, και την συντονισμένη διεθνή δράση για την προστασία και την διατήρηση του περιβάλλοντος. Η αναγκαιότητα του ελέγχου των πηγών ρύπανσης με τον σκοπό της αποφυγής της υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος αντανακλάται στην Αρχή 6 σύμφωνα με την οποία, η απόρριψη τοξικών ή άλλων ουσιών και η απελευθέρωση θερμότητας, σε τέτοιες ποσότητες ή συγκεντρώσεις που να υπερβαίνουν την ικανότητα του περιβάλλοντος να τις καθιστά αβλαβείς, πρέπει να σταματήσει για να διασφαλιστεί η αποτροπή σοβαρής ή μη αναστρέψιμης ζημιάς στα οικοσυστήματα.

Η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε επίσης, μία σειρά από αρχές για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης (Παράρτημα III της έκθεσης της Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης) και τις προώθησε στη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της θάλασσας που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί το 1973. Οι γενικές αυτές αρχές ενσωματώθηκαν με την μορφή των γενικών διατάξεων στο Μέρος XII

⁴⁸ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, άρθρο 123

⁴⁹ Κουτούπα-Ρεγκάκου Ευαγγελία, ο.π. σελ.45

⁵⁰ GESAMP (IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution), 1991: Global Strategies for marine environmental protection. Rep. Stud. GESAMP (45): 36p. p.5,6

(προστασία και διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος) της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας⁵¹.

Ειδικότερα, το άρθρο 194 και το Τμήμα 5 του Μέρους XII της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας κατοχυρώνουν την αρχή της πρόληψης⁵². Η αρχή της πρόληψης αποτελεί την σημαντικότερη αρχή του δικαίου του περιβάλλοντος και σημαίνει ότι είναι προτιμότερο να αποφεύγεται η προσβολή του περιβάλλοντος εκ των προτέρων, παρά να αποκαθίσταται οποιαδήποτε βλάβη εκ των υστέρων. Η αρχή της πρόληψης εμπεριέχει την έννοια της προστασίας με έμφαση στον έγκαιρο χαρακτήρα της⁵³. Το άρθρο 194 προτρέπει τα κράτη να προβαίνουν είτε χωριστά είτε από κοινού στην λήψη των αναγκαίων μέτρων για την πρόληψη, την μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (παρ.1.) Τα σχετικά μέτρα πρέπει να καλύπτουν όλες τις πηγές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος⁵⁴ και να είναι τα απαραίτητα για την προστασία και τη διαφύλαξη των σπάνιων ή ευαίσθητων οικοσυστημάτων και των βιοτόπων τους⁵⁵. Παράλληλα, η Σύμβαση προτρέπει τα κράτη να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να αποτρέπουν την πρόκληση ζημιών σε άλλα γειτονικά κράτη ή στο θαλάσσιο περιβάλλον των κρατών αυτών, από δραστηριότητες που υπάγονται στην δικαιοδοσία ή στον έλεγχό τους και να αποφεύγουν την εξαγωγή θαλάσσιας ρύπανσης σε χώρους που βρίσκονται μακριά από εκείνους όπου τα κράτη ασκούν τα κυριαρχικά δικαιώματά τους⁵⁶. Στο Τμήμα 5 του Μέρους XII της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, γίνεται αναλυτική αναφορά στην υποχρέωση των κρατών να θεσπίσουν εθνικούς νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, την μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προέρχεται από χερσαίες πηγές, από δραστηριότητες στον θαλάσσιο βυθό, από την απόρριψη άχρηστων υλικών, από τα πλοία και από την ατμόσφαιρα⁵⁷. Όταν προβαίνουν τα κράτη σε μέτρα πρόληψης ή αντιμετώπισης της ρύπανσης οφείλουν σύμφωνα με το άρθρο 195 της Σύμβασης να ενεργούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται η μεταφορά της ζημιάς ή των κινδύνων από την μία περιοχή στην άλλη, και η μετατροπή της ρύπανσης από μία μορφή σε άλλη.

Συγγενείς ως προς την αρχή της πρόληψης, είναι η αρχή της καταπολέμησης της ρύπανσης κατά προτεραιότητα στην πηγή της που εμφανίζεται στην Αρχή 14 της Διακήρυξης

⁵¹ GESAMP, 1991, ο.π. p.5,6

⁵² Τσάλτας Ι Γρηγόρης, 2003, Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Τόμος Δεύτερος, Ι.Σιδέρης,, σελ. 109

⁵³ Κουτούπα –Ρεγκάκου Ευαγγελία, ο.π. σελ. 46

⁵⁴ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, άρθρο 194, παρ.3

⁵⁵ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, άρθρο 194 παρ. 5

⁵⁶ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, άρθρο 194 παρ.2.

⁵⁷ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, Μέρος XII, Τμήμα 5

του Ρίο, η αρχή «εν αμφιβολία υπέρ της ασφάλειας» (in dubio pro securitate), σύμφωνα με την οποία μία εν δυνάμει αντιπεριβαλλοντική συμπεριφορά πρέπει να απαγορεύεται ακόμα και στην περίπτωση που η επιβλαβής της επίδραση είτε δεν αποδεικνύεται πλήρως, είτε θεωρείται πιθανή και η αρχή του ελέγχου σε όλη την διαδικασία παραγωγής, χρήσης, διάθεσης ή εξάλειψης ενός προϊόντος⁵⁸.

Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας κατοχυρώνει την αρχή της ενημέρωσης και της πληροφόρησης σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από επικίνδυνα φυσικά φαινόμενα ή ανθρώπινες δραστηριότητες⁵⁹. Ειδικότερα, το άρθρο 198 της Σύμβασης καθιστά υποχρέωση των κρατών που γνωρίζουν περιπτώσεις στις οποίες το θαλάσσιο περιβάλλον έχει υποστεί ή κινδυνεύει να υποστεί ζημιές εξαιτίας της ρύπανσης, την ενημέρωση τόσο των υπολοίπων κρατών που είναι εκτεθειμένα στις ζημιές αυτές, όσο και των αρμόδιων διεθνών οργανισμών. Παράλληλα, το άρθρο 199 της Σύμβασης κατοχυρώνει την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων σε ένα παρόμοιο γεγονός κρατών και των αρμόδιων διεθνών οργανισμών, προς το σκοπό της πρόληψης της ενδεχόμενης ρύπανσης ή της αντιμετώπισης των συνεπειών της. Λειτουργώντας στο ίδιο πλαίσιο, το άρθρο 200 της Σύμβασης υποχρεώνει τα κράτη να συνεργάζονται για την εκπόνηση μελετών, την εκτέλεση προγραμμάτων επιστημονικής έρευνας και την προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών και στοιχείων για την θαλάσσια ρύπανση. Επιπλέον, μέσα από τα άρθρα 204 και 205 της Σύμβασης, υιοθετείται η πολιτική της συνεχούς παρακολούθησης από τα κράτη των κινδύνων της ρύπανσης και των επιπτώσεών της και της δημοσίευσης σχετικών εκθέσεων⁶⁰.

Το άρθρο 235 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας κατοχυρώνει την αρχή της ευθύνης. Η αρχή της ευθύνης έχει ως αφετηρία την αρχή “sic utere tuo ut alienum non laedas”, δηλαδή την υποχρέωση των κρατών να χρησιμοποιούν το έδαφός τους κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην βλάπτονται δικαιώματα τρίτων και ως εκ τούτου αφορά στην αναγνώριση της ευθύνης του υπαίτιου κράτους με σκοπό την περεταίρω αποζημίωση της όποιας προκληθείσας βλάβης. Το άρθρο 235 αναγνωρίζει ότι τα κράτη έχουν την ευθύνη της εκπλήρωσης των διεθνών υποχρεώσεών τους σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα κράτη έχουν την υποχρέωση να θεσπίζουν την κατάλληλη νομοθεσία, η οποία θα παρέχει ένδικα μέσα για άμεση και επαρκή αποζημίωση ή άλλη αποκατάσταση των

⁵⁸ Κουτούπα-Ρεγκάκου Ευαγγελία, ο.π. σελ 54

⁵⁹ Τσάλτας Ι Γρηγόρης, 2003, ο.π. σελ. 110

⁶⁰ Τσάλτας Ι Γρηγόρης, 2003, ο.π.σελ. 110

ζημιών που προκαλούνται από την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από φυσικά και νομικά πρόσωπα που υπάγονται στην δικαιοδοσία τους⁶¹.

Τα άρθρα 229 και 230 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας κατοχυρώνουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»⁶². Σύμφωνα με την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει η ευθύνη και το κόστος των περιβαλλοντικών ζημιών πρέπει να αναλαμβάνονται από τον ίδιο τον ρυπαίνοντα και όχι από την ολόκληρη. Η αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει τονίζει την αιτιώδη σχέση μεταξύ του ρυπαίνοντος και της βλάβης που προκαλείται. Στην παραπάνω αρχή γίνεται για πρώτη φορά αναφορά το 1972, σε κατευθυντήριες αρχές του ΟΟΣΑ και επαναλαμβάνεται στην αρχή 16 της Διακήρυξης του Ρίο⁶³. Στο άρθρο 229 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας γίνεται αναφορά στο δικαίωμα αγωγής για αστική ευθύνη σε περίπτωση απωλειών ή ζημιών που προκλήθηκαν εξαιτίας της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Παράλληλα, το άρθρο 230 αφορά στην επιβολή χρηματικών ποινών για παραβιάσεις του εθνικού και διεθνούς δικαίου για τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ξένα πλοία.

Πέρα από τις παραπάνω γενικές αρχές που κατοχυρώνονται από το Μέρος XII της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, ιδιαίτερη σημασία για την διατήρηση των πόρων της θάλασσας έχει η αρχή της βιωσιμότητας ή της αιφόρου ανάπτυξης, σκοπός της οποίας είναι η επίτευξη της ισορροπίας μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος⁶⁴. Η αρχή της βιωσιμότητας ή της βιώσιμης ανάπτυξης σημαίνει ότι η διαχείριση και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η διατήρησή τους και προς χάρη των μελλοντικών γενεών. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης υπήρχε ήδη στην έκθεση με τίτλο «Το κοινό μας μέλλον» που παρουσιάστηκε από την Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη το 1987, την γνωστή και ως έκθεση Μπρούντλαντ», έγινε ωστόσο αρχή του δικαίου του περιβάλλοντος μετά την συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στο Ρίο το 1992 και μνημονεύεται στα κείμενα της Διακήρυξης του Ρίο και της Ατζέντας 21⁶⁵.

Η Ατζέντα 21 συνιστά ένα σχέδιο ανάληψης δράσης σε παγκόσμιο, εθνικό και τοπικό επίπεδο από τους ειδικευμένους οργανισμούς του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, τις κυβερνήσεις των κρατών και ομάδες προσώπων που ασκούν επίδραση στο φυσικό περιβάλλον, με στόχο την αιφόρο ανάπτυξη⁶⁶. Ειδικότερα, το Κεφάλαιο 17 της Ατζέντας 21

⁶¹ Τσάλτας Ι Γρηγόρης, 2003., ο.π. σελ. 110, 111

⁶² Τσάλτας Ι Γρηγόρης, 2003 ο.π. σελ. 111

⁶³ Κουτούπα-Ρεγκάκου Ευαγγελία ο.π.,σελ 63

⁶⁴ Παναγόπουλος Θεόδωρος, ο.π. σελ. 125

⁶⁵ Κουτούπα-Ρεγκάκου Ευαγγελία, ο.π.σελ 56

⁶⁶ <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/index.htm>

υιοθετεί μία ενιαία προσέγγιση αναφορικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του παράκτιου χώρου. Το Κεφάλαιο 17 καλύπτει τους τομείς της ολοκληρωμένης διαχείρισης και αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της βιώσιμης εκμετάλλευση και διατήρησης των ζώντων πόρων τόσο των υδάτων που βρίσκονται στην δικαιοδοσία ενός κράτους όσο και της ανοικτής θάλασσας, των επιπτώσεων που επιφέρει η κλιματική αλλαγή στο θαλάσσιο περιβάλλον και της ενδυνάμωσης της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας⁶⁷.

Πρέπει τέλος να γίνει αναφορά στην αρχή της δημοσιότητας η οποία αφορά τη φανερή δράση των διοικητικών οργάνων. Στο τομέα προστασίας του περιβάλλοντος, η αρχή αυτή κατοχυρώνεται κυρίως από τη Σύμβαση του Aarhus που ετέθη σε ισχύ την 30^η Οκτωβρίου 2001. Η παραπάνω Σύμβαση κατοχυρώνει το δικαίωμα του πολίτη να έχει πρόσβαση σε πληροφόρηση σχετικά με την κατάσταση του περιβάλλοντος και το δικαίωμα συμμετοχής των πολιτών στην διαδικασία λήψης αποφάσεων, που αφορούν το περιβάλλον. Επιπλέον, σε περίπτωση παρεμπόδισης της άσκησης των παραπάνω δικαιωμάτων προβλέπει το δικαίωμα προσφυγής ενώπιον Δικαστηρίων κατά των αποφάσεων, οι οποίες τα παραβίασαν⁶⁸.

2.3 Οι Διεθνείς Συμβάσεις

Το διεθνές νομικό πλαίσιο που αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει αναπτυχθεί διαχρονικά προς τρεις κατευθύνσεις. Η πρώτη αφορά την κατά περίπτωση προστασία των ζώντων πόρων της θάλασσας- κυρίως αλιευμάτων, η δεύτερη αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση και η τρίτη αποσκοπεί στην συνολική και επομένως «οικοσυστημική» προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (π.χ. υγρότοποι του καταλόγου της Σύμβασης Ραμσάρ)⁶⁹.

Στο πλαίσιο της πρώτης κατεύθυνσης έχουν αναπτυχθεί Συμβάσεις παγκόσμιας και περιφερειακής εμβέλειας, με αντικείμενο την διαχείριση θαλάσσιων ζώντων πόρων, και κυρίως των ειδών που αποτελούν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Το διεθνές καθεστώς που διέπει τη διαχείριση των ζωντανών πόρων της θάλασσας ιστορικά έχει άμεση συνάφεια με τον θεσμό της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα. Στο πλαίσιο αυτό, μέχρι το 1945, η ανοικτή θάλασσα και οι πόροι της αποτελούσαν κοινό πόρο ανοικτό για

⁶⁷United Nations Environmental Programme, 2002, ο.π.

⁶⁸ Παναγόπουλος Θεόδωρος, ο.π. σελ 122

⁶⁹ Σαμιώτης Γεώργιος, Διαχείριση Θαλάσσιων Οικοτόπων: Το Διεθνές Καθεστώς και οι Προοπτικές του, στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι Σιδέρης, σελ 242

ολόκληρη την διεθνή κοινότητα, επί του οποίου δεν ήταν δυνατή η οποιαδήποτε άσκηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης. Κατ' εξαίρεση, ήταν δυνατή η αποκλειστική ή η με δικαίωμα προτίμησης εκμετάλλευση των αλιευμάτων την ανοικτής θάλασσας, σε περίπτωση που υπήρχε μακροχρόνια άσκηση της δραστηριότητας αυτής, η οποία συνιστούσε την δημιουργία εθίμου για την εκμετάλλευση των πόρων μίας συγκεκριμένης περιοχής. Από την άλλη πλευρά, ένα παράκτιο κράτος ασκούσε αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης επί των ζώντων πόρων που βρίσκονταν εντός των εσωτερικών υδάτων και της αιγιαλίτιδας ζώνης του, ενώ, το συγκεκριμένο κράτος, μπορούσε με σχετική Συμφωνία, να παραχωρήσει δικαιώματα εκμετάλλευσης των πόρων αυτών σε μία τρίτη χώρα⁷⁰.

Μεταπολεμικά, μία σειρά παραγόντων όπως η υπερεκμετάλλευση των θαλάσσιων αλιευμάτων, η αυξανόμενη οικονομική τους αξία καθώς και η γενικότερη ενδυνάμωση της οικολογικής συνείδησης, οδήγησε στη διαμόρφωση ενός νέου διεθνούς καθεστώτος διαχείρισης και προστασίας των ζώντων πόρων της θάλασσας, μέσα από διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες που είχε ως αποτέλεσμα την συρρίκνωση του θαλάσσιου χώρου στον οποίο η εκμετάλλευση αλιευμάτων ήταν ανοικτή για όλα τα μέλη της διεθνούς κοινότητας⁷¹. Μέχρι την δεκαετία του 1950, η προστασία αυτή εξαντλείται ουσιαστικά σε ένα καθεστώς επιμερισμού εκμεταλλευτικών δικαιωμάτων πάνω στους συγκεκριμένους πόρους που περιέχει και στοιχεία αστυνόμευσης, καθώς και ποσοτικών, χρονικών, τοπικών και πρακτικών περιορισμών και απαγορεύσεων. Διεθνή κείμενα, αντιπροσωπευτικά της περιόδου αποτελούν οι Συμβάσεις που αφορούν στην προστασία των φαλαινών, της φώκιας, του τόνου και του σολομού⁷².

Σημεία σταθμούς για την μετέπειτα εξέλιξη της διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των πόρων του αποτελούν η Σύμβαση για την Αλιεία και την Διατήρηση των έμβιων Πόρων της Ανοικτής θάλασσας που υπογράφεται στην Γενεύη το 1958, (UNCLOS I), και η Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS III). Η σημασία της Σύμβασης για την Αλιεία και την Διατήρηση των έμβιων Πόρων της Ανοικτής θάλασσας έγκειται στο ότι κάνει ένα πρώτο σαφές βήμα για την αειφόρο διαχείριση των θαλάσσιων πόρων καθώς θέτει ως βασικό της στόχο την εξασφάλιση της μέγιστης πάγιας απόδοσης των βιολογικών πόρων της θάλασσας. Η Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας η οποία αφορά γενικότερα ζητήματα ρύθμισης του θαλάσσιου χώρου, δημιουργεί τον θεσμό της

⁷⁰ Σαμιώτης Γ., 1996, Η εξέλιξη της διεθνούς νομικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι σύγχρονες προοπτικές, στο Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος, 4-6 Νοεμβρίου 1994), Ν.Σάκκουλας, Αθήνα, σελ. 275

⁷¹ Σαμιώτης Γ 1996, ο.π. σελ.275

⁷² Σαμιώτης Γεώργιος, 2006, ο.π. σελ 243

Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, (ΑΟΖ) ο οποίος παράλληλα με την ύπαρξη αλιευτικών ζωνών διαδραματίζει σήμερα καθοριστικό ρόλο στη διαχείριση των θαλάσσιων αλιευμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η Συμφωνία του 1995 για την Προστασία και Διαχείριση των Ιχθυοαποθεμάτων Μακρών Αποδημιών, σε εφαρμογή της Σύμβασης του 1982, αποτελεί το κορυφαίο ίσως κείμενο ουσιαστικής διαχείρισης θαλάσσιων πόρων καθώς ενσωματώνει την αρχή της πρόνοιας ή προφύλαξης, η οποία συνεπάγεται λήψη προληπτικών μέτρων σε περίπτωση σχετικής αβεβαιότητας και μη πλήρους επιστημονικής απόδειξης⁷³.

Η διεθνής συνεργασία για την μελέτη, τη διαχείριση και την προστασία των ζώντων πόρων της θάλασσας υλοποιείται επίσης, και μέσα από τα διάφορα μόνιμα διακρατικά όργανα, όπως το Διεθνές Συμβούλιο για την Εκμετάλλευση της Θάλασσας⁷⁴ και οι περιφερειακές Επιτροπές με εξειδίκευση σε συγκεκριμένα αλιεύματα όπως η Διεθνής Επιτροπή Φαλινοθηρίας⁷⁵ που λειτουργεί στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης για τη Ρύθμιση της Φαλινοθηρίας, η οποία υιοθετήθηκε στην Ουάσιγκτον το 1946.

Η δεύτερη κατεύθυνση περιλαμβάνει μία μεγάλη κατηγορία διεθνών κειμένων που έχει ως αφετηρία τη δεκαετία του 1950 και αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των επιμέρους μορφών ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο ιστορικός κύκλος των Συμβάσεων αυτής της κατηγορίας αρχίζει με την Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου (1954) για την πετρελαϊκή Ρύπανση, (OILPOL), με την οποία καθιερώνεται η αναγνώριση ευθύνης για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης από την ναυτιλία, και γίνεται ο καθορισμός ειδικών προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών. Την περίοδο 1960-1970 γίνονται περαιτέρω σημαντικά βήματα με την καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης σε περιπτώσεις ναυτιλιακής ρύπανσης που προκύπτει από πετρελαιοειδή, πυρηνικά υλικά και απόβλητα, καθώς και άλλες επικίνδυνες ουσίες μεταφερόμενες δια θαλάσσης. Το βήμα αυτό αποτελεί σημαντική εξέλιξη επωφελή για τα θύματα της ρύπανσης(άτομα και περιβάλλον), με ισχυρή προληπτική δράση.⁷⁶

Λειτουργώντας μέσα στο πλαίσιο και των δύο παραπάνω προσεγγίσεων, η Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας που υιοθετήθηκε το 1982, αποτελεί τον κορμό του διεθνούς δικαίου και των πολιτικών που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον καθώς λειτουργεί ως πλαίσιο για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου δικαίου και πολιτικής σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο⁷⁷. Οι ρυθμίσεις της για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει θεωρηθεί ότι αποτελούν κανονιστική αποτύπωση βασικών κανόνων του εθιμικού

⁷³ Σαμιώτης Γεώργιος, 2006, ο.π. σελ 243

⁷⁴ International Council for the exploitation of the sea

⁷⁵ International Whaling Commission

⁷⁶ Σαμιώτης Γεώργιος, 2006, ο.π. σελ 244

⁷⁷ Φυτιάνος Κώστας, ο.π. σελ. 297

δικαίου⁷⁸. Η Σύμβαση Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ενσωματώνει και τις δύο ανωτέρω πρακτικές προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να πετύχουν δύο βασικούς στόχους σε σχέση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος: α) να αποτρέψουν, να ελέγξουν ή να μειώσουν τη θαλάσσια ρύπανση, και β) να διατηρήσουν και να διαχειριστούν τους θαλάσσιους ζωντανούς οργανισμούς⁷⁹.

Η τρίτη κατεύθυνση, έχει ως αφετηρία την δεκαετία του 1970 και περιλαμβάνει έναν αριθμό διεθνών κειμένων που υιοθετούν μία νέα προσέγγιση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία αποσκοπεί στη γενική και συνολική προστασία της θάλασσας ως οικοσυστήματος, χωρίς να επικεντρώνεται στην προστασία συγκεκριμένου έμβιου ή αβιοτικού στοιχείου ή στην αντιμετώπιση συγκεκριμένων μορφών ρύπανσης. Από τις σημαντικότερες Συμβάσεις που εμπίπτουν στην παραπάνω κατηγορία είναι η Σύμβαση για την Προστασία των Υγροτόπων Διεθνούς Σημασίας του 1971 (Σύμβαση Ραμσάρ), το πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για τις περιφερειακές θάλασσες του 1972 και η Σύμβαση για τη Διατήρηση των Ζώντων θαλάσσιων Πόρων της Ανταρκτικής του 1980⁸⁰.

Η Σύμβαση Ραμσάρ στοχεύει στην ολοκληρωμένη διαχείριση μίας σειράς οικοτόπων ανεξάρτητα από το αν αυτές εμπίπτουν στην εδαφική επικράτεια ενός μόνο κράτους ή εμπίπτουν στην δικαιοδοσία δύο ή περισσότερων κρατών. Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις επιλογής, οριοθέτησης, εκπόνησης σχεδίων διαχείρισης, ακόμη και αποκατάστασης υποβαθμισμένων ή κατεστραμμένων υγροτόπων. Το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για τις περιφερειακές θάλασσες (UNEP Regional Seas Programme) δημιουργήθηκε μετά την Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης το 1972, και αποσκοπεί στην επιλεκτική προστασία περιφερειακών θαλασσών, οι οποίες ως οικοσυστήματα χρήζουν εξειδικευμένης και «οικοσυστημικής» προστασίας. Σήμερα, πάνω από 140 κράτη συμμετέχουν σε 13 Προγράμματα περιφερειακών θαλασσών που δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο του UNEP. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ενός θεσμικού πλαισίου που συγκροτήθηκε στη βάση του Προγράμματος των Περιφερειακών Θαλασσών, συνιστά η Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 και τα 6 Πρωτόκολλα που την συνοδεύουν όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν σήμερα, η Σύμβαση για τη Διατήρηση των Ζώντων θαλάσσιων Πόρων της Ανταρκτικής του 1980, η Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του

⁷⁸ Καραγεώργου Βίκυ, ο.π. σελ 299

⁷⁹ Σαμιώτης Γεώργιος, 2006, ο.π. σελ 245

⁸⁰ Σαμιώτης Γεώργιος, 2006, ο.π.σελ 245

Βορειοανατολικού Ατλαντικού του 1992 (OSPAR Convention) και η Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Βαλτικής του 1992 (Helsinki Convention)⁸¹.

Το καθεστώς της Σύμβασης της Βαρκελώνης στηρίζεται και λειτουργεί οργανωτικά με ένα αποκεντρωμένο σύστημα διαχείρισης και παρέμβασης που φιλοξενείται σε διάφορες παράκτιες χώρες της εν λόγω περιοχής. Χαρακτηριστικό της Σύμβασης είναι ότι, ενώ συνολικά αποτελεί σύστημα ολοκληρωμένης οικοσυστημικής προστασίας του εν λόγω θαλάσσιου χώρου, περιέχει και εξειδικευμένο πρωτόκολλο για επί μέρους ειδικές Περιοχές Προστασίας. Στο ίδιο πλαίσιο, η Σύμβαση για τη Διατήρηση των Ζώντων Θαλάσσιων Πόρων της Ανταρκτικής υιοθετήθηκε στην Καμπέρα τον Μάιο του 1980, βασίστηκε στο καθεστώς που δημιουργεί η Σύμβαση της Ανταρκτικής του 1959 και θεσπίζει ένα συνολικό πλαίσιο προστασίας για το βιοτικό και αβιοτικό περιβάλλον της περιοχής αυτής. Η Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR Convention) αντικατοπτρίζει όλες τις σύγχρονες νομικές αντιλήψεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς κατοχυρώνει την αρχή της προφύλαξης και την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», θεσπίζει διαδικαστικές εγγυήσεις για την συμμετοχή των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων και δίνει έμφαση στην αειφόρο διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και όχι στην αειφόρο ανάπτυξη, που ως έννοια, έχει ταυτιστεί σε μεγάλο βαθμό με την προτεραιότητα σε αναπτυξιακές επιλογές. Προς την ίδια κατεύθυνση λειτουργεί και η Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Βαλτικής (Helsinki Convention), η οποία έχει ενσωματώσει δύο παλαιότερες Συμβάσεις, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη και τις σχετικές εξελίξεις στο διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κοινό χαρακτηριστικό των δύο ανωτέρω περιφερειακών συμβάσεων είναι ότι το γενικό περιεχόμενο των κανόνων τους εξειδικεύεται μέσα από τις σχετικές Αποφάσεις των Συμβαλλόμενων Μερών και τις Συστάσεις των Τεχνικών Επιτροπών, στις οποίες τίθενται συγκεκριμένα όρια εκπομπών, απόρριψης επικίνδυνων ουσιών, καθώς και ποιοτικοί στόχοι για τη βελτίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος⁸².

Ανεξάρτητα από τις τρεις παραπάνω προσεγγίσεις, η διεθνής Κοινότητα έχει αναπτύξει ένα διεθνές νομικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων. Πρόκειται για ένα σύνολο διεθνών Συμβάσεων και Πρωτοκόλλων που έχουν ως αντικείμενο την λήψη μέτρων για την ενίσχυση της συνεργασίας για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων που απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον. Μία από τις σημαντικότερες από πλευράς ρυθμιστικών προσεγγίσεων Συμβάσεις της κατηγορίας αυτής είναι η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου για

⁸¹ <http://www.unep.org/regionalseas>

⁸²Καραγεώργου Βίκου, ο.π. σελ 304

την Ετοιμότητα, την Ανταπόκριση και την Συνεργασία στις Περιπτώσεις Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, η οποία περιλαμβάνει μία σειρά ρυθμίσεων για την προετοιμασία και την ανταπόκριση στις περιπτώσεις ενός ατυχήματος πετρελαϊκής ρύπανσης, όπως είναι η κατάρτιση σχεδίων έκτακτης ανάγκης, καθώς και σε σχέση με τη συνεργασία των εμπλεκόμενων αρχών και κρατών. Καινοτομία της παραπάνω Σύμβασης αποτελεί η υιοθέτηση της αρχή της προφύλαξης, καθώς στο προοίμιο της Σύμβασης υπογραμμίζεται η πρωταρχική σημασία της λήψης προληπτικών μέτρων για την αποφυγή ατυχημάτων και η κατοχύρωση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» ως βασικής αρχής του διεθνούς δικαίου του περιβάλλοντος, που θα πρέπει να διέπει την εφαρμογή των κανόνων της Σύμβασης και κατά τον τρόπο αυτό να λειτουργεί προληπτικά⁸³.

⁸³ Καραγιώργου Βίκυ, ο.π. σελ. 302

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Διεθνείς ρυθμίσεις που αφορούν την αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκύπτει από τα πλοία

Το γενικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκύπτει από τα πλοία τίθεται από την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982, για το Δίκαιο της Θάλασσας η οποία παράλληλα καλεί τα κράτη να λαμβάνουν χωριστά ή από κοινού δρώντας μέσα στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής IMO) και άλλων περιφερειακών καθεστώτων, τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη και την αντιμετώπιση της ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία⁸⁴. Από τις σημαντικότερες Συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί προς το σκοπό αυτό είναι η Διεθνής Σύμβαση του IMO για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 73/78⁸⁵), η οποία περιλαμβάνει λεπτομερείς ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από τις εκροές πετρελαίου και άλλων επικίνδυνων ουσιών από τα πλοία, που προκύπτουν είτε κατά την συνήθη λειτουργία των πλοίων είτε από ατυχήματα.

3.1 Οι ρυθμίσεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την αποτροπή της ρύπανσης που προκύπτει από τα πλοία

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας, μεριμνά για την ρύπανση που προέρχεται από πλοία μέσω των διατάξεών της που σχετίζονται με τις θαλάσσιες ζώνες, ενώ ρητά αναφέρεται σε αυτήν στο Μέρος XII για την προστασία και την διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η προστασία της θάλασσας από την ρύπανση που προέρχεται από πλοία κατοχυρώνεται σε πρώτο βαθμό, μέσα από το καθεστώς της «αβλαβούς διέλευσης» από την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα αρχιπελαγικά ύδατα καθώς και μέσα από το καθεστώς του «δικαιώματος της διέλευσης εν πορεία» από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Σύμφωνα με το άρθρο 2(1) της Σύμβασης στην αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία. Εντούτοις, η κυριαρχία αυτή του παράκτιου κράτους περιορίζεται μέσω του «δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης» σύμφωνα με το οποίο πλοία τρίτων κρατών μπορούν να διαπλέουν την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους χωρίς να είναι απαραίτητη η συγκατάθεση του κράτους αυτού⁸⁶.

⁸⁴ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, άρθρα 194 και 211

⁸⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

⁸⁶ Ιωάννου Κ. – Στρατή Α., ο.π. σελ.79

Σύμφωνα με το άρθρο 19 της Σύμβασης, τα πλοία που ασκούν το παραπάνω δικαίωμα οφείλουν να αποφεύγουν την διατάραξη της ειρήνης, της ασφάλειας και της τάξης του παρακείμενου κράτους. Η υποχρέωση αυτή εξειδικεύεται από την παράγραφο 2 του παραπάνω άρθρου σε μία σειρά από απαγορευμένες δραστηριότητες στις οποίες εντάσσεται και η εσκεμμένη και σοβαρή ρύπανση. Το άρθρο 21 τη Σύμβασης αναγνωρίζει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει νόμους και κανονισμούς σχετικά με την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη του σχετικά με την διατήρηση των ζώντων πόρων του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη της ρύπανσης του. Στο ίδιο πλαίσιο, σύμφωνα με το άρθρο 22, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να προσδιορίζει θαλάσσιες οδούς κυκλοφορίας για λόγους που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή για την διέλευση πηρυνοκίνητων πλοίων και πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες όπως το πετρέλαιο, χημικές επιβλαβείς ουσίες ή ραδιενεργές ουσίες. Τα παραπάνω πλοία οφείλουν σύμφωνα με το άρθρο 23, κατά την διέλευση τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός άλλου κράτους να φέρουν τα απαραίτητα έγγραφα και να τηρούν τα μέτρα που προβλέπονται για το σκοπό αυτό από τις διεθνείς συμφωνίες. Το καθεστώς της άβλαβους διέλευσης ισχύει με τον ίδιο τρόπο και στα αρχιπελαγικά ύδατα⁸⁷.

Στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας είναι τα στενά που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα και που συνδέουν ένα τμήμα της ανοιχτής θάλασσας ή μίας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με ένα άλλο τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης⁸⁸. Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δίνει στα πλοία που διέρχονται από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας που αποτελούνται από τμήματα αιγιαλίτιδας ζώνης των παράκτιων στο στενό κρατών το δικαίωμα της «διέλευσης εν πορεία»⁸⁹. Τους παρέχει δηλαδή το δικαίωμα για ελεύθερη ναυσιπλοΐα με μόνο σκοπό τη συνεχή και ταχεία διέλευσή τους από το στενό⁹⁰. Σύμφωνα με την παράγραφο 2(α) του άρθρου 39 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, τα πλοία που ασκούν το παραπάνω δικαίωμα οφείλουν να συμμορφώνονται «με τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, τις διαδικασίες και τις πρακτικές σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, και ειδικότερα με τον Διεθνή Κανονισμό Πρόληψης των Συγκρούσεων στην θάλασσα» και με την παράγραφο 2(β) του ίδιου άρθρου «με τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, τις διαδικασίες και τις πρακτικές που αφορούν στην πρόληψη, στην μείωση και στον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία». Επιπλέον, το άρθρο

⁸⁷ Τσάλτας Ι Γρηγόρης, 2003, ο.π. σελ. 99

⁸⁸ Ιωάννου Κ. – Στρατή Α., ο.π. σελ 123

⁸⁹ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, άρθρο 38

⁹⁰ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, άρθρο 38 παράγραφος 2

42.1.β της Σύμβασης επιτρέπει στα παράκτια σε ένα στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας κράτη «να θεσπίζουν νόμους και κανονισμούς σχετικούς με την διέλευση εν πορεία από το στενό που αφορούν στην πρόληψη, στη μείωση και στον έλεγχο της ρύπανσης, θέτοντας σε ισχύ του εφαρμοστέους διεθνείς κανονισμούς αναφορικά με την απόρριψη υδρογονανθράκων, καταλοίπων υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στα στενά».

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προέρχεται από πλοία επιδιώκεται επίσης μέσω των διατάξεων της Σύμβασης για την τοποθέτηση τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων και κατασκευών για την εκμετάλλευση των πόρων του βυθού της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και της υφαλοκρηπίδας. Σύμφωνα με τα άρθρα 60 και 80 της Σύμβασης το παράκτιο κράτος έχει την δυνατότητα να υιοθετεί ζώνες ασφαλείας γύρω από τις εγκαταστάσεις αυτές με άμεσο στόχο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ωστόσο, με την διασφάλιση της ναυσιπλοΐας προστατεύεται εμμέσως και το θαλάσσιο περιβάλλον από τις επιπτώσεις ενός ναυτικού ατυχήματος. Παράλληλα προβλέπεται ότι η απομάκρυνση των πλωτών εγκαταστάσεων πρέπει να γίνεται σε συμμόρφωση με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς και λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος⁹¹.

Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας ρυθμίζει αναλυτικότερα το ζήτημα της ρύπανσης που προκύπτει από τα πλοία στο Μέρος XII. Καταρχάς, σύμφωνα με το άρθρο 194,3(β) τα κράτη έχουν την υποχρέωση να λαμβάνουν χωριστά ή από κοινού τα κατάλληλα μέτρα για «την ρύπανση από πλοία και ειδικότερα, μέτρα που αποσκοπούν στην πρόληψη ατυχημάτων και στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, στην ασφάλεια των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα, στην πρόληψη εσκεμμένων ή μη απορρίψεων και στη ρύθμιση του σχεδιασμού, της κατασκευής, του εξοπλισμού και της εκμετάλλευσης των πλοίων».

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 211, η Σύμβαση αφενός προτρέπει τα κράτη να συνεργαστούν και μέσα στο πλαίσιο λειτουργίας του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού να προβούν στην υιοθέτηση διεθνών κανόνων για την πρόληψη και την αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκύπτει από τα πλοία, αφετέρου τους δίνει το δικαίωμα να θεσπίζουν ίδια νομοθεσία εφαρμόσιμη στα πλοία που φέρουν την σημαία τους και στα ξένα πλοία που πρόκειται να εισέλθουν στους λιμένες τους ή ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από τα χωρικά τους ύδατα. Το άρθρο 211 παρέχει επίσης στα παράκτια κράτη το δικαίωμα να θεσπίζουν περιβαλλοντική νομοθεσία σύμφωνη με ή κατ' εφαρμογήν της διεθνούς νομοθεσίας, εφαρμόσιμη στην αποκλειστική οικονομική τους ζώνη, στις περιπτώσεις που οι διεθνείς κανόνες δεν επαρκούν για να αντιμετωπιστούν ειδικές καταστάσεις και να

⁹¹ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982. άρθρο 60, παράγραφος 3

προστατέψουν θαλάσσιες περιοχές με ιδιαίτερα οικολογικά και ωκεανογραφικά χαρακτηριστικά. Σύμφωνα με το άρθρο 217 τα κράτη φέρουν την ευθύνη συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν την σημαία τους ή είναι εγγεγραμμένα στα νηολογία τους με τους κανόνες και τις προδιαγραφές που έχουν θεσπιστεί σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 220, έχουν την δυνατότητα να κινήσουν διαδικασία σε σχέση με πλοία που βρίσκονται οικειοθελώς σε λιμένα ή τερματική εγκατάσταση στα ανοικτά των ακτών τους για κάθε παραβίαση των νόμων και των κανονισμών που έχουν θεσπίσει σύμφωνα με την Σύμβαση εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης τους ή της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης τους. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παραπάνω άρθρου, τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν έρευνα επί πλοίων που διαπλέουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους και για τα οποία έχουν βάσιμες υποψίες ότι έχουν προβεί σε παραβίαση των κανόνων τους για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αν οι υποψίες επιβεβαιωθούν τότε το παράκτιο κράτος μπορεί να κινήσει διαδικασία εναντίον του εν λόγω πλοίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 219, το παράκτιο κράτος μπορεί να μην επιτρέψει τον απόπλου πλοίου για το οποίο έχει διαπιστωθεί ότι παραβίασε εφαρμοστέους διεθνείς κανόνες και προδιαγραφές σχετικά με την πλοϊμότητα των πλοίων, γεγονός που θα έθετε σε κίνδυνο το θαλάσσιο περιβάλλον, μέχρι αυτό να επισκευαστεί. Τέλος, το άρθρο 221 της Σύμβασης αναγνωρίζει ότι αποτελεί δικαίωμα των κρατών που πηγάζει από το εθιμικό δίκαιο να επεμβαίνουν με μέτρα στον θαλάσσιο χώρο έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους με στόχο την προστασία των ακτών ή των συναφών συμφερόντων τους από θαλάσσια ρύπανση που προέκυψε ως συνέπεια ναυτικού ατυχήματος.

Οι διατάξεις της Σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σύμφωνα με το άρθρο 236, δεν εφαρμόζονται στα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά τους, ούτε στα άλλα πλοία ή αεροσκάφη που ανήκουν σε κράτος ή που βρίσκονται υπό την λειτουργία του όταν τα χρησιμοποιεί την δεδομένη στιγμή σε κρατική υπηρεσία μη εμπορικού χαρακτήρα, καθώς τα παραπάνω απολαμβάνουν κυρίαρχη ασυλία.

3.2 Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από πετρέλαιο του 1954 (OILPOL⁹²)

Οι πρώτες δράσεις στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκύπτει από την λειτουργία και τα ατυχήματα των πλοίων αφορούσαν την

⁹² International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil

έκχυση υδρογονανθράκων στην θάλασσα. Η ρύπανση των θαλασσών από πετρέλαιο αναγνωρίστηκε ως πρόβλημα κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού του 20^{ου} αιώνα, οπότε πολλά κράτη θέσπισαν εθνικές ρυθμίσεις με σκοπό τον έλεγχο και την μείωση των εκροών πετρελαίου εντός των χωρικών τους υδάτων. Το 1954, το Ηνωμένο Βασίλειο οργάνωσε ένα συνέδριο για την ρύπανση από πετρέλαιο το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (OILPOL). Με την ακόλουθη θέση σε ισχύ της Σύμβασης του 1958 για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO⁹³), οι ταμειακές και γραμματειακές λειτουργίες που αφορούσαν την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο μεταφέρθηκαν από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Η Σύμβαση του 1954, η οποία τροποποιήθηκε το 1963, 1969 και 1971, αντιμετώπιζε αρχικά την ρύπανση που προέκυπτε από τη λειτουργία των δεξαμενοπλοίων και την εκροή υπολειμμάτων πετρελαίου, που προερχόμενα από τους χώρους των μηχανών των πλοίων θεωρούνταν ως οι κύριες πηγές πετρελαϊκής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Σύμβαση του 1954, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 26 Ιουλίου του 1958, προσπάθησε να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο – οριζόμενο ως αργό πετρέλαιο, καύσιμο πετρέλαιο, βαρύ πετρέλαιο diesel και λιπαντικό πετρέλαιο με δύο κυρίως τρόπους: πρώτον καθιέρωσε «απαγορευμένες ζώνες» οι οποίες εκτείνονταν τουλάχιστον 50 μίλια από την κοντινότερη ακτή και εντός των οποίων απαγορευόταν η απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος που περιέχει πάνω από 100 ppm (parts per million) πετρελαίου και απαιτούσε από τα συμβαλλόμενα μέρη να προχωρούν στην λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την προώθηση της δημιουργίας σταθμών υποδοχής καταλοίπων⁹⁴. Το 1962, ο IMO προχώρησε στην τροποποίηση της Σύμβασης με στόχο την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της και σε πλοία μικρότερης χωρητικότητας. Παράλληλα, επέκτεινε τις απαγορευμένες ζώνες από τα 50 στα 100 μίλια⁹⁵.

Παρά το γεγονός ότι η Σύμβαση του 1954 έκανε ένα βήμα προς την αντιμετώπιση της ρύπανσης, η ανάπτυξη του εμπορίου πετρελαίου και οι εξελίξεις στις βιομηχανικές πρακτικές καθώς και η προσάραξη του δεξαμενόπλοιου Torrey Canyon, το 1967, που απετέλεσε το μεγαλύτερο συμβάν ρύπανσης που είχε καταγραφεί μέχρι τότε, κατέστησαν αναγκαία την περαιτέρω ανάληψη δράσης εκ μέρους της παγκόσμιας κοινότητας. Το συμβάν δημιούργησε ερωτήματα τόσο όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των τότε υφιστάμενων μέτρων για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, όσο και των συστημάτων αποζημίωσης για

⁹³ International Maritime Organisation

⁹⁴ www.imo.org

⁹⁵ Βλάχος Γ.Π., ο.π. σελ. 293

παρόμοια περιστατικά. Το παραπάνω γεγονός είχε ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση από τον IMO μίας σειράς Συμβάσεων που αντιμετώπιζαν τα νομικά ζητήματα που προέκυψαν από το ατύχημα Torrey Canyon⁹⁶. Στο πλαίσιο αυτό το 1969, ο IMO υιοθέτησε την Διεθνής Συνθήκη για την αστική ευθύνη για μόλυνση που προκύπτει από πετρέλαιο⁹⁷, η οποία αποσκοπούσε στην επαρκή αποζημίωση των θυμάτων πετρελαϊκής ρύπανσης από τον πλοιοκτήτη και το 1971, τη Σύμβαση για την ίδρυση ενός Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση Ζημιών που προκλήθηκαν από Πετρελαϊκή Ρύπανση, το οποίο χρηματοδοτείται από τις εισφορές εισαγωγέων πετρελαίου⁹⁸.

Εντούτοις, οι τροποποιήσεις της Σύμβασης OILPOL του 1969 αποσκοπούσαν στον περεταίρω περιορισμό της λειτουργικής απόρριψης πετρελαίου από τα δεξαμενόπλοια και τις μηχανές όλων των πλοίων, καθώς εκτιμούταν ότι η λειτουργική ρύπανση αποτελούσε μεγαλύτερη απειλή, σε σχέση με την ατυχηματική⁹⁹. Συγκεκριμένα, τα δεξαμενόπλοια υποχρεούνταν να απορρίψουν το πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μόνο με την μέθοδο LOT (load-on-Top), το ποσοστό απόρριψης να μην υπερβαίνει τα 60 λίτρα για κάθε μίλι και η συνολική ποσότητα απόρριψης να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου¹⁰⁰. Η μέθοδος LOT αναπτύχθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1960 και αποσκοπούσε στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων που προέκυπτε από τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού. Σύμφωνα με την μέθοδο LOT, κατά τη διάρκεια του ερματισμού τα πετρελαϊκά κατάλοιπα των δεξαμενών, τα οποία λόγω διαφοράς του ειδικού βάρους του πετρελαίου από το νερό ανεβαίνουν στην κορυφή, οδηγούνται με κατάλληλες σωληνώσεις σε ειδική δεξαμενή καταλοίπων αποφεύγοντας έτσι την εκροή τους μαζί με το θαλασσινό νερό κατά τον αφερματισμό¹⁰¹.

Οι πρώτες δράσεις αναφορικά με την ρύπανση που προκύπτει από τα ατυχήματα των πλοίων έγιναν το 1971, όταν, ο IMO υιοθέτησε περεταίρω τροποποιήσεις της Σύμβασης του 1954, με στόχο την επιπλέον προστασία του Great Barrier Reef της Αυστραλίας καθώς επίσης και την μείωση του μεγέθους των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων πετρελαίου, μειώνοντας με

⁹⁶ IMO NEWS No.3 2008, p. 37 (www.imo.org)

⁹⁷ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention)

⁹⁸ IMO NEWS No.3 2008, p. 44 -45 (www.imo.org)

⁹⁹ IMO NEWS No.3 2008, p. 37

¹⁰⁰ Βλάχος Γ.Π., ο.π.σελ. 294

¹⁰¹ Βλάχος Γ.Π., ο.π. σελ 240

αυτόν τον τρόπο την ποσότητα πετρελαίου που θα μπορούσε να διαφύγει στην θάλασσα σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης¹⁰².

3.3 Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 73/78)

Το καθεστώς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προέρχεται από πλοία διευρύνθηκε το 1973 και σε άλλες επιβλαβείς ουσίες πέραν του πετρελαίου. Στη Διεθνή Συνδιάσκεψη του 1973, υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση για την Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία (MARPOL 1973) η οποία όμως δεν τέθηκε άμεσα σε ισχύ. Η ισχύουσα Συνθήκη αποτελεί τον συνδυασμό της Σύμβασης του 1973 και του Πρωτοκόλλου που υιοθετήθηκε το 1978 και τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση τόσο της λειτουργικής όσο και της ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από πλοία¹⁰³. Ο στόχος της, έτσι όπως δηλώνεται από την ίδια τη Σύμβαση στην εισαγωγή της, είναι η διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα από την «πλήρη εξάλειψη της εκούσιας ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από το πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες¹⁰⁴ και τον περιορισμό της εξ' ατυχήματος εκχύσεως τέτοιων ουσιών.» για να αποφευχθεί η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την απόρριψη¹⁰⁵ επιβλαβών ουσιών ή αποβλήτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες¹⁰⁶.

¹⁰² www.imo.org

¹⁰³ Βλάχος Γ.Π., ο.π. σελ 305

¹⁰⁴ Ο όρος «Επιβλαβείς ουσίες» για την Σύμβαση όπως προκύπτει από το άρθρο 2.2 σημαίνει κάθε ουσία που όταν ρίπτεται στην θάλασσα προκαλεί κινδύνους στην ανθρώπινη υγεία, προσβάλλει τις ζώσες πηγές διατροφής και την θαλάσσια ζωή, βλάπτει την ισορροπία ή παρεμβάλλεται σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας και περιλαμβάνει κάθε ουσία που μπορεί να ελέγχεται από την παρούσα Σύμβαση.

¹⁰⁵ Ο όρος «Απόρριψη» σύμφωνα με το άρθρο 1.3 της Σύμβασης, σημαίνει διαφυγή που προκλήθηκε από οποιαδήποτε αιτία από πλοίο. Στην έννοια αυτή δεν περιλαμβάνεται α) η απόρριψη σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης του Λονδίνου για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από την Ρίψη Απορριμμάτων (The London Dumping Convention) του 1972, β) η αποβολή επιβλαβών ουσιών προερχόμενων απ' ευθείας από την εξερεύνηση και την εκμετάλλευση και επεξεργασία συνδεδεμένη με την εξόρυξη του ορυκτού πλούτου της θάλασσας και γ) η αποβολή επιβλαβών ουσιών που προκύπτει από νόμιμη επιστημονική έρευνα για τον περιορισμό ή τον έλεγχο της ρύπανσης.

¹⁰⁶ Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 3, η Διεθνής Σύμβαση MARPOL εφαρμόζεται σε πλοία¹⁰⁷ που φέρουν την σημαία ενός Μέρους της Σύμβασης με την εξαίρεση των πολεμικών πλοίων και άλλων πλοίων που ανήκουν ή εργάζονται για ένα κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν μόνο για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία. Σύμφωνα με το άρθρο 4 της Σύμβασης, παράβαση των διατάξεων της απαγορεύεται, κυρώσεις δε, θα επιβάλλονται σύμφωνα με το δίκαιο της Αρχής¹⁰⁸ του πλοίου οπουδήποτε και αν συμβεί η παράβαση. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της Σύμβασης, μέσα στο όριο της δικαιοδοσίας ενός κράτους μέρους της Σύμβασης, τότε θα επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα με το δίκαιο του Κράτους Μέλους. Παράλληλα, μία διαδικασία επίλυσης διαφορών μεταξύ δύο ή περισσοτέρων μερών της Σύμβασης προβλέπεται από το άρθρο 10 και το Πρωτόκολλο II της Σύμβασης. Σύμφωνα με αυτήν, εάν προκύψει διαφορά που να αφορά ζήτημα ερμηνείας ή εφαρμογής της Σύμβασης, τότε τα κράτη Μέρη της και μόνο εφ' όσον δεν μπορούν να επιλύσουν την διαφορά με μεταξύ τους συνεννόηση, θα την υποβάλουν σε διαιτησία, σύμφωνα με την διαδικασία του Πρωτοκόλλου II. Επιπλέον, καθίσταται υποχρεωτική για όλα τα πλοία η κατοχή πιστοποιητικού προς συμμόρφωση στις διατάξεις της Σύμβασης (άρθρο 5) και η συνεργασία ανάμεσα στα κράτη μέλη για εντοπισμό παραβάσεων (άρθρο 6 παρ1).

Η Σύμβαση MARPOL περιλαμβάνει έξι παραρτήματα που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση διαφορετικών μορφών ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία και τα οποία έχουν ως εξής:

Παράρτημα I: Κανονισμοί για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πετρελαιοειδή (τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983)

Παράρτημα II: Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς χημικές ουσίες χύδην (τέθηκε σε ισχύ στις 6 Απριλίου 1987),

Παράρτημα III: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή (τέθηκε σε ισχύ στις 1 Ιουλίου 1992),

Παράρτημα IV: Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από λύματα των πλοίων (τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003),

¹⁰⁷ Ο όρος «Πλοίο» για την Σύμβαση έτσι όπως καθορίζεται στο άρθρο 2.4 σημαίνει σκάφος παντός τύπου οποιασδήποτε λειτουργίας στο θαλάσσιο χώρο και περιλαμβάνει υδροπτερυγα αερόστρωμνα σκάφη, καταδυόμενα και επιπλέοντα σκάφη και πλωτές εξέδρες.

¹⁰⁸ Ο όρος «Αρχή» για την Σύμβαση, όπως προκύπτει από το άρθρο 2.5 σημαίνει, την Κυβέρνηση του κράτους υπό την εξουσία της οποίας το πλοίο ταξιδεύει. Στην περίπτωση που αναφερόμαστε σε ακίνητες ή πλωτές εξέδρες που χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση ή την εκμετάλλευση του βυθού, ή του υπεδάφους που βρίσκεται υπό την κυριαρχία ενός παράκτιου κράτους τότε Αρχή θεωρείται η Κυβέρνηση του παράκτιου κράτους.

Παράρτημα V: Κανονισμοί για την αποφυγή ρύπανσης εκ των απορριμμάτων των πλοίων (τέθηκε σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 1988) και

Παράρτημα VI: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης του αέρα από πλοία (τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου του 2005). Ένα κράτος που γίνεται μέρος της Σύμβασης υποχρεούται να αποδεχτεί τα Παραρτήματα I και II. Ενώ τα Παραρτήματα III- VI είναι προαιρετικά¹⁰⁹.

Όσον αφορά τις διατάξεις που αφορούν την απόρριψη ουσιών στην θάλασσα, δημιουργούνται από την Σύμβαση δύο καθεστώτα – ένα βασικό καθεστώς για τις περισσότερες περιοχές και ένα πιο αυστηρό καθεστώς για τις καλούμενες «ειδικές περιοχές». Ως «ειδική περιοχή» καθορίζεται σε κάθε παράρτημα μία θαλάσσια περιοχή όπου, λόγω των ωκεανογραφικών και οικολογικών χαρακτηριστικών της, ή του ιδιαίτερου χαρακτήρα της χρήσης της, καθίσταται αναγκαία η επιβολή αυστηρότερων μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στο πεδίο εφαρμογής του εκάστοτε παραρτήματος.

Παράρτημα I

Το Παράρτημα I της Σύμβασης, το οποίο αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκύπτει από την έκχυση πετρελαιοειδών στην θάλασσα έχει ενσωματώσει ένα μεγάλο μέρος των διατάξεων της Σύμβασης OILPOL του 1954 και των τροποποιήσεών της. Η Σύμβαση MARPOL του 1973 διατήρησε το καθεστώς των «ειδικών περιοχών» αναγνωρίζοντας ως «ειδικές περιοχές¹¹⁰», πέραν της Μεσογείου Θάλασσης, της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας, περιοχές που βρίσκονταν ήδη υπό ένα καθεστώς προστασίας με βάση την OILPOL, την Ερυθρά Θάλασσα και την περιοχή των Κόλπων. Σε αυτές προστέθηκαν το 1987, η περιοχή του Κόλπου του Άντεν, το 1990, η περιοχή της Ανταρκτικής, το 1997, τα Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα που περιλαμβάνουν την Βόρειο Θάλασσα και τις προσεγγίσεις της, την Ιρλανδική Θάλασσα και τις προσεγγίσεις της, την Κέλτικη Θάλασσα, το Αγγλικό κανάλι και τις προσεγγίσεις του και τμήμα του βορειοανατολικού Ατλαντικού αμέσως δυτικά της Ιρλανδίας και το 2004 η περιοχή του Ομάν της Αραβικής Θάλασσας και το 2006, τα νοτιότερα ύδατα της Νοτίου Αφρικής.

Επιπλέον, διατήρησε τα κριτήρια για την απόρριψη πετρελαίου που καθορίστηκαν από τις τροποποιήσεις του 1969, της Σύμβασης OILPOL, του 1954 για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο, χωρίς ουσιαστικές αλλαγές. Ειδικότερα, οποιαδήποτε απόρριψη πετρελαίου¹¹¹

¹⁰⁹ Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, άρθρο 14

¹¹⁰ Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, Παράρτημα I, Κανονισμός 11

¹¹¹ Για τους σκοπούς της Σύμβασης το πετρέλαιο ορίζεται από το άρθρο 1 του Παραρτήματος I, ως το πετρέλαιο, σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, των κατακαθημάτων πετρελαίου του

ή πετρελαιοειδών μιγμάτων στην θάλασσα από πλοία, απαγορεύεται με την εξαίρεση των παρακάτω περιπτώσεων που καθορίζονται από τους Κανονισμούς 15 για την λειτουργική απόρριψη πετρελαίου και 34 για τις επιχειρησιακές απορρίψεις πετρελαίου:

α) (Κανονισμός 15) το πλοίο βρίσκεται σε πορεία, το πετρελαιοειδές μίγμα υφίσταται επεξεργασία μέσω εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου ο οποίος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης, η περιεκτικότητα του πετρελαίου της εκροής δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (ppm), τα πετρελαιοειδή μείγματα δεν προέρχονται από τον χώρο του αντλιοστασίου του φορτίου σε πετρελαιοφόρα, ούτε αναμιγνύονται με κατάλοιπα φορτίου.

β) (Κανονισμός 34 - επιχειρησιακές απορρίψεις πετρελαίου εκτός ειδικών περιοχών) το πετρελαιοφόρο βρίσκεται σε απόσταση πάνω από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή, είναι σε πορεία, ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης περιεκτικότητας πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι, η συνολική ποσότητα πετρελαίου το οποίο απορρίπτεται στην θάλασσα δεν υπερβαίνει, για τα πετρελαιοφόρα τα οποία παραδόθηκαν την ή πριν από την 31^η Δεκεμβρίου, το 1/15.000 την ολικής ποσότητας του φορτίου και για τα πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31^η Δεκεμβρίου 1979, το 1/30.000 της συνολικής ποσότητας του φορτίου και το πετρελαιοφόρο έχει σε λειτουργία ένα σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου και μία διάταξη δεξαμενής καταλοίπων όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς 29 και 31 του Παραρτήματος Ι.

Οι επιχειρησιακές απορρίψεις πετρελαίου εντός ειδικών περιοχών και στην περιοχή της Ανταρκτικής απαγορεύονται πλήρως¹¹². Οι παραπάνω απαγορεύσεις δεν ισχύουν στην αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου¹¹³. Σύμφωνα με τους Κανονισμούς 15(7) και 34(9), τα κατάλοιπα του πλοίου που δεν μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα πρέπει να παραμένουν στο πλοίο προς μεταγενέστερη απόρριψη στις ευκολίες υποδοχής. Παράλληλα, αποτελεί υποχρέωση όλων των κρατών μερών της Σύμβασης η διασφάλιση της παροχής σε τερματικούς σταθμούς φόρτωσης πετρελαίου, επισκευαστικούς λιμένες και σε άλλους λιμένες στους οποίους τα πλοία έχουν να απορρίψουν κατάλοιπα πετρελαίου, ευκολιών υποδοχής καταλοίπων και πετρελαιοειδών μιγμάτων επαρκείς για να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν¹¹⁴.

αποβλήτου πετρελαίου και των προϊόντων διυλίσεως πετρελαίου με την εξαίρεση όσων κατηγοριοποιούνται ως επιβλαβείς ουσίες σε υγρή μορφή στο Παράρτημα ΙΙ της Σύμβασης.

¹¹² Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, Κανονισμοί 34 (3) και 15 (4)

¹¹³ Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, Παράρτημα Ι, Κανονισμός 4

¹¹⁴ Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, Παράρτημα Ι, Κανονισμός 38

Αποσκοπώντας στην διασφάλιση της αποφυγής απόρριψης πετρελαίου στην θάλασσα κατά τον αφερματισμό και τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου των δεξαμενοπλοίων, η Σύμβαση MARPOL προβλέπει ειδικά κριτήρια κατασκευής για τα δεξαμενόπλοια. Η Σύμβαση MARPOL του 1973 είχε αναγνωρίσει το σύστημα “Load On Top” (LOT) ως την υποχρεωτική μέθοδο για την αποφυγή απόρριψης πετρελαίου στην θάλασσα κατά τον αφερματισμό. Όλα τα πετρελαιοφόρα, έπρεπε να μπορούν να κατακρατούν τα πετρελαϊκά κατάλοιπα στο πλοίο με την μέθοδο LOT και να μπορούν να τα απορρίπτουν σε ειδικούς παράκτιους σταθμούς υποδοχής. Για τον σκοπό αυτό, τα δεξαμενόπλοια έπρεπε να είναι εφοδιασμένα με τον κατάλληλο εξοπλισμό, ο οποίος περιελάμβανε ένα σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου, εξοπλισμό για τον διαχωρισμό του πετρελαίου από το νερό, σύστημα φιλτραρίσματος, δεξαμενές καταλοίπων, καθώς και την κατάλληλη διαμόρφωση των σωληνώσεων και συστημάτων άντλησης. Παράλληλα, καθιστούσε υποχρέωση όλων των νέων δεξαμενοπλοίων πετρελαίου (αυτά τα οποία κατασκευάστηκαν μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1975) από 70.000 τόνους νεκρού βάρους και πάνω, τον εξοπλισμό τους με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SBT¹¹⁵ - Segregated Ballast tanks) αρκετά μεγάλες ώστε το πλοίο να ταξιδεύει ασφαλώς ερματισμένο χωρίς την ανάγκη χρησιμοποίησης των δεξαμενών φορτίου για έρμα. Επιπλέον, καθόρισε συγκεκριμένες προδιαγραφές υποδιαίρεσης και ευστάθειας βλάβης (Κανονισμός 28), με τις οποίες θα έπρεπε να συμμορφώνεται η κατασκευή των δεξαμενοπλοίων, έτσι ώστε να καταστούν αυτά πιο ανθεκτικά απέναντι στις περιβαλλοντικές συνθήκες.

Το Πρωτόκολλο του 1978 έφερε έναν αριθμό αλλαγών στις διατάξεις του παραρτήματος I της Σύμβασης που αφορούν τα κριτήρια κατασκευής των δεξαμενοπλοίων. Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, (SBT) απαιτούνται πλέον, σε όλα τα νέα δεξαμενόπλοια από 20.000 τόνους και πάνω (κανονισμός 18)¹¹⁶. Το Πρωτόκολλο επίσης κατέστησε υποχρεωτική την προσεκτική εγκατάσταση των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (SBT) σε προστατευμένο μέρος έτσι ώστε να προστατεύουν τις δεξαμενές φορτίου σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης (Κανονισμός 18 παρ.12). Με τον ίδιο στόχο, η τροποποίηση του Παραρτήματος το

¹¹⁵ «Διαχωρισμένο έρμα» σημαίνει βάσει του Κανονισμού 18 το υδάτινο έρμα που φέρεται σε δεξαμενή τελείως διαχωρισμένη από το φορτίο του πετρελαίου και τα κυκλώματα των καυσίμων και η οποία είναι προορισμένη για μόνιμη μεταφορά του έρματος. Η δεξαμενή αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για την μεταφορά άλλων φορτίων εκτός του πετρελαίου και των άλλων κατά τη Σύμβαση επιβλαβών ουσιών.

¹¹⁶ Για τα πετρελαιοφόρα μικρότερης χωρητικότητας (150 τόνοι και άνω) και για τα μη πετρελαιοφόρα πλοία με ολική χωρητικότητα από 4.000 τόνους και πάνω που έχουν παραδοθεί μετά την 31^η Δεκεμβρίου 1979 ισχύει, σύμφωνα με τον Κανονισμό 16, η απαγόρευση μεταφοράς έρματος σε οποιαδήποτε δεξαμενή πετρελαίου με εξαίρεση την περίπτωση όπου αυτή καθίσταται απαραίτητη λόγω της ανάγκης μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου. Στην παραπάνω περίπτωση, το μη καθαρό έρμα πρέπει να παραδίδεται σε ευκολίες υποδοχής ή να απορρίπτεται στη θάλασσα σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του Παραρτήματος I για την λειτουργική απόρριψη πετρελαίου.

1983 επέφερε την απαγόρευση της μεταφοράς πετρελαίου στην πρωραία δεξαμενή του πλοίου που αποτελεί το πιο ευάλωτο σημείο του πλοίου σε περίπτωση πρόσκρουσης (Κανονισμός 15)¹¹⁷.

Μία άλλη σημαντική καινοτομία αφορούσε το σύστημα πλύσης των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (COW - crude oil washing). Σύμφωνα, με το σύστημα COW κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης τμήμα του εξερχόμενου φορτίου επανέρχεται σε κρουνοί υψηλής πίεσης που στοχεύουν βαθμιαία όλα τα εσωτερικά ελάσματα των δεξαμενών φορτίου. Έτσι αφαιρούνται τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα που απομένουν εκεί μετά την εκφόρτωση του πετρελαίου και εξέρχονται μαζί με το φορτίο. Η μέθοδος αυτή θεωρείται ότι επιφέρει πολλά πλεονεκτήματα καθώς συμβάλλει στην αύξηση της παραδιδόμενης ποσότητας πετρελαίου, στη μείωση της λειτουργικής ρύπανσης εφόσον ελάχιστα κατάλοιπα φορτίου παραμένουν στις δεξαμενές για να αναμιχθούν με το θαλασσινό έρμα, στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας καθώς αποφεύγεται η σταδιακή συσσώρευση καταλοίπων φορτίου στις δεξαμενές φορτίου και στην συντήρηση των ελασμάτων των δεξαμενών, καθώς μειώνεται ο ρυθμός διάβρωσης τους, λόγω μη πλύσης των δεξαμενών με νερό. Εντούτοις, πρόκειται για μία μέθοδο που επιφέρει αύξηση του κόστους, καθώς η εγκατάσταση του συστήματος στα πλοία αλλά και η συντήρησή του είναι πολυδάπανη, αύξηση του χρόνου εκφόρτωσης και την απαραίτητη συνύπαρξη του συστήματος αδρανούς αερίου¹¹⁸.

Το σύστημα COW έγινε αποδεκτό από την Σύμβαση, ως μία εναλλακτική λύση του συστήματος των SBT για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια (αυτά που κατασκευάστηκαν πριν την θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου) και ως μία επιπλέον απαίτηση για τα νέα δεξαμενόπλοια (κανονισμός 33). Για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια μία τρίτη εναλλακτική ήταν επιτρεπτή για μία περίοδο 2 έως 4 ετών μετά την θέση σε ισχύ της MARPOL 73/78. Το σύστημα των δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος (CBT - Clean Ballast Tanks) σύμφωνα με το οποίο, ορισμένες δεξαμενές αφιερώθηκαν μόνο στην μεταφορά έρματος. Πρόκειται για δεξαμενές φορτίου οι οποίες μετατράπηκαν προσωρινά σε δεξαμενές μεταφοράς καθαρού έρματος, όμως οι αντίστοιχες σωληνώσεις και αντλίες των δεξαμενών αυτών παραμένουν στην εξυπηρέτηση του συστήματος φορτοεκφόρτωσης φορτίου, γι' αυτό και απαιτείται προσεκτικός καθαρισμός τους πριν από την τοποθέτηση καθαρού έρματος. Μεγάλο πλεονέκτημα τους αποτελεί το χαμηλό τους κόστος, το οποίο οφείλεται κυρίως στο ότι δε χρειάζεται αλλαγή του συστήματος αντλιών και σωληνώσεων του πλοίου, αλλά και το ότι δεν μειώνεται η διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου αφού οι ίδιες δεξαμενές χρησιμοποιούνται εναλλακτικά για φορτίο και θαλασσινό έρμα.

¹¹⁷ IMO NEWS No.3 2008 , p. 37,38

¹¹⁸ Βλάχος Γ.Π., ο.π. σελ 250,251

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 35 κάθε πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με συστήματα πλύσεως με αργό πετρέλαιο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού το οποίο περιγράφει λεπτομερώς το σύστημα και τον εξοπλισμό και καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας του.

Για να περιορίσει την εκροή πετρελαίου στην θάλασσα εξαιτίας της λειτουργίας των μηχανών των πλοίων η Σύμβαση καθιστά υποχρεωτικό τον εξοπλισμό κάθε πλοίου 400 κόνων ολικής χωρητικότητας και πάνω με δεξαμενές για τα κατάλοιπα πετρελαίου που προκύπτουν από την λειτουργία των μηχανών του (Κανονισμός 12), και με εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου κατασκευασμένο έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι η περιεκτικότητά κάθε μίγματος πετρελαίου που απορρίπτεται στην θάλασσα σε πετρέλαιο δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (Κανονισμός 14). Από την υποχρέωση του εφοπλισμού με φίλτρο πετρελαίου εξαιρούνται πλοία, όπως πλωτά ξενοδοχεία, σκάφη αποθήκευσης τα οποία είναι σταθερά και στα οποία η συγκέντρωση των σεντινόνερων πρέπει να γίνεται σε μία δεξαμενή επί του πλοίου με σκοπό την ακόλουθη εκφόρτωση τους σε ευκολίες υποδοχής. Έχουν επίσης δικαίωμα απαλλαγής τα πλοία που εκτελούν αποκλειστικά ταξίδια εντός ειδικών περιοχών και κάθε πλοίο πιστοποιημένο βάσει του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας για Ταχύπλοα Σκάφη το οποίο εμπλέκεται σε προγραμματισμένη υπηρεσία με χρόνο μετάβασης και επιστροφής ο οποίος δεν υπερβαίνει τις 24 ώρες.

Η προσάραξη του δεξαμενοπλοίου Echon Valdez στις ακτές της Αλάσκα το 1989 ώθησε τον IMO στην υιοθέτηση μέτρων για την πρόληψη της ατυχηματικής ρύπανσης. Προς το σκοπό αυτό, οι τροποποιήσεις του 1992 του Παραρτήματος I της Σύμβασης MARPOL κατέστησαν υποχρεωτικούς για το σύνολο των δεξαμενοπλοίων τους διπλούς πυθμένες και καθόρισαν ένα χρονοδιάγραμμα για την σταδιακή προσαρμογή των υπάρχοντων πετρελαιοφόρων (δεξαμενόπλοια των οποίων η κατασκευή έγινε πριν από τις 6/7/96), το οποίο τροποποιήθηκε το 2001 μετά την βύθιση του δεξαμενοπλοίου Erika και το 2003 μετά την βύθιση του Prestige με αποτέλεσμα την επίσπευση της σταδιακής απόσυρσης των μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων¹¹⁹.

Τα νέα δεξαμενόπλοια (όσα παραδόθηκαν την ή μετά την 6^η Ιουλίου 1996) υπόκεινται στον Κανονισμό 13F¹²⁰ (Κανονισμός 19), ενώ ο Κανονισμός 13G (Κανονισμός 20) εφαρμόζεται στα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου. Ο Κανονισμός 13G τέθηκε σε ισχύ στις 6/7/1995.

¹¹⁹ IMO NEWS No.3 2008 , p. 38

¹²⁰ Οι παραπάνω Κανονισμοί 13 F, 13 G και 13 H που είχαν αρχικά την μορφή ψηφίσματος της MEPC, ενσωματώθηκαν στο Παράρτημα I το 2004, ως Κανονισμοί 19, 20 και 21 αντίστοιχα.

Ο Κανονισμός 19 απαιτεί από όλα τα νέα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 5000 τόνων και πάνω να εξοπλιστούν με διπλούς πυθμένες, καθορίζοντας ελάχιστη επιτρεπτή μεταξύ τους απόσταση, ένα κενό 2 μέτρων και με διπλά τοιχώματα, με ελάχιστη επιτρεπτή μεταξύ τους απόσταση να ορίζονται τα 2 μέτρα. Για τα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους μεταξύ των 600 και 5.000 τόνων καθορίζεται ως ελάχιστη επιτρεπτή απόσταση μεταξύ των διπλών πυθμένων και των διπλών τοιχωμάτων τα 0,76 μέτρα. Σε περίπτωση που ένα πλοίο κάτω των 5000 τόνων δεν συμμορφώνεται με την προϋπόθεση της απόστασης των 0,76 μέτρων μεταξύ των διπλών τοιχωμάτων, τότε πρέπει να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές φορτίου των οποίων η χωρητικότητα να μην υπερβαίνει τα 700 m³. Εναλλακτικά, τα δεξαμενόπλοια μπορούν να υιοθετήσουν την τεχνική του ενδιάμεσου καταστρώματος σύμφωνα με την οποία η πίεση εντός της δεξαμενής φορτίου δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την εξωτερική υδροστατική πίεση (Κανονισμός 19 παρ,4). Τα δεξαμενόπλοια που κατασκευάζονται με αυτό το σχέδιο έχουν διπλά τοιχώματα αλλά όχι διπλούς πυθμένες. Αντίθετα, ένα άλλο κατάστρωμα τοποθετείται μέσα στην δεξαμενή φορτίου κατά τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργείται μία ανοδική πίεση στον πυθμένα. Άλλες μέθοδοι σχεδιασμού και κατασκευής μπορούν να γίνουν αποδεκτές ως εναλλακτικές λύσεις υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι μέθοδοι διασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στην ρύπανση που μπορεί να προκύψει από μία πρόσκρουση ή προσάραξη και να έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή προστασίας του Θαλάσσιου περιβάλλοντος βάσει κατευθυντήριων γραμμών που έχουν δοθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (Κανονισμός 19.5). Σύμφωνα με την διάταξη 4.7 του παρόντος Κανονισμού δεν επιτρέπεται η μεταφορά πετρελαίου σε οποιοδήποτε χώρο που εκτείνεται εμπρός από το στεγανό σύγκρουσης.

Τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια πετρελαίου 5.000 τόνων και πάνω που δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού 19 υπόκεινται στον Κανονισμό 20. Τα παραπάνω δεξαμενόπλοια πρέπει να εξοπλιστούν με διπλά πλαϊνά και διπλούς πυθμένες. Ο Κανονισμός κατατάσσει τα πετρελαιοφόρα αυτά σε τρεις κατηγορίες. Στην κατηγορία 1 εντάσσονται τα πετρελαιοφόρα βάρους 20.000 τόνων και πάνω τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 1^η Ιουνίου 1982 όπως ορίζονται στον Κανονισμό 1.28.4 του Παραρτήματος I της Σύμβασης. Η κατηγορία 2 περιλαμβάνει τα πετρελαιοφόρα βάρους 20.000 τόνων και άνω τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 1^η Ιουνίου 1982 όπως ορίζονται στον Κανονισμό 1.28.4 και στην κατηγορία 3 περιλαμβάνονται όλα τα πετρελαιοφόρα με βάρος που κυμαίνεται μεταξύ των 5.000 και των 20.000 τόνων. Σύμφωνα με τον τροποποιημένο Κανονισμό 13 G, η τελική προθεσμία για την συμμόρφωση των

δεξαμενοπλοίων της κατηγορίας 1 με τις διατάξεις του Κανονισμού 19 καθορίζεται το έτος 2005. Η τελική ημερομηνία απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων που ανήκουν στις κατηγορίες 2 και 3 μειώνεται στο 2010 από το 2015 που είχε καθοριστεί προηγουμένως.

Σύμφωνα με τον τροποποιημένο Κανονισμό καθίσταται υποχρεωτική η εφαρμογή του Συστήματος Αξιολόγησης Κατάστασης Πλοίων (Condition Assessment Scheme-CAS¹²¹) σε όλα τα δεξαμενόπλοια των κατηγοριών 2 και 3, με ηλικία 15 ή παραπάνω ετών. Παράλληλα, παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη σημαίας να επιτρέπουν την λειτουργία των δεξαμενοπλοίων των κατηγοριών 2 και 3 μετά το έτος 2010 υπό την προϋπόθεση ότι η συνέχιση της λειτουργίας τους δεν θα υπερβεί είτε την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου το 2015, είτε την ημερομηνία στην οποία τα πλοία φτάνουν την ηλικία των 25 χρόνων. Από αυτές τις δύο ισχύει αυτή που είναι νωρίτερα¹²² (20.7). Επιπλέον, στην περίπτωση ορισμένων από τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου των κατηγοριών 2 και 3 τα οποία είναι εξοπλισμένα μόνο με διπλούς πυθμένες ή διπλά πλαϊνά που δεν χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται στο σύνολο της δεξαμενής φορτίου ή των κενών των διπλών πυθμένων, χωρίς να συμμορφώνονται με τις διατάξεις για την ελάχιστη απόσταση δύναται η δυνατότητα στο κράτος σημαίας να επιτρέψει την λειτουργία των παραπάνω πλοίων, πέρα από το 2010, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο ήταν εν υπηρεσία στις 1 Απριλίου 2001 και της πιστοποίησης της καλής κατάστασης του πλοίου. Η συνέχιση της λειτουργίας αυτής δεν πρέπει να υπερβεί την ημερομηνία στην οποία το πλοίο θα κλείσει 25 έτη από την ημερομηνία παράδοσής του¹²³. Εντούτοις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8.2 κάθε κράτος λιμένα μπορεί να απαγορεύσει την είσοδο των προαναφερθέντων δεξαμενοπλοίων σε λιμάνι του ή παράκτιο σταθμό υποδοχής. Τα εν λόγω κράτη πρέπει να ενημερώσουν τον IMO για την πρόθεσή τους αυτή.

Με τις τροποποιήσεις του 2001, είχαμε την εισαγωγή ενός νέου Κανονισμού 13H (παρών Κανονισμός 21) για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρελαιοφόρα κατά την μεταφορά βαριάς ποιότητας πετρελαίου (heavy grade oil -HGO). Ο Κανονισμός 21 απαγορεύει την μεταφορά βαριάς ποιότητας πετρελαίου από μονοπύθμενα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 5.000 τόνων και πάνω μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του Κανονισμού (6 Απριλίου 2005) και σε μονοπύθμενα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους μεταξύ των 600 τόνων και 5.000 τόνων, όχι αργότερα από την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσής τους το 2008. Κατ' εξαίρεση, το κράτος σημαίας έχει την δυνατότητα να επιτρέψει την συνέχιση της λειτουργίας ορισμένων κατηγοριών

¹²¹ Είχε υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος MEPC. 94(46)

¹²² Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, Παράρτημα I, Κανονισμός 20.5

¹²³ Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, Παράρτημα I, Κανονισμός 20.5

πλοίων πέραν της 5^{ης} Απριλίου 2005 και έως ότου φτάσουν την ηλικία των 25 ετών από την ημερομηνία παράδοσής τους.

Η εξαιρέση αφορά α) τα δεξαμενόπλοια των κατηγοριών 2 και 3 που φέρουν βαριάς ποιότητας πετρέλαιο ως φορτίο, τα οποία διαθέτουν είτε μόνο διπλούς πυθμένες είτε μόνο διπλά πλαϊνά, που δεν χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται κατά μήκος του συνόλου της δεξαμενής φορτίου, ή διαστήματα μεταξύ διπλών πυθμένων που να μην συμμορφώνονται με την ελάχιστη επιτρεπόμενη απόσταση, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται κατά μήκος του συνόλου της δεξαμενής φορτίου, β) τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου άνω των 5.000 τόνων που μεταφέρουν ακατέργαστο πετρέλαιο το οποίο έχει στους 15°C πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/ m³, αλλά χαμηλότερη από 945 kg/ m³, εάν ικανοποιητικά αποτελέσματα από του Συστήματος Αξιολόγησης Καταστάσεων (Condition Assessment Scheme) εγγυώνται ότι, κατά την γνώμη του κράτους σημαίας, το πλοίο είναι κατάλληλο για να συνεχίσει αυτή την λειτουργία και γ) τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου μονού πυθμένα με καθαρό βάρος κυμαινόμενο από 600 έως 5.000 τόνους που μεταφέρουν βαριάς ποιότητας πετρέλαιο ως φορτίο, εάν κατά την κρίση του κράτους σημαίας, το πλοίο είναι σε θέση να συνεχίσει την λειτουργία αυτή λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος, την ηλικία, την κατάσταση του πλοίου και την περιοχή δράσης του. Επιπλέον, η Αρχή ενός κράτους μέλους της Σύμβασης μπορεί να εξαιρέσει κάποιο δεξαμενόπλοιο πετρελαίου άνω των 600 τόνων που μεταφέρει βαριάς ποιότητας πετρέλαιο ως φορτίο εάν το πλοίο πραγματοποιεί ταξίδια αποκλειστικά εντός μίας περιοχής υπό την δικαιοδοσία της ή την δικαιοδοσία ενός άλλου κράτους μέλους της Σύμβασης. Το ίδιο ισχύει και για τα σκάφη που λειτουργούν ως πλωτές μονάδες αποθήκευσης βαριάς ποιότητας πετρελαίου και βρίσκονται εντός μίας περιοχής υπό την δικαιοδοσία του ίδιου του κράτους ή ενός άλλου κράτους μέλους της Σύμβασης.

Ένα μέρος της Σύμβασης έχει το δικαίωμα να αρνηθεί στα παραπάνω πλοία την είσοδο τους σε λιμάνια του, ή παράκτιους τερματικούς σταθμούς ή να απαγορεύσει την μεταφορά βαριάς μορφής πετρελαίου από πλοίο, προς πλοίο σε περιοχές που υπόκεινται στην δικαιοδοσία του, εκτός από τις περιπτώσεις όπου αυτή είναι απαραίτητη για την ασφάλεια του πλοίου ή την διάσωση της ζωής στην θάλασσα.

Προς το σκοπό της ενίσχυσης της πρόληψης της ρύπανσης που προκύπτει από τα ατυχήματα των πλοίων, το 2004 εισάγονται νέες διατάξεις στο Παράτημα I οι οποίες περιλαμβάνουν : α) τον Κανονισμό 22 για την προστασία του πυθμένα αντλιοστασίου σύμφωνα με τον οποίο, τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5.000 και άνω που κατασκευάζονται μετά την 1^η Ιανουαρίου 2007 πρέπει να διαθέτουν αντλιοστάσιο εξοπλισμένο με διπλό πυθμένα. και β)

τον Κανονισμό 23 για την απόδοση ακούσιας εκροής πετρελαίου ο οποίος εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα τα που παραδίδονται την ή μετά την 1^η Ιανουαρίου 2010 και περιέχει διατάξεις όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου, που αποσκοπούν στην αποφυγή της ρύπανσης από πετρέλαιο σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης του πλοίου.

Το 2006, εισάγεται στο Παράρτημα Ι της Σύμβασης, ένας νέος Κανονισμός 12 Α για την προστασία των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου. Ο παραπάνω Κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία με συνολική χωρητικότητα καυσίμου πετρελαίου 600 m³ και πάνω, τα οποία παραδίδονται την ή μετά την 1^η Αυγούστου 2010. Περιλαμβάνει διατάξεις για την ασφαλή εγκατάσταση των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου αποσκοπώντας στην μείωση της πιθανής εκροής πετρελαίου στη θάλασσα σε περίπτωση ατυχήματος. Ο Κανονισμός 12 Α θέτει ένα ανώτατο όριο χωρητικότητας για κάθε δεξαμενή καυσίμου πετρελαίου 2.500 m³. Επιπλέον, απαιτεί από τις Αρχές των κρατών σημαίας να λαμβάνουν υπόψη τους γενικά θέματα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης για συντήρηση και επιθεώρηση των πλευρικών δεξαμενών και των διπλών δεξαμενών πυθμένα ή χώρων κατά την έγκριση του σχεδιασμού και της κατασκευής των πλοίων που κατασκευάζονται σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό.

Επιπλέον, κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και πάνω, καθώς και κάθε άλλο πλοίου ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω πρέπει να φέρει ένα Σχέδιο έκτακτης ανάγκης Αντιμετώπισης ρύπανσης από Πετρέλαιο εγκεκριμένο από την Αρχή και το οποίο θα πρέπει να έχει διαμορφωθεί βασιζόμενο στις οδηγίες που έχουν διαμορφωθεί από τον ΙΜΟ και θα πρέπει τουλάχιστον να αναφέρει την προβλεπόμενη διαδικασία αναφοράς ενός περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο στον ΙΜΟ, τον κατάλογο των προσώπων με τα οποία θα πρέπει να γίνεται η επαφή σε περίπτωση ενός τέτοιου περιστατικού, μία λεπτομερή περιγραφή των ενεργειών που πρέπει να ληφθούν από τα πρόσωπα επί του πλοίου για να μειώσουν ή να ελέγξουν την απόρριψη πετρελαίου συνέπεια περιστατικού και τις διαδικασίες και το κέντρο επαφής επί του πλοίου για τον συντονισμό των ενεργειών με εθνικές τοπικές αρχές για την καταπολέμηση της ρύπανσης. (Κανονισμός 37)

Για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης των πετρελαιοφόρων ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και πάνω, καθώς και κάθε άλλου πλοίου ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω με τις διατάξεις και τις προδιαγραφές που τίθενται από την Σύμβαση, προβλέπεται η υποβολή των πλοίων σε ένα σύστημα τακτικών επιθεωρήσεων (Κανονισμός 6) και η έκδοση ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο ¹²⁴ (Κανονισμός 7). (IOPPC- International Oil Pollution Certificate). Παράλληλα, για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των

¹²⁴ IOPPC- International Oil Pollution Certificate

πλοίων με τις διατάξεις του Παραρτήματος για την χρήση των δεξαμενών και τις διαδικασίες πλύσης και ερματισμού, προβλέπεται κάθε πλοίο 400 τόνων και πάνω πρέπει να διαθέτει ένα Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I (Λειτουργίες στο χώρο του Μηχανοστασίου), στο οποίο πρέπει να καταγράφεται ο ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών του πλοίου, η απόρριψη νερών πλύσης ή ακάθαρτου έρματος από τις δεξαμενές του πετρελαίου, η απόρριψη εκτός του πλοίου ή με κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση σεντινόνερων που συσσωρεύτηκαν στους χώρους του μηχανοστασίου κα φόρτωση καυσίμου πετρελαίου ή χύδην λιπαντικών (Κανονισμός 17.1.2). Επιπρόσθετα, κάθε πετρελαιοφόρο 150 τόνων και πάνω πρέπει να διαθέτει και ένα Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος II (Λειτουργίες Φορτίου/ Έρματος) στο οποίο πρέπει να καταγράφεται κάθε διαδικασία φόρτωσης- εκφόρτωσης πετρελαίου, εσωτερικής μεταφοράς φορτίου πετρελαίου, ερματισμού δεξαμενών φορτίου και καθαρού έρματος, καθαρισμού δεξαμενών φορτίου, απόρριψη μη διαχωρισμένου έρματος, απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων και κλείσιμο βαλβίδων μετά τις λειτουργίες απόρριψης δεξαμενής καταλοίπων, για την απομόνωση των δεξαμενών αποκλειστικού καθαρού έρματος και γραμμών αποστράγγισης μετά τις λειτουργίες απόρριψης δεξαμενής καταλοίπων και οι βλάβες του εξοπλισμού απόρριψης πετρελαίου (Κανονισμός 36).

Η Σύμβαση μεριμνά επίσης και για την πρόληψη της ρύπανσης που προκύπτει από την λειτουργία των σταθερών και πλωτών εξέδρων περιλαμβανομένων των γεωτρύπανων, των πλωτών εγκαταστάσεων παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης (FPSOs) οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παραγωγή και αποθήκευση πετρελαίου, και πλωτών μονάδων αποθήκευσης (FSUs) οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκτια αποθήκευση του παραγόμενου πετρελαίου. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 39, οι σταθερές και πλωτές εξέδρες όταν εμπλέκονται στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση και την σχετική παράκτια επεξεργασία ορυκτών πηγών του θαλάσσιου πυθμένα και οι λοιπές εξέδρες πρέπει να διαμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος που εφαρμόζονται για μη πετρελαιοφόρα πλοία 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, οι οποίες περιλαμβάνουν την υποβολή των εξέδρων σε τακτικές επιθεωρήσεις και έλεγχο, τον εφοδιασμό τους με δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου και με φίλτρο πετρελαίου και την υποχρέωση να φέρουν Βιβλίο πετρελαίου μέρος I- Λειτουργίες μηχανοστασίου καθώς και ένα Σχέδιο έκτακτης ανάγκης Αντιμετώπισης ρύπανσης από Πετρέλαιο. Επιπλέον, η απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου απαγορεύεται εκτός εάν η περιεκτικότητα της απόρριψης χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.

Για την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος της περιοχής της Ανταρκτικής έχει προταθεί η τροποποίηση του παραρτήματος I της Σύμβασης MARPOL μέχρι το 2010, έτσι

ώστε να εναχθούν σε αυτό διατάξεις για την ρύθμιση της χρήσης και της μεταφοράς βαριάς ποιότητας πετρελαίου με πλοία στην περιοχή της Ανταρκτικής¹²⁵. Επιπλέον, έχει προταθεί η εισαγωγή ενός νέου κεφαλαίου 8 στο Παράρτημα I της Σύμβασης, αναφορικά με την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας κατά την μετάγγιση φορτίου πετρελαίου μεταξύ δύο πετρελαιοφόρων. Οι προτεινόμενοι νέοι Κανονισμοί θα απαιτούν από τα δεξαμενόπλοια που εμπλέκονται σε επιχειρήσεις μετάγγισης φορτίου πετρελαίου από ή σε άλλα πλοία στη θάλασσα, να φέρουν ένα σχέδιο που θα περιγράφει τα στάδια της παραπάνω διαδικασίας εγκεκριμένο από την αρμόδια αρχή του κράτους του ποίου φέρουν την σημαία. Επιπλέον, τα εν λόγω πλοία θα οφείλουν να ενημερώνουν εκ των προτέρων το παράκτιο κράτος στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή την οικονομική ζώνη του οποίου πρόκειται να πραγματοποιήσουν την μετάγγιση του φορτίου¹²⁶.

Παράρτημα II

Το Παράρτημα II της Σύμβασης MARPOL καταγράφει λεπτομερώς τα κριτήρια απόρριψης επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδην και καθορίζει τα μέτρα για τον έλεγχο της ατυχηματικής ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί από την μεταφορά τους. Για το σκοπό αυτό, απαγορεύει ή περιορίζει την είσοδο των ουσιών αυτών στη θάλασσα σύμφωνα με την κατηγορία στην οποία έχουν ταξινομηθεί από την Σύμβαση, λαμβάνοντας αυστηρότερα μέτρα για τις «ειδικές περιοχές», ενώ παράλληλα καθορίζει προδιαγραφές κατασκευής για τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν τέτοιες ουσίες, αποσκοπώντας στην ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής ρύπανσης.

Ειδικότερα, όπως και η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), η Σύμβαση MARPOL υποχρεώνει τα δεξαμενόπλοια που πιστοποιούνται για την μεταφορά υγρών επιβλαβών ουσιών χύδην, που κατασκευάζονται μετά την 1^η Ιουλίου 1986, να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Χημικών Χύδην (IBC Code) και τα δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν πριν από την παραπάνω ημερομηνία, να συμμορφώνονται με τον Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες χημικές ουσίες χύδην (BCH Code). Ο Διεθνής Κώδικας Χημικών Χύδην καθορίζει τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας για την μεταφορά δια θαλάσσης επικίνδυνων χημικών σε υγρή μορφή, τα οποία συνίστανται σε προδιαγραφές για τον σχεδιασμό και την κατασκευή των δεξαμενοπλοίων χημικών καθώς και τον εξοπλισμό που πρέπει να διαθέτουν έτσι ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος για το πλοίο, το πλήρωμα του και το περιβάλλον (Κανονισμός 11). Ο Διεθνής Κώδικας Χημικών Χύδην καταγράφει τις χημικές ουσίες

¹²⁵ IMO NEWS No.2 2008 , p. 18

¹²⁶ IMO NEWS No.1 2008 , p. 25, 26

και τους κινδύνους τους, με βάση τους οποίους καθορίζει τον τύπο του δεξαμενοπλοίου που είναι κατάλληλο για την μεταφορά τους¹²⁷.

Το Παράρτημα II της Σύμβασης MARPOL, έτσι όπως τροποποιήθηκε το 2004, κατατάσσει τις χημικές ουσίες ανάλογα με τον κίνδυνο που συνιστούν για τους θαλάσσιους πόρους και την ανθρώπινη υγεία και ανάλογα με τα εμπόδια που μπορεί να επιφέρουν σε ψυχαγωγικές δραστηριότητες ή σε κάθε άλλη νόμιμη χρήση της θάλασσας εάν απορριφθούν σε αυτήν, στις παρακάτω τέσσερις Κατηγορίες (Κανονισμός 6):

α) στην Κατηγορία X κατατάσσονται οι επιβλαβείς ουσίες σε υγρή μορφή που απορρίπτονται στην θάλασσα κατά την διάρκεια διαδικασιών καθαρισμού των δεξαμενών ή αφερματισμού και των οποίων η απόρριψη στην θάλασσα θα αποτελέσει μείζονα κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία και συνεπώς, δικαιολογούν την απαγόρευση της απόρριψης τους στο θαλάσσιο περιβάλλον,

β) στην Κατηγορία Y κατατάσσονται οι επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού δεξαμενών θεωρείται ότι αποτελούν κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για τη ανθρώπινη υγεία ή ότι προκαλούν ζημιά σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και επομένως δικαιολογούν έναν περιορισμό της ποιότητας και ποσότητας της απόρριψης στο περιβάλλον,

γ) στην Κατηγορία Z εντάσσονται οι επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στην θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού των δεξαμενών, θεωρείται ότι αποτελούν ήσσονα κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία και συνεπώς δικαιολογούν λιγότερο αυστηρούς περιορισμούς της ποιότητας και ποσότητας της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον

και δ) στις λοιπές ουσίες, εντάσσονται οι ουσίες που αναφέρονται ως OS (other substances) στην στήλη κατηγορίας ρύπανσης του κεφαλαίου 18 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην, οι οποίες έχουν εκτιμηθεί και έχουν βρεθεί να μην εμπίπτουν σε καμία από τις κατηγορίες X,Y ή Z δεδομένου ότι επί του παρόντος, θεωρείται ότι δεν συνιστούν κίνδυνο για τους θαλάσσιους πόρους, την ανθρώπινη υγεία και τις ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας εάν απορριφθούν στην θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού δεξαμενών. Επομένως, η απόρριψη υδάτων από τον υδροσυλλέκτη ή υδάτινου έρματος ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιλαμβάνουν μόνον ουσίες αναφερόμενες ως «Λοιπές Ουσίες» δεν υπόκειται σε καμία από τις διατάξεις του Παραρτήματος.

¹²⁷ IMO NEWS No.3 2008 , p. 39

Όπου σχεδιάζεται η μεταφορά υγρής ουσίας χύδην που δεν έχει ταξινομηθεί σε μία από τις παραπάνω κατηγορίες, οι αρμόδιες Αρχές των κρατών μερών της Σύμβασης που εμπλέκονται στην διαδικασία μεταφοράς της προβαίνουν σε μία προσωρινή εκτίμηση της συγκεκριμένης χημικής ουσίας βάσει των κατευθυντηρίων οδηγιών που περιλαμβάνει το προσάρτημα I του Παραρτήματος II της Σύμβασης, την οποία υποχρεούνται να κοινοποιήσουν στον IMO εντός 30 ημερών. Μέχρι την επίτευξη πλήρους συμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων Αρχών, οποιαδήποτε μεταφορά της συγκεκριμένης ουσίας απαγορεύεται.

Η απόρριψη των καταλοίπων ουσιών που έχουν ταξινομηθεί στις κατηγορίες Χ,Υ και Ζ επιτρέπεται μόνο στους παράκτιους σταθμούς υποδοχής εκτός εάν αυτές οι απορρίψεις πραγματοποιούνται σε πλήρη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες επιχειρησιακές απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα II και οι οποίες εξαρτώνται από την κατηγορία των ουσιών. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν τις υποχρεωτικές διαδικασίες καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου πριν τον απόπλου του πλοίου από λιμένα εκφόρτωσης. Στις περιπτώσεις όπου επιτρέπεται η απόρριψη των καταλοίπων τους, ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες στη θάλασσα, πρέπει: α) το πλοίο να είναι σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων (αυτοπροωθούμενα πλοία) ή τουλάχιστον 4 κόμβων (μη αυτοπροωθούμενα πλοία) και β) η απόρριψη να γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή και σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων. Πιο αυστηροί περιορισμοί έχουν καθιερωθεί για τις περιοχές της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας (Κανονισμός 13) ενώ στην περιοχή της Ανταρκτικής απαγορεύεται κάθε απόρριψη στη θάλασσα Επιβλαβών Υγρών Ουσιών ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 9, τα πλοία που προορίζονται για την μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην και τα οποία εκτελούν ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων μερών της Σύμβασης πρέπει να φέρουν ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από την Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην. Το παραπάνω πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται ή επικυρώνεται μετά από επιθεώρηση, από την αρμόδια Αρχή του κράτους σημαίας και να έχει διάρκεια ισχύος που να καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή και να μην υπερβαίνει τα 5 έτη.

Ο Κανονισμός 7 προβλέπει ένα σύστημα επιθεωρήσεων επί των πλοίων οι οποίες θεωρούνται ισοδύναμες με αυτές που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα Χημικών Χύδην και τον Κώδικα Χημικών Χύδην. Ειδικότερα, το σύστημα επιθεωρήσεων περιλαμβάνει μία αρχική επιθεώρηση πριν τη θέση του πλοίου σε υπηρεσία ή πριν την έκδοση του Διεθνούς

Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από την Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην και η οποία αφορά στο κατά πόσο η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος, μία επιθεώρηση ανανέωσης που λαμβάνει χώρα σε χρονικά διαστήματα που προσδιορίζονται από την Αρχή και είναι μικρότερα της πενταετίας, σε μία ενδιάμεση αναθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά την δεύτερη ή πριν ή μετά την Τρίτη του Πιστοποιητικού και μία ετήσια επιθεώρηση εντός 3 μηνών πριν ή μετά την επετειακή ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού. Τέλος προβλέπεται μία επιπρόσθετη επιθεώρηση μετά από κάθε επισκευή του πλοίου.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 14 κάθε πλοίο που πιστοποιείται για την μεταφορά ουσιών των κατηγοριών Χ,Υ ή Ζ πρέπει να φέρει ένα Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων εγκεκριμένο από την Αρχή, σκοπός του οποίου είναι να περιγράφει για τους αξιωματικούς του πλοίου τις διατάξεις του χώρου και όλες τις επιχειρησιακές διαδικασίες σε σχέση με τον χειρισμό των φορτίων, τον καθαρισμό δεξαμενών, τον χειρισμό ακάθαρτων καταλοίπων και τον ερματισμό και αφερματισμό δεξαμενών φορτίων που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.

Το 1999 κατέστη υποχρεωτική για όλα τα πλοία χωρητικότητας 150 κόρων και άνω πιστοποιημένα για την μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην να φέρουν ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες. Σε αυτό πρέπει να αναφέρεται η προβλεπόμενη διαδικασία αναφοράς ενός περιστατικού ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες στον ΙΜΟ, ο κατάλογος των προσώπων που θα πρέπει να ενημερωθούν σε περίπτωση ενός τέτοιου περιστατικού, μία λεπτομερής περιγραφή των ενεργειών που πρέπει να ληφθούν από τα πρόσωπα επί του πλοίου για να μειώσουν ή να ελέγξουν την απόρριψη Επιβλαβών Υγρών Ουσιών συνέπεια περιστατικού και τις διαδικασίες και το κέντρο επαφής επί του πλοίου για τον συντονισμό των ενεργειών με εθνικές τοπικές αρχές για την καταπολέμηση της ρύπανσης. (Κανονισμός 17)

Επιπλέον, σύμφωνα με τον Κανονισμό 15, κάθε πλοίο πιστοποιημένο για την μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην πρέπει να διαθέτει ένα Βιβλίο Φορτίου στο οποίο θα πρέπει να καταχωρείται κάθε δραστηριότητα φόρτωσης- εκφόρτωσης –εσωτερικής μεταφοράς φορτίου, καθαρισμού δεξαμενών, απόρριψης στη θάλασσα αποπλυμάτων δεξαμενών, ερματισμού – αφερματισμού και ελέγχου του πλοίου από επιθεωρητές.

Παράρτημα III

Το Παράρτημα III της Σύμβασης MARPOL περιλαμβάνει Κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης που προκύπτει από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή¹²⁸. Προς τον σκοπό αυτό περιλαμβάνει γενικές διατάξεις για την έκδοση από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μερών της Σύμβασης λεπτομερών προδιαγραφών αναφορικά με την συσκευασία, την σήμανση, την πιστοποίηση και την στοιβαγή των παραπάνω ουσιών (Κανονισμός 1.3). Το 2006 ο IMO προέβη σε τροποποίηση του Παραρτήματος III, αποσκοπώντας στην εναρμόνιση των Κανονισμών του με τα κριτήρια για τον καθορισμό των θαλάσσιων ρύπων που υιοθέτησε η Υπό-επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Αγαθών¹²⁹, βασιζόμενη στο Παγκόσμιο Εναρμονισμένο Σύστημα για την Κατάταξη και την Σήμανση των Χημικών των Ηνωμένων Εθνών¹³⁰.

Οι Κανονισμοί του Παραρτήματος III αποσκοπούν στο να καταστήσουν δυνατή την ταυτοποίηση και την αναγνώριση των επικίνδυνων ουσιών έτσι ώστε αφενός μεν να είναι εφικτή η στοιβαγή τους στο πλοίο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος πρόκλησης ρύπανσης σε περίπτωση ατυχήματος, αφετέρου δε να είναι δυνατή η αναγνώρισή και περισυλλογή τους από το θαλάσσιο περιβάλλον¹³¹. Ειδικότερα, οι συσκευασίες που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες πρέπει να είναι κατάλληλου τύπου σύμφωνα με το βαθμό επικινδυνότητας του περιεχομένου τους (Κανονισμός 2), να είναι μαρκαρισμένες ανεξίτηλα με την ορθή τεχνική ονομασία και να φέρουν ετικέτες που θα αναφέρουν ότι το περιεχόμενο είναι επιβλαβές για το θαλάσσιο περιβάλλον, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η αναγραφόμενη πληροφορία να είναι αναγνωρίσιμη μετά από καταβύθιση της συσκευασίας στη θάλασσα για τουλάχιστον τρεις μήνες (Κανονισμός 3) και θα στοιβάζονται και θα ασφαρίζονται καταλλήλως ώστε να μειώνονται οι κίνδυνοι για το θαλάσσιο περιβάλλον χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών του (Κανονισμός 5). Παράλληλα, προβλέπεται ότι σε όλα τα έγγραφα σχετικά με την μεταφορά επικίνδυνων ουσιών δια θαλάσσης θα πρέπει να χρησιμοποιείται η ορθή τεχνική

¹²⁸ Για τον σκοπό του Παραρτήματος III «επιβλαβείς ουσίες» είναι οι ουσίες που αναγνωρίζονται ως θαλάσσιοι ρύποι από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων (IMDG Code) και ο όρος «συσκευασμένη μορφή» αναφέρεται στις μορφές συσκευασίας που προσδιορίζονται για επιβλαβείς ουσίες από τον Κώδικα IMDG. Άδειες συσκευασίας που είχαν χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν για την μεταφορά επιβλαβών ουσιών, θα χειρίζονται και οι ίδιες σαν επικίνδυνες ουσίες, εκτός εάν επαρκείς προφυλάξεις έχουν ληφθεί που να εξασφαλίζουν ότι αυτές δεν περιέχουν κατάλοιπα επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον.

¹²⁹ UN Transport of Dangerous Goods (TDG) Sub-Committee

¹³⁰ United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS).

¹³¹ IMO NEWS No.3 2008 , p. 39

ονομασία των ουσιών, και να αναγράφεται επιπρόσθετα η φράση «MARINE POLLUTANT». Τα φορτωτικά έγγραφα θα συνοδεύονται από ένα πιστοποιητικό υπογεγραμμένο από τον φορτωτή με το οποίο δηλώνει ότι το φορτίο που παραδόθηκε για μεταφορά είναι καταλλήλως συσκευασμένο, μαρκαρισμένο και είναι σε καλή κατάσταση για μεταφορά ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος για το θαλάσσιο περιβάλλον ενώ κάθε πλοίο που μεταφέρει επιβλαβείς ουσίες θα φέρει μία ειδική κατάσταση ή δηλωτικό που θα αναφέρει τις επιβλαβείς ουσίες στο πλοίο και τη θέση τους (Κανονισμός 4). Επιπλέον, απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη επικίνδυνων ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασία στη θάλασσα εκτός αν είναι αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου και τη διάσωση της ζωής στην θάλασσα (Κανονισμός 7).

Παράρτημα IV

Το Παράρτημα IV περιλαμβάνει ένα σύνολο διατάξεων που αποσκοπούν στον έλεγχο της απόρριψης λυμάτων στην θάλασσα από τα πλοία. Οι παραπάνω διατάξεις αφορούν τον εξοπλισμό και τα συστήματα ελέγχου της απόρριψης λυμάτων από τα πλοία, την υποχρέωση του κράτους λιμένος να παρέχει ευκολίες υποδοχής για τα λύματα των πλοίων στα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς του, καθώς και τον απαιτούμενο έλεγχο και πιστοποίηση των πλοίων¹³².

Ειδικότερα, όλα τα πλοία πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μία μονάδα επεξεργασίας λυμάτων με ένα σύστημα κονιορτοποίησης λυμάτων και με μία δεξαμενή συγκράτησης για την συλλογή και την παρακράτηση των λυμάτων (Κανονισμός 9). Η ρίψη λυμάτων στην θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν το πλοίο έχει θέσει σε λειτουργία μία εγκεκριμένη μονάδα επεξεργασίας - καθαρισμού λυμάτων, ή απορρίπτει κονιορτοποιημένα και απολυμασμένα λύματα σε μία απόσταση μεγαλύτερη των τριών ναυτικών μιλίων από τις κοντινότερες ακτές, ή απορρίπτει λύματα τα οποία δεν έχουν κονιορτοποιηθεί ή απολυμανθεί σε μία απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την κοντινότερη ακτή (Κανονισμός 11). Σε κάθε άλλη περίπτωση τα λύματα πρέπει να κατακρατούνται σε μία δεξαμενή λυμάτων και να απορρίπτονται στις παράκτιες ευκολίες υποδοχής. Για το σκοπό αυτό, σύμφωνα με τον Κανονισμό 12, κάθε κράτος μέρος της Σύμβασης αναλαμβάνει να διασφαλίζει την παροχή τεχνικών μέσων και εγκαταστάσεων σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς υποδοχής και αποκομιδής λυμάτων.

Ένα υποχρεωτικό σύστημα επιθεωρήσεων προβλέπεται από τον Κανονισμό 4 για τα πλοία που υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος, υπεύθυνη για την διενέργεια

¹³² IMO NEWS No.3 2008 , p. 39

των οποίων είναι η αρμόδια διοικητική Αρχή του κράτους σημαίας. Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Λύματα εκδίδεται μετά από διενέργεια επιθεώρησης για κάθε πλοίο που πραγματοποιεί ταξίδια σε λιμάνια ή σε υπεράκτιους σταθμούς που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων μερών της Σύμβασης. Το παραπάνω πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια Αρχή του κράτους σημαίας και εκδίδεται για μία χρονική περίοδο που καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή και που δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη.

Με την τροποποίηση του Παραρτήματος IV το 2006, προστέθηκε ένας νέος Κανονισμός 13 για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα επί των λειτουργικών απαιτήσεων. Σύμφωνα με τον παραπάνω Κανονισμό, όταν ένα πλοίο βρίσκεται είτε σε λιμένα, είτε σε παράκτιο τερματικό σταθμό ενός άλλου Μέρους της Σύμβασης, είναι δυνατό να υπαχθεί σε επιθεώρηση από αξιωματικούς εξουσιοδοτημένους από το μέρος αυτό, σχετικά με τις λειτουργικές απαιτήσεις του Παραρτήματος IV, όταν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικές διαδικασίες επί του πλοίου αναφορικά με την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα.

Παράρτημα V

Το Παράρτημα V της Σύμβασης MARPOL αποσκοπεί στην πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από διάφορους τύπους απορριμμάτων¹³³ και προς τον σκοπό αυτό καθορίζει τις ελάχιστες αποστάσεις από την ξηρά και τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει αυτά να απορρίπτονται. Απαγορεύεται πλήρως, η απόρριψη πλαστικών σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές ενώ ειδικά κριτήρια καθορίζονται για την απόρριψη των υπόλοιπων κατηγοριών απορριμμάτων στην θάλασσα με ένα αυστηρότερο καθεστώς για έναν αριθμό ειδικών περιοχών¹³⁴. Παράλληλα, Η παροχή σε όλους τους λιμένες και σταθμούς εγκαταστάσεων υποδοχής για την παραλαβή απορριμμάτων από τα πλοία, αποτελεί υποχρέωση των κρατών μερών της Σύμβασης (Κανονισμός 7).

Ειδικότερα, η απόρριψη των υπολοίπων κατηγοριών απορριμμάτων επιτρέπεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή για τα προφυλακτικά

¹³³ «Απορρίμματα» για τους σκοπούς του Παραρτήματος V σημαίνει όλα τα είδη από τρόφιμα, οικιακά και λειτουργικά υπολείμματα εξαιρουμένων των φρέσκων ψαριών ή τμημάτων αυτών, τα οποία παράγονται κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας του πλοίου, προοριζόμενα να απορριφθούν συνεχώς ή περιοδικώς, πλην των ουσιών εκείνων, που καθορίζονται ή αναφέρονται σε άλλα Παραρτήματα της Σύμβασης.

¹³⁴ Για τους σκοπούς του Παραρτήματος V «ειδικές περιοχές» αποτελούν η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Ευξείνου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», η περιοχή της Βορείου Θάλασσας και η περιοχή της Ευρύτερης Καραϊβικής περιλαμβανομένου του Κόλπου του Μεξικού (Κανονισμός 5).

υλικά στοιβασιάς, επενδύσεων και υλικά τα οποία επιπλέουν και σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή για υπολείμματα τροφών και για όλα τα άλλα απορρίμματα, συμπεριλαμβανομένων και προϊόντων χαρτιού, κουρελιών, γυαλιών, μετάλλων, φιαλών, πιατικών και άλλων ομοίου τύπου απορριμμάτων. Η απόρριψη των υλικών της δεύτερης αυτής κατηγορίας στη θάλασσα είναι επιτρεπτή υπό την προϋπόθεση ότι έχουν υποστεί επεξεργασία από συσκευή πολτοποιήσεως ή τριβέως και ότι αυτή λαμβάνει χώρα όσο το δυνατόν πιο μακριά από την πλησιέστερη ακτή και σε καμία περίπτωση σε απόσταση μικρότερη των 3 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή (Κανονισμός 3 - απόρριψη εκτός ειδικών περιοχών). Ο Κανονισμός 4 απαγορεύει την απόρριψη απορριμμάτων από τις υπεράκτιες μόνιμες ή πλωτές εξέδρες, που απασχολούνται στην εξερεύνηση και εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου του θαλάσσιου βυθού και από όλα τα πλοία που είναι προσδεμένα σε ακτίνα 500 μέτρων από τις εξέδρες αυτού του τύπου. Η απόρριψη στη θάλασσα υπολειμμάτων τροφών δύναται να επιτραπεί εφόσον αυτά έχουν πολτοποιηθεί από κατάλληλη συσκευή.

Απόρριψη εντός των ειδικών περιοχών επιτρέπεται μόνο για τα απόβλητα τροφίμων και θα πρέπει να λαμβάνει χώρα όσο το δυνατόν πιο μακριά από την πλησιέστερη ακτή, αλλά σε οποιαδήποτε περίπτωση τουλάχιστον 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή, με την εξαίρεση της περιοχής της Καραϊβικής όπου η ελάχιστη επιτρεπτή απόσταση είναι τα 3 ναυτικά μίλια (Κανονισμός 5). Οι παραπάνω διατάξεις δεν ισχύουν για τις περιπτώσεις όπου απόρριψη απορριμμάτων πραγματοποιήθηκε για την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων του, λόγω ζημιών του πλοίου ή του εφοπλισμού του και απώλεια συνθετικών αλιευτικών δικτύων κατά την επισκευή τους ή συνέπεια ατυχήματος.

Όταν ένα πλοίο βρίσκεται είτε σε λιμένα, είτε σε παράκτιο τερματικό σταθμό ενός άλλου κράτους Μέρους της Σύμβασης, είναι δυνατό να υπαχθεί σε επιθεώρηση από αξιωματικούς εξουσιοδοτημένους από το κράτος αυτό, αναφορικά με τις λειτουργικές απαιτήσεις του Παραρτήματος, όταν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικές διαδικασίες επί του πλοίου αναφορικά με την πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα. Στην παραπάνω περίπτωση το κράτος λιμένος θα λάβει μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρι η κατάσταση να τεθεί σε έλεγχο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος (Κανονισμός 8).

Το 1995 υιοθετήθηκε ένας νέος Κανονισμός 9 αναφορικά με τις πινακίδες και τα σχέδια διαχείρισης απορριμμάτων και τήρησης εγγράφων απορριμμάτων. Σύμφωνα με τον παραπάνω Κανονισμό, κάθε πλοίο με συνολικό μήκος από 12 μέτρα και πάνω θα αναρτά πινακίδες οι οποίες θα επισημαίνουν στο πλήρωμα και στους επιβάτες τις διατάξεις διάθεσης των απορριμμάτων που προβλέπονται από το παρόν Παράρτημα. Επιπλέον, κάθε πλοίο 400

κόρων και άνω και κάθε πλοίο το οποίο πιστοποιείται να μεταφέρει 15 άτομα και πάνω θα φέρει ένα σχέδιο διαχείρισης των απορριμμάτων που θα προβλέπει διαδικασίες για τη συλλογή, την αποθήκευση, την επεξεργασία και τη διάθεση των απορριμμάτων. επιπλέον κάθε πλοίο συνολικής χωρητικότητας 400 κόρων και άνω και κάθε πλοίο το οποίο πιστοποιείται να μεταφέρει περισσότερα των 15 ατόμων που απασχολείται σε ταξίδια σε λιμάνια πέραν της ακτής στην δικαιοδοσία άλλων μερών στη Σύμβαση και κάθε πλωτή εξέδρα που απασχολείται στην εξερεύνηση και στην εκμετάλλευση των πόρων του βυθού θα εφοδιάζεται με ένα Βιβλίο Απορριμμάτων στο οποίο θα καταχωρείται κάθε εργασία απόρριψης ή ολοκληρωμένης αποτέφρωσης απορριμμάτων.

Μέσα στο 2009, προβλέπεται νέα αναθεώρηση του Παραρτήματος V, στο πλαίσιο της οποίας θα ληφθούν μέτρα και για τα αλιευτικά εξαρτήματα που καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον είτε λόγω απώλειας είτε λόγω εγκατάλειψης¹³⁵.

Παράρτημα VI

Το Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL αποσκοπεί στην πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Προς το σκοπό αυτό θέτει ανώτατα επιτρεπτά όρια για τις εκπομπές οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου από τις εξατμίσεις των πλοίων (Κανονισμοί 13 και 14), καθορίζει ένα παγκόσμιο ανώτατο όριο για την περιεκτικότητα του καυσίμου πετρελαίου σε θείο και ζητά από τον IMO να εποπτεύσει την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων σε παγκόσμιο επίπεδο (Κανονισμός 14).

Τον Οκτώβριο του 2008, η Επιτροπή για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO τροποποίησε των Παράρτημα VI και τον υποχρεωτικό Κώδικα για τα Οξειδία του Αζώτου¹³⁶, με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώσει περεταίρω, τις επιβλαβείς εκπομπές ρύπων (οξειδία του θείου, οξειδία του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) στην ατμόσφαιρα από τα πλοία. Οι κύριες αλλαγές επιφέρουν μία σταδιακή μείωση της εκπομπής οξειδίων του θείου από τα πλοία, μέσω της μείωσης του παγκόσμιου επιτρεπτού ορίου περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο στο 3,50% από το 2012 και μετά και στο 0,50% από το 2020 και μετά, από το 4,50% που ίσχυε μέχρι στιγμής¹³⁷.

Το Παράρτημα VI περιλαμβάνει διατάξεις που επιτρέπουν την καθιέρωση ειδικών «περιοχών ελέγχου εκπομπών SOx», όπου ασκείται αυστηρότερος έλεγχος επί των εκπομπών

¹³⁵ IMO NEWS No.3 2008 , p. 17

¹³⁶ NOx Technical Code

¹³⁷ MEPC 58/WP.9, Revised MARPOL Annex VI, p. 19

θείου. Με την πρόσφατη τροποποίηση θα επιτρέπεται πλέον και η δημιουργία ειδικών περιοχών για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου ή αιωρούμενων σωματιδίων ή και των τριών ρύπων μαζί¹³⁸. Ως αποτέλεσμα της τροποποίησης του 2008, τα ανώτατα επιτρεπτά όρια της περιεκτικότητας του καυσίμου πετρελαίου σε θείο, που εφαρμόζονται στις ειδικές περιοχές ελέγχου εκπομπών SOx, θα μειωθούν στο 1.00% από το 2010 και στο 0.10% από το 2015. Συμφωνήθηκε επίσης η προοδευτική μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων σε οξείδια του αζώτου¹³⁹.

Επιπλέον, το Παράρτημα VI απαγορεύει τις εσκεμμένες εκπομπές των ουσιών που καταστρέφουν τη στοιβάδα του όζοντος¹⁴⁰, όταν αυτές λαμβάνουν χώρα κατά την διάρκεια συντήρησης, προγραμματισμένου ελέγχου, επισκευής ή διάθεσης συστημάτων και εξοπλισμού των πλοίων. Οι νέες εγκαταστάσεις που περιέχουν ουσίες που καταστρέφουν την στοιβάδα του όζοντος απαγορεύονται σε όλα τα πλοία, ενώ οι νέες εγκαταστάσεις που περιέχουν χλωροφθοριομένους υδρογονάνθρακες (HCFCs) είναι επιτρεπτές μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2020. Ουσίες που καταστρέφουν το όζον και ο εξοπλισμός που περιέχει τέτοιες ουσίες θα παραδίδεται σε κατάλληλες ευκολίες υποδοχής όταν απομακρύνεται από το πλοίο (Κανονισμός 12).

Ο Κανονισμός 15, που αφορά τις Πτητικές Οργανικές Ενώσεις – VOCs, παρέχει στα κράτη μέλη της Σύμβασης την δυνατότητα να επιβάλουν περιορισμούς στις Πτητικές Οργανικές Ενώσεις που εκπέμπονται από πλοία σε λιμάνια τους ή τερματικούς σταθμούς τους υπό την προϋπόθεση οι ρυθμίσεις που θα θεσπιστούν να είναι σύμφωνες με τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού.

Το Παράρτημα VI επίσης απαγορεύει την αποτέφρωση επί των πλοίων ορισμένων προϊόντων, όπως τα υπολείμματα φορτίου των Παραρτημάτων I, II και III της Σύμβασης και τα σχετιζόμενα επιμολυσμένα υλικά συσκευασίας, πολυχλωριωμένα διφαινούλια (PCBs), απορρίματα και προϊόντα διύλισης πετρελαίου που περιέχουν αλογονομένες ενώσεις (Κανονισμός 16).

Οι μόνιμες και πλωτές πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος VI, με την εξαίρεση των εκπομπών που προέρχονται απευθείας από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση και συνδέονται με την επεξεργασία του ορυκτού πλούτου του πυθμένα της θάλασσας (Κανονισμός 19).

¹³⁸ MEPC 58/WP.9, ο.π. p. 4

¹³⁹ MEPC 58/WP.9, ο.π. p.20

¹⁴⁰ «Ουσίες που καταστρέφουν το όζον» για τους σκοπούς του Παραρτήματος VI, σημαίνει σύμφωνα με τον Κανονισμό 2.6 ελεγχόμενες ουσίες που ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 1 του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ για τις Ουσίες που Καταστρέφουν το Στρώμα του Όζοντος του 1987.

Με στόχο την διασφάλιση της συμμόρφωσης του εξοπλισμού και των συστημάτων των πλοίων με τις διατάξεις του Παρόντος Παραρτήματος, προβλέπεται ένα σύστημα πιστοποίησης και ελέγχου καθώς και η έκδοση ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα για κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας των 400 και άνω, το οποίο εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων μερών και πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου οι οποίες εκτελούν ταξίδια σε ύδατα τα οποία βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων μερών (Κανονισμός 6).

Το Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL δεν περιλαμβάνει διατάξεις για την ρύθμιση της εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Εντούτοις, ο ΙΜΟ υποχρεώνεται να αναλάβει δράση για την μείωση της συμβολής της ναυτιλίας στο φαινόμενο του θερμοκηπίου από τη Σύμβαση Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή¹⁴¹. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός ανέπτυξε ένα σχέδιο δράσης που αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2009 με την δημιουργία ενός καθεστώτος για την ρύθμιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία σε παγκόσμιο επίπεδο¹⁴². Ειδικότερα, ο ΙΜΟ προς το παρόν έχει αναπτύξει έναν κατάλογο ενεργειακά αποτελεσματικού σχεδιασμού για τα νέα πλοία, έναν κατάλογο ενεργειακά αποτελεσματικής λειτουργίας για τα νέα και τα υπάρχοντα πλοία, ένα σχέδιο διαχείρισης της ενεργειακής αποδοτικότητας για όλα τα πλοία και έναν προαιρετικό κώδικα βέλτιστων πρακτικών για την λειτουργία των πλοίων με ενεργειακά αποτελεσματικό τρόπο¹⁴³.

3.4 Ρυθμίσεις αναφορικά με την ασφάλεια στην θάλασσα και άλλα ζητήματα αναφορικά με τη ρύπανση από τη ναυτιλία

Υπάρχει ένα πλήθος διεθνών Συνθηκών και μέτρων πέρα από την Σύμβαση MARPOL, που αποσκοπεί μεταξύ άλλων και στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, μέσω της ενίσχυσης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και του συντονισμού της αντίδρασης σε ναυτικά ατυχήματα και ως εκ τούτου δρα κατά ένα μέρος συμπληρωματικά ως προς την Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία.

Όσον αφορά την ρύπανση που προκύπτει από την λειτουργία των πλοίων, πρέπει να γίνει αναφορά στην Σύμβαση του Λονδίνου του 1972, για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις αποβλήτων και άλλα θέματα, έτσι όπως τροποποιήθηκε από το

¹⁴¹ United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)

¹⁴² IMO NEWS No.3 2008 , p 43

¹⁴³ www.imo.org

Πρωτόκολλο του 1996¹⁴⁴, που απαγορεύει την απόρριψη αποβλήτων (dumping) στην θάλασσα με την εξαίρεση ορισμένων υλικών που περιλαμβάνονται σε μία εγκεκριμένη λίστα (μεταξύ άλλων απαγορεύεται η απόρριψη διαλυμένων πλοίων ή πλατφορμών), στη Διεθνή Σύμβαση του 2001 για τις Ουσίες που περιέχονται στα Υφαλοχρώματα των Πλοίων, την Διεθνή Σύμβαση του 2004 για τον έλεγχο την διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων των πλοίων¹⁴⁵ και την μελλοντική Σύμβαση του IMO για την ασφαλή ανακύκλωση των πλοίων¹⁴⁶.

Όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα (SOLAS) του 1974 περιλαμβάνει ειδικές ρυθμίσεις για τα δεξαμενόπλοια. Οι διατάξεις της αναφορικά με την πρόληψη ατυχημάτων από φωτιά είναι αυστηρότερες για τα πετρελαιοφόρα σε σχέση με τα υπόλοιπα εμπορικά πλοία καθώς ο κίνδυνος πρόκλησης πυρκαγιάς στα πετρελαιοφόρα είναι πολύ μεγαλύτερος. Επιπλέον, επιβάλλει στα δεξαμενόπλοια να έχουν εις διπλούν ουσιαστικά τμήματα του μηχανισμού πηδαλιουχίσεως και του εξοπλισμού πλοήγησης, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε περίπτωση μηχανικής βλάβης θα διατηρηθεί ο έλεγχος επί του πλοίου. Παράλληλα, απαιτεί από όλα τα πλοία άνω των 300 τόνων που εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια και όλα τα εμπορικά πλοία άνω των 500 τόνων που δεν εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια καθώς και σε όλα τα επιβατηγά πλοία να φέρουν συστήματα αυτόματου εντοπισμού. Σύμφωνα με τον Κανονισμό II -1/11 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως έχει τροποποιηθεί ένα πετρελαιοφόρο το οποίο δεν απαιτείται να έχει στεγανό συγκρούσεως δεν πρέπει να μεταφέρει πετρέλαιο σε οποιοδήποτε χώρο που βρίσκεται εμπρός από το εγκάρσιο κάθετο, στην κεντρική γραμμή επιπέδου που αυτό είναι τοποθετημένο σαν να υπήρχε στεγανό σύγκρουσης σύμφωνα με τον Κανονισμό. Επιπλέον, το κεφάλαιο VII του μέρους A της Σύμβασης, περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την κατηγοριοποίηση, την σήμανση και την στοίβαξη των επικίνδυνων χημικών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή από πλοία¹⁴⁷.

Στο ίδιο πλαίσιο πρέπει να γίνει αναφορά στους Διεθνείς Κανονισμούς του 1972 για την πρόληψη των συγκρούσεων στην θάλασσα (COLREGS), που περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις για πλοία, που όπως τα δεξαμενόπλοια, λόγω του βυθίσματός τους έχουν μειωμένη δυνατότητα για ελιγμούς, στην Σύμβαση του 1978 για την Ασφάλεια των Δεξαμενοπλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (T.S.P.P), στην Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και τον Έλεγχο των πληρωμάτων του 1978, έτσι όπως τροποποιήθηκε το 1995 (STCW), που

¹⁴⁴ London Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter

¹⁴⁵ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments

¹⁴⁶ www.imo.org

¹⁴⁷ www.imo.org

περιλαμβάνει ορισμένες ειδικές διατάξεις για τα πληρώματα των δεξαμενοπλοίων, στην Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (INMRSAT) και στον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του 1994 (ISM), που κατέστη υποχρεωτικός για τα δεξαμενόπλοια το 1998 και επιβάλλει αυστηρά πρότυπα για τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Η Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο του 1969 παρέχει στα παράκτια κράτη τη δυνατότητα να λάβουν μέτρα στην ανοικτή θάλασσα, όταν κρίνεται αναγκαία για την πρόληψη, την μείωση και την καταπολέμηση κάθε άμεσου κινδύνου που απειλεί τις ακτές τους από ρύπανση ή απειληλή ρύπανσης από πετρέλαιο¹⁴⁸. Η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1990 για την προετοιμασία, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο (OPRC) παρέχει ένα παγκόσμιο πλαίσιο για διεθνή συνεργασία στον τομέα της αντιμετώπισης μεγάλων περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο ή απειλών ρύπανσης από πετρέλαιο. Το Πρωτόκολλο που υιοθέτησε ο IMO το 2000, για την ετοιμότητα, την αντιμετώπιση και τη συνεργασία σε περίπτωση ατυχημάτων από επιβλαβείς και τοξικές ουσίες (Πρωτόκολλο HNS) καλύπτει την ρύπανση που προκύπτει από επιβλαβείς και τοξικές ουσίες. Στο ίδιο πλαίσιο, ο IMO έχει ιδρύσει διάφορα κέντρα για τον συντονισμό και την συνεργασία για την αντιμετώπιση της ρύπανσης που δρουν σε περιφερειακό επίπεδο όπως, το κέντρο για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων κατά της ρύπανσης στην Μεσόγειο, που ίδρυσε στην Μάλτα, σε συνεργασία με το UNEP των Ηνωμένων Εθνών¹⁴⁹.

Παράλληλα, υφίσταται και ένα σύνολο Συμβάσεων που αφορούν την αστική ευθύνη και την αποζημίωση σε περίπτωση ζημιών από ρυπογόνο ναυτικό ατύχημα όπως η Σύμβαση αστικής ευθύνης συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση του 1969, η Σύμβαση του 1971 για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, η διεθνής Σύμβαση του 1996 για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημιά σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών («Σύμβαση ΕΤΟ») που μεριμνά για την αποζημίωση των θυμάτων ρύπανσης από χημικά ενώ αναγνωρίζει την ευθύνη του πλοιοκτήτη και εισάγει ένα σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης, και η Σύμβαση του IMO, για την δημιουργία ενός καθεστώτος αστικής ευθύνης για την ζημιά που προκύπτει από δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου των πλοίων (the Bunkers Convention) που τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2008¹⁵⁰.

¹⁴⁸ Βλάχος Γ.Π. ο.π. σελ 295

¹⁴⁹ www.imo.org

¹⁵⁰ www.imo.org

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η γεωγραφική μορφολογία της Ευρωπαϊκής Ένωσης την κατατάσσει στην πρώτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά στην θαλάσσια επικράτειά της. Τα 70.000 χιλιόμετρα ακτών της¹⁵¹, σε συνδυασμό με τα δύομισι εκατομμύρια άτομα που ασχολούνται στο γεωγραφικό πλαίσιο της Κοινότητας στη ναυπηγική βιομηχανία, τα λιμάνια, την αλιεία και άλλους συναφείς κλάδους, καθιστούν ιδιαίτερα καθοριστική τη συμβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην οικονομική της ανάπτυξη και ευημερία.¹⁵²

Η ΕΕ αποτελεί ηγετική ναυτική δύναμη παγκοσμίως, ιδιαίτερα όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, την ναυπηγική τεχνολογία, τον παραθαλάσσιο τουρισμό, την προμήθεια ενεργειακών πόρων από την θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τις συναφείς υπηρεσίες. Για το 2006 εκτιμάται ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε και πάνω από 40 % του εσωτερικού της εμπορίου πραγματοποιούταν διά θαλάσσης. Η ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα αυτό είναι αναμφισβήτητη καθώς κατέχει το 40% του παγκόσμιου στόλου. Από τους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους λιμένες διέρχονται ετησίως 3,5 δις τόνοι φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ 350.000 περίπου άτομα εργάζονται σε λιμένες και συναφείς υπηρεσίες που παράγουν από κοινού προστιθέμενη αξία 20 περίπου δις €. Και για τους δύο τομείς προβλέπεται συνεχής ανάπτυξη, λόγω της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου και με την ανάπτυξη της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων και των θαλασσίων λεωφόρων στην Ευρώπη. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν καταλύτη και για άλλους τομείς όπως τα ναυπηγεία και τον ναυτιλιακό εξοπλισμό. Οι συναφείς ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως οι ασφάλειες, οι τράπεζες, οι υπηρεσίες μεσίτη, νηογνώμονα και συμβούλου, αποτελούν άλλους τομείς στους οποίους η Ευρώπη πρέπει να διατηρήσει την ηγετική της θέση¹⁵³.

¹⁵¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 10^{ης} Οκτωβρίου 2007, Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό, σελ. 4

¹⁵² Κρεμλής Γεώργιος, Η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος ως Πτυχή της Πολιτικής Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι Σιδέρης, σελ 55

¹⁵³ Πράσινη βίβλος, προς μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες, COM(2006) 275 τελικό τόμος II- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ σελ.. 7

Οι ωκεανοί και οι θάλασσες αποτελούν επίσης πηγή εισοδημάτων μέσω του τουρισμού. Ο άμεσος κύκλος εργασιών του θαλασσιού τουρισμού στην Ευρώπη εκτιμάται σε 72 δις ευρώ το 2004. Ο τουρισμός δίνει με την σειρά του ώθηση στην ναυπηγική βιομηχανία. Οι κρουαζιέρες στην Ευρώπη έχουν επεκταθεί ως κλάδος, ιδιαίτερα κατά τα τελευταία χρόνια, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης άνω του 10%. Όλα τα κρουαζιερόπλοια ναυπηγούνται σχεδόν αποκλειστικά στην Ευρώπη. Ο τουρισμός με κρουαζιερόπλοια συμβάλει στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και των νησιών. Η βιομηχανία των σκαφών αναψυχής αναπτύχθηκε σταθερά τα τελευταία χρόνια και προβλέπεται ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 5- 6 % εντός της Ε.Ε¹⁵⁴.

Η θάλασσα παίζει σημαντικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα, την αειφορία και την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της Ε.Ε. Η Βόρεια Θάλασσα είναι η τέταρτη μεγαλύτερη πηγή πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως, μετά την Ρωσία, τις ΗΠΑ και τη Σαουδική Αραβία. Οι θάλασσες που περιβάλλουν την Ευρώπη διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στον τομέα της ενέργειας, ως οδοί για την μεταφορά μεγάλου ποσοστού του πετρελαίου και του φυσικού αερίου που καταναλώνεται στην Ευρώπη. Η υπεράκτια αιολική ενέργεια, τα ωκεάνια ρεύματα και οι κινήσεις της παλίρροιας αντιπροσωπεύουν τεράστιες ανανεώσιμες μορφές ενέργειας και αν τύχουν επιτυχούς εκμετάλλευσης μπορούν να αποτελέσουν σημαντική πηγή προμήθειας ηλεκτρισμού σε πολλές παραθαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης. Με την σειρά του αυτό θα στήριζε περαιτέρω την οικονομική ανάπτυξη και την δημιουργία βιώσιμων θέσεων απασχόλησης στις περιοχές αυτές. Ευρωπαϊκές εταιρίες έχουν αναπτύξει τεχνογνωσία στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας όχι μόνο για την εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου στην ανοικτή θάλασσα αλλά και στον τομέα των ανανεώσιμων θαλάσσιων πόρων, τις εργασίες σε μεγάλα βάθη, την ωκεανογραφική έρευνα, τα υποβρύχια οχήματα και ρομπότ. Τα θαλάσσια έργα και την ατμομηχανική. Οι τεχνολογίες αυτές θα ενισχύονται ακόμη περισσότερο και θα βοηθήσουν την ανάπτυξη του τομέα της ευρωπαϊκής θαλάσσιας τεχνολογίας ιδίως στις παγκόσμιες εξαγωγικές αγορές¹⁵⁵.

Η Ε.Ε είναι μία από τις μεγαλύτερες αλιευτικές δυνάμεις παγκοσμίως και η μεγαλύτερη αγορά για μεταποιημένα αλιευτικά προϊόντα. Παρόλο που ο αριθμός των αλιέων της Ε.Ε. έχει μειωθεί με την πάροδο του χρόνου, το 2006 συνολικά απασχολούνταν στο σύνολο του αλιευτικού τομέα 526.000 περίπου άτομα. Πολλές θέσεις εργασίας δημιουργούνται όχι μόνο στην ίδια την αλίευση αλλά και στην μεταποίηση, τη συσκευασία, την μεταφορά και την εμπορεία καθώς και στα ναυπηγεία, την κατασκευή αλιευτικών εργαλείων, στον τομέα της προμήθειας ναυτιλιακών ειδών και της συντήρησης. Οι εν λόγω δραστηριότητες παίζουν

¹⁵⁴ COM(2006) 275 τελικό τόμος II- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ σελ. 8

¹⁵⁵ COM(2006) 275 τελικό τόμος II- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ σελ. 8-9

σημαντικό ρόλο για τον οικονομικό και κοινωνικό ιστό των αλιευτικών περιοχών¹⁵⁶. Προϋπόθεση για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των παραπάνω κλάδων είναι η διασφάλιση της αειφόρου χρήσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος¹⁵⁷.

Υπάρχει μεγάλος αριθμός και ποικιλία Κοινοτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των πιέσεων που δέχεται το θαλάσσιο περιβάλλον. Τα μέτρα αυτά προκύπτουν από διατάξεις που αφορούν είτε, ειδικά το ζήτημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είτε γενικά, την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος στο σύνολο του. Το ζήτημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ρυθμίζεται επίσης και από Κοινοτικές διατάξεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για την αλιεία, τις μεταφορές και την ναυτιλία.

4.1 Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο πλαίσιο της Περιβαλλοντικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Κοινοτική πολιτική περιβάλλοντος κατοχυρώνεται από το πρωτογενές δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή από την ιδρυτική Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και την ιδρυτική Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έτσι όπως αναθεωρήθηκε από τις Συνθήκες του Άμστερνταμ και της Νίκαιας.

Η Συνθήκη της Ρώμης, ιδρυτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δεν περιλαμβάνει στις κοινές δράσεις της Κοινότητας το περιβάλλον¹⁵⁸. Ειδική μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος θεσπίζεται για πρώτη φορά, με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986, η οποία προσθέτει στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα ένα νέο κεφάλαιο, με τον τίτλο «Περιβάλλον» (άρθρα 130 Π,Ρ και Σ), αναγνωρίζοντας ρητά την αρμοδιότητά της Κοινότητας στο περιβάλλον και δημιουργώντας για πρώτη φορά ένα σύστημα αυτοτελούς προστασίας για το περιβάλλον. Με την Συνθήκη του 1992 για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Συνθήκη του Μάαστριχτ) η προστασία του περιβάλλοντος αναβαθμίζεται σε επίπεδο επίσημης Κοινοτικής πολιτικής ενώ μετέπειτα με την Συνθήκη του Άμστερνταμ του 1997 εντάσσεται στους Στόχους της Ένωσης (άρθρο 2 ΣΕΕ)¹⁵⁹.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, «Η Κοινότητα έχει ως αποστολή, με τη δημιουργία κοινής αγοράς, οικονομικής και νομισματικής ένωσης και με την εφαρμογή των κοινών πολιτικών ή δράσεων που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4,

¹⁵⁶ COM(2006) 275 τελικό τόμος II- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ σελ. 9

¹⁵⁷ COM(2007) 575 τελικό της 10/10/2007, σελ. 4

¹⁵⁸ Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Σύνομη νομική προσέγγιση, στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι Σιδέρης, σελ 321

¹⁵⁹ Κουτούπα Ρεγκάκου Ευαγγελία, ο.π. σελ.38,39

να προάγει στο σύνολο της Κοινότητας την αρμονική, ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων, υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος.» Το άρθρο 3 ΣΕΚ ορίζει ότι η δράση της Κοινότητας περιλαμβάνει μία πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος, ενώ κατά το άρθρο 174 παρ. 1 ΣΕΚ η Κοινή περιβαλλοντική πολιτική έχει τώρα τους ακόλουθους στόχους: α) την διατήρηση, την προστασία και την βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, β) την προστασία της ανθρώπινης υγείας, γ) την ορθολογική χρήση των φυσικών πόρων και δ) την προώθηση μέτρων, σε διεθνές επίπεδο, για την αντιμετώπιση περιφερειακών και παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων. Σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο, η κοινή περιβαλλοντική πολιτική βασίζεται στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, στην αρχή της επανόρθωσης της περιβαλλοντικής ζημίας κατά προτεραιότητα στην πηγή και στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Η παράγραφος 4 του ανωτέρω άρθρου κατοχυρώνει τη δυνατότητα της Κοινότητας να συνεργάζεται με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος συνάπτοντας συμφωνίες.

Παράλληλα, το άρθρο 6 της ΣΕΚ κατοχυρώνει την αρχή της ενσωμάτωσης ή της διατομεακότητας¹⁶⁰. Σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο, οι διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος θα πρέπει να ενσωματώνονται στον καθορισμό και την εφαρμογή των υπόλοιπων Κοινοτικών πολιτικών. Στόχος του παραπάνω αποτελεί η διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος σε κάθε έκφασή της, μέσα από την εκ των πρότερων εκτίμηση όλων των πιθανών προβλημάτων στον τομέα αυτό και επιπλέον η υιοθέτηση μέτρων που ενσωματώνουν περιβαλλοντικές διατάξεις ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των οικονομικών και κοινωνικών δράσεων¹⁶¹.

Επιπλέον, πρέπει να αναφερθεί ότι η Χάρτα των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων που προέκυψε από την Σύνοδο Κορυφής της Νίκαιας το 2000 συμπεριελάμβανε στο άρθρο II-37 μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος, ορίζοντας ότι: «το υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητάς του πρέπει να ενσωματώνονται στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να διασφαλίζονται σύμφωνα με την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης»¹⁶².

Οι τομείς της γενικότερης Κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον είναι: α) η προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας, β) η προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος, γ) οι επικίνδυνες ουσίες και η πολιτική διαχείρισης

¹⁶⁰ Κουτούπα Ρεγκάκου Ευαγγελία, ο.π. σελ 39

¹⁶¹ Moussis N., 2007, Guide to European Policies, European Study Service, σελ 268

¹⁶² Κουτούπα Ρεγκάκου Ευαγγελία, ο.π.σελ 40

αποβλήτων, ζ) η διαχείριση των φυσικών πόρων, η) η διαχείριση του εδάφους και πιο συγκεκριμένα, η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών και θ) η ατμόσφαιρα.

α) Η προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας

Η πολιτική της Ε.Ε για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, συμπεριλαμβανομένων των προστατευόμενων περιοχών, διαμορφώνεται στο πλαίσιο δεσμεύσεων σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και περιφερειακό επίπεδο. Η Ε.Ε και τα κράτη μέλη της είναι συμβαλλόμενα μέρη σε ένα πλήθος διεθνών Συμβάσεων, που είτε αποσκοπούν στην προστασία της βιοποικιλότητας στο σύνολό της, είτε εξειδικεύονται στην προστασία συγκεκριμένων θαλάσσιων ειδών που κινδυνεύουν από την υπεραλίευση και τις βλαβερές αλιευτικές πρακτικές όπως η χρήση εκρηκτικών¹⁶³.

Αξίζει να αναφερθούν η Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1992 για την Βιολογική ποικιλότητα, η Σύμβαση του 1973 για το διεθνές εμπόριο των ειδών της άγριας πανίδας και χλωρίδας που κινδυνεύουν με εξαφάνιση (CITES), η Διεθνής Σύμβαση της Βόννης του 1979 για την διατήρηση των αποδημητικών ειδών της άγριας πανίδας (CMS) και η συμφωνία των Ηνωμένων Εθνών του 1995 σχετικά με τη διατήρηση και διαχείριση των αλληλεπικαλυπτόμενων και άκρως μεταναστευτικών αποθεμάτων ιχθύων. Παράλληλα, η Ε.Ε. είναι συμβαλλόμενο μέρος ορισμένων Συμβάσεων περιφερειακής εμβέλειας όπως η Σύμβαση του 1980 για την διατήρηση των θαλάσσιων πόρων της Ανταρκτικής και η Σύμβαση του 1982 για την διατήρηση του Σολωμού του Βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού, ενώ έχει συνάψει ένα πλήθος διμερών συμφωνιών με τρίτες χώρες αναφορικά με την βιώσιμη κατανομή των αλιευτικών αποθεμάτων.

Η Ε.Ε ως μέρος της Σύμβασης για την βιοποικιλότητα, η οποία απαιτεί από τα μέρη της να εντάξουν, στο βαθμό που είναι δυνατόν και επιβεβλημένο τη διατήρηση και τη διαρκή αξιοποίηση της βιοποικιλότητας σε σχετικά τομεακά ή διατομεακά σχέδια και προγράμματα, προέβη στην θέσπιση της Οδηγίας 2001/42/EK για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων. Τα μέσα της Ε.Ε. για την προστασία της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλότητας περιλαμβάνουν α) τα σχέδια δράσης για την βιοποικιλότητα, β) τις Οδηγίες για τα ενδιαιτήματα¹⁶⁴ και τα άγρια πτηνά¹⁶⁵, οι οποίες

¹⁶³ Κατευθυντήριες γραμμές για τη συγκρότηση του Δικτύου Natura 2000 στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εφαρμογή των Οδηγιών για τα ενδιαιτήματα και τα άγρια πτηνά, Μάιος 2007, http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/index_en.htm

¹⁶⁴ Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας.

¹⁶⁵ Οδηγία του Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών (79/409/ΕΟΚ).

σύμφωνα με του στόχους που τέθηκαν από το έκτο Κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον θα εφαρμοστούν και στο θαλάσσιο περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τη δημιουργία ενός δικτύου θαλάσσιων περιοχών διατήρησης στο πλαίσιο του δικτύου Natura 2000¹⁶⁶ και γ) ρυθμίσεις και δράσεις στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής που αφορούν την καταπολέμηση της παράνομης αλιείας (όπως η Κοινοτική Στρατηγική κατά της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας¹⁶⁷), την διατήρηση και βιώσιμη διαχείριση των αλιευτικών πόρων (π.χ. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002 για τη διατήρηση και βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής), την ειδική προστασία συγκεκριμένων ειδών όπως τα δελφίνια και τις καταστρεπτικές αλιευτικές πρακτικές (Πρόταση Κανονισμού του Συμβουλίου της 17ης Οκτωβρίου 2007 για την προστασία ευπαθών θαλάσσιων οικοσυστημάτων της ανοικτής θάλασσας από τις δυσμενείς επιπτώσεις της χρήσης αλιευτικών εργαλείων βυθού –COM/2007/605).

β) Προστασία των υδάτων

Ένα μεγάλο μέρος της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπους που προέρχονται από χερσαίες πηγές προκύπτει μέσα από την νομοθεσία της Ε.Ε για τα ύδατα, η οποία αρχίζει ουσιαστικά στα μέσα της δεκαετίας του 70. Τα Κοινοτικά μέτρα, από τα μέσα της δεκαετίας του 70 και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 90, βασίστηκαν καταρχήν στις οριακές τιμές εκπομπών. Ως πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα θα μπορούσαν να αναφερθούν: α) η Οδηγία 76/464 για την ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας, που καταργήθηκε από την Οδηγία 2006/11/ΕΚ της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2006, β) η Οδηγία 80/68/ΕΟΚ περί προστασίας των υπόγειων υδάτων από την ρύπανση που προέρχεται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που καταργήθηκε από την Οδηγία 2000/60/ γ) η Οδηγία 82/176/ΕΟΚ περί των οριακών τιμών και των ποιοτικών στόχων για τις απορρίψεις υδραργύρου από τον βιομηχανικό τομέα της υλεκτρολύσεως των χλωριούχων αλάτων αλκαλίου που καταργήθηκε από την Οδηγία 2008/105/ΕΚ, δ) η Οδηγία 86/280 που προσδιορίζει τις τιμές όρια για τις αποβαλλόμενες ρυπογόνες ουσίες και τους ποιοτικούς στόχους που τίθενται από την Κοινότητα και καταργήθηκε από την Οδηγία 2008/105/ΕΚ

¹⁶⁶ <http://ec.europa.eu/environment/nature/index>

¹⁶⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών Περί της νέας Στρατηγικής της Κοινότητας για την πρόληψη, την αποτροπή και την εξάλειψη της Παράνομης, Λαθραίας και Άναρχης (ΠΛΑ) Αλιείας, COM (2007) 601

σχετικά με τα πρότυπα ποιότητας περιβάλλοντος στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, ε) η Οδηγία 91/271 για την αποβολή των αστικών λυμάτων, η οποία περιέχει προδιαγραφές και προβλέπει ειδική μεταχείριση, πριν την αποβολή, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα, ανάλογα με το μέγεθος του πληθυσμού, τον τύπο και την θέση των υδάτων που τα δέχονται και στ) η Οδηγία 91/676 για τη μείωση της ρύπανσης των υδάτινων πόρων από νιτρορύπανση γεωργικής προέλευσης¹⁶⁸.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 90 η Κοινότητα άρχισε να ακολουθεί σφαιρικότερη προσέγγιση στο ζήτημα της διαχείρισης των υδάτων. Στο πλαίσιο αυτό η Οδηγία – Πλαίσιο 2000/60¹⁶⁹ για τα ύδατα, προωθεί τη βιώσιμη χρήση των υδάτινων πόρων, θεσπίζοντας ένα καθεστώς για τη διαχείριση των λεκανών απορροής και των παρακείμενων παράκτιων περιοχών που αποσκοπεί στην επίτευξη ή διατήρηση της καλής κατάστασης του υδάτινου περιβάλλοντος (επιφανειακών και υπόγειων υδάτων) στην Κοινότητα¹⁷⁰. Η παραπάνω Οδηγία έχει ιδιαίτερη σημασία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς λειτουργεί με βάση την προσέγγιση ότι η φυσική αλληλεξάρτηση μεταξύ των διαφόρων στοιχείων που αποτελούν το υδατικό οικοσύστημα όπως, το γλυκό νερό, τα υπόγεια ύδατα και το νερό της θάλασσας, καθιστά αναγκαία την συνοχή στην διαχείριση αυτών των πόρων. Η Οδηγία 2000/60 θέτει μία βάση για τον συντονισμό των επιμέρους πολιτικών και μέτρων των κρατών μελών που αφορούν την προστασία των εσωτερικών επιφανειακών υδάτων, των διερχόμενων υδάτων, των παράκτιων υδάτων και των υπόγειων υδάτων¹⁷¹. Οι κύριοι στόχοι της πολιτικής αυτής είναι: η αποφυγή της περεταίρω επιδείνωσης και η προστασία και η βελτίωση της κατάστασης των υδάτινων οικοσυστημάτων, η προώθηση της βιώσιμης χρήσης των υδάτων βασισμένη στην μακροπρόθεσμη προστασία των διαθέσιμων υδατικών πόρων, την διασφάλιση της προοδευτικής μείωσης της ρύπανσης του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα και την αποτροπή της περεταίρω ρύπανσης του, η παροχή επαρκούς παροχής καλής ποιότητας επιφανειακού νερού και υπόγειου νερού τόσο όσο χρειάζεται για την βιώσιμη χρήση των υδάτων και η προστασία των υδάτων της ξηράς και των θαλάσσιων υδάτων¹⁷².

¹⁶⁸ Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, ο.π. σελ. 325

¹⁶⁹ Τροποποιήθηκε από την Απόφαση αριθ.2455/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την θέσπιση του καταλόγου ουσιών προτεραιότητας στον τομέα της πολιτικής των υδάτων

¹⁷⁰ Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη ο.π. σελ 326

¹⁷¹ Moussis N., ο.π. p. 269 - 270

¹⁷² Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου Κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, άρθρο 1

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων τα κράτη μέλη της Ένωσης καθορίζουν ποιοτικούς στόχους για την ορθολογική διαχείριση των υδάτων και για την μείωση της ρύπανσης των υδάτων¹⁷³. Συμπληρωματικά ως προς την Οδηγία 2000/60 δρα η Απόφαση αριθ. 2455/2001/ΕΚ που καθορίζει μία λίστα από 33 ουσίες ή ομάδες ουσιών, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως «πρώτης προτεραιότητας επιβλαβείς ουσίες», οι απορρίψεις των οποίων πρέπει να σταματήσουν¹⁷⁴. Ποιοτικοί στόχοι που είναι ανάλογοι με τις χρήσεις που υπόκειται το νερό, (πόσιμο νερό, ύδατα κολύμβησης και ύδατα για ιχθυοκαλλιέργειες), καθορίζουν τα επίπεδα ρύπανσης που δεν πρέπει να ξεπεραστούν σε μία συγκεκριμένη περιοχή ενώ κατευθυντήριες γραμμές από την Ε.Ε καθορίζουν ορισμένες υποχρεωτικές τιμές που δεν πρέπει να ξεπεραστούν, και ορισμένες ενδεικτικές τιμές, με τις οποίες τα κράτη μέλη προσπαθούν να συμμορφωθούν¹⁷⁵.

Στο ίδιο πλαίσιο, λειτουργούν και οι Οδηγίες α) 2006/118/ΕΚ για την προστασία των υπόγειων υδάτων από την ρύπανση και την υποβάθμιση, που θεσπίζει ειδικά μέτρα, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 17, παράγραφοι 1 και 2, της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης των υπόγειων υδάτων, τα οποία περιλαμβάνουν κυρίως κριτήρια για την αξιολόγηση της καλής χημικής κατάστασης των υπόγειων υδάτων και κριτήρια για τον εντοπισμό και την αναστροφή σημαντικών και διατηρούμενων ανοδικών τάσεων και κριτήρια για τον καθορισμό σημείων εκκίνησης για την αναστροφή των τάσεων¹⁷⁶, β) η Οδηγία 648/2004 για την βιοδιασπασιμότητα και την σήμανση των απορρυπαντικών, η οποία προστατεύει το υδάτινο περιβάλλον από τις επιφανειοδραστικές ουσίες που περιέχονται στα απορρυπαντικά και σε άλλα προϊόντα καθαρισμού. γ) ο Κανονισμός 2006/507/ΕΚ για τους Έμμονους Οργανικούς Ρύπους, και δ) η Οδηγία 2006/11/ΕΚ για την ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας.

Στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, άλλα σημαντικά μέτρα που επίσης συμβάλλουν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι τα μέτρα για την ποιότητα των υδάτων κολύμβησης (Οδηγία 76/160 για την ποιότητα των υδάτων κολύμβησης, όπως τροποποιήθηκε με την νέα Οδηγία 12884/04, που ορίζει ποιοτικές προδιαγραφές για τα θαλάσσια ύδατα στις περιοχές κολύμβησης) και τα μέτρα για τα ύδατα για τις ιχθυοκαλλιέργειες (Οδηγία 2006/44/ΕΚ) και για τα οστρακοειδή (Οδηγία 2006/113/ΕΚ)¹⁷⁷.

¹⁷³ Οδηγία 2000/60/ΕΚ της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000, άρθρο 3

¹⁷⁴ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/28108.htm>

¹⁷⁵ Οδηγία 2000/60/ΕΚ της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000 άρθρο 4

¹⁷⁶ Οδηγία 2006/118/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2006, άρθρο 1

¹⁷⁷ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15005.htm>

γ) Επικίνδυνες ουσίες και πολιτική διαχείρισης αποβλήτων

Ένα άλλο μεγάλο μέρος της νομοθεσίας της Ε.Ε που καλύπτει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προέρχεται από χερσαίες πηγές είναι οι ρυθμίσεις σχετικά με τις χημικές ουσίες και τα βιομηχανικά απόβλητα. Οι βασικές απαιτήσεις της Κοινοτικής στρατηγικής διαχείρισης αποβλήτων εκτίθενται στην Οδηγία Πλαίσιο για τα απόβλητα (2006/12/ΕΚ)¹⁷⁸, που επιβάλλει στα κράτη μέλη τη λήψη μέτρων για να εξασφαλίζουν την εξάλειψη των αποβλήτων, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο τον άνθρωπο ή το περιβάλλον¹⁷⁹. Μέτρα για τα απόβλητα προβλέπονται επίσης από την Οδηγία 2008/1/ΕΚ για την ολοκληρωμένη Πρόληψη και τον Έλεγχο της Ρύπανσης που προέρχεται από βιομηχανικές εγκαταστάσεις (IPPC). Στόχος της Οδηγίας είναι η αποφυγή της μεταφοράς της ρύπανσης από το ένα μέσο – φορέα της ρύπανσης (αέρα, νερό ή έδαφος) στο άλλο¹⁸⁰. Προς το σκοπό αυτό υποχρεώνει τους διαχειριστές ορισμένων ρυπογόνων για το περιβάλλον βιομηχανικών εγκαταστάσεων να υποβάλλουν αιτήσεις για άδειες λειτουργίας από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, οι οποίες τους παρέχονται υπό τον όρο της συμμόρφωσης με βασικές υποχρεώσεις όπως η μη υπέρβαση ορισμένων ανώτατων τιμών για την εκπομπή συγκεκριμένων ουσιών που τίθενται από την Οδηγία¹⁸¹.

Θα πρέπει επίσης να γίνει αναφορά στην Οδηγία 91/689/ΕΚ για τα επικίνδυνα απόβλητα, την Οδηγία 2006/21/ΕΚ σχετικά με την διαχείριση των αποβλήτων της εξορυκτικής βιομηχανίας και στα μέτρα για τα απόβλητα που προέρχονται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις (Οδηγία 2000/59/ΕΚ)¹⁸².

δ) Διαχείριση του εδάφους- ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών

Για να βελτιώσει την διαχείριση των παράκτιων ζωνών της, η Ε.Ε εργάζεται προς την δημιουργία μίας συντονισμένης πολιτικής για τις παράκτιες περιοχές της. Το κύριο μέσο για την προώθηση της προσέγγισης μίας ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών αποτελεί η Σύσταση της Επιτροπής, COM/00/547 της 17^{ης} Σεπτεμβρίου 2002 με τίτλο

¹⁷⁸ Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη ο.π. σελ 326

¹⁷⁹ Οδηγία 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5^{ης} Απριλίου 2006, άρθρο 4

¹⁸⁰ Οδηγία 2008/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15^{ης} Ιανουαρίου 2008 σχετικά με την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης, άρθρο 1

¹⁸¹ Οδηγία 2008/1/ΕΚ της 15^{ης} Ιανουαρίου 2008, άρθρα 3- 7

¹⁸² <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15002.htm>

«Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών: Μία Στρατηγική για την Ευρώπη», που παρουσιάζει τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή θα προωθήσει μέσα από Κοινοτικά μέτρα και προγράμματα την προστασία των ακτών της και η Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2002/413/ΕΚ της 30^{ης} Μαΐου 2002, που ζητά από τα κράτη μέλη να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν εθνικές στρατηγικές για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών τους¹⁸³.

Παράλληλα, η Επιτροπή ξεκίνησε το 2002 ένα Πρόγραμμα (EUROSION) για την διάβρωση των ακτών το οποίο κατέληξε σε ένα σύνολο προτάσεων πολιτικής για την αντιμετώπιση της διάβρωσης των Ευρωπαϊκών ακτών, έναν οδηγό διαχείρισης των ακτών, ένα σύστημα πληροφόρησης σχετικά με, και στην παραγωγή καθοδηγητικών γραμμών όσον αφορά την ενσωμάτωση των θεμάτων της διάβρωσης των ακτών στις διαδικασίες εκτίμησης της περιβαλλοντικής κατάστασης, την σκιαγράφιση των παραγόντων που συμβάλλουν στην διάβρωση των ακτών και την εκτίμηση των αποτελεσμάτων, θετικών και αρνητικών των διαφόρων στρατηγικών διαχείρισης των ακτών¹⁸⁴.

ε) Ατμόσφαιρα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υπογράψει την Σύμβαση Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή. Σε εφαρμογή του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ θεσπίστηκε ο Κανονισμός 842/2006 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που παρέχει μέτρα για την επιτάχυνση της επαναφοράς της στοιβάδας του όζοντος μέσω της μείωσης ορισμένων αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, ο Κανονισμός 2037/2000 για τις ουσίες που καταστρέφουν την στοιβάδα του όζοντος, η Οδηγία 2003/47/ΕΚ για την θέσπιση ενός συστήματος σχετικά με την εμπορία των δικαιωμάτων εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και η Απόφαση 280/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004 για την δημιουργία ενός μηχανισμού παρακολούθησης των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Κοινότητα¹⁸⁵.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της πολιτικής της για τις κλιματικές μεταβολές η Κοινότητα ενθαρρύνει την στροφή στις ανανεώσιμες και φιλικές μορφές ενέργειας. Με την δέσμη

¹⁸³ http://ec.europa.eu/environment/archives/land_use

¹⁸⁴ European Commission, 2004, Living with coastal erosion in Europe – sediment and space for sustainability, Luxembourg: Office of Official Publications of the European Communities, p. 38, www.euroSION.org

¹⁸⁵ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15012.htm>

μέτρων «ενέργεια» (COM 2007/1 τελικό) επιδιώκει την μεταστροφή της αγοράς ενέργειας σε πιο αειφόρες και φιλικές στο περιβάλλον πρακτικές, ιδίως μέσω φορολογικών μέτρων¹⁸⁶.

Όσον αφορά την γενικότερη δράση της Κοινότητας στον τομέα αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε το 2002 ένα Πρόγραμμα με τίτλο «Καθαρός Αέρας για την Ευρώπη» (Clean Air For Europe - CAFE) το οποίο αποσκοπεί στην δημιουργία μίας μακροπρόθεσμης θεματικής στρατηγικής και ολοκληρωμένης πολιτικής για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μέσω μέτρων αντιστάθμισης κόστους- οφέλους¹⁸⁷. Επιπλέον, έχουν θεσπιστεί Κοινοτικές Οδηγίες που αποβλέπουν στην μείωση των εκπομπών συγκεκριμένων ρύπων στην ατμόσφαιρα από τα μέσα μεταφοράς και την βιομηχανία. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι εξής: α) Η Οδηγία πλαίσιο 96/62 που καθορίζει τις βασικές αρχές μίας κοινής στρατηγικής για τον καθορισμό ποιοτικών στόχων για την ατμόσφαιρα βασισμένων σε ανώτατες τιμές για τις κύριες επιβλαβείς ουσίες. Οι πιο επικίνδυνες ουσίες για το περιβάλλον που η Ε.Ε προσπαθεί να μειώσει είναι το όζον στην τροπόσφαιρα, το διοξείδιο του θείου, το διοξείδιο του άνθρακα, το μονοξείδιο του άνθρακα, ο μόλυβδος και οι ενώσεις του, β) η Οδηγία 1999/30/EK σχετικά με τις οριακές τιμές διοξειδίου του θείου, διοξειδίου του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου στον αέρα του περιβάλλοντος, γ) η Οδηγία 2000/76/EK για την αποτέφρωση των αποβλήτων, δ) η Οδηγία 2001/80 για τον περιορισμό των εκπομπών στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων που αντικατέστησε την Οδηγία 88/609 για τις μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης, ε) η Οδηγία 2001/81 για τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών σε σχέση με ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους, ζ) η Οδηγία 1999/32 σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο ορισμένων υγρών καυσίμων και η Οδηγία 2005/33 σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούνται από τα πλοία¹⁸⁸.

Στο πλαίσιο των στόχων που έθεσε το Έκτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, με Ανακοίνωσή της¹⁸⁹, της 21ης Σεπτεμβρίου 2005, προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή έθεσε τις βάσεις για μία Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση. Με στόχο να επιτευχθεί μια ποιοτική στάθμη του ατμοσφαιρικού αέρα που δεν θα έχει αρνητικές επιπτώσεις ούτε θα συνεπάγεται σοβαρούς κινδύνους για την υγεία του ανθρώπου και για το περιβάλλον, η θεματική στρατηγική συμπληρώνει τη νομοθεσία που ισχύει σήμερα, ορίζει στόχους για την ατμοσφαιρική ρύπανση και προτείνει ως μέτρα για την

¹⁸⁶ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15012.htm>

¹⁸⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής της 4^{ης} Μαΐου 2001, Το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» (CAFE): Προς μια θεματική στρατηγική για την ποιότητα του αέρα, COM 2001/0245 τελικό, σελ 8

¹⁸⁸ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15004.htm>

¹⁸⁹ COM (2005) 446

επίτευξη των στόχων με χρονικό ορίζοντα το 2020: τον εκσυγχρονισμό της ισχύουσας νομοθεσίας, να δοθεί βάρος στην αντιμετώπιση των επιβλαβέστερων ρύπων και να εμπλακούν περισσότερο σε αυτήν τομείς και πολιτικές που επηρεάζουν δυνητικά την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹⁹⁰.

4.2 Η Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα από τις ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ναυτιλία

Τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε εκτέλεση των κατευθυντήριων οδηγιών που καθορίζουν οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και συγκεκριμένα το Μέρος XII «Προστασία και Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, άρθρα 192 έως 237 και κατ εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, έχουν εκδώσει ένα σύνολο κανονιστικών πράξεων προς τα κράτη μέλη, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών από την ακούσια ή εκούσια ρύπανση που προκύπτει από τα πλοία.

Η ουσιαστική δράση της Κοινότητας στον τομέα της αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από πλοία, ξεκίνησε το 1978, μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου «Amoco Cadiz», μέσω της εκκίνησης ενός Προγράμματος Δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προέρχεται από την έκχυση υδρογονανθράκων στην θάλασσα¹⁹¹ και μέσω της θέσπισης από το Συμβούλιο δύο σημαντικών Οδηγιών για τις ελάχιστες προδιαγραφές ορισμένων δεξαμενοπλοίων που χρησιμοποιούν Κοινοτικά λιμάνια (Οδηγία 79/116 «περί των ελάχιστων προδιαγραφών ορισμένων δεξαμενοπλοίων που καταπλέουν ή αποπλέουν από Κοινοτικούς λιμένες», η οποία συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από την Οδηγία 79/1034/ΕΟΚ για ορισμένα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται ή εξέρχονται από Κοινοτικούς λιμένες), και για την πλοήγηση πλοίων από πλοηγούς ανοικτής θάλασσας στη Βόρεια Θάλασσα και στη Μάγχη (Οδηγία 79/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21^{ης} Δεκεμβρίου 1978 περί πλοηγώσεως πλοίων από πλοηγούς ανοικτής θάλασσας στη Βόρειο Θάλασσα και τη Μάγχη)¹⁹².

¹⁹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, της 21^{ης} Σεπτεμβρίου 2005, Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση, COM (2005) 446 τελικό, σελ. 2

¹⁹¹ Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 26^{ης} Ιουνίου 1978, περί θέσπισης προγράμματος δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στον τομέα του ελέγχου και της μείωσης της ρύπανσης που προκαλείται από την απόρριψη υδρογονανθράκων στην θάλασσα, επίσημη εφημερίδα αριθ. C 162 της 08/07/1978, σ. 0001-0004

¹⁹² Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη ο.π. σελ 329

α) Κοινοτική δράση στον τομέα της αντίδρασης σε περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης

Για την υλοποίηση του Προγράμματος Δράσης του 1978, η Επιτροπή ίδρυσε μία Συμβουλευτική Επιτροπή για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προέρχεται από υδρογονάνθρακες που απορρίπτονται στη θάλασσα (Απόφαση 80/686 και 87/144) της οποίας οι αρμοδιότητες επεκτάθηκαν με την Απόφαση (85/208) και στις άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός των υδρογονανθράκων. Ενώ, το Συμβούλιο καθιέρωσε ένα Κοινοτικό Σύστημα Πληροφόρησης (ηλεκτρονικό δίκτυο πληροφοριών) ως ελεγκτικό μηχανισμό (Απόφαση 86/85 και 88/346). Το Σύστημα Πληροφόρησης επιφορτίστηκε, καταρχάς, με την θαλάσσια ρύπανση από υδρογονάνθρακες, και στη συνέχεια επεκτάθηκε και σε άλλες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης¹⁹³. Με Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16^{ης} Αυγούστου 1984, το Πρόγραμμα Δράσης που συμφωνήθηκε το 1978, διευρύνθηκε για να καλύψει και άλλες επιβλαβείς ουσίες πέραν των υδρογονανθράκων.¹⁹⁴

Το Πρόγραμμα δράσης του 1978 αντικαταστάθηκε, με την Απόφαση 2850/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, από ένα Κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης, για την περίοδο από 1-1-2000 έως 31-12-2006. Στόχος του πλαισίου συνεργασίας ήταν: α) να στηρίξει και να συμπληρώσει τις προσπάθειες των κρατών μελών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των ακτών και της ανθρώπινης υγείας, έναντι των κινδύνων ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης. Οι κίνδυνοι της ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης περιλαμβάνουν την έκλυση επιβλαβών ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους, είτε από τα πλοία, είτε από την ακτή ή από εκβολές ποταμών. Σε αυτούς περιλαμβάνονται και οι κίνδυνοι που οφείλονται στην παρουσία υλικών που έχουν ποντιστεί στη θάλασσα, όπως τα πολεμοφόδια ενώ εξαιρούνται οι εγκεκριμένες απορρίψεις και τα συνεχή ρεύματα ρύπανσης από χερσαίες πηγές, β) να συμβάλλει στην βελτίωση της ικανότητας των κρατών μελών να αντιμετωπίζουν περιστατικά έκχυσης ή επαπειλούμενης έκχυσης πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών ουσιών στη θάλασσα, επίσης δε να συμβάλλει στη πρόληψη των κινδύνων που προέρχονται από ποντισμένα στη θάλασσα υλικά όπως τα πολεμοφόδια, γ) να ενισχύσει την αποτελεσματική αμοιβαία συνδρομή κα συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στον

¹⁹³ Οδηγία (86/280/ΕΟΚ) 12.6.1986 «σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο I του Παραρτήματος της Οδηγίας 76/464

¹⁹⁴ http://ec.europa.eu/environment/civil/marin/mp01_en_introduction.htm

δεδομένο τομέα και δ) να ενθαρρύνει την συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών προκειμένου να λαμβάνεται μέριμνα για την αποκατάσταση των ζημιών σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»¹⁹⁵.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεπικουρούμενη από την Επιτροπή διαχείρισης της θαλάσσιας ρύπανσης υλοποιούσε το πλαίσιο συνεργασίας μέσω ενός Κοινοτικού Συστήματος Πληροφόρησης που αποσκοπούσε στην ανταλλαγή δεδομένων για να καθιστά δυνατή την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης, και μέσω ενός τριετούς κυλιόμενου προγράμματος που περιελάμβανε δράσεις όπως η εκπαίδευση, η ανταλλαγή εμπειρογνομώνων, η πραγματοποίηση ασκήσεων, πιλοτικών προγραμμάτων και ερευνών μετά από περιστατικά ατυχημάτων¹⁹⁶.

Η Κοινοτική δράση για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης ενισχύθηκε περαιτέρω, από την Απόφαση 2001/792 EURATOM του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου του 2001, η οποία δημιούργησε έναν Κοινοτικό Μηχανισμό για την διευκόλυνση της ενισχυμένης συνεργασίας στις επεμβάσεις βοήθειας της πολιτικής προστασίας. Το νέο αυτό μέσο καλύπτει τόσο την πολιτική προστασία όσο και την θαλάσσια ρύπανση. Ο σκοπός του μηχανισμού αυτού είναι η παροχή βοήθειας μετά από αίτηση, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τόσο εντός, όσο και εκτός της Ε.Ε και η διευκόλυνση του συντονισμού των προσφορών βοήθειας που προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της¹⁹⁷.

Με την Απόφαση του Συμβουλίου 2007/779/ΕΚ της 8 Νοεμβρίου 2007, ο μηχανισμός για τις παρεμβάσεις βοήθειας που καθιέρωνε η Απόφαση 2001/792/ΕΚ, EURATOM αντικαθίσταται από έναν Κοινοτικό Μηχανισμό πολιτικής προστασίας, στόχος του οποίου είναι η βελτίωση του συντονισμού των επεμβάσεων πολιτικής προστασίας σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που μπορεί να προκύψουν μεταξύ άλλων και ως αποτέλεσμα ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης¹⁹⁸. Ο νέος μηχανισμός βασίζεται κυρίως, σε ένα Κέντρο Παρακολούθησης και Πληροφόρησης (MIC) που είναι σε συνεχή λειτουργία και διευκολύνει την έγκαιρη κινητοποίηση του Κοινοτικού μηχανισμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και ένα Κοινό Σύστημα Επικοινωνιών και Πληροφόρησης (CECIS) που θα

¹⁹⁵ Απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2000, άρθρο 1 (2)

¹⁹⁶ Απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2000, άρθρο 2

¹⁹⁷ http://ec.europa.eu/environment/civil/marin/mp01_en_introduction.htm

¹⁹⁸ Απόφαση του Συμβουλίου 2007/779/ΕΚ της 8 Νοεμβρίου 2007 περί δημιουργίας Κοινοτικού μηχανισμού πολιτικής προστασίας, άρθρο 1

εξασφαλίζει την επικοινωνία και την από κοινού πρόσβαση σε πληροφορίες μεταξύ του MIC και των σημείων επαφής των κρατών μελών¹⁹⁹.

β) Κοινοτική δράση για την πρόληψη της ρύπανσης από την λειτουργία και τα ατυχήματα των πλοίων

Μία σειρά ναυτικών ατυχημάτων με μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις για το θαλάσσιο περιβάλλον και τις ακτές της Ευρώπης αποτέλεσαν την κινητήριο δύναμη για την ανάπτυξη και την περαιτέρω μετεξέλιξη της Κοινοτικής νομοθεσίας αναφορικά με την πρόληψη της λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης από τα πλοία. Τα πρώτα βήματα προς την δημιουργία μίας κοινής πολιτικής θαλάσσιας ασφάλειας έγιναν το 1993, όταν με αφορμή τα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων Aegean Sea και Brear, η Επιτροπή εξέδωσε μία Ανακοίνωση (com 1993/66), με τον τίτλο: «Προς μία κοινή πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας», με την οποία παρουσίαζε ένα Πρόγραμμα Δράσης στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, στόχος του οποίου ήταν τόσο η επίτευξη σε Κοινοτικό επίπεδο, αυστηρότερης εφαρμογής των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων του IMO, όσο και η θέσπιση Κοινοτικών μέτρων για την κάλυψη περιπτώσεων για τις οποίες δεν προβλέπονταν αντίστοιχα μέτρα από τις Συμβάσεις του IMO ή τα υφιστάμενα μέτρα κρίνονταν ανεπαρκή²⁰⁰. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην πρόληψη των ατυχημάτων, καθώς και στις προδιαγραφές των πλοίων, φορτίων και πληρωμάτων, τα οποία αποτελούσαν, σύμφωνα με την εκτίμηση της Επιτροπής, τα κύρια αίτια των ναυαγίων²⁰¹.

Ειδικότερα, ως πιο χαρακτηριστικά Κοινοτικά μέσα για την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και τον περιορισμό των απορρίψεων αποβλήτων στην θάλασσα από πλοία, θα μπορούσαν να αναφερθούν:

α) η Οδηγία 93/75 του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για τα πλοία που κατευθύνονται ή αποπλέουν από Κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, συμπεριλαμβανομένων των ραδιενεργών καταλοίπων, που προβλέπει απόσυρση από τα κοινοτικά ύδατα των πλοίων που δεν πληρούν τις βασικές προδιαγραφές, η οποία καταργήθηκε με την Οδηγία 2002/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος Παρακολούθησης της

¹⁹⁹ Απόφαση του Συμβουλίου 2007/779/EK της 8 Νοεμβρίου 2007, άρθρο 2

²⁰⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου, COM (2000) 142 τελικό, σελ. 5

²⁰¹ Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη ο.π. σελ329 και <http://eur-lex.europa.eu>

κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, για πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον,

β) η Οδηγία 94/57 του Συμβουλίου, που τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/105, η οποία καθιερώνει τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων,

γ) η Οδηγία 95/21²⁰² του Συμβουλίου για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, η οποία προβλέπει για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων σε όλα τα σκάφη ενώ περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις όσον αφορά τις επιθεωρήσεις επί πετρελαιοφόρων,

δ) η Οδηγία 96/98 για την βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που τροποποιήθηκε με την οδηγία 2002/84 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,

ε) η Οδηγία 1999/32/EK που τροποποιεί την Οδηγία του Συμβουλίου 93/12/ΕΟΚ, σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο ορισμένων υγρών καυσίμων διευρύνοντας το πεδίο εφαρμογής της και στα υγρά καύσιμα που χρησιμοποιούνται από τα πλοία σε εφαρμογή του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL. Η τροποποιητική της Οδηγία, 2005/33/EK, μαζί με την Ανακοίνωση της Επιτροπής για την μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από ποντοπόρα πλοία (COM 2002/595) αποτελεί τμήμα της στρατηγικής της Ε.Ε για την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Η εν λόγω Οδηγία προβλέπει ειδικότερα την μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο, τη μείωση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων που πωλούνται στην Ε.Ε και τη συστηματική καταγραφή κάθε ανατροφοδότησης του πλοίου με καύσιμα

και στ) η Οδηγία 2000/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης MARPOL όσον αφορά τις ευκολίες/σταθμούς υποδοχής στα λιμάνια²⁰³.

Με αφορμή την βύθιση του πετρελαιοφόρου Erika στις 12 Δεκεμβρίου του 1999, η Επιτροπή υπέβαλλε δύο δέσμες προτάσεων (Δέσμη Erika I²⁰⁴ και II²⁰⁵) που αφορούσαν στη λήψη άμεσων και μελλοντικών νομοθετικών μέτρων αντίστοιχα, τα οποία απέβλεπαν στη βελτίωση της πρόληψης περιστατικών ατυχηματικής ρύπανσης και στην ενίσχυση με

²⁰² όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/106 και στην συνέχεια την Οδηγία 2002/84

²⁰³ Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη ο.π. σελ 330

²⁰⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής της 21^{ης} Μαρτίου 2000 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών πετρελαίου, COM(2000)142 τελικό

²⁰⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika COM (2000) 802 τελικό

αιεφόρο τρόπο της προστασίας του ευρωπαϊκού παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος²⁰⁶.

Στο πλαίσιο της Δέσμης Erika I (μέτρα άμεσης εφαρμογής) προβλεπόταν η ενίσχυση του ελέγχου των πλοίων στους λιμένες των κρατών μερών, η επίτευξη αυστηρότερου ελέγχου επί των νηογνωμόνων στους οποίους οι εθνικές αρχές μεταβιβάζουν την αρμοδιότητα διενέργειας ελέγχου επί της ασφαλείας των πλοίων και η επίσπευση της αντικατάστασης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους²⁰⁷. Για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων τα Κοινοτικά όργανα εξέδωσαν :

α) την Οδηγία 2001/106 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰⁸ που τροποποιεί την Οδηγία 95/21/ΕΚ για την επιβολή διεθνών προτύπων σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στα σκάφη. Η Οδηγία 2001/106 αποσκοπεί στη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας στα Κοινοτικά ύδατα προσπαθώντας να εξασφαλίσει ότι δεν πλέουν στα ύδατα αυτά σκάφη που δεν ανταποκρίνονται στα θεσπισθέντα πρότυπα²⁰⁹. Σύμφωνα με την παραπάνω Οδηγία, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συστήσουν και να ελέγχουν τις διοικητικές αρχές ναυσιπλοΐας οι οποίες αποκαλούνται "αρμόδιες αρχές" και επιφορτίζονται με την επιθεώρηση των σκαφών που προσδένουν στους λιμένες τους ή πλέουν σε ύδατα τα οποία εμπίπτουν στη νομολογία τους. Έκαστο κράτος μέλος υποχρεούται να ελέγχει τουλάχιστον 25 % του αριθμού των σκαφών υπό ξένη σημαία που εισέρχονται στους λιμένες του, ενώ υφίσταται υποχρέωση εκτέλεσης προσεκτικότερων ελέγχων σε ορισμένες κατηγορίες σκαφών, όπως τα πετρελαιοφόρα που πρόκειται να αποσυρθούν από τη ναυσιπλοΐα εντός πενταετίας ή μικρότερου χρονικού διαστήματος, τα σκάφη μεταφοράς φορτίου χύδην των οποίων η ηλικία υπερβαίνει τα 12 έτη, τα επιβατηγά σκάφη και τα δεξαμενόπλοια για αέριο και χημικά προϊόντα, ηλικίας μεγαλύτερης των δέκα ετών, η οποία υπολογίζεται βάσει της ημερομηνίας κατασκευής που αναφέρεται στα έγγραφα ασφάλειας του σκάφους. Παράλληλα, απαγορεύεται η είσοδος σε Κοινοτικούς λιμένες πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, όπως πετρέλαιο, φυσικό αέριο ή χημικές ουσίες, εάν τα πλοία αυτά φέρουν τη σημαία κράτους που έχει περιληφθεί σε μαύρη λίστα ή έχουν κρατηθεί από λιμενικές αρχές πάνω

²⁰⁶Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη ο.π. σελ 330

²⁰⁷ COM (2000) 142 τελικό, σελ. 5,6

²⁰⁸ ΕΕ L 19, 22-01-2002

²⁰⁹ Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση Κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων , άρθρο 1

από δύο φορές τα προηγούμενα δύο χρόνια, ενώ όλα τα πλοία θα είναι υποχρεωμένα να φέρουν συσκευή καταγραφής δεδομένων διαδρομής²¹⁰.

β) την Οδηγία 2001/105²¹¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της Οδηγίας 94/57/EK σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (νηογνώμονες) και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών. Οι παραπάνω Οδηγίες αποσκοπούν στη συμμόρφωση των μέτρων που λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο σχετικά με τους νηογνώμονες με τα υψηλότερα πρότυπα ποιότητας. Με αυτό τον τρόπο επιδιώκουν να διασφαλίσουν την σωστή εφαρμογή των διεθνών κανόνων κατά τα διαδικασίες ελέγχου και πιστοποίησης των πλοίων²¹².

γ) τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ.417/2002²¹³ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2002 για την επισπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, σκοπός του οποίου είναι η θέσπιση ενός προγράμματος εσπευσμένης σταδιακής εφαρμογής των σχετικών διατάξεων του κανονισμού 19 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης MARPOL 73/78 και η απαγόρευση της μεταφοράς με προορισμό ή αφητηρία λιμένες των κρατών μελών, βαρέων κλασμάτων προϊόντων πετρελαίου με πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Ο Κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5000 τόνων και πάνω όταν ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, καταπλέουν σε λιμένα ή σταθμό ανοιχτής θάλασσας ή αποπλέουν από αυτούς ή αγκυροβολούν σε περιοχή αγκυροβόλησης που υπάγεται στην δικαιοδοσία κράτους μέλους, ή που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Σύμφωνα με τον Κανονισμό, δεν επιτρέπεται στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους να φέρουν σημαία κράτους μέλους της Κοινότητας ή να καταπλέουν σε λιμάνια ή σταθμούς ανοιχτής θάλασσας που υπάγονται στην δικαιοδοσία κράτους μέλους μετά από την πάροδο συγκεκριμένης ημερομηνίας που καθορίζεται από τον κανονισμό και έχει προσδιοριστεί με βάση την ηλικία των πετρελαιοφόρων²¹⁴. Συγκεκριμένα, προβλέπεται άμεση απόσυρση των δεξαμενοπλοίων άνω των 23 ετών και μεταβατική περίοδος μέχρι το 2010 για τα υπόλοιπα,

²¹⁰ Οδηγία 2001/106/EK Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001, άρθρα 4 - 7

²¹¹ ΕΕ L 19, 22-01-2002.

²¹² Οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, άρθρο 1

²¹³ ΕΕ L 64, 07-03-2002

²¹⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Και του Συμβουλίου της 18ης Φεβρουαρίου 2002, άρθρα 1,2 και 4

ενώ για τα άνω των 15 ετών δικαίωμα ελλιμενισμού μόνο μετά τη διεξαγωγή τεχνικών ελέγχων²¹⁵.

Στο πλαίσιο της δέσμης Erika II θεσπίστηκε:

α) η Οδηγία 2002/59 σχετικά με την σύσταση Κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης με την οποία καταργείται η Οδηγία 93/75/ΕΟΚ. Ο επιδιωκόμενος στόχος της είναι να αποκτήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση τα μέσα που θα της επιτρέψουν την καλύτερη επιτήρηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της καθώς και τη δυνατότητα αποτελεσματικότερης παρέμβασης σε περίπτωση κρίσης στη θάλασσα²¹⁶.

Για το σκοπό αυτό, προβλέπει την βελτίωση της παρακολούθησης των πλοίων που διέρχονται τις ζώνες μεγάλης κυκλοφορίας υποχρεώνοντάς τα να εξοπλιστούν με συστήματα που θα επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό και τη συνεχή παρακολούθησή τους από τις αρχές των ακτών (άρθρο 6) , τη συστηματική προσφυγή στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, προς απλοποίηση και εναρμόνιση της διαβίβασης και της εκμετάλλευσης δεδομένων που αφορούν στα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα πλοία (άρθρο 14), τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των πλοίων που κάνουν χρήση των λιμένων της Κοινότητας με καταγραφείς δεδομένων ταξιδιού προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχήματος (άρθρο 10), την ενίσχυση των εξουσιών παρέμβασης των κρατών μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή απειλούμενης ρύπανσης κοντά στις ακτές τους (άρθρο 19) και την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων σε περίπτωση καιρικών συνθηκών οι οποίες εγκυμονούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου ή το περιβάλλον (άρθρο 18).

Και β) ο Κανονισμός 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Αρχικός ρόλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα ήταν η παροχή τεχνικής και επιστημονικής βοήθειας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον σχεδιασμό της ναυτιλιακής πολιτικής και ο έλεγχος της εφαρμογής της από τα κράτη μέλη. Ωστόσο, οι αρμοδιότητές του διευρύνθηκαν το 2004, με τον Κανονισμό 724/2004, και στον

²¹⁵ Με την τροποποίησή του από τον Κανονισμό 1726/2003 η μεταβατική περίοδος που προβλεπόταν αρχικά έως 2015, μειώθηκε έως στο 2010

²¹⁶ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, άρθρο 1

συντονισμό ερευνών μετά από ατυχήματα στην θάλασσα ή μετά από ακούσια ή εκούσια ρύπανση από πλοία²¹⁷. Επιπλέον, καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στην Θάλασσα αποτελούν η παροχή τεχνικής βοήθειας στα κράτη μέλη και στα υποψήφια προς ένταξη κράτη για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας, η παροχή στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες καθώς και δεδομένα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, να συνδράμει την Επιτροπή στη δημοσίευση, σε εξαμηνιαία βάση, των πληροφοριών που αφορούν πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε λιμένες της Κοινότητας κατ' εφαρμογή της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, αλλά και τα κράτη μέλη για τη βελτίωση του εντοπισμού και της δίωξης των πλοίων που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις ρύπων και η εκτέλεση των καθηκόντων του που προβλέπονται από την οδηγία 2002/59 όσον αφορά την επιτήρηση της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας με στόχο τη διευκόλυνση της συνεργασίας των κρατών μελών και της Επιτροπής στον τομέα αυτό· Δρα στηρίζοντας το κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας στον τομέα της εκούσιας ή ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης και τον Κοινοτικό μηχανισμό για την διευκόλυνση της ενισχυμένης συνεργασίας στις επεμβάσεις βοήθειας της πολιτικής προστασίας, που καθιερώθηκε με την απόφαση 2001/792/ΕΚ. EURATOM του Συμβουλίου, της 23^{ης} Οκτωβρίου 2001²¹⁸.

Παράλληλα, η Επιτροπή πρότεινε Κανονισμό για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για τις ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα Ευρωπαϊκά ύδατα²¹⁹. Η πρόταση Κανονισμού της Επιτροπής συμπληρώνει το ισχύον, σε διεθνές επίπεδο, καθεστώς, σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση, με τη δημιουργία ενός συμπληρωματικού Ευρωπαϊκού ταμείου, του Ταμείου COPE (Ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα), με στόχο την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα Ευρωπαϊκά ύδατα. Το Ταμείο COPE θα αποζημιώνει θύματα, των οποίων οι απαιτήσεις έχουν κριθεί αιτιολογημένες, μόνον εφόσον η αποζημίωση των τελευταίων δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος, λόγω της ανεπάρκειας του ανώτατου ορίου αποζημίωσης που τίθεται από το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση (Ταμείο IOPC). Το ταμείο COPE θα χρηματοδοτείται από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που εισάγουν περισσότερους από 150.000 τόνους αργού πετρελαίου ή/και καυσίμου πετρελαίου ετησίως, ανάλογα με το ύψος των εισαγωγών τους.

²¹⁷ http://ec.europa.eu/environment/civil/marin/mp01_en_introduction.htm

²¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, άρθρο 2

²¹⁹ COM (2000) 802 τελικό

Επιπλέον, ο προτεινόμενος Κανονισμός προβλέπει την επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε περίπτωση σοβαρής αμέλειας εκ μέρους οποιουδήποτε φορέα εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου²²⁰.

Το ναυάγιο του Prestige το 2002 απέδειξε ότι το υφιστάμενο ρυθμιστικό πλαίσιο τόσο σε διεθνές όσο και σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο ήταν ανεπαρκές όσον αφορά την μείωση των κινδύνων για το περιβάλλον που συνδέονταν με την διέλευση «επικίνδυνων» πλοίων από τα Ευρωπαϊκά ύδατα. Συγκεκριμένα, η αδυναμίες του συνίσταντο στην περιορισμένη εξουσία των παράκτιων κρατών απέναντι στα ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, την ανεπάρκεια ορισμένων προτύπων ασφαλείας για τη ναυτιλία, την μη συμμόρφωση των κρατών σημαίας με τις διεθνείς ρυθμίσεις αναφορικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την απουσία ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τα πλοία σε κίνδυνο²²¹. Οι παραπάνω αδυναμίες ώθησαν την Ευρωπαϊκή Ένωση αφενός μεν στην υποβολή μίας νέας δέσμης προτάσεων για την ασφάλεια στην ναυτιλία (Erika III), αφετέρου δε στην ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης (Οδηγία 2005/35/ΕΚ)²²².

Με την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στην ναυτιλία (Erika III), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε στις 23 Νοεμβρίου 2005 επτά μέτρα που αποσκοπούν στην συμπλήρωση και την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της υφιστάμενης Ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την θαλάσσια ασφάλεια μέσα από μία πιο πολιτική που βασίζεται στις αρχές της πρόληψης. Η τρίτη δέσμη μέτρων για την θαλάσσια ασφάλεια περιλαμβάνει προτάσεις που αφορούν τόσο στην τροποποίηση της υπαρκτής σχετικής νομοθεσίας της Ε.Ε, όσο και προτάσεις για νέα μέτρα. Ειδικότερα, περιλαμβάνει :

α) μία πρόταση Οδηγίας για την τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας²²³ που αποσκοπεί στο να καταστήσει τους κανόνες του ΙΜΟ όσον αφορά τις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας υποχρεωτικούς για όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε και στο να δημιουργήσει ένα σύστημα ελέγχου των κρατών σημαίας²²⁴. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της προτεινόμενης Οδηγίας τα κράτη μέλη καθίστανται συμβαλλόμενα μέρη των Συμβάσεων του ΙΜΟ, των

²²⁰ Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα, και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων, COM/2000/0802 τελικό

²²¹ Frank Veronica, 2005, Consequences of the Prestige Sinking for European and International Law, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol 20, No 1, σελ 2

²²² Frank Veronica, ο.π. σελ 44

²²³ COM(2005) 586 τελικό της 23/11/2005

²²⁴ COM(2005) 586 τελικό, σελ 8

ειδικών Συμβάσεων του IMO, και του Κώδικα του Κράτους Σημαίας του IMO (FSC), ενώ τα κράτη μέλη, τα οποία κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας δεν έχουν ακόμα γίνει μέρη όλων των παραπάνω Συμβάσεων του IMO κινούν τις διαδικασίες για την κύρωση των εν λόγω Συμβάσεων ή την προσχώρηση σε αυτές, σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο.

β) την τροποποίηση της Οδηγίας 94/57/EK και 2001/105/EK για την Κοινοτική πιστοποίηση των νηογνωμόνων²²⁵. Στόχος της πρότασης είναι η ενίσχυση των παραπάνω Οδηγιών για την επιτήρηση των Οργανισμών στους οποίους τα κράτη αναθέτουν την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων και την χορήγηση πιστοποιητικών επί των πλοίων που φέρουν την σημαία τους. Η παρούσα πρόταση αποβλέπει στην αναμόρφωση του ισχύοντος συστήματος έγκρισης των νηογνωμόνων από την Κοινότητα, το οποίο είχε καθιερωθεί με την οδηγία 94/57/EK (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20), και ειδικότερα, στην ενίσχυση του συστήματος ελέγχου των εγκεκριμένων οργανισμών, στην ενοποίηση του διπλού συστήματος που ισχύει σήμερα κανονικής και περιορισμένης έγκρισης, στην απλούστευση και την καλύτερη διάρθρωση των κριτηρίων κοινοτικής έγκρισης και στην αναμόρφωση του συστήματος κυρώσεων²²⁶.

γ) την τροποποίηση της Οδηγίας 2001/106/EK για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα²²⁷. Στόχος της παραπάνω τροποποίησης είναι η βελτίωση του συστήματος της Κοινότητας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, για να είναι δυνατός ο εντοπισμός και η μείωση του αριθμού των πλοίων που πλέουν στα ύδατα που υπάγονται στην δικαιοδοσία των κρατών μελών, χωρίς να πληρούν τα προβλεπόμενα πρότυπα μέσα από την πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό Κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, την θέσπιση κοινών κριτηρίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και απαγόρευσης απόπλου²²⁸.

δ) την τροποποίηση της Οδηγίας 2002/59/EK σχετικά με την σύσταση Κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης²²⁹ αποσκοπώντας στην καθιέρωση ενός σαφούς νομικού πλαισίου για τις τοποθεσίες καταφυγίων στις ακτές της Ε.Ε.²³⁰. Επιπλέον, προβλέπει για την χρήση του δικτύου Safe

²²⁵ COM(2005) 587 τελικό της 23/11/2005

²²⁶ COM(2005) 587 τελικό της 23/11/2005, σελ 2

²²⁷ COM(2005) 588 τελικό της 23/11/2005

²²⁸ COM(2005) 588 τελικό της 23/11/2005, άρθρο 1

²²⁹ COM(2005) 589 τελικό της 23/11/2005, σελ 7

²³⁰ COM(2005) 589 τελικό της 23/11/2005, άρθρο 20α και σελ. 7

Sea Net έτσι ώστε να υπάρχει ακριβής πληροφόρηση για τις κινήσεις των πλοίων και του φορτίου τους, και καθιστά τον εξοπλισμό των αλιευτικών σκαφών μήκους περισσότερο από 15 μέτρα με συστήματα αυτόματης αναγνώρισης υποχρεωτικό²³¹.

ε) την πρόταση μίας Οδηγίας για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/35/EK και 2002/59/EK²³². Ο γενικός στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα μέσω του καθορισμού σαφών κατευθυντήριων γραμμών σε επίπεδο Κοινότητας σχετικά με την εκτέλεση τεχνικών διερευνήσεων και την αξιοποίηση της εμπειρίας μετά από κάθε σοβαρό θαλάσσιο συμβάν. Η πρόταση επιδιώκει την ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε και τρίτων χωρών σε περιπτώσεις ύπαρξης κοινού ενδιαφέροντος²³³.

στ) την πρόταση ενός Κανονισμού σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος²³⁴. Ο Κανονισμός αυτός αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της Σύμβασης των Αθηνών του 2002 στο Κοινοτικό δίκαιο και την διασφάλιση της πλήρους, ομοιόμορφης και ταυτόχρονης εφαρμογής των διατάξεων της για όλους τους επιβάτες πλοίων, που προμηθεύτηκαν τα εισιτήρια τους στην Ευρώπη, ανεξαρτήτως αν αυτά εκτελούν διεθνείς, ενδοκοινοτικές ή εγχώριες, θαλάσσιες ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές²³⁵.

Και ζ) την πρόταση μίας Οδηγίας σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών, που αποσκοπεί να αποδώσει στους πλοιοκτήτες αστική ευθύνη για τις ζημιές που προκάλεσαν σε τρίτους. Περιλαμβάνει προτάσεις για εκσυγχρονισμό των εν ισχύ διεθνών Συμβάσεων, όπως της διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την αστική ευθύνη για ζημιές που οφείλονται σε ρύπανση από πετρέλαιο. Επιπλέον περιλαμβάνει μία ενιαία προσέγγιση των κρατών μελών έναντι κάθε Άλλου τύπου ζημιάς, και μία πολιτική υποχρεωτικής ασφάλισης ή χρηματοοικονομικής κάλυψης της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών²³⁶.

Επιπλέον, αποσκοπώντας στην αποθάρρυνση συμβάντων ηθελημένης ρύπανσης και μη συμμόρφωσης των πλοιοκτητών με τη διεθνή νομοθεσία η Ένωση προέβη στην ποινικοποίηση της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία. Λειτουργώντας στο πλαίσιο αυτό,

²³¹ COM(2005) 589 τελικό της 23/11/2005, άρθρο 6α

²³² COM(2005) 590 τελικό της 23/11/2005

²³³ COM(2005) 590 τελικό της 23/11/2005, άρθρο 12

²³⁴ COM(2005) 592 τελικό της 23/11/2005

²³⁵ COM(2005) 592 τελικό της 23/11/2005, άρθρο 1

²³⁶ COM(2005) 593 τελικό της 23/11/2005

το Συμβούλιο, με την Απόφαση 2002/762/EK, της 19 Σεπτεμβρίου 2002, εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να επικυρώσουν ή να προχωρήσουν στην Διεθνή Σύμβαση για την ποινική ευθύνη, για τις ζημιές που προέρχονται από την ρύπανση που προκύπτει από τις δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου των πλοίων του 2001 (Bunkers Convention)²³⁷. Παράλληλα, με μία άλλη Απόφασή του υπ αριθμόν 2002/971/EK εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να επικυρώσουν ή να προχωρήσουν στη Διεθνή Σύμβαση του 1996 για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημιά σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (Σύμβαση ΕΤΟ), προς το συμφέρον της Κοινότητας. Οι δύο ανωτέρω Συμβάσεις έχουν ιδιαίτερη σημασία γιατί, εν όψει των συμφερόντων της Κοινότητας και των κρατών μελών της, επιτρέπουν την βελτίωση της προστασίας των θυμάτων της θαλάσσιας ρύπανσης²³⁸.

Ειδικότερα, ζητήματα που αφορούν την παραβίαση των διατάξεων της MARPOL για τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών στα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης²³⁹, εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό την δικαιοδοσία κράτους μέλους, στην ΑΟΖ ή σε αντίστοιχη ζώνη κράτους μέλους που έχει καθοριστεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και στην ανοικτή θάλασσα, ρυθμίζονται από την Οδηγία 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για τις παραβάσεις²⁴⁰. Σκοπός της οποίας είναι η ενσωμάτωση των διεθνών προτύπων για την ρύπανση από τα πλοία στην Κοινοτική νομοθεσία και η διασφάλιση της επιβολής των ενδεδειγμένων κυρώσεων στα πρόσωπα που ευθύνονται για απορρίψεις, ώστε να βελτιωθεί η ναυτική ασφάλεια και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προέρχεται από πλοία. Η παρούσα Οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν αυστηρότερα μέτρα κατά της ρύπανσης από τα πλοία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο²⁴¹. Η παρούσα Οδηγία εφαρμόζεται σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από οποιοδήποτε πλοίο ανεξαρτήτως σημαίας, με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμετάλλευσης,

²³⁷ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24090.htm>

²³⁸ <http://europa.eu/bulletin/el/200211/p104073.htm>

²³⁹ όπως ορίζεται από το Μέρος III Τμήμα 2 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας

²⁴⁰ Οδηγία 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 για την ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία και την εισαγωγή ποινών για τις παραβάσεις, άρθρο 3

²⁴¹ Οδηγία 2005/35/EK, άρθρο 1

τα οποία χρησιμοποιούνται, προσωρινώς μόνο για κρατικούς και μη εμπορικούς σκοπούς²⁴². Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία σε οποιαδήποτε από τις περιοχές που αναφέρθηκαν παραπάνω θεωρούνται παραβάσεις, εφόσον διαπράττονται με δόλο, από αμέλεια ή βαριά αμέλεια²⁴³.

Οι παραβάσεις αυτές θεωρούνταν ποινικά αδικήματα από την Απόφαση Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ, του Συμβουλίου της 12^{ης} Ιουλίου 2005, που συμπλήρωνε την παραπάνω Οδηγία. Σύμφωνα με την παραπάνω Απόφαση κάθε κράτος μέλος υποχρεούτο να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζει ότι τα αδικήματα που προβλέπονται παραπάνω τιμωρούνται με αποτελεσματικές και αποτρεπτικές ποινικές κυρώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν, για τις σοβαρές τουλάχιστον περιπτώσεις, μέγιστες ποινές στερητικές της ελευθερίας τουλάχιστον ενός έως τριών ετών²⁴⁴. Μετά από αίτηση της ακύρωσης της από την Επιτροπή, η Απόφαση-Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ ακυρώθηκε στις 23 Οκτωβρίου 2007, από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λόγω της θέσπισής της σε εσφαλμένη νομική βάση²⁴⁵.

Για να καλύψει το νομικό κενό που άφησε η κατάργησή της η Επιτροπή με Ανακοίνωσή της COM/2008/134, πρότεινε την τροποποίηση της Οδηγίας 2005/35/EK και την ενσωμάτωση σε αυτήν ενός συστήματος κυρώσεων²⁴⁶. Η προτεινόμενη Οδηγία ορίζει ως ποινικό αδίκημα την παράβαση που καθορίστηκε ήδη στο άρθρο 4 της Οδηγίας 2005/35/EK. Η υποκίνηση ή η συνδρομή και η συνεργία σε τέτοιες πράξεις θα πρέπει επίσης να θεωρείται ποινικό αδίκημα. Το ποινικό αδίκημα πρέπει να επισύρει αποτελεσματικές, σύμφωνες προς την αρχή της αναλογικότητας και αποτρεπτικές κυρώσεις, οι οποίες πρέπει να έχουν ποινικό χαρακτήρα για τα φυσικά πρόσωπα. Αποτελεσματικές, σύμφωνες προς την αρχή της αναλογικότητας και αποτρεπτικές κυρώσεις πρέπει να επιβάλλονται και στα νομικά πρόσωπα αν θεωρούνται υπεύθυνα στο πλαίσιο της παρούσας Οδηγίας²⁴⁷. Η προτεινόμενη Οδηγία καθορίζει μόνον ένα ελάχιστο επίπεδο εναρμόνισης όσον αφορά τις πράξεις που θα πρέπει τουλάχιστον να θεωρούνται ποινικό αδίκημα και

²⁴² Οδηγία 2005/35/EK, άρθρο 3

²⁴³ Οδηγία 2005/35/EK, άρθρο 4

²⁴⁴ Απόφαση-Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2005, για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία, άρθρα 2 και 4

²⁴⁵ Hedemann Robinson Martin, 2008, The EU and Environmental Crime: The Impact of the ECJ's Judgment on Framework Decision 2005/667 on Ship-Source Pollution, *Journal of Environmental Law* 20:2 (2008), σελ. 280

²⁴⁶ Hedemann Robinson Martin, ο.π. σελ 291

²⁴⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής της 11^{ης} Μαρτίου 2008, πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της Οδηγίας 2005/35/EK σχετικά με την ρύπανση από τα πλοία και την θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, COM(2008) 134 τελικό, σελ 5

ορίζει μόνον γενικά ότι θα πρέπει να εφαρμόζονται στα φυσικά πρόσωπα ποινικές κυρώσεις, ενώ αφήνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιλέξουν κατά πόσο θα πρέπει να εφαρμόζονται ποινικές κυρώσεις και στα νομικά πρόσωπα²⁴⁸. Όπως αναφέρεται στην ακυρωθείσα Απόφαση πλαίσιο, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα νομικά πρόσωπα μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνα για τα ποινικά αδικήματα που διαπράττονται προς όφελός τους από ορισμένα πρόσωπα που ενεργούν για λογαριασμό τους ή όταν η έλλειψη εποπτείας ή ελέγχου επέτρεψε σε αυτά τα πρόσωπα να διαπράξουν αδίκημα²⁴⁹.

Πέραν των παραπάνω μέτρων που αφορούν κυρίως την εφαρμογή της Σύμβασης MARPOL από την Κοινοτική νομοθεσία, η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε μέτρα που αποσκοπούν στην εξάλειψη των επιβλαβών επιπτώσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία που προκαλούνται από οργανοκασιτερικές ενώσεις, οι οποίες δρουν ως ενεργά βιοκτόνα σε προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού των πλοίων, μέσα από την απαγόρευση της χρήσης τους (Κανονισμός (ΕΚ)782/2003)²⁵⁰. Επιπλέον, έλαβε μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στην ναυτιλία. Τα τελευταία, συνίστανται σε μέτρα που αφενός αφορούν στην βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, αφετέρου στην κατάρτιση των ναυτικών και τις συνθήκες εργασίας τους.

Όσον αφορά τα μέτρα που αφορούν στην ασφάλεια των λιμένων και των πλοίων αυτά είναι: α) ο Κανονισμός 725/2004 για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που αποτελεί ταυτόχρονη εφαρμογή της Σύμβασης του IMO για την Ασφάλεια της ζωής στην Θάλασσα (SOLAS) και τον Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS), β) η Οδηγία 2005/65/ΕΚ για την ενίσχυση της ασφάλειας στους λιμένες από τρομοκρατικές επιθέσεις, γ) ο Κανονισμός 3051/95 του Συμβουλίου για την διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/ Roll off (Ro-Ro) σε εφαρμογή του κώδικα ISM έτσι όπως ενσωματώθηκε στην Σύμβαση SOLAS, δ) Οδηγία 1999/35/ΕΟΚ που καθιερώνει ένα σύστημα υποχρεωτικών ελέγχων επί των επιβατηγών Ro-Ro και των ταχύπλων σκαφών που αποπλέουν ή καταπλέουν από λιμάνια των κρατών μελών της με στόχο την διασφάλιση της συμμόρφωσης τους με τις κοινοτικές και διεθνείς απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων²⁵¹, ε) η Οδηγία 98/18 και 2003/24 που αφορά στην διασφάλιση της μέγιστης δυνατής ασφάλειας για επιβατηγά πλοία που κάνουν εσωτερικά ταξίδια και δεν καλύπτονται από την Σύμβαση

²⁴⁸ COM(2008) 134 τελικό, σελ 5 και 6

²⁴⁹ COM(2008) 134 τελικό, σελ 7

²⁵⁰ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24256.htm>

²⁵¹ σε συνδυασμό με την τροποποιητική της 2002/84/ΕΚ

SOLAS, στ) η Οδηγία 98/41 και 2003/25 που αποσκοπεί στην διασφάλιση της μη υπέρβασης της χωρητικότητας των πλοίων και της ακριβούς παροχής πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές σε περίπτωση ατυχήματος, ζ) η Οδηγία 2001/96/EK σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορητών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην και με σκοπό την εφαρμογή του Κώδικα BLU του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορητών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και η) ο Κανονισμός 336/2006 για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM) εντός της Κοινότητας και ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.324/2008 για την θέσπιση αναθεωρημένων διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων από την Επιτροπή στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας²⁵².

Όσον αφορά τις δράσεις της Ε.Ε στους τομείς της κατάρτισης των ναυτικών και των συνθηκών εργασίας τους μπορούμε να αναφέρουμε: α) την Σύσταση του συμβουλίου της 21^{ης} Δεκεμβρίου 1978 για την επικύρωση από τα κράτη μέλη της διεθνούς Σύμβασης του 1978 για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυιλλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τηρήσεως φυλακών²⁵³, β) την Οδηγία 2001/25/EK σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για την εκπαίδευση των ναυτικών που καθορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και τον έλεγχο των πληρωμάτων των Κοινοτικών πλοίων και αποσκοπεί στο να διασφαλίσει την ταυτόχρονη και εναρμονισμένη εφαρμογή της Σύμβασης του IMO για τις προδιαγραφές εκπαίδευσης, πιστοποίησης και ελέγχου του 1978 (STCW) στο σύνολο των κρατών μελών, γ) την Οδηγία 1999/95 και την οδηγία 1999/63/EK της 21 Ιουνίου 1999 αναφορικά με το ωράριο εργασίας των πληρωμάτων των πλοίων²⁵⁴.

Το 2002, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποσκοπώντας στην βελτίωση της εφαρμογής της Κοινοτικής Νομοθεσίας που διέπει την ασφάλεια στην ναυτιλία, την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών εξέδωσαν τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ.2099/2002, για την σύσταση μίας και μόνο Επιτροπής Ασφάλειας στη Ναυτιλία και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που θα συγκεντρώνει τα καθήκοντα όλων των Επιτροπών που έχουν συσταθεί κατ' εφαρμογή της Κοινοτικής νομοθεσίας και οι οποίες αντικαθίστανται από τον παρόντα Κανονισμό. Ο ρόλος της COSS είναι να συγκεντρώσει τα καθήκοντα των Επιτροπών που έχουν συγκροτηθεί από την Κοινοτική νομοθεσία που αφορά στην ασφάλεια στη ναυτιλία, την πρόληψη της ρύπανσης

²⁵² <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24256.htm>

²⁵³ 79/114/ΕΟΚ

²⁵⁴ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24256.htm>

από πλοία και την προστασία των όρων διαβίωσης και εργασίας στα πλοία, όπως και να επικουρεί και να συμβουλεύει την Επιτροπή σε όλα τα θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης ή περιορισμού της ρύπανσης του περιβάλλοντος από ναυτιλιακές δραστηριότητες²⁵⁵.

γ) Η περιφερειακή διάσταση της Κοινοτικής δράσης για την προστασία των θαλασσών από την ρύπανση που προκύπτει από τη ναυτιλία

Αποσκοπώντας στην πληρέστερη προστασία των Ευρωπαϊκών θαλασσών η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, είναι συμβαλλόμενο μέρος σε ένα σύνολο περιφερειακών Συμβάσεων που περιλαμβάνουν στους στόχους τους την διευκόλυνση της αμοιβαίας συνδρομής και συνεργασίας στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης. Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι μέρος της Σύμβασης του Ελσίνκι του 1974 και 1992 για την προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής, της Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου Θαλάσσης, της Συμφωνία της Βόννης του 1983, για την συνεργασία για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, της Βορείου Θαλάσσης και της Συμφωνίας της Λισσαβόνας του 1990 για την συνεργασία για την προστασία των ακτών και των υδάτων του Νότιου- Ανατολικού Ατλαντικού από την ρύπανση, η οποία δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ²⁵⁶.

Παράλληλα, ένα μεγάλο μέρος των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μέρος του Μνημονίου Συνεργασίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα των Παρισίων (Paris MOU²⁵⁷) του 1982, το οποίο παρέχει ένα σύστημα ελέγχου πλοίων από το κράτος λιμένα επί εμπορικών πλοίων που φέρουν ξένα σημαία όσον αφορά την συμμόρφωσή τους με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια στη ναυτιλία συμπεριλαμβανομένων και των προτύπων που θεσπίζει η Σύμβαση MARPOL 73/78²⁵⁸.

²⁵⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002, για την Επιτροπή Ασφάλειας στη Ναυτιλία και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα Πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των Κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, L 324/1

²⁵⁶ http://ec.europa.eu/environment/civil/marin/mp07_en_international.htm

²⁵⁷ The 1982 Memorandum of Understanding on Port State Control

²⁵⁸ Carpenter A, The EU Directive on Port Reception Facilities: A Case Study in the Development of an EU Environmental Directive, European Environmental Law Review, December 2006, σελ 2

4.3 Η Κοινή Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Τα μέτρα που έχουν αναπτυχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι τομεακά και δεν έχουν σχεδιαστεί ειδικά για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Δεν υφίσταται δηλαδή μία συνολική προσέγγιση και μία ολοκληρωμένη δεσμευτική Κοινοτική πολιτική και στρατηγική, επικεντρωμένη στον τομέα θαλάσσιο περιβάλλον²⁵⁹. Το σωρευτικό αποτέλεσμα όλων των υφιστάμενων μέτρων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν επαρκεί για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων προστασίας και διατήρησης. Οι ωκεανοί και οι θάλασσες του πλανήτη συνδέονται μεταξύ τους, έτσι ώστε η λήψη ενός μέτρου σε μια θάλασσα ή σε έναν τομέα πολιτικής που έχει αντίκτυπο στη θάλασσα, μπορεί να έχει θετικό ή αρνητικό, εκούσιο ή ακούσιο αποτέλεσμα σε άλλες θάλασσες ή τομείς πολιτικής. Επιπλέον, η ολοένα και πιο έντονη χρήση των ωκεανών και των θαλασσών από τομείς όπως η ναυτιλία, η παραγωγή ενέργειας, ο τουρισμός ή η αλιεία, σε συνδυασμό με την κλιματική αλλαγή, είχαν ως αποτέλεσμα να αυξηθεί η πίεση που ασκείται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Λόγω αυτής της αδιάρρηκτης αλληλεξάρτησης, ο καλύτερος τρόπος για την αποτροπή περαιτέρω απωλειών βιοποικιλότητας και της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και για τη προώθηση της αποκατάστασης της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, είναι η υιοθέτηση μίας ολοκληρωμένης πολιτικής προστασίας και αποκατάστασης, η οποία να συνεκτιμά όλες τις ασκούμενες πιέσεις²⁶⁰.

Πράγματι, ολοένα και περισσότερες κυβερνήσεις, τόσο στην Ευρώπη όσο και εκτός των συνόρων της, συμμερίζονται την ιδέα μιας νέας, διατομεακής, ενοποιημένης προσέγγισης όσον αφορά τη διαχείριση των ζητημάτων που αφορούν τη θάλασσα. Την προσέγγιση αυτή ενστερνίστηκε και η Ε.Ε καθώς αναγνωρίζει ότι, κάθε, σχεδόν, σημαντικό θέμα το οποίο αντιμετωπίζει η Ευρώπη σήμερα, όπως η παραγωγή ενέργειας, η κλιματική αλλαγή, η προστασία και η διατήρηση του περιβάλλοντος, η έρευνα και η καινοτομία, ο ανταγωνισμός και η δημιουργία θέσεων απασχόλησης, το διεθνές εμπόριο, οι μεταφορές και η εφοδιαστική αλυσίδα, έχει και μια θαλάσσια διάσταση. Συνεπώς, μια ενοποιημένη προσέγγιση σε κάθε επίπεδο αποτελεί βασικό εργαλείο χάραξης και εφαρμογής πολιτικής σε όλους τους τομείς, σε διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης και εθνικής επικράτειας, ώστε να

²⁵⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, COM (2005) 504 τελικό, της 24/10/2005, Θεματική στρατηγική για την Προστασία και Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, σελ. 3

²⁶⁰ COM (2005) 504 τελικό, της 24/10/2005, σελ. 5

επιτρέπεται ο συστηματικός εντοπισμός συνεργειών ή ανεπαρκειών. Αυτό, όχι μόνο θα συμβάλλει στο να επιτευχθούν οι συγκλίνοντες στόχοι πολιτικής, αλλά θα ανοίξει και το δρόμο για την ανάπτυξη κοινών, διατομεακών εργαλείων και μιας κοινής δεξαμενής γνώσεων για την εξεύρεση λύσεων αποτελεσματικών και αποδοτικών από άποψη κόστους.

Η ενοποιημένη προσέγγιση για την θαλάσσια πολιτική βρίσκεται στο κέντρο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση («Γαλάζια Βίβλος»²⁶¹) που πρότεινε η Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2007 και υιοθέτησαν κατόπιν, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και της Θεματικής Στρατηγικής για το Θαλάσσιο Περιβάλλον²⁶² που υιοθέτησε η Επιτροπή, στις 24 Οκτωβρίου 2005, στο πλαίσιο των στόχων που έθεσε το έκτο Κοινοτικό Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον.

Στόχοι της ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ είναι να δημιουργήσει τις βέλτιστες συνθήκες για την αειφόρο χρήση των ωκεανών και των θαλασσών, επιτρέποντας την ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων και των παράκτιων περιφερειών, η θεμελίωση της θαλάσσιας πολιτικής στη βάση της γνώσης και της καινοτομίας και η παροχή της υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές²⁶³. Για την εκπλήρωση των παραπάνω στόχων οι προβλεπόμενες δράσεις αφορούν²⁶⁴:

α) Τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Απώτερος στόχος του παραπάνω μέτρου αποτελεί η ενίσχυση της ναυτιλίας καθώς η τελευταία θεωρείται φιλικότερη προς το περιβάλλον από τις άλλες μορφές μεταφοράς, μέσα από την απλούστευση των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων όσον αφορά τις ναυτιλιακές υπηρεσίες εντός της ΕΕ. Προς το στόχο της προστασίας του περιβάλλοντος τα σχέδια δράσης για την εφοδιαστική αλυσίδα και για τις θαλάσσιες μεταφορές που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή, εισάγουν την έννοια των «πράσινων διαδρόμων», δηλαδή διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών που χαρακτηρίζονται από χαμηλού επιπέδου επιπτώσεις στο ανθρώπινο και στο φυσικό περιβάλλον²⁶⁵. Παράλληλα η Επιτροπή εξέδωσε

²⁶¹ COM(2007) 575 τελικό

²⁶² COM (2005) 504 τελικό, της 24/10/2005

²⁶³ COM(2007) 575 τελικό της 10/10/2007, σελ 3

²⁶⁴ Commission staff working document, Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions- An Integrated Maritime Policy for the European Union, SEC(2007) 1278

²⁶⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής - Το θεματολόγιο της ΕΕ για τις εμπορευματικές μεταφορές: Τόνωση της αποδοτικότητας, της ολοκλήρωσης και της αειφορίας των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη {SEC(2007) 1351} {SEC(2007) 1367} COM/2007/0606 τελικό, Ανακοίνωση της Επιτροπής COM/2007/0607 τελικό, Σχέδιο Δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών και SEC /2007/1351

μία Ανακοίνωση στην οποία προτείνει μέτρα για την εξασφάλιση της μη προσβολής του φυσικού περιβάλλοντος από την λειτουργία των λιμένων και την συμμόρφωση των λιμένων με τις απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων για τις ευκολίες υποδοχής των απορριμμάτων των πλοίων²⁶⁶.

β) Την ανάπτυξη μίας Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη θαλάσσια έρευνα, στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή υιοθέτησε ένα συνεκτικό πλαίσιο για τον Ευρωπαϊκό Χώρο Έρευνας προς την υποστήριξη της αιφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών²⁶⁷.

γ) Την ανάπτυξη Εθνικών ολοκληρωμένων θαλάσσιων πολιτικών από τα κράτη μέλη. Προς το σκοπό αυτό η Επιτροπή εξέδωσε ένα σύνολο καθοδηγητικών γραμμών προς τα κράτη μέλη αποσκοπώντας στην ενδυνάμωση της δυνατότητάς τους να χαράσσουν και να υλοποιούν τις δικές τους εθνικές ενοποιημένες θαλάσσιες πολιτικές²⁶⁸.

δ) Τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου για τη θαλάσσια εποπτεία. Αναφορικά με τον παραπάνω στόχο η Επιτροπή εξέδωσε μία Ανακοίνωση αναφορικά με την δημιουργία ενός Συστήματος για την επιτήρηση των Ευρωπαϊκών Συνόρων (EUROSUR). Σε πρώτη φάση το Σύστημα επιτήρησης θα περιορίζεται στις περιοχές της Μεσογείου θαλάσσης, του Νότιου Ατλαντικού Ωκεανού και της Μαύρης Θάλασσας και θα αποσκοπεί στην αποτροπή της παράνομης διέλευσης των συνόρων, και του διασυνοριακού εγκλήματος. Σε δεύτερη φάση η σκοπιά του Συστήματος επιτήρησης θα διευρυνθεί στο συνολικό θαλάσσιο χώρο της Ε.Ε καλύπτοντας όχι μόνο ζητήματα που σχετίζονται με τον έλεγχο των συνόρων, αλλά όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την θάλασσα όπως η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ο έλεγχος της αλιείας και η επιβολή του νόμου²⁶⁹.

²⁶⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής της 18^{ης} Οκτωβρίου 2007, σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, COM (2007) 616 τελικό

²⁶⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 3^{ης} Σεπτεμβρίου 2008, Ευρωπαϊκή στρατηγική για θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα: ένα συνεκτικό πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας προς υποστήριξη της αιφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, COM/2008/534 τελικό

²⁶⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, της 26^{ης} Ιουνίου 2008 - Κατευθυντήριες γραμμές για μια ενοποιημένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής: προς την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά την ενοποιημένη θαλάσσια διακυβέρνηση και τη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων φορέων, COM (2008) 395 τελικό

²⁶⁹ Examining the creation of a European Border Surveillance System (EUROSUR), MEMO/08/86
Brussels, 13 February 2008,

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/86&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

ε) Την κατάρτιση ενός οδικού χάρτη για το τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών μελών, έτσι ώστε να καταστεί δυνατός ο καλύτερος συντονισμός μεταξύ των αρμοδίων δημόσιων αρχών και εφικτή η βελτιστοποίηση της χρήσης του θαλάσσιου χώρου προς όφελος της οικονομικής ανάπτυξης και του θαλασσίου περιβάλλοντος²⁷⁰.

στ) Την ανάπτυξη μίας στρατηγικής για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις, παράκτιες περιοχές. Προς το σκοπό αυτό η Επιτροπή δημοσίευσε μία Ανακοίνωση, COM (2008) 642 τελικό, με τίτλο «Οι ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες: ένα πλεονέκτημα για την Ευρώπη» με την οποία προτείνει μία ανανεωμένη στρατηγική για τις ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες, τις οποίες χαρακτηρίζει πλούσιες σε δυναμικό για την ανάπτυξη της Ε.Ε στο σύνολό της.

ζ) Την επίτευξη βιώσιμου τουρισμού. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή εξέδωσε μία Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό, η οποία μεταξύ άλλων, προτείνει περιβαλλοντικούς στόχους και κίνητρα (π.χ. ο θεσμός των προορισμών αριστείας) για τις περιοχές – τουριστικούς προορισμούς αποσκοπώντας σε έναν αειφόρο και φιλικό προς το περιβάλλον τουρισμό²⁷¹.

η) Τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή παρουσίασε μία στρατηγική για να καταστήσει την διάλυση των παλαιών πλοίων πιο ασφαλή για τους εργάτες και το περιβάλλον. Η Στρατηγική περιλαμβάνει δράσεις που διευκολύνουν την εφαρμογή των βασικών στοιχείων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφαλή ανακύκλωση των πλοίων, που πρόκειται να υπογραφεί τον Μάιο του 2009 και προτείνει μέτρα για την ενθάρρυνση της εθελοντικής δράσης από μέρους της ναυπηγικής βιομηχανίας και καλύτερη εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας της Ε.Ε για τις εξαγωγές αποβλήτων²⁷². Επιπλέον, κατάρτισε ένα σχέδιο στρατηγικής δεκαετούς χρονικής εμβέλειας για την προώθηση της ασφαλούς, σίγουρης, καθαρής και επαρκούς ναυτιλίας που δίνει έμφαση στην μείωση της εκροής επικίνδυνων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον και την ατμόσφαιρα από τα πλοία, σε εφαρμογή των διατάξεων της δέσμης Erika III για την ασφάλεια της

²⁷⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 25^{ης} Νοεμβρίου 2008 - Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ COM(2008) 791 τελικό

²⁷¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής της 19^{ης} Οκτωβρίου 2007 - Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό, COM(2007) 621 τελικό

²⁷² Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 19^{ης} Νοεμβρίου 2008- Μία στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων COM(2008) 767 τελικό

ναυσιπλοΐας, στην ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και στην ανάπτυξη έρευνας για την δημιουργία φιλικότερων προς το περιβάλλον πλοίων.

θ) Την εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και των καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών όπως, είναι η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα με τράτες βυθού. Σε αυτό το πλαίσιο θεσπίστηκε από το Συμβούλιο ο Κανονισμός 734/2008 για την προστασία των ευπαθών θαλάσσιων οικοσυστημάτων της ανοικτής θάλασσας από τις δυσμενείς συνέπειες της χρήσης αλιευτικών εργαλείων βυθού και ο κανονισμός 1005/2008 για την δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος πρόληψης, αποτροπής και εξάλειψης της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας.

ι) Τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters). Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή ξεκίνησε μία έρευνα όσον αφορά τον ρόλο των ναυτιλιακών ενώσεων στην ενδυνάμωση και την ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα²⁷³

ια) Την εκμετάλλευση των υπεράκτιων ενεργειακών πόρων. Στο παραπάνω πλαίσιο η Επιτροπή εξέδωσε μία Ανακοίνωση αναφορικά με την υπεράκτια αιολική ενέργεια (COM/2008/768 τελικό) μέσω της οποίας προτείνει δράσεις για την καλύτερη εκμετάλλευση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας της Ευρώπης.

Και ιβ) την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των πόρων της Αρκτικής. Στο πλαίσιο αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε Ανακοίνωση για την «Ευρωπαϊκή Ένωση και την περιοχή της Αρκτικής» η οποία υπογραμμίζει τις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην περιοχή της Αρκτικής. Το κείμενο θέτει στόχους πολιτικής και καταδεικνύει δράσεις, στους τομείς της έρευνας, του περιβάλλοντος και της ναυτιλίας²⁷⁴.

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση σκοπεύει να προωθήσει την ηγετική της θέση στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις. Με μία ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική καθίσταται δυνατή η βελτίωση της διαχείρισης των θαλάσσιων θεμάτων διεθνώς καθώς και η επίτευξη των προτεραιοτήτων της ΕΕ στον θαλάσσιο τομέα. Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ο παγκόσμιος χαρακτήρας των προβλημάτων που συναντά ο θαλάσσιος τομέας. Συνεπώς, η Επιτροπή ενθαρρύνει ειδικότερα, τη συνεργασία για θαλάσσια θέματα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής πολιτικής για την διεύρυνση, της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τη γειτονία και της διάστασης που αφορά την Αρκτική, καθώς και τον διαρθρωμένο διάλογο με

²⁷³ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage_mpa_en.html

²⁷⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, της 20^{ης} Νοεμβρίου 2008- Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η περιοχή της Αρκτικής, COM 2008/763

τους βασικούς εταίρους. Όντως, ουσιώδες στοιχείο αποτελεί η εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών από τους εταίρους· και τα κράτη μέλη για την κύρωση και την εφαρμογή των απαιτούμενων πράξεων.

Η Θεματική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Περιβάλλον, που αποτελεί τον περιβαλλοντικό πυλώνα της μελλοντικής ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ε.Ε και αποσκοπεί στην «προστασία και την αποκατάσταση των θαλασσών και των ωκεανών της Ευρώπης, και τη διασφάλιση της άσκησης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων κατά τρόπο αειφόρο ούτως ώστε η τρέχουσα και οι μελλοντικές γενεές να επωφεληθούν από την βιολογική ποικιλότητα, και από δυναμικούς ωκεανούς και θάλασσας που είναι ασφαλείς, καθαροί, υγιείς και παραγωγικοί»²⁷⁵.

Ένα πρώτο βήμα για την υλοποίηση της στρατηγικής για το θαλάσσιο περιβάλλον έγινε με την Οδηγία 2008/56/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Ιουνίου 2008, περί πλαισίου Κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, (Οδηγία Πλαίσιο για την θαλάσσια στρατηγική).

Η Οδηγία Πλαίσιο για την Θαλάσσια Στρατηγική καθιερώνει τέσσερις θαλάσσιες περιοχές και οκτώ υποπεριοχές. Στόχος της είναι η καθιέρωση ενός πλαισίου εντός του οποίου τα κράτη μέλη θα λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να πετύχουν ή να διατηρήσουν καλή περιβαλλοντική κατάσταση για το θαλάσσιο περιβάλλον έως το έτος 2020. προς τον σκοπό αυτό θα αναπτύσσονται από τα κράτη μέλη που μοιράζονται μία θαλάσσια περιοχή ή υποπεριοχή στρατηγικές, που θα ακολουθούν προσέγγιση με βάση το οικοσύστημα, με την έννοια της διαχείρισης και προστασίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να μη θίγεται η φέρουσα ικανότητά τους και να προάγεται η αειφόρος χρήση τους²⁷⁶. Η στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον χαρακτηρίζεται από μία διττή περιφερειακή/Ε.Ε προσέγγιση, αναβαθμίζοντας σε επίπεδο Ε.Ε την κοινή συνεργασία μεταξύ κρατών μελών που μοιράζονται τους ευρωπαϊκούς ωκεανούς και θάλασσες, αφήνοντας όμως το ζήτημα του προγραμματισμού και της υλοποίησης των μέτρων σε περιφερειακό επίπεδο έτσι ώστε να συνεκτιμηθεί η ποικιλία των ιδιαίτερων συνθηκών και προβλημάτων κάθε θαλάσσιας περιοχής²⁷⁷.

²⁷⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, COM (2005) 204 τελικό, της 24/10/2005, Θεματική στρατηγική για την Προστασία και Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, σελ. 5

²⁷⁶ Οδηγία 2008/56/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Ιουνίου 2008, άρθρα 1 και 4

²⁷⁷ COM (2005) 204 τελικό, της 24/10/2005, σελ. 5 και Οδηγία 2008/56/ΕΚ, της 17^{ης} Ιουνίου 2008, άρθρο 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αναγνώριση της ιδιαίτερης σημασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τόσο για την οικολογική ισορροπία του πλανήτη, όσο και για την οικονομική και κοινωνική ευημερία σε συνδυασμό με τον διασυννοριακό χαρακτήρα της θαλάσσιας ρύπανσης, ώθησε τα κράτη να αναλάβουν δράση για την προστασία του, σε διεθνές και σε περιφερειακό επίπεδο. Το παραπάνω γεγονός είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός συνόλου ρυθμιστικών κειμένων που αποσκοπούν είτε ειδικά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις διάφορες πηγές ρύπανσης και στη διατήρηση των θαλάσσιων ζώντων πόρων μέσα από την ρύθμιση ζητημάτων που αφορούν την αλιεία, είτε σε μία συνολική – οικοσυστημική προσέγγιση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος βασισμένη στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε επιμέρους θαλάσσιας περιοχής.

Η διεθνής κοινότητα αναγνώρισε για πρώτη φορά την ανάγκη δημιουργίας ενός διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκύπτει από τη ναυτιλία το 1954 με την υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (OILPOL). Το καθεστώς που δημιουργούσε η Σύμβαση OILPOL αφορούσε μόνο τα περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο που προκαλούνταν από την λειτουργία των πλοίων. Το καθεστώς αυτό διευρύνθηκε σταδιακά έτσι ώστε να συμπεριλάβει σε πρώτο στάδιο, ρυθμίσεις αναφορικά με τη ρύπανση που προέρχεται από τα ατυχήματα των πλοίων, όπως οι διατάξεις που εντάχθηκαν στην Σύμβαση OILPOL το 1971 για την μείωση του επιτρεπτού μεγέθους των δεξαμενών των πετρελαιοφόρων, η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1974 και η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1990 για την Προετοιμασία, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (OPRC) και σε δεύτερο στάδιο, τη ρύπανση που προκύπτει και από άλλες ουσίες πέραν των υδρογονανθράκων με την υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 73/78).

Η Σύμβαση MARPOL 73/78 υιοθέτησε αυστηρότερες προδιαγραφές όσον αφορά την κατασκευή των πλοίων, αποσκοπώντας στη μείωση της λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης, ενώ παράλληλα, διεύρυνε το καθεστώς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος έτσι ώστε να καλύπτει το σύνολο των ουσιών που θεωρούνται επικίνδυνες για το θαλάσσιο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία όταν μεταφέρονται ως φορτίο ή ως καύσιμο από τα εμπορικά πλοία. Η Σύμβαση MARPOL 73/78, σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες Συμβάσεις που αφορούν ζητήματα όπως η ασφαλής διαχείριση του έρματος των

πλοίων, η εσκεμμένη απόρριψη υλικών από πλοία (dumping), η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ο συντονισμός της αντίδρασης σε ναυτικά ατυχήματα και η αποζημίωση σε περίπτωση πρόκλησης ζημιών από ρυπογόνο ναυτικό ατύχημα, δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζοντας την ιδιαίτερη σημασία που διαδραματίζει η ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος για την οικονομία και την κοινωνική ευημερία των κρατών μελών της, θέσπισε ένα σύνολο κανονιστικών πράξεων με στόχο την έγκαιρη εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης MARPOL 73/78 στο εσωτερικό της, όπως ο Κανονισμός 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους στα πετρελαιοφόρα, οι Οδηγίες 94/57 και 2001/105/ΕΚ για την Κοινοτική πιστοποίηση των νηογνωμόνων και η Οδηγία 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο ορισμένων υγρών καυσίμων. Οι παραπάνω ρυθμίσεις συμπληρώνονται από μέτρα που αφορούν την ασφάλεια των λιμένων και των πλοίων (Κανονισμός 725/2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις), την εκπαίδευση και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών (Οδηγία 2001/25/ΕΚ σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για την εκπαίδευση των ναυτικών) και την σύσταση ενός Κοινοτικού Συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων (Οδηγία 2002/59/ΕΚ) και καθιστούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Κοινότητας πιο αποτελεσματική.

Στον τομέα της ασφάλειας της ναυτιλίας, η υιοθέτηση κοινών προτύπων σε διεθνές επίπεδο, δεν εξασφαλίζει μόνο την ομοιόμορφη προστασία και την διευκόλυνση της διεθνούς ναυσιπλοΐας, αλλά μειώνει και το συγκριτικό πλεονέκτημα που προσφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας στα μη ασφαλή πλοία. Στο πλαίσιο αυτό, το δικαίωμα του κράτους λιμένα να ασκεί έλεγχο επί πλοίων που φέρουν σημαία άλλου κράτους, όσον αφορά την συμμόρφωσή τους με διεθνή ή εθνικά περιβαλλοντικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, συμβάλει σημαντικά στην περεταίρω προώθηση της συμμόρφωσης με τα πρότυπα αυτά²⁷⁸.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 73/78) έχει συμβάλει σε σημαντικό βαθμό στην καθιέρωση διεθνών προτύπων για την διασφάλιση μίας φιλικής προς το περιβάλλον ναυτιλίας, μέσα από τη δημιουργία ενός καθεστώτος που μεριμνά τόσο για την λειτουργική όσο και για την ατυχηματική ρύπανση που προκύπτει από τα πλοία και το οποίο συνεχώς εκσυγχρονίζεται, έτσι ώστε να συμπεριλάβει στις ρυθμίσεις του τις τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις. Σύμφωνα με

²⁷⁸ Molenaar E. J, 2007, Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage, *Ocean Development & International Law*, 38:1, 225 — 257

στοιχεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού μέχρι την 31^η Αυγούστου 2008, 147 κράτη που αντιπροσωπεύουν το 99% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage) ήταν μέρη της Σύμβασης, εκ των οποίων τα 129 που αντιπροσωπεύουν το 95.07% της παγκόσμιας χωρητικότητας είχαν επικυρώσει το Παράρτημα III, τα 120 που αντιπροσωπεύουν το 80.75% της παγκόσμιας χωρητικότητας το Παράρτημα IV, τα 136 που αντιπροσωπεύουν το 96.98% της παγκόσμιας χωρητικότητας το Παράρτημα V και τα 52 που αντιπροσωπεύουν το 80.41% το Παράρτημα VI²⁷⁹.

Παρά την επικύρωση της Σύμβασης από μεγάλο αριθμό κρατών, οι μέχρι τώρα εκτιμήσεις αναφορικά με την αποτελεσματικότητά της δεν είναι ικανοποιητικές καθώς αναδεικνύουν την απροθυμία ενός μεγάλου μέρους των κρατών μερών της να συμμορφωθούν με αυτήν. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της αρμόδιας για την εφαρμογή των Συμβάσεων από τα κράτη Υποεπιτροπής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όσον αφορά την υποχρεωτική κατάθεση εκθέσεων από τα κράτη μέρη σε εφαρμογή της Σύμβασης MARPOL για το 2006, προκύπτει ότι μόνο το 24,6 % των συμβαλλόμενων μερών κατέθεσαν εκθέσεις αναφορικά με τα μέτρα που είχαν λάβει προς εφαρμογή της Σύμβασης²⁸⁰.

Η υιοθέτηση ρυθμίσεων για την πρόληψη της ρύπανσης σε παγκόσμιο επίπεδο δεν αρκεί για την αποτελεσματική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία των Διεθνών Συμβάσεων αναφορικά με την ασφάλεια στην ναυτιλία, αποτελεί η βούληση των κρατών και των ναυτιλιακών εταιρειών να συμμορφωθούν με τα πρότυπα που θεσπίζονται. Συχνά, η πολυπλοκότητα των νομοθετημάτων, ο μεγάλος αριθμός των κρατών που απαιτείται να συμβάλουν στην εφαρμογή τους, η αλληλοεπικάλυψη, οι αντιφάσεις και τα κενά που υπάρχουν σε αυτά καθώς και το μεγάλο εύρος των θεμάτων που καλούνται να ρυθμίσουν, σε συνδυασμό με την έλλειψη των απαραίτητων μηχανισμών επιβολής και ελέγχου σε διεθνές επίπεδο και την ταυτόχρονη αδυναμία των παραπάνω ρυθμίσεων να εξισορροπήσουν τα συμφέροντα όλων των εμπλεκόμενων μερών και τις δραστηριότητες που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον, παρεμποδίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή τους.

Σύμφωνα με μία έκθεση του Προγράμματος GIWA (Global International Waters Assessment) που υλοποιείται στο πλαίσιο του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP), η προώθηση πολιτικών όπως η ενσωμάτωση της επιστημονικής έρευνας στην διαδικασία χάραξης μέτρων, τα οικονομικά κίνητρα, όπως η επιβολή ποινών

²⁷⁹ www.imo.org

²⁸⁰ IMO NEWS No.3 2008 , p. 16

σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η χρηματοδότηση των υποδομών και η υιοθέτηση στρατηγικών που θα εξισορροπούσαν τις ποικίλες δραστηριότητες που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον, όπως η καθιέρωση ειδικών ζωνών προστασίας και η υιοθέτηση της οικοσυστημικής προσέγγισης θα έδιναν ώθηση στη συμμόρφωση των κρατών και των ναυτιλιακών εταιριών με τις ρυθμίσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος²⁸¹.

Σε αντίθεση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει στο πλαίσιο του πρώτου πυλώνα της (Κοινοτικού) τη δυνατότητα επιβολής και ελέγχου της νομοθεσίας που παράγει. Η δυνατότητα αυτή πηγάζει από τον υπερεθνικό χαρακτήρα του Κοινοτικού πυλώνα, ο οποίος συνίσταται στην εκχώρηση εκ μέρους των κρατών μελών προς την Κοινότητα των αρμοδιοτήτων τους σε συγκεκριμένους τομείς πολιτικής, την υπεροχή του Κοινοτικού δικαίου έναντι του εθνικού δικαίου των κρατών μελών της Κοινότητας και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των κρατών μελών και των Κοινοτικών οργάνων με το Κοινοτικό δίκαιο μέσω του Κοινοτικού συστήματος δικαστικής προστασίας²⁸². Το παραπάνω γεγονός σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών της, καθώς και των πλοίων τρίτων χωρών που κάθε χρόνο προσεγγίζουν τα λιμάνια τους, καθιστά την θέσπιση νομοθεσίας εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εφαρμογή των διεθνών ρυθμίσεων, όσον αφορά την ασφάλεια στη μεταφορά επικινδύνων φορτίων δια θαλάσσης ιδιαίτερα σημαντική για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος όχι μόνο σε Ευρωπαϊκό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη σημασία έχει η Οδηγία 2005/35/EK για την ποινικοποίηση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία και η Οδηγία 2001/106 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸³ για την επιβολή διεθνών προτύπων σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στα σκάφη που υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συστήσουν διοικητικές αρχές ναυσιπλοΐας, αρμόδιες για την επιθεώρηση των σκαφών που προσδένουν στους λιμένες τους ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν. Εξίσου σημαντικός είναι και ο Κανονισμός 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα μέρος των καθηκόντων

²⁸¹ UNEP, 2006, Challenges to International Waters – Regional Assessments in a Global Perspective. United Nations Environment Programme, Nairobi, Kenya

²⁸² Κανελλόπουλος Π. Ι., 2003, Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με βάση τη Συνθήκη της Νίκαιας, Εκδόσεις Αντ.

N. Σάκκουλα, σελ 57, 58

²⁸³ ΕΕ L 19, 22-01-2002

του οποίου αποτελεί και η παροχή τεχνικής βοήθειας προς συμμόρφωση με τις ρυθμίσεις που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα κράτη μέλη της Ένωσης. Παράλληλα, δράσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου για την θαλάσσια εποπτεία και η μείωση των εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα θα συμβάλλουν στην βελτίωση της εφαρμογής και του ελέγχου της εφαρμογής της Σύμβασης MARPOL εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Κοινή Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημιουργεί τις συνθήκες που απαιτούνται για την αύξηση της ικανότητας της Ένωσης να αντιμετωπίζει την υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ειδικότερα, η οικοσυστημική προσέγγιση στη διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που υιοθετείται μέσω της Οδηγίας-Πλαίσιο για την Θαλάσσια Στρατηγική και ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός που προβλέπεται να υλοποιηθεί στο πλαίσιο της Κοινής Θαλάσσιας Πολιτικής, αναμένεται να συμβάλλουν στη δημιουργία της συνεκτικότητας που απαιτείται για την εναρμόνιση των διαφόρων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα (αλιεία, ναυτιλία), με την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος, καθιστώντας δυνατή τη βέλτιστη και αειφόρο ανάπτυξη όλων των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ (Βιβλία)

Βλάχος Γ.Π., 1999, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλης

Ιωάννου Κ.- Στρατή Α., 2000, Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις Σάκκουλας

Κανελλόπουλος Π. Ι., 2003, Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με βάση τη Συνθήκη της Νίκαιας, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα,

Κουτούπα – Ρεγκάκου Ευαγγελία, 2007, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Β' Έκδοση επαυξημένη, Εκδόσεις Σάκκουλα

Μαλέρμπας Μηχαήλ, 2007, Δίκαιο Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος: Διεθνής Σύμβαση MARPOL73/78, Νομική Βιβλιοθήκη

Παναγόπουλος Θεόδωρος, 2004, Δίκαιο Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Ρούκουνας Εμμανουήλ, 2004, Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Πρώτο, Σχέσεις διεθνούς και εσωτερικού δικαίου- τρόποι παραγωγής του διεθνούς δικαίου, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα

Τσάλτας Γρηγόρης Ι, 2003, Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Τόμος Δεύτερος, Εκδόσεις Ι.Σιδέρης

Φυτιάνος Κώστας , 1996, Η Ρύπανση των θαλασσών, University Studio Press

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (εισαγωγή – μετάφραση Γιώργος Ασωνίτης), 1995, Εκδόσεις Παπαζήση

ΕΛΛΗΝΙΚΗ (Άρθρα)

Καραγεώργου Βίκυ, Η σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ των κανόνων του Διεθνούς και του Ευρωπαϊκού Δικαίου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι.Σιδέρης

Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Σύντομη νομική προσέγγιση, στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι Σιδέρης

Κρεμλής Γεώργιος, Η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος ως Πτυχή της Πολιτικής Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος

Σαμιώτης Γ., 1996, Η εξέλιξη της διεθνούς νομικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι σύγχρονες προοπτικές, στο Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος, 4-6 Νοεμβρίου 1994), Ν.Σάκκουλας, Αθήνα

Σαμιώτης Γεώργιος, Διαχείριση Θαλάσσιων Οικοτόπων: Το Διεθνές Καθεστώς και οι Προοπτικές του, στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι Σιδέρης

Τσάλτας Ι Γρηγόρης, Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και η προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο Δίπλα Χαριτίνη –Ροζάκης Χρήστος , 2004, Το Δίκαιο της Θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα, Ι.Σιδέρης

ΞΕΝΟΓΛΩΣΗ (Βιβλία)

Marine Environment law (Lloyd' Shipping Law), 1993, Lloyd's of London Press Ltd

Moussis N., 2007, Guide to European Policies, European Study Service

ΞΕΝΟΓΛΩΣΗ (Άρθρα)

Carpenter A, The EU Directive on Port Reception Facilities: A Case Study in the Development of an EU Environmental Directive, European Environmental Law Review, December 2006

Ehlers Peter, 2007, Origins and Compensation of Marine Pollution – A Survey, στο Jurgen Basedow – Ulrich Magnus, 2007, Pollution of the Sea - Prevention and Compensation, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Volume 10, Springer Berlin Heidelberg

Firestone Jeremy - Robertt J. James, 2005, Coastal and Port Environments: International Legal and Policy Responses to Reduce Ballast Water Introductions of Potentially Invasive Species, Ocean Development & International Law, Volume 36, Issue 3

Frank Veronica, 2005, Consequences of the Prestige Sinking for European and International Law, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol 20, No 1

Hedemann Robinson Martin, 2008, The EU and Environmental Crime: The Impact of the ECJ's Judgment on Framework Decision 2005/667 on Ship-Source Pollution, Journal of Environmental Law Volume 20 Issue 2

Molenaar E. J, 2007, Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage, Ocean Development & International Law, Volume 38 issue 1

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ (Από την ιστοσελίδα <http://eur-lex.europa.eu>)

Ανακοίνωση της Επιτροπής της 21^{ης} Μαρτίου 2000, προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου, COM(2000)142 τελικό

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα, και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων, COM/2000/0802 τελικό ΕΕ C 120E της 24.4.2001, σ. 79 έως 82

Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 6^{ης} Δεκεμβρίου 2000, προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika [COM \(2000\) 802](#) τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής της 4^{ης} Μαΐου 2001, Το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» (CAFE): Προς μια θεματική στρατηγική για την ποιότητα του αέρα, COM 2001/0245 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, της 21^{ης} Σεπτεμβρίου 2005, Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση, COM (2005) 446 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, της 24^{ης} Οκτωβρίου 2005, Θεματική Στρατηγική για την Προστασία και Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, COM (2005) 504 τελικό

Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για Κοινοτική δράση στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, COM(2005) 505 τελικό

Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Νοεμβρίου 2005, για την τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας COM(2005) 586 τελικό

Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Νοεμβρίου 2005, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών COM(2005) 587 τελικό

Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Νοεμβρίου 2005, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, COM(2005) 588 τελικό

Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Νοεμβρίου 2005, για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, COM(2005) 589 τελικό

Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Νοεμβρίου 2005 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των

ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/35/EK και 2002/59/EK COM(2005) 590 τελικό της 23/11/2005, άρθρο 12

Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Νοεμβρίου 2005, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, COM(2005) 592 τελικό

Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Νοεμβρίου 2005, σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών, COM(2005) 593 τελικό

Πράσινη βίβλος- Προς μία μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες, COM(2006) 275 τελικό Τόμος II-ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 10^{ης} Οκτωβρίου 2007 για μία ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών Περί της νέας στρατηγικής της Κοινότητας για την πρόληψη, την αποτροπή και την εξάλειψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης (ΠΛΑ) αλιείας COM 2007/601/τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής - Το θεματολόγιο της ΕΕ για τις εμπορευματικές μεταφορές: Τόνωση της αποδοτικότητας, της ολοκλήρωσης και της αειφορίας των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη {SEC(2007) 1351} {SEC(2007) 1367} COM/2007/0606 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής COM/2007/0607 τελικό, Σχέδιο Δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών

Ανακοίνωση της Επιτροπής της 18^{ης} Οκτωβρίου 2007, σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, COM (2007) 616 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής της 19^{ης} Οκτωβρίου 2007 - Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό, COM(2007) 621 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής της 11^{ης} Μαρτίου 2008, πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της Οδηγίας 2005/35/EK σχετικά με την ρύπανση από τα ποία και την θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, COM(2008) 134 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, της 26^{ης} Ιουνίου 2008 - Κατευθυντήριες γραμμές για μια ενοποιημένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής: προς την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά την ενοποιημένη θαλάσσια διακυβέρνηση και τη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων φορέων, COM (2008) 395 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 3^{ης} Σεπτεμβρίου 2008 , Ευρωπαϊκή στρατηγική για θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα : ένα

συνεκτικό πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας προς υποστήριξη της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, COM/2008/534 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, της 20^{ης} Νοεμβρίου 2008- Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η περιοχή της Αρκτικής, COM 2008/763

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 19^{ης} Νοεμβρίου 2008- Μία στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων, COM(2008) 767 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 25^{ης} Νοεμβρίου 2008 - Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ COM(2008) 791 τελικό

Απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ης Δεκεμβρίου 2000, για τη θέσπιση Κοινοτικού πλαισίου συνεργασίας στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης, ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 1 έως 6

Απόφαση-Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2005, για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία, ΕΕ L 255 της 30.9.2005 σ.164- 167

Απόφαση 2007/779/ΕΚ του Συμβουλίου της 8^{ης} Νοεμβρίου 2007περί δημιουργίας Κοινοτικού μηχανισμού πολιτικής προστασίας, ΕΕ L 314 της 1.12.2007, σ. 9 έως 19

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου, ΕΕ L 64 της 7.3.2002, σ. 1 έως 5

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1 έως 5

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, ΕΕ L 129 της 29.4.2004, σ. 1 έως 5

Οδηγία 79/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών, ΕΕ L 103 της 25.4.1979, σ. 1 έως 18

Οδηγία 86/280/ΕΟΚ της 12^{ης} Ιουνίου 1986, σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο I του παραρτήματος της οδηγίας 76/464/ΕΟΚ, ΕΕ L 181 της 4.7.1986, σ. 16 έως 27

Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας. ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7 έως 50

Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20 έως 27

Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, έλεγχος του κράτους του λιμένα) ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1 έως 19

Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου Κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1 έως 73

Οδηγία 2001/106/ΕΚ Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα), ΕΕ L 19 της 22.1.2002, σ. 17 έως 31

Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10 έως 27

Οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005, για την ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία και την θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 11 έως 21

Οδηγία 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5^{ης} Απριλίου 2006, περί των στερεών αποβλήτων, ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 9 έως 21

Οδηγία 2006/118/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με την προστασία των υπόγειων υδάτων από τη ρύπανση και την υποβάθμιση, ΕΕ L 372 της 27.12.2006, σ. 19 έως 31

Οδηγία 2008/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15^{ης} Ιανουαρίου 2008, σχετικά με την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης ΕΕ L 24 της 29.1.2008, σ. 8 έως 29

Οδηγία 2008/56/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (Οδηγία – πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική) ΕΕ L 164 της 25.6.2008, σ. 19 έως 40

Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 26^{ης} Ιουνίου 1978, περί θέσπισης προγράμματος δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στον τομέα του ελέγχου και της μείωσης της ρύπανσης που

προκαλείται από την απόρριψη υδρογονανθράκων στην θάλασσα, επίσημη εφημερίδα αριθ. C 162 της 08/07/1978, σ. 0001-0004

Έγγραφο εργασίας της Επιτροπής, συνημμένο στην Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, την ΕΟΚΕ και την Επιτροπή των Περιφερειών – Μία ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση {COM (2007) 574 τελικό}, SEC(2007) 1278

ΥΛΙΚΟ ΑΠΟ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

European Commission, 2004, Living with coastal erosion in Europe – sediment and space for sustainability, Luxembourg: Office of Official Publications of the European Communities, από την ιστοσελίδα, www.euroSION.org

European Commission, 2006, EU Marine Strategy. The story behind the Strategy από την ιστοσελίδα http://ec.europa.eu/environment/water/marine/docs_en.htm

GESAMP (IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution), 1991: Global Strategies for marine environmental protection. Rep. Stud. GESAMP (45): 36p από την ιστοσελίδα <http://s244621454.onlinehome.fr>

GESAMP (IMO/FAO/UNESCO-IOC/WHO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) and Advisory Committee on Protection of the Sea, 2001, A sea of troubles, Rep. Stud. GESAMP No. 70, 35pp. από την ιστοσελίδα <http://s244621454.onlinehome.fr>

IMO NEWS No.1 2008 από την ιστοσελίδα www.imo.org

IMO NEWS No.2 2008 από την ιστοσελίδα www.imo.org

IMO NEWS No.3 2008 από την ιστοσελίδα www.imo.org

MEPC 58/WP.9, Revised MARPOL Annex VI από την ιστοσελίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού www.imo.org

United Nations Environmental Programme, 2002, Vital water Graphics, από την ιστοσελίδα <http://www.unep.org/dewa/assessments/ecosystems/water/vitalwater>

UNEP, 2006, Challenges to International Waters – Regional Assessments in a Global Perspective. United Nations Environment Programme, Nairobi, Kenya από την ιστοσελίδα <http://www.unep.org/dewa/qiwa/publications/finalreport>

Κατευθυντήριες γραμμές για τη συγκρότηση του Δικτύου Natura 2000 στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εφαρμογή των Οδηγιών για τα ενδιαίτηματα και τα άγρια πτηνά Μάιος 2007, από την ιστοσελίδα http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/index_en.htm

Examining the creation of a European Border Surveillance System (EUROSUR),
MEMO/08/86, Brussels, 13 February 2008, από την ιστοσελίδα
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/86&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

Επίσης πληροφορίες αντλήθηκαν από τις ιστοσελίδες :

Της Υπηρεσίας Περιβαλλοντικής Ορολογίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος-
Environmental Terminology and Discovery Service (ETDS),
<http://glossary.eea.europa.eu/EEAGlossary>

Των Ηνωμένων Εθνών <http://www.un.org>

Του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για τις Περιφερειακές Θάλασσες
<http://www.unep.org/regionalseas>

Της Ευρωπαϊκής Ένωσης

www.europa.eu.int

<http://eur-lex.europa.eu>

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

και <http://europa.eu/bulletin/el/200211/p104073.htm>