

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Κατωπόδη Αναστασία

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

**Πειραιάς
Μάρτιος 2010**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στη αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.»

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Παζαρζής Μιχάλης
- Βαλμά Ερασμία

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

Περιεχόμενα

| | |
|---|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 4 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 5 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο | 8 |
| .1 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ | 8 |
| .1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | 8 |
| .1.2 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ | 11 |
| .1.3 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ | 14 |
| .1.4 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ | 25 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο | 28 |
| .2 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ | 28 |
| .2.1 ΓΕΝΙΚΑ | 28 |
| .2.2 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ | 30 |
| .2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ | 31 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο | 37 |
| .3 ΒΑΣΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ | 37 |
| .3.1 ΓΕΝΙΚΑ | 37 |
| .3.2 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΙΜΟ | 37 |
| .3.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ | 38 |
| .3.4 ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ | 43 |
| .3.5 ΟΡΑ 1990 (Oil Pollution Act) - ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ Η.Π.Α. ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ | 47 |
| .3.6 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ | 48 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο | 54 |
| .4 R&I CLUBS: Η συμβολή τους στην αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης και η αποζημίωση στην περίπτωση βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος | 54 |
| .4.1 ΓΕΝΙΚΑ | 54 |
| .4.2 ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ | 55 |
| .4.3 ΤΑ ΜΕΛΗ | 56 |
| .4.4 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ R&I CLUBS | 57 |
| .4.5 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ R&I CLUBS | 62 |
| .4.6 ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ | 67 |
| .4.7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ | 69 |
| .4.8 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΟ ΤΑ R&I CLUBS ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ | 70 |
| .4.9 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΜΕ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ: <i>ΥΠΟΘΕΣΗ PRESTIGE</i> | 71 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 77 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 80 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αυτή η εργασία παρουσιάζει τις κυριότερες μορφές ρύπανσης που προσβάλλουν το θαλάσσιο περιβάλλον και εστιάζει ιδιαίτερα στη ρύπανση από πετρέλαιο. Εξετάζει την ανάπτυξη μιας διεθνής πολιτικής για την πρόληψη και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω της υιοθέτησης Διεθνών Συμβάσεων και Πρωτοκόλλων. Το διεθνές πλαίσιο που δημιουργήθηκε για την ευθύνη και την αποζημίωση από ρύπανση πετρελαιοειδών έχει σημαντική βαρύτητα στην αποκατάσταση των ζημιωθέντων. Η συμβολή των P&I Clubs στην ασφαλιστική κάλυψη από ναυτικά ατυχήματα είναι μεγάλη και μελετάται το εύρος της κάλυψης που παρέχουν και το είδος των καλυπτόμενων κινδύνων.

ABSTRACT

This paper presents the main forms of pollution that affecting the marine environment and focuses especially on the oil pollution. It examines the development of an international policy for the prevention and the protection of marine environment through the adoption of International Conventions and Protocols. The international frame that was created for the liability and the recovery by oil pollution has important gravity in the rehabilitation of damaging. The contribution of P&I Clubs in insurance coverage from naval accidents is big and is studied the extent of cover provided and the type of covered risks.

Keywords

Ρύπανση- Ασφαλιστική κάλυψη- P&I Clubs

Marine pollution- Insurance- Associations

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το υδάτινο στοιχείο αποτελεί “πηγή ζωής”, αλλά το πρόβλημα της ρύπανσης και της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι συνεχής και επιδεινώνεται. Η αλλοίωση του φυσικού οικοσυστήματος είναι εμφανής και διακρίνεται σε διάφορους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας. Η συστηματική ρύπανση των θαλασσών στις κύριες μορφές της έχει άμεσο αντίκτυπο στα οικοσυστήματα, τα οποία χάνουν όχι μόνο τη μερική αλλά και την ολική τους ικανότητα να παράγουν και να αναπαράγονται με άμεσες συνέπειες στο περιβάλλον και στον ίδιο τον άνθρωπο.

Η αύξηση των θαλασσίων μεταφορών τα τελευταία 30 χρόνια έχει συμβάλλει κατά μεγάλο μέρος στην επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ιδιαίτερα με την διαρροή πετρελαίου από τα ναυτικά ατυχήματα τα οποία μπορεί να είναι λίγα αλλά έχουν μεγάλο αντίκτυπο, αφού το πετρέλαιο είναι ο βασικός ρυπαντής του θαλασσινού νερού.

Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος εξασφαλίζεται με τη συλλογική δραστηριοποίηση και συνεργασία σε διεθνές επίπεδο καθώς και με τη θέσπιση και εφαρμογή κανόνων καθολικής εφαρμογής. Με γνώμονα την ανάγκη αυτή και υπό την αιγίδα του IMO, αλλά και άλλων διεθνών οργανισμών καταρτίστηκε και εφαρμόζεται σήμερα ένας σημαντικός αριθμός Διεθνών Συμβάσεων και Περιφερειακών Συνθηκών για την ρύθμιση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη λειτουργία των πλοίων.

Οι ζημιές και οι απώλειες τόσο περιβαλλοντικές όσο και οικονομικές από τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα των τελευταίων δεκαετιών απέδειξαν ότι δεν υπάρχουν περιθώρια για ελλείψεις ή σφάλματα σχετικά με την ασφάλεια και την ασφάλιση στη ναυτιλία. Η θαλάσσια ασφάλιση παίζει σημαντικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο και εμπλέκονται σε αυτήν ιδιωτικοί φορείς, όπως είναι τα P&I Clubs αλλά και Διεθνείς Συμβάσεις. Η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχουν για την ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση κυρίως από πετρέλαιο έχει εξέχουσα σημασία.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος για μελέτη και προβληματισμό οφείλεται στην αναγκαιότητα να εντοπιστούν οι κυριότερες μορφές ρύπανσης που προσβάλλουν το θαλάσσιο περιβάλλον και να καθοριστεί η αντιμετώπιση από τις Διεθνείς Συμβάσεις και η ασφαλιστική κάλυψη από τα P&I Clubs των ατυχημάτων που προκαλούν πετρελαϊκή ρύπανση.

Η ανάγκη να υιοθετηθούν πολιτική και μέτρα για την πρόληψη και αποφυγή της ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές ήταν επιτακτική μετά από μια σειρά καταστροφικών ναυαγίων που έπληξαν τόσο το οικοσύστημα όσο και την οικονομική ζωή της κάθε περιοχής αντίστοιχα. Η θαλάσσια μεταφορά εξ' ορισμού συνδέεται με περισσότερους κινδύνους, γεγονός το οποίο επιβάλλει μια όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη ασφάλιση να καθίσταται υποχρεωτική.

Στα πλαίσια του παρόντος εκπονήματος έγινε προσπάθεια να συγκεντρωθούν οι βασικές σύγχρονες μορφές ρύπανσης, με ιδιαίτερη έμφαση στην ρύπανση από πετρέλαιο και τις συνέπειες αυτού στο θαλάσσιο οικοσύστημα. Η ναυτιλία ευθύνεται ως ένα ποσοστό για την ρύπανση αυτή, μέσω των ναυτικών ατυχημάτων, η οποία έχει συνέπειες εντυπωσιακές. Ταυτόχρονα αναλύει το νομικό πλαίσιο σε διεθνές επίπεδο για την αντιμετώπιση και την πρόληψη μια καταστροφικής ρύπανσης και ιδιαίτερα την θέση των ιδιωτικών φορέων αλληλασφάλισης στην κάλυψη ασφαλιστικών ζητημάτων αστικής ευθύνης από ζημιές τρίτων που προέρχονται από τα ναυτικά ατυχήματα.

Η μελέτη του αντικειμένου στηρίχθηκε στην άντληση γνώσεων τόσο από πρωτογενείς πηγές, όσο και από δευτερογενείς. Δημόσια αρχεία, στατιστικά δεδομένα, έντυπος και ηλεκτρονικός τύπος και βιβλιογραφία αποτέλεσαν πηγή γνώσεων μέσα από μια κριτική οπτική προσέγγισης και ελέγχου.

Το παρών εκπόνημα με τίτλο: “ Η ασφαλιστική κάλυψη στις σύγχρονες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης”, διακρίνεται σε τέσσερα κεφάλαια.

Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στον ορισμό της έννοιας « θαλάσσια ρύπανση», γίνεται μια προσπάθεια να κατηγοριοποιηθούν τα είδη της θαλάσσιας ρύπανσης και παρουσιάζονται οι σύγχρονες μορφές ρύπανσης που επιβαρύνουν το θαλάσσιο οικοσύστημα.

Το δεύτερο κεφάλαιο ασχολείται πιο ιδιαίτερα στη ρύπανση από πετρέλαιο, αφού είναι ο πιο σημαντικός ρυπαντής της θάλασσας λόγω της σύστασης του και στις συνέπειες που έχει στο περιβάλλον. Γίνεται αναφορά στα σοβαρότερα ναυτικά ατυχήματα δεξαμενοπλοίων των τελευταίων δεκαετιών που είχαν δραματικό αντίκτυπο στον θαλάσσιο ορίζοντα.

Στο τρίτο κεφάλαιο ασχολούμαστε με το διεθνές πλαίσιο για την ευθύνη και την αποζημίωση σε πρόσωπα και φορείς που έχουν υποστεί ζημιές από ρύπανση της θάλασσας, γίνεται αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο των Η.Π.Α. για το θαλάσσιο

περιβάλλον και την ευρωπαϊκή πολιτική μέσω της θέσπισης των γνωστών δεσμών μέτρων “ERIKΑ”.

Το τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο ασχολείται αποκλειστικά με τους ομίλους αμοιβαίας ασφάλισης P&I Clubs που παίζουν τεράστιο ρόλο στην ναυτική ασφάλιση. Γίνεται αναφορά στον σκοπό, στην λειτουργία και στα μέλη τους, μελετάται το είδος των καλυπτόμενων κινδύνων καθώς και οι εξαιρέσεις και οι περιορισμοί ως προς την ασφαλιστική κάλυψη που προσφέρεται. Τέλος, παρουσιάζεται η ασφαλιστική κάλυψη των P&I Clubs για την θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο και εξετάζεται η ασφαλιστική πρακτική με την παρουσίαση του ναυτικού ατυχήματος του δεξαμενοπλοίου “PRESTIGE”.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1⁰

.1 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η θαλάσσια ρύπανση ορίζεται ως η άμεση ή έμμεση εισαγωγή από τον άνθρωπο ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβανομένων και των εκβολών των ποταμών με αποτέλεσμα βλάβη στους ζώντες πόρους, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες, περιλαμβανομένης της υγείας, χειροτέρευση της ποιότητας του θαλάσσιου νερού και μείωση των δυνατοτήτων χρήσης του για ψυχαγωγικούς σκοπούς.¹

Ωστόσο, ως θαλάσσια ρύπανση μπορεί να προσδιοριστεί και η προσβολή του θαλάσσιου χώρου με σκόπιμη απόρριψη των άχρηστων υλικών που παράγονται από χειρσαίες διαδικασίες, διοχέτευση αστικών και βιομηχανικών λυμάτων μέσω αγωγών, λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης των πλοίων.²

Βάσει του νόμου 743 του Ελληνικού κράτους για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος η θαλάσσια ρύπανση ορίζεται ως η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού νερού ή το καθιστά επιβλαβές στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών και γενικά ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες χρήσεις του σε κάθε περίπτωση.³

Ο όρος θαλάσσια ρύπανση χρησιμοποιήθηκε στα έτη μεταξύ 1972 και 1974 και μετά το 1974 εμφανίζεται σε όλες τις διεθνείς συμβάσεις που σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σκοπός του διεθνούς δικαίου δεν είναι η πρόβλεψη όλων των ουσιών που εναποτίθεται στην θάλασσα, αλλά μόνον αυτών που είναι επιζήμιες. Γίνεται αναφορά στον όρο θαλάσσια ρύπανση για να υποστηριχτεί η ρύπανση που προκαλείται από θαλάσσιες δραστηριότητες, ενώ σε άλλες ο όρος

¹ «Βλάχος Γ.Π.,1999,Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, σελ. 28».

² «Βλάχος Γ.Π.,1995,Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, σελ. 27»

³ «Ο Ν. 743/77 τροποποιήθηκε με το Ν. 1650/1986 περί προστασίας του περιβάλλοντος».

ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος έχει μια πιο ευρεία διάσταση περιλαμβάνοντας και την θαλάσσια ρύπανση από χερσαίες πηγές.⁴

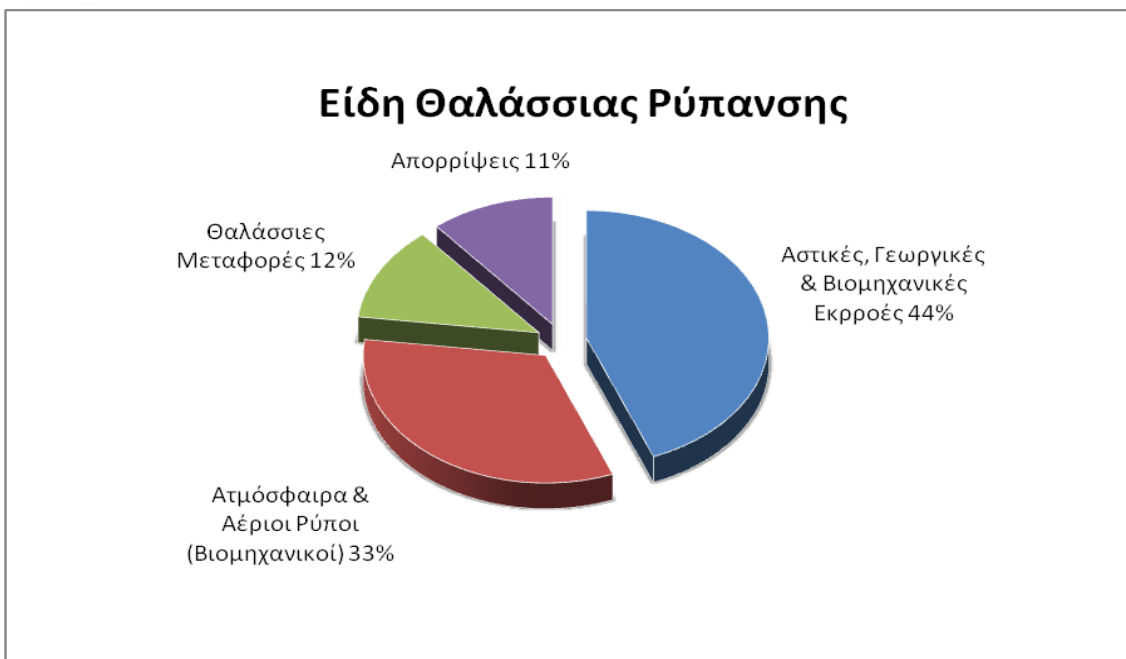
Όπως και να οριστεί η θαλάσσια ρύπανση, αυτό που έχει σημασία είναι ότι συμβαίνει αθόρυβα και ακατάπαυτα σε καθημερινή βάση. Είναι ευρέως γνωστό ότι η ρύπανση αφορά την βλάβη στο ίδιο το περιβάλλον και δεν γνωρίζει σύνορα. Ουσιαστικά, είναι η παρέμβαση κατά κύριο λόγο του ανθρώπινου παράγοντα στο θαλάσσιο οικοσύστημα. Γενικότερα, η ρύπανση αφορά σε οποιαδήποτε ζημιογόνο επίπτωση στο θαλάσσιο περιβάλλον και θεωρείται ως προσβολή του δικαιώματος στο περιβάλλον, δηλαδή μια καταστρεπτική παρέμβαση που θίγει το παγκόσμιο οικοσύστημα. Παρατηρείται αλλοίωση των φυσικών στοιχείων μέσω της ανθρώπινης δραστηριότητας.⁵

Οι πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης είναι οι κάτωθι :

- Χερσαίες
- Ατμόσφαιρα
- Ναυτιλιακές δραστηριότητες
- Απορρίψεις (dumping)
- Εξόρυξη και εκμετάλλευση βυθών

⁴ «Βλάχος Γ.Π.,1999,Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, σελ. 30».

⁵ «Αλεξόπουλος Α.,2004-2005,‘Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο’ Σημειώσεις Πανεπιστήμιο Αιγαίου,σελ.8»



Διάγραμμα 1 : Είδη Θαλάσσιας Ρύπανσης. (Πηγή: Πρόγραμμα Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον, UNEP 2002).

Διακρίνεται ξεκάθαρα ότι το μεγαλύτερο κομμάτι της ευθύνης για την θαλάσσια ρύπανση το έχουν οι χερσαίες δραστηριότητες με ποσοστό 44%, ακολουθούν οι ατμοσφαιρικοί ρύποι με ποσοστό 33% ενώ το ποσοστό του 23% το κατέχουν οι ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Η υπευθυνότητα του ανθρώπου για την προκαλούμενη ρύπανση είναι μεγάλη. Εφόσον η ρύπανση δημιουργείται από ανθρώπινες δραστηριότητες είναι φυσικό επακόλουθο ότι στις πιο ακραίες μορφές της συνδέεται με έντονες συγκεντρώσεις ανθρωπίνων δραστηριοτήτων.

Η ρύπανση της θάλασσας με κριτήριο την πηγή αφορά θρεπτικά συστατικά (αστικά, γεωργικά και βιομηχανικά λύματα), παθογόνους μικροοργανισμούς (αστικά λύματα και κτηνοτροφικά απόβλητα), επικίνδυνες τοξικές ουσίες (από βιομηχανικά λύματα, εντομοκτόνα), ιζήματα (διάβρωση εδάφους), πετρελαιοειδή (βιομηχανία, αυτοκίνητα, ναυτιλία), ξενικά είδη (εισαγωγή μη ιθαγενών ειδών μέσω του έρματος των πλοίων και των ιχθυοκαλλιεργειών) και πλαστικά (αλιευτικά δίχτυα, πλαστικά απόβλητα πλοίων, βιομηχανίας αστικών περιοχών κ.α.).⁶

⁶ «Βλάχος Γ.Π.,1999,Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, σελ. 30»

Η χρονική διάρκεια της ρύπανσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο αποικοδόμησης του ρύπου, όπως είναι η εξάτμιση, η αραίωση – διάχυση – διασπορά, η γαλακτοματοποίηση, η οξειδωση, βιοαποικοδόμηση, η κατάποση από το ζωοπλαγκτόν, η ιζηματοποίηση. Ωστόσο η έκταση της ρύπανσης εξαρτάται από το είδος και την ποσότητα του ρύπου, την ταχύτητα και την διάρκεια εκροής, την ταχύτητα του αέρα, των ρευμάτων και κυμάτων, το βάθος απόρριψης, την τοπογραφία.⁷

.1.2 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Η συστηματική και διαρκής έρευνα για το θαλάσσιο περιβάλλον επέφεραν επιπτώσεις βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες σε αυτό. Ο θαλάσσιος χώρος είναι ο αντίκτυπος της άμεσης ανάπτυξης των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων αλλά και ο αποδέκτης των συνεπειών της. Είναι γεγονός ότι ο θαλάσσιος χώρος είναι ο πιο ανθεκτικός στις ανθρώπινες παρεμβάσεις σε σχέση με τον χερσαίο χώρο. Το πρόβλημα της ρύπανσης των θαλασσών κάνει την εμφάνιση του μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και αφορά κυρίως στη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο χωρίς όμως να είναι ο μοναδικός παράγοντας, αφού:

- η έντονη αστικοποίηση
- η συγκέντρωση βιομηχανικών δραστηριοτήτων
- η αρχή της χρήσης του πετρελαίου ως κύρια πηγή της ενέργειας
- η αύξηση θαλάσσιων μεταφορών παντός είδους φορτίων
- η τεχνολογική πρόοδος
- η χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων, λόγω της γεωργικής εξέλιξης
- η αύξηση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα
- η υπερκατανάλωση στις βιομηχανικές χώρες συνέβαλλαν καίρια στην ένταση του προβλήματος της ρύπανσης στον θαλάσσιο χώρο.

Οι πλέον σημαντικοί ρύποι που εναποτίθενται στην θάλασσα είναι τα βαριά μέταλλα, το πετρέλαιο και τα παράγωγά του, τα φυτοφάρμακα, τα απορρυπαντικά, τα αστικά λύματα, τα απόβλητα και τα ραδιενεργά υλικά.

⁷ «Καλδέλλης Ι και Κονδύλη Α.,2008, ‘Περιβάλλον και Βιομηχανική Ανάπτυξη’, Σημειώσεις ΤΕΙ Πειραιά».

Το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης έχει πολλές μορφές και αιτίες και η προσπάθεια να προσδιοριστούν είναι μεγάλη με άμεση συνέπεια την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η ρύπανση μπορεί να διαχωριστεί σε :

- πελαγική : προέρχεται από τα πλοία, τις πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου και την εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας.
- παράκτια : προέρχεται από αγωγούς που καταλήγουν στην θάλασσα και από την χρήση των υδάτων στα εργοστάσια μέσω των ποταμών.
- εναέρια : προέρχεται από τις απορρίψεις κηροζίνης των αεροπλάνων.

Είναι δύσκολο να γίνει μια επιτυχημένη διαχώριση στις πηγές και μορφές της θαλάσσιας ρύπανσης, αφού συγχέονται και εμπίπτουν μεταξύ τους. Ωστόσο, θα γίνει μια προσπάθεια να διαχωριστεί η θαλάσσια ρύπανση σε κατηγορίες και να αναπτυχθούν οι κυριότερες και σύγχρονες μορφές της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Κυριότεροι Ρύποι

| Κατηγορία Ρύπων | Προέλευση από Φυσικές πηγές | Προέλευση από Ανθρώπινες δραστηριότητες |
|-------------------------------|--|---|
| Υδρογονάνθρακες Πετρελαίου | Ποτάμια, νερά βροχής, ηφαίστεια διαρροές πετρελαίων, ατμόσφαιρα, βακτήρια στην υδάτινη στήλη. | Μεταφορικά μέσα, παραγωγή αεροζόλ, έκπλυση αστικών περιοχών από νερά βροχής. |
| Αιωρούμενα Σωματίδια | Ποτάμια, νερά βροχής, θολερά ρεύματα, νεφελοειδείς στοιβάδες, υψηλή βιολογική παραγωγή, ατμόσφαιρα. | Κτηνοτροφία, αλιεία, λιμάνια, ποτάμια, κανάλια, αστικά και βιομηχανικά απόβλητα, γεωτρήσεις. |
| Βαρέα Μέταλλα | Ηφαίστεια, ποτάμια, νερά βροχής, ιζήματα, αποσύνθεση οργανισμών. | Βιομηχανικά και αστικά απόβλητα. |
| Ραδιενεργά Υλικά | Ποτάμια, νερά βροχής, ατμόσφαιρα, μεταλλοφόρα κοιτάσματα. | Βιομηχανικά και αστικά απόβλητα, εργοστάσια πυρηνικής ενέργειας, πυρηνικές δοκιμές. |
| Θρεπτικά Συστατικά | Ποτάμια, νερά βροχής, ιζήματα τυθμένα που ανέρχονται στην επιφάνεια, βιολογική ανακύκλωση, ατμόσφαιρα. | Αστικά λύματα, λιπάσματα από γεωργικές καλλιέργειες. |
| Θερμική Αλλοίωση | Ηφαίστεια, υπέρθερμες τροφές, λιμνοθάλασσες ή εκβολές ποταμών. | Απόβλητα πύργων ψήξης, μετατροπή/χρησιμοποίηση της θερμικής ενέργειας των ωκεανών. |
| BOD | Αποσύνθεση, ευτροφισμός, κόκκινη παλίρροια (Red-tide). | Αστικά και βιομηχανικά απόβλητα, απόβλητα κονσερβοποιίας. |
| Αλατότητα | Ρηχές λιμνοθάλασσες, ποτάμια, «θόλοι άλατος» (salt-dome). | Βιομηχανικά απόβλητα που περιλαμβάνουν απόθεση άλμης από κοιλότητες αποθήκευσης και «θόλοι άλατος». |

Πίνακας 1: Κυριότεροι ρύποι που εισάγονται στους ωκεανούς από ανθρώπινες δραστηριότητες και φυσικές πηγές. (Πηγή: ΦΥΤΙΑΝΟΣ Κ.,1996, Η ρύπανση των θαλασσών, σελ. 37)

.1.3 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Στην ενότητα αυτή θα επιχειρηθεί να γίνει μια κατηγοριοποίηση των ειδών της θαλάσσιας ρύπανσης και πως αυτές επιδρούν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Συγκεκριμένα η θαλάσσια ρύπανση διακρίνεται σε :

- Αστική ρύπανση
- Γεωργική ρύπανση
- Βιομηχανική ρύπανση
- Ρύπανση από θαλάσσιες μεταφορές
- Ρύπανση από απορρίψεις (Dumping).

.1.3.1 ΑΣΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Οι απορροές και τα απόβλητα από την ξηρά καταλαμβάνουν ένα σημαντικό ποσοστό του 44% της θαλάσσιας ρύπανσης παγκοσμίως. Η όλο και αυξανόμενη μετακίνηση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα και στις παραθαλάσσιες περιοχές δικαιολογούν το ποσοστό αυτό και επιτείνουν σημαντικά τα προβλήματα της αστικοποίησης.

Η συγκέντρωση πληθυσμού σε περιορισμένο χώρο, δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής δικτύων αποχέτευσης που συνήθως έχουν σαν τελικό αποδέκτη την θάλασσα. Τα απόβλητα αυτά, που τα κύρια χαρακτηριστικά τους είναι η μεγάλη ποσότητα οργανικών ενώσεων βιολογικής προέλευσης, μικροοργανισμοί, συνθετικές οργανικές ουσίες, πετρελαιοειδή απειλούν την δημόσια υγεία και επηρεάζουν τα θαλάσσια οικοσυστήματα.

Τα θρεπτικά συστατικά και συγκεκριμένα οι ενώσεις του αζώτου και του φωσφόρου, οδηγούν σε αύξηση των αλγών με άμεση συνέπεια την εμφάνιση του ευτροφισμού. Τα είδη των αλγών είναι ακατάλληλα για την τροφή του ζωοπλαγκτόν και άμεσα μειώνουν την ανάπτυξη και άλλων οργανισμών. Με την ολοένα αύξηση της εισροής αστικών λυμάτων, έχουμε αύξηση των αλγών και κατά συνέπεια παρατηρείται ελάττωση του οξυγόνου, θάνατοι ψαριών, αισθητική ρύπανση των παραλίων από ακαθαρσίες των αλγών που έχουν αποσυντεθεί.

Οι συνθετικές οργανικές ενώσεις οι οποίες καταλήγουν στην θάλασσα μέσω των ποταμών είναι ενώσεις ανθεκτικές και τοξικές. Ο κίνδυνος συναντάτε στην

αναπαραγωγική διαδικασία πολλών πληθυσμών της τροφικής αλυσίδας. Οι επικίνδυνες συνθετικές ενώσεις διαδίδονται μέσω της ατμόσφαιρας ακόμη και στους ιστούς των αποδημητικών πουλιών και παραμένουν στα θαλάσσια ιζήματα όπου μπορούν να μεταφερθούν πάλι σε ζωντανούς οργανισμούς. Η οργανική αυτή ρύπανση έχει αντίκτυπο και στην φυτική ζωή όπου αλλοιώνεται και επικρατούν μόνο ορισμένα είδη πράσινων αλγών.⁸

Οι αποχετεύσεις περιέχουν μίγμα διαφόρων συστατικών το οποίο περιλαμβάνει οργανικές και θρεπτικές ουσίες και προκαλεί διαταραχές στην οικολογική ισορροπία. Η μόλυνση των θαλάσσιων οργανισμών αλλά και του θαλάσσιου χώρου κοντά στις ακτές έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην υγεία των ανθρώπων. Η βιολογική επεξεργασία των λυμάτων καθίσταται επιτακτική, ώστε να περιοριστεί η ρύπανση και κατά συνέπεια η μόλυνση.

Η απόθεση λάσπης η οποία δημιουργείται από την επεξεργασία καθαρισμού των αστικών λυμάτων περιέχει μεγάλη ποσότητα οργανικής ύλης που αν δεν ξεραθεί διαταράσσει την ισορροπία των θαλάσσιων οργανισμών στους οποίους αποτίθενται.

Παρόμοια μορφή αποβολής υλικών στην θάλασσα είναι η απόρριψη καταλοίπων της αποτέφρωσης. Υποστηρίζεται ότι η επίδραση των αποτεφρωμένων υλικών είναι μικρή επειδή ελέγχεται και γίνεται πρόληψη, ώστε η απόρριψη να πραγματοποιείται σε περιοχές μακριά από θάλασσα, δρόμους και αλιευτικές περιοχές για να μην υπάρξουν προβλήματα στην δημόσια υγεία. Όμως, δεν παύει να έχει επίπτωση από την στιγμή που η διαδικασία αυτή χρησιμοποιείται για την διαχείριση των επικίνδυνων ρύπων, οι οποίοι καταστρέφονται με την καύση.⁹ Παρόλα ταύτα, τα στερεά συστατικά των αποβλήτων μπορούν να δημιουργήσουν ιζήματα τα οποία με την χαμηλή συγκέντρωση οξυγόνου συμβάλλουν στην μείωση των ειδών ψαριών και οστρακοειδών.

Βέβαια, στα ανωτέρω συμβάλλουν και η ύπαρξη παθογόνων βακτηρίων, οι οργανισμοί αυτοί δεν θανατώνονται στην επαφή τους με το νερό της θάλασσας, ένα μεγάλο μέρος αυτών γίνεται ανθεκτικό και επηρεάζουν την δημόσια υγεία.

⁸ Φυτιάνος Κ.,1996, Η Ρύπανση των Θαλασσών, σελ.26-27 »

⁹«Καλδέλλης Ι και Κονδύλη Α.,2008, 'Περιβάλλον και Βιομηχανική Ανάπτυξη' Σημειώσεις ΤΕΙ Πειραιά, σελ.9»

.1.3.2 ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Η ρύπανση που προκαλείται από τις γεωργικές δραστηριότητες αφορά την χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων. Η ρύπανση αυτή φθάνει στην θάλασσα μέσω της επιφανειακής απορροής με το βρόχινο νερό ή μέσω υπόγειων νερών που έχουν ρυπάνει από την στράγγιση των νερών άρδευσης των αγρών.

Η “πράσινη επανάσταση” και η “σύγχρονη βιολογική επανάσταση” οδήγησε στην αύξηση της παραγωγής των αγροτικών προϊόντων με άμεσο αποτέλεσμα την ευαισθησία στα παράσιτα. Τα παράσιτα είναι οργανισμοί που επωφελούνται από την μεγάλη συγκέντρωση καλλιέργειας και καταπολεμούνται από χημικές ενώσεις, οι οποίες καταλήγουν στην θάλασσα, είτε με το νερό των ποταμών, είτε με τον άνεμο. Τα παρασιτοκτόνα αποτελούν πηγή ευρείας ρύπανσης αφού με την ρίψη τους με τα αεροπλάνα και τα ελικόπτερα μεγάλο μέρος τους δεν φθάνει στο έδαφος, αλλά με την μορφή αεροζόλ μεταφέρονται σε μεγάλες αποστάσεις.

Τα γεωργικά λιπάσματα, τα οποία αποτελούνται από νιτρικά και φωσφορικά άλατα και χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στην αύξηση της απόδοσης των γεωργικών καλλιεργειών, οδηγούν στην ρύπανση των υπόγειων και υπέργειων νερών. Οι ουσίες αυτές μεταφέρονται με τα νερά της βροχής στην θάλασσα και όταν η διαρροή τους είναι σε μεγάλες ποσότητες ενισχύει την υπερβολική φυτική παραγωγή, η οποία διαταράσσει την οικολογική ισορροπία του οικοσυστήματος, σε βαθμό να συναντάται το φαινόμενο του ευτροφισμού. Το φαινόμενο του ευτροφισμού είναι αποτέλεσμα των εντατικών καλλιεργειών λόγω της αυξανόμενης εισροής θρεπτικών ουσιών στην θάλασσα. Οποιαδήποτε παράκτια περιοχή κινδυνεύει από τον ευτροφισμό, όταν διακρίνεται από φτωχή ανταλλαγή νερών και ταυτόχρονα δέχεται μεγάλες ποσότητες εκροών από εντατικά καλλιεργούμενες εκτάσεις, αστικές και βιομηχανικές δραστηριότητες. Ο ευτροφισμός αυξάνει τα στρώματα των φυκιών με αποτέλεσμα να προκαλεί μαζικούς θανάτους θαλάσσιων φυτών και ζώων κατά μήκος αυτής και καταστροφές σε ιχθυοκαλλιέργειες.

.1.3.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Τα βιομηχανικά απόβλητα περιέχουν μικροοργανισμούς, οργανική ύλη, θρεπτικά στοιχεία, μέταλλα, συνθετικές ουσίες και πετρελαιοειδή που αναμιγνύονται

στο δίκτυο αποχέτευσης και καταλήγουν στη θάλασσα. Σε αυτά περιλαμβάνονται απόβλητα από χημικές και φαρμακευτικές βιομηχανίες, παραγωγή χαρτοπολλτού, επεξεργασία μετάλλων, βιομηχανίες τροφίμων, το θερμό νερό των υδροηλεκτρικών σταθμών που είναι εγκατεστημένα σε εκβολές ποταμών και ακτών και γενικότερα από οποιαδήποτε βιομηχανική δραστηριότητα που παράγει υγρά απόβλητα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα βιομηχανικά απόβλητα που καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι πολύ λιγότερα σε ποσότητα από άλλα υγρά απόβλητα, παρόλα αυτά προκαλούν μεγάλο περιβαλλοντικό πρόβλημα λόγω της τοξικότητας και των ουσιών που περιέχουν.

Μία σημαντική κατηγορία βιομηχανικών ρύπων είναι τα βαρέα μέταλλα, τα οποία μπορούν να καταστούν μοιραία σε οργανισμούς που βρίσκονται στα ανώτερα επίπεδα της τροφικής αλυσίδας. Τα πιο επικίνδυνα βαρέα μέταλλα είναι ο υδράργυρος, ο μόλυβδος και το κάδμιο τα οποία δρουν βλαβερά και επικίνδυνα στον άνθρωπο, στα ζώα και στα φυτά. Οι ενώσεις τους δεν αποικοδομούνται με φυσικές διεργασίες στο νερό, αυτά παραμένουν στο περιβάλλον για αρκετό χρονικό διάστημα και ένα μέρος τους καταλήγει μέσω της βιολογικής τροφικής αλυσίδας στον άνθρωπο προκαλώντας του χρόνιες ή οξείες βλάβες. Ποσότητες βαρέων μετάλλων απελευθερώνονται από τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες όπως είναι οι βιομηχανικές και εξορυκτικές, καθώς και τα παραπροϊόντα καύσεων, ιδιαίτερα του άνθρακα και των μεταφορικών μέσων.

Τα αστικά απόβλητα που περιέχουν ποσότητες βαρέων μετάλλων, η χρήση των απορρυπαντικών στα αστικά λύματα, τα βρόχινα νερά από τους δρόμους των μεγαλουπόλεων αυξάνουν τις συγκεντρώσεις βαρέων μετάλλων και καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον επιβαρύνοντας το με τις ουσίες αυτές. Στις εισόδους των βαρέων μετάλλων στη θάλασσα συμβάλλουν και οι φυσικές δραστηριότητες, όπως είναι η διάβρωση των πετρωμάτων, η ηφαιστειακή δραστηριότητα, οι φωτιές καθώς και η σκόνη που μεταφέρεται με τον άνεμο. Τα ποτάμια καθώς διασχίζουν μεγάλα αστικά ή βιομηχανικά κέντρα καταλήγουν στη θάλασσα, παρασύροντας στα νερά τους φορτία μετάλλων, αποθέματα ορυκτών, αστικά και βιομηχανικά απόβλητα. Η εισροή των μετάλλων στη θάλασσα γίνεται και από την ατμόσφαιρα, κυρίως στις ακτές των βιομηχανοποιημένων κέντρων, με την επισήμανση ότι η ρύπανση μέσω της ατμόσφαιρας είναι η λιγότερο επιστημονικά μελετημένη.

Η δημιουργία της χημικής βιομηχανίας ενώσεων για βιομηχανικές και οικιακές χρήσεις, οδηγεί στην παραγωγή ουσιών τοξικών, μη βιοδιασπώμενων, όπως είναι οι ουσίες χημικού καθαρισμού, τα διαλυτικά, οι α' ύλες για ανθεκτικές ενώσεις, συντηρητικά ξυλείας και τα παρασιτοκτόνα. Οι ουσίες αυτές είναι επικίνδυνες και η αλόγιστη χρήση τους επιβαρύνουν σημαντικά τα οικοσυστήματα της κάθε περιοχής.

Η βιομηχανική ρύπανση, όμως δεν συναντάται μόνο με τις ανωτέρω μορφές που περιγράψαμε αλλά και με την μορφή των θερμικών αποβλήτων στα ύδατα. Οι θερμικοί σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής και οι βιομηχανικές μονάδες παράγουν μεγάλες ποσότητες θερμότητας οι οποίες καταλήγουν στην θάλασσα. Το 70% του νερού που χρησιμοποιείται αναλώνεται στο σύστημα ψύξης των εγκαταστάσεων, αυτό επιστρέφει στο φυσικό σύστημα σε θερμοκρασία 40°C, η οποία είναι εξαιρετικά υψηλή για να επιβιώσουν οι ζώντες οργανισμοί.

Τα θερμικά απόβλητα προκαλούν αλλαγές στις φυσικές και χημικές παραμέτρους του θαλασσινού νερού και στον βιολογικό κύκλο ζωής, όπως είναι η αναπαραγωγή, η μείωση του ρυθμού ανάπτυξης κ.α. Η αλλαγή της θερμοκρασίας αλλοιώνει την υφιστάμενη χλωρίδα και πανίδα και προκαλεί αλλαγές στην χημική ισορροπία του νερού. Η αύξηση της θερμοκρασίας εμποδίζει και περιορίζει την ικανότητα απορρόφησης των απορριμμάτων, αφού μειώνεται η διαλυτότητα του οξυγόνου, που είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη των μικροοργανισμών που βιοαποικοδομούν τους ρυπαντές.

.1.3.4 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο του συνόλου των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η όλο και αυξανόμενη μετακίνηση μεγάλων ποσοτήτων προϊόντων έχει οδηγήσει στην αύξηση του όγκου των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω της επιχειρησιακής λειτουργίας των εμπορικών πλοίων όταν αυτά προκαλούν ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση. Βέβαια, ο σημαντικότερος κίνδυνος είναι τα ατυχήματα που προκαλούνται σε δεξαμενόπλοια, αφού ο πετρέλαιο είναι ο κυριότερος και σοβαρότερος ρυπαντής του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η ρύπανση που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι εύκολο να εντοπιστεί, να ελεγχτεί και να περιοριστεί, σε αντίθεση με την ρύπανση των χερσαίων δραστηριοτήτων που δεν ελέγχεται αποτελεσματικά.

Οι επιστημονικές έρευνες έχουν δείξει ότι το μεγαλύτερο μέρος των ρύπων που καταλήγουν στην θάλασσα προέρχεται κυρίως, από τα απόβλητα των χερσαίων δραστηριοτήτων, ενώ η ναυτιλία συμβάλει περίπου στο 23% της ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου.

Η ρύπανση που προκαλείται από την εμπορική ναυτιλία διακρίνεται σε ατυχηματική και λειτουργική, οι οποίες θα αναλυθούν στις κάτωθι ενότητες.

.1.3.4.1 Ατυχηματική Ρύπανση

Είναι ευρέως γνωστό ότι τα πλοία κατά την διάρκεια της επιχειρησιακής λειτουργίας έρχονται αντιμέτωπα με πολλούς κινδύνους, όπως είναι οι σφοδροί άνεμοι, τα κύματα, τα παλιρροιακά ρεύματα, οι ύφαλοι, τα αβαθή σημεία, η ομίχλη, που οδηγούν, οδηγούν σε κάθε είδος ατύχημα.

Πολύ σοβαρό ατύχημα είναι εκείνο το οποίο καταλήγει σε απώλεια του πλοίου, σε απώλεια ανθρώπινης ζωής ή σε πολύ σοβαρή ρύπανση. Μια σειρά σοβαρών ατυχημάτων είναι τα κάτωθι όπου και θα αναλύσουμε στην συνέχεια :

- **Βύθιση Πλοίου** : Η βύθιση του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα λόγω των δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή της μετατόπισης του φορτίου μπορεί να οδηγήσει στην κοπή του πλοίου σε δυο κομμάτια. Η περίπτωση να θεωρηθεί η βύθιση ολική απώλεια έχει άμεση σχέση με την ύπαρξη ή όχι υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής και με την ανέλκυση του στον τόπο του ατυχήματος.
- **Προσάραξη Πλοίου** : Η προσάραξη του πλοίου ή όπως είναι ευρέως γνωστό “πέφτει έξω” προκαλείται κυρίως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία, είτε λόγω μηχανικής βλάβης, είτε κακοκαιρίας η ακόμη και λανθασμένης πλοήγησης. Ιδιαίτερα ευαίσθητα σε αυτού του είδους τα ατυχήματα είναι τα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια, λόγω των διαστάσεων που έχουν και της μειωμένης δυνατότητας για γρήγορους ελιγμούς.

- Σύγκρουση ή Επαφή : Στην περίπτωση της σύγκρουσης εννοούμε την σύγκρουση με άλλο πλοίο στα λιμάνια, στους τερματικούς σταθμούς και στους θαλάσσιους δρόμους με πυκνή κυκλοφορία, όπως είναι τα διεθνή στενά, διώρυγες κ.α. Αντίθετα, στην περίπτωση της επαφής έχουμε επαφή με μόνιμη εγκατάσταση όπως είναι τα μεταφορικά μέσα ξηράς, οι προβλήτες και οι πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου. Η πρόκληση της επαφής καταλογίζεται στο ανθρώπινο λάθος σε ποσοστό 85% σύμφωνα με στατιστικές αναλύσεις.
- Πυρκαϊά ή Έκρηξη : Αυτού του είδους το ατύχημα οδηγεί κυρίως σε απώλειες ανθρώπινης ζωής, διότι το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την κοντινότερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες είναι τόσο δύσκολες, ιδίως σε κακοκαιρία και όταν μεταφέρεται επικίνδυνο φορτίο. Η καθιέρωση των συστημάτων αδρανούς αερίου και η πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο για την μείωση των ποσοστών του οξυγόνου στις δεξαμενές του φορτίου, δεν έχουν επιλύσει το πρόβλημα της πρόληψης των εκρήξεων στα δεξαμενόπλοια.
- Ζημιές στην Δομή του Πλοίου : Στην περίπτωση αυτή εμφανίζονται ζημιές στην εξωτερική πλευρά του πλοίου ή στα τοιχώματα των δεξαμενών, εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, της μετατόπισης του φορτίου, της κακής συντήρησης με άμεσο αποτέλεσμα την μη αντοχή των υλικών και την μηχανική βλάβη.
- Απώλειες λόγω Εχθροπραξιών : Στο σημείο αυτό τυχαίνει να συμβαίνουν δυο τινά. Το ένα είναι ότι το εμπορικό πλοίο μπορεί να έχει επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για την μεταφορά καυσίμων κατά την διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων . Το δεύτερο είναι όταν τα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου σε περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων για λόγους οικονομικούς και διέρχονται περιοχές εχθροπραξιών.
- Ετερόκλητα Ατυχήματα : Τα ατυχήματα αυτά διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες :
 - Μικτές μορφές όπως είναι η πυρκαϊά και βύθιση, προσάραξη και πυρκαϊά, σύγκρουση και έκρηξη.

- Εσκεμμένη βύθιση με το άνοιγμα των οπών στα ύφαλα του πλοίου για να μην περιέλθει στα χέρια του εχθρού σε περίοδο πολέμου ή για την απόκτηση παράνομου χρήματος από την ασφάλεια του πλοίου.
- Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση
- Εγκατάλειψη του πλοίου. Σε αυτή την περίπτωση έχουμε εγκατάλειψη του πλοίου είτε λόγω προβλήματος διαρροής του φορτίου είτε λόγω ακυβερνησίας σε αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Παρατηρείται μια πτωτική τάση της ατυχηματικής ρύπανσης από την δεκαετία του 1970 έως το τέλος της δεκαετίας του 1980. Οι πιο συχνές αιτίες ατυχημάτων είναι η σύγκρουση και η προσάραξη με κύριο υπεύθυνο το ανθρώπινο λάθος. Ωστόσο, οι μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου που έχουν εκχυθεί στον θαλάσσιο χώρο είναι λόγω εκρήξεων και αποτυχίας στην δομή του πλοίου, με συνέπεια την μεγάλη περιβαλλοντική ρύπανση της θάλασσας. Είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι σύμφωνα με στατιστικές οι προσαράξεις, οι συγκρούσεις και οι εκρήξεις είναι αποτελέσματα και όχι οι βασικές αιτίες.

Είναι ευδιάκριτο το γεγονός ότι τα ανωτέρω ατυχήματα είναι σοβαρά, δηλαδή προκαλείται σοβαρή θαλάσσια ρύπανση με όλες τις συνέπειες τους, σε σχέση με την ποσότητα του φορτίου που διακινείται. Είναι λογικό, να συμπεράνουμε ότι τα πολύ μεγάλα πλοία είναι περισσότερο απειλητικά με τεράστιους μεγέθους κίνδυνο στους θαλάσσιους δρόμους που κινούνται.

Τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας είναι στην κυριότητά τους πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων V.L.C.C. και U.L.C.C., όπου το οποιοδήποτε ατύχημα μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια αργού πετρελαίου και των παραγόντων του, τα οποία αποτελούν την σοβαρότερη ρύπανση που υφίσταται το θαλάσσιο περιβάλλον.

.1.3.4.2 Λειτουργική ρύπανση

Ως λειτουργική ρύπανση ορίζεται οποιαδήποτε μη ατυχηματικής μορφή ρύπανσης που προκαλεί στον θαλάσσιο χώρο η συνήθης λειτουργία του εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση συναντάται σε όλα τα στάδια ζωής του πλοίου και θα την αναλύσουμε στις παρακάτω κατηγορίες :

- Ρύπανση κατά την Διάρκεια Ναυπήγησης : Η ναυπήγηση του πλοίου μπορεί να γίνει ή σε δεξαμενή πλωτή ή σε δεξαμενή ξηρού τύπου. Και στις δύο

μεθόδους παρατηρούνται υπολείμματα από χρώματα, υφαλοχρώματα που είναι πλούσια σε βαρέα μέταλλα, υπολείμματα από γράσα, λάδια, σκουριές, αμμοβολές, υπολείμματα από άχρηστα καλώδια κ.λ.π.

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει για τη ρύπανση που προκαλεί η χρήση υφαλοχρωμάτων των πλοίων. Τα υφαλοχρώματα διαδόθηκαν με επιτυχία την δεκαετία του '80 και ένα βασικό πλεονέκτημα τους ήταν η μείωση της προσκόλλησης των ανεπιθύμητων θαλάσσιων οργανισμών στις επιφάνειες του πλοίου, με άμεση συνέπεια την μείωση της ταχύτητας πλεύσης. Η χρήση τους προκαλεί απελευθέρωση τοξικών ουσιών που είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες για τα θαλάσσια οικοσυστήματα.

Μια άλλη ενέργεια που μπορεί να προκαλέσει ρύπανση είναι η εγκατάσταση της μηχανής του πλοίου. Συνήθη παραγόμενα υλικά είναι τα λιπαντικά, τα κατάλοιπα των σεντινών, τα ψυκτικά υγρά και άλλης μορφής απορρίμματα. Οι διαδικασίες της καθέλκυσης και του εξοπλισμού συμβάλλουν στην αύξηση της ρύπανσης γιατί προκαλούν διαρροές καυσίμων στις δεξαμενές του πλοίου και γενικά κάθε είδους υπολείμματα που είχαν παραμείνει στο πλοίο ή είχαν προσκολληθεί πάνω του.

- Ρύπανση κατά τη Συντήρηση του Πλοίου : Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος συντελείται κατά την διάρκεια των τακτικών και έκτακτων συντηρήσεων που ένα πλοίο είναι υποχρεωμένο να υφίσταται στην διάρκεια της λειτουργικής ζωής του. Στο σημείο αυτό αναφέρουμε την περίπτωση, όπου το πλοίο βρίσκεται στην εγκατάσταση της δεξαμενής ή ακόμη και εν πλω και γίνονται οι εργασίες συντήρησης. Οι απαιτήσεις των επισκευών είναι πιθανό να προκαλέσουν σοβαρής μορφής ρύπανσης, όπως είναι οι εργασίες αμμοβολής διότι είναι οι περισσότερο επικίνδυνες. Ο καθαρισμός των υφάλων τουλάχιστο μια φορά τον χρόνο συμβάλλει με τη σειρά του στην ρύπανση, αφού παράγονται υπολείμματα χρωμάτων, σκουριάς και άλλα. Οι σκοποί για περιορισμό του χρόνου παραμονής στην επισκευαστική ζώνη και για συμπίεση του κόστους από την σκοπιά του πλοιοκτήτη συμβάλλουν στην έντονη αύξηση του φαινομένου της ρύπανσης της θαλάσσιας περιοχής.

- Ρύπανση κατά τη Διάλυση του Πλοίου : Η διάλυση του πλοίου στις ειδικές μονάδες διάλυσης και παραγωγής παλιοσίδερων , το λεγόμενο scrap, συμβάλλει σημαντικά στην θαλάσσια ρύπανση. Οι μεγάλες ποσότητες υλικών αμελητέας αξίας κατά τη διάρκεια της διάλυσης καταλήγουν στο θαλασσινό νερό. Σε αυτό απορρίπτονται τόσο στερεά όσο και υγρά απόβλητα. Κατά τις εργασίες κοπής του σιδήρου πολλά μεταλλικά τμήματα καταλήγουν στη θάλασσα. Τα υγρά απόβλητα προερχόμενα από τις διαδικασίες πλύσης των χώρων του πλοίου παρασέρνουν κατάλοιπα πετρελαιοειδών, αδρανών σκουριών, ρινίσματα σιδήρου, λάσπη τα οποία θεωρούνται ποσότητες βαρέων μετάλλων. Η συσσώρευση αυτών των υλικών εντείνουν το φαινόμενο της ρύπανσης. Επιπλέον, σε αυτό προστίθεται η χαλαρή ή μη ύπαρξη της εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας στους χώρους διάλυσης, λόγω του αυξανόμενου κόστους. Η ανύπαρκτη υποδομή και το ανεπίδεκτο προσωπικό αυξάνουν το ποσοστό ρύπανσης στην περίπτωση της διάλυσης.
- Ρύπανση από τις Διαδικασίες Φορτοεκφόρτωσης : Η διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης κατέχει ένα μερίδιο στην ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και αυτή έχει άμεση σχέση με το είδος του φορτίου που μεταφέρεται. Τα χύδην υγρά φορτία είναι πολύ πιο επικίνδυνα για την ρύπανση, αφού στην περίπτωση αυτή το πετρέλαιο και τα παράγωγά του μπορούν να διαρρεύσουν από τα στόμια των σωληνώσεων στην θάλασσα και να δημιουργήσουν αργή και σταθερή ρύπανση. Η άγνοια και η αδιαφορία της συντήρησης και επισκευής των αντίστοιχων τμημάτων του πλοίου είναι οι βασικές αιτίες για την πρόκληση της ρύπανσης. Τα χύδην ξηρά φορτία με την σειρά τους ρυπαίνουν την θάλασσα κατά την φορτοεκφόρτωσή τους, αφού μέρος του φορτίου πέφτει πάνω στο πλοίο ή κατευθείαν στο νερό μεταξύ της αποβάθρας και του πλοίου. Οι καιρικές συνθήκες αλλά και ο μη κατάλληλος χειρισμός του χειριστή του μηχανήματος είναι υπαίτιες στην περίπτωση αυτή.
- Ρύπανση από τις Διαδικασίες Ερματισμού και Αφερματισμού : Η ρύπανση που προκαλείται από τις διαδικασίες αυτές είναι μεγαλύτερη στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων. Τα πλοία αυτά είναι αναγκασμένα να

εκτελούν το ένα από τα δυο ταξίδια κενά φορτίου, αφού κατευθύνονται από μια καταναλωτική περιοχή σε μια παραγωγική. Στο ταξίδι αυτό είναι υποχρεωμένο να γεμίσει τις δεξαμενές με θαλασσινό έρμα για την αξιοπλοία του , χωρίς να υπάρχει κίνδυνος ανατροπής του. Όταν είναι έτοιμο να αρχίσει η φόρτωση γίνεται η διαδικασία αφερματισμού, όπου ρίχνει το θαλασσινό έρμα στην θάλασσα, παρασύροντας κατάλοιπα φορτίου και προξενώντας πετρελαϊκή κηλίδα. Μέχρι την δεκαετία του 1970 ο καθαρισμός των δεξαμενών γίνονταν με την πλύση τους με θαλασσινό νερό, με άμεση συνέπεια την απόρριψη υπολειμμάτων φορτίου στην θάλασσα.

- Εκούσιες Απορρίψεις από το Πλοίο : Τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα, τα κατάλοιπα φορτίου από τις δεξαμενές, τα λύματα, τα απορρίμματα, οι χημικές ουσίες μπορεί να είναι εκούσιες απορρίψεις. Τα απόβλητα του μηχανοστασίου τα οποία αποτελούνται από καύσιμα, λιπαντικά, σκουριές, λιπαντικές ουσίες απορρίπτονται στο θαλάσσιο περιβάλλον για την απαλλαγή τους από τις σεντίνες του πλοίου. Διαρροές από τους χώρους του φορτίου είναι λογικό να υπάρχουν, τα οποία συγκεντρώνονται και αυτά στις σεντίνες μέχρι την στιγμή της απαλλαγής τους. Τα απόβλητα που δημιουργούνται πάνω στο πλοίο από το πλήρωμα καθώς και τα λύματα από αποχετεύσεις, ακάθαρτα νερά και λοιπά διατίθενται στο θαλάσσιο περιβάλλον με άμεση συνέπεια την διατάραξη του οικοσυστήματος. Τα χημικά προϊόντα μπορούν να προκαλέσουν ρύπανση σε πολύ πιο επικίνδυνο βαθμό από αυτήν του πετρελαίου, κατά την διάρκεια της λειτουργικής διαδικασίας των πλοίων μεταφοράς τους (Chemical Carriers). Οι χημικές ουσίες αποβαίνουν πολύ πιο μοιραία για τον άνθρωπο και το περιβάλλον από ότι το πετρέλαιο.

.1.3.5 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ (DUMPING)

Οι Διεθνείς Συμβάσεις αντιμετωπίζουν την ρύπανση από απορρίψεις (dumping) σαν ξεχωριστή μορφή ρύπανσης, γιατί είναι ηθελημένη ενέργεια και ο λόγος ύπαρξης ενός συγκεκριμένου ταξιδιού.

Βάσει του Άρθρου 3 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της ρύπανσης της Θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων ουσιών με τον όρο dumping

εννοείται α) η εσκεμμένη απόρριψη απορριμμάτων ή άλλων υλικών που προέρχονται από πλοία, αεροσκάφη, πλατφόρμες ή άλλη ανθρώπινη κατασκευή στη θάλασσα, β) η εσκεμμένη απόρριψη οποιασδήποτε ανθρώπινης κατασκευής στη θάλασσα.

Τα βασικότερα απόβλητα θεωρούνται τα εξής: αστικά λύματα, βιομηχανικά απόβλητα, ραδιενεργά κατάλοιπα, στρατιωτικό υλικό, υπολείμματα από βυθοκορήσεις, τα οποία μεταφέρονται από την ξηρά στην θάλασσα μέσω πλοίων, φορηγίδων και αεροσκαφών και την διάθεσή τους στον θαλάσσιο χώρο. Σε αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται τα απόβλητα που απορρίπτονται στην θάλασσα από την λειτουργία των πλοίων και των αεροσκαφών.

Οι απορρίψεις αυτές επιβαρύνουν σημαντικά τα ύδατα σε μεγάλα και μικρότερα βάθη, αλλοιώνοντας τα διάφορα οικοσυστήματα των περιοχών όπου γίνονται οι απορρίψεις.

.1.4 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

.1.4.1 ΠΛΑΣΤΙΚΑ

Η ρύπανση από πλαστικά αντικείμενα είναι μία από τις πιο εμφανείς συνέπειες της ανθρώπινης δραστηριότητας. Η όλο και αυξανόμενη χρήση των συνθετικών ενώσεων για την παραγωγή διαφόρων βιομηχανικών προϊόντων όπως είναι φιάλες, ποτήρια, πλαστικές σακούλες και άλλα αντικείμενα, έχει οδηγήσει στον διασκορπισμό τους στην θάλασσα και στις παραλίες με αποτέλεσμα να έχουν δυσάρεστες επιπτώσεις στον θαλάσσιο χώρο και να δημιουργούν μία αντιαισθητική εικόνα σε αυτές.

Η αντοχή και η ελαφρότητα των υλικών αυτών τα καθιστά ιδιαίτερα επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον, αφού είναι μη-βιοδιασπώμενες και σχετικά ελαφρές ουσίες, οι οποίες αντέχουν για μεγάλες χρονικές περιόδους στη θάλασσα. Από τη στιγμή που θα βρεθούν σε θαλάσσιο περιβάλλον επιπλέουν και μεταφέρονται σε μεγάλες αποστάσεις, αποικοδομούνται με πολύ βραδείς ρυθμούς, αλλά πρέπει να αναφερθεί ότι οι βιολογικές συνέπειες είναι περιορισμένες σε σχέση με άλλες μορφές ρύπανσης.

.1.4.2 ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ

Οι ραδιενεργές ουσίες υπάρχουν στην φύση με την μορφή ραδιενεργών στοιχείων. Από την δεκαετία του '40 και μετά σημαντικές ραδιενεργές ουσίες

εισέρχονται στο θαλάσσιο περιβάλλον ως αποτέλεσμα των μονάδων παραγωγής ατομικής ενέργειας, των βιομηχανικών μονάδων παραγωγής ατομικών καυσίμων από μεταλλεύματα, των πυρηνικών δοκιμών, των αποβλήτων των ορυχείων, των εκπομπών από ατυχήματα πυρηνικών υποβρυχίων και στρατιωτικών πλοίων.

Τα ραδιενεργά υλικά που χρησιμοποιούνται στην ιατρική, τη βιομηχανία, την έρευνα, τον στρατό δημιουργούν ραδιενεργά απόβλητα όπου η θάλασσα είναι ο αποδέκτης τους, αφού υπάρχουν αποθηκευμένα σε ειδικές δεξαμενές που είναι ποντισμένες σε 80 σημεία των ωκεανών και κυρίως στον ΒΑ Ατλαντικό.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία 20 χρόνια τα επιτρεπτά όρια συγκεντρώσεων των ραδιενεργών ουσιών που καταλήγουν στην θάλασσα έχουν μειωθεί αισθητά.

.1.4.3 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ

Η ρύπανση που προκαλείται από την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων έχει άμεση σχέση με την υποθαλάσσια εξόρυξη του ορυκτού πλούτου και οφείλεται κατά κύριο λόγο από τις εξής αιτίες :

- Κατά την διάρκεια των γεωτρήσεων, δεν αποκλείεται να υπάρχει διαρροή πετρελαίου από τις πλωτές εγκαταστάσεις.
- Ατυχήματα λόγω των εκρήξεων.
- Ζημιές στους υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς.
- Συγκρούσεις πλοίων με τις πλατφόρμες άντλησης και εξόρυξης.

Εκτός από την θαλάσσια ρύπανση προκαλούνται συσσώρευση αλμυρών υδάτων, δημιουργία λάσπης, ανακάτωμα της άμμου τα οποία συμβάλλουν στην υποβάθμιση των οικοσυστημάτων της ευρύτερης περιοχής και στην καταστροφή των φυσικών πόρων. Παρατηρούνται διατάραξη με εξαφάνιση των ειδών που τείνουν να εξαφανιστούν, μείωση και εξαφάνιση των αναμενόμενων αλιευμάτων, μείωση των ενεργειακών πόρων λόγω της συνεχόμενης απώλειας μεγάλων ποσοτήτων σε δυσεύρετους ενεργειακούς πόρους. Όλα τα παραπάνω οδηγούν στην βαθμιαία ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πρέπει να υπάρξει μια συνεχής προσπάθεια ώστε να αναστραφεί το φαινόμενο.

.1.4.4 ΝΑΥΑΓΙΑ

Τα ναυάγια αποτελούν μια μορφή ρύπανσης η οποία συναντάται κυρίως μετά την δεκαετία του '50. Τα υλικά κατασκευής ενός πλοίου που κατά κύριο λόγο είναι το μέταλλο αλλά και η χρήση συνθετικών υλικών, παρουσιάζουν τοξικότητα η οποία επιβαρύνει το θαλάσσιο περιβάλλον βαθμιαία μέσα στο χρόνο.

Ο μηχανολογικός και λειτουργικός εξοπλισμός ενός πλοίου περιέχει τοξικές και χημικές ουσίες οι οποίες είναι επικίνδυνες για το περιβάλλον. Οι ποσότητες των υλικών καύσης και λίπανσης μπορεί να αποτελέσουν θανάσιμες για τους ζώντες οργανισμούς και το οικοσύστημα. Ωστόσο, πρέπει προστεθεί ότι η περίπτωση των ναυαγίων πλοίων και υποβρυχίων με πυρηνικούς αντιδραστήρες και πυρηνικά όπλα αποτελεί ουσιαστικά μια ατομική βόμβα με απεριόριστες αρνητικές επιπτώσεις στον θαλάσσιο χώρο.

Το είδος και η ποσότητα του φορτίου έχει άμεσες συνέπειες όταν πρόκειται για ναυάγιο. Η διακίνηση χημικών ουσιών, πετρελαίου και των παραγώγων του και ποσοτήτων των βιομηχανικών καθίστανται ως σημαντική ρύπανση και είναι δυνατό να καταστρέψει την ζωή στην ευρύτερη περιοχή όπου πραγματοποιείται το ναυάγιο.

.1.4.5 ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ

Το πετρέλαιο αποτελεί ένα μείγμα από οργανικές ενώσεις οι οποίες είναι τοξικές για τους θαλάσσιους οργανισμούς. Τα πετρελαιοειδή μόλις χυθούν στην θάλασσα σχηματίζουν κηλίδα η οποία απλώνεται γρήγορα και διασκορπίζεται με την συμβολή των ανέμων, των θαλάσσιων ρευμάτων και της παλίρροιας. Με τον διασκορπισμό λαμβάνει χώρα η διάλυση η οποία είναι μία διαδικασία δύσκολη, αφού τα πετρελαϊκά προϊόντα έχουν μικρή διαλυτότητα.

Η θαλάσσια ρύπανση που προξενείται από το πετρέλαιο και τα παράγωγα του διαταράσσει το θαλάσσιο οικοσύστημα, ενώ είναι αναμφίβολη η καταπολέμησή της όταν βέβαια υπάρχουν επιβαρυντικές κλιματολογικές συνθήκες.

Στο ακόλουθο κεφάλαιο αναλύουμε εκτενέστερα την ρύπανση από τα πετρελαιοειδή η οποία αποτελεί μια ορατή μορφή ρύπανσης που επηρεάζει τον θαλάσσιο χώρο κυρίως μέσω των ατυχημάτων των δεξαμενόπλοιων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

.2 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ

.2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ως “πετρέλαιο” νοείται το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του καύσιμου πετρελαίου, της ιλύος των αποβλήτων πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης πετρελαίου και ως “πετρελαιοειδές μείγμα” νοείται το μείγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σε οποιαδήποτε αναλογία.¹⁰

Το πετρέλαιο είναι ένα μείγμα από οργανικές ενώσεις, οι οποίες κατά κύριο λόγο είναι τοξικές για το θαλάσσιο περιβάλλον. Συγκεκριμένα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες :

- Μικρού Μοριακού Βάρους : είναι πτητικές, δηλαδή εξατμίζονται γρήγορα και έχουν μικρές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- Μεσαίου Μοριακού Βάρους : οι οποίες παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα στο θαλάσσιο περιβάλλον κι έχουν μεγάλη τοξικότητα.
- Μεγάλου Μοριακού Βάρους : όπως είναι η πίσσα, οι οποίες είναι αδρανείς από χημική άποψη και προκαλεί μηχανικής φύσης παρενέργειες στο οικοσύστημα (όπως είναι η δυσχέρεια των θαλάσσιων πληθυσμών στην εύρεση τροφής στην αναπαραγωγή κ.α.).

Σε ετήσιο επίπεδο εξορύσσονται 3 δισεκατομμύρια τόνοι αργού πετρελαίου, όπου το 1,5 δισεκατομμύριο της ποσότητας αυτής διακινείται μέσω της θάλασσας με αποτέλεσμα 3 περίπου εκατομμύρια τόνοι να χύνονται στη θάλασσα. Συγκεκριμένα οι ετήσιες συνολικές εισροές πετρελαιοειδών στη θάλασσα οφείλονται στις ακόλουθες πηγές :

- 1,45 εκατομμύρια τόνοι οφείλονται στις διαδικασίες της μεταφοράς : από μεταφορά με δεξαμενόπλοια, από τον αφερματισμό και τα καύσιμα των δεξαμενοπλοίων, ατυχήματα, δεξαμενισμός κι επισκευές πλοίων κλπ.

¹⁰ «Οδηγία 2005/35/ΕΚ, παράρτημα Ι της Marpol 73/78».

- 0,17 εκατομμύρια τόνοι οφείλονται σε διαρροές από μόνιμες εγκαταστάσεις: απόβλητα και λύματα των παραθαλάσσιων δυλιστηρίων και διαρροή από τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης.
- 1,38 εκατομμύρια τόνοι προέρχονται από χερσαίες πηγές : αστικά και βιομηχανικά λύματα και απόβλητα, αποχετεύσεις, απορρίψεις, μεταφορά από ποταμούς ή από την ατμόσφαιρα με την βροχή.
- 0,25 εκατομμύρια τόνοι από φυσικές εκροές.¹¹

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ανοικτής θάλασσας έχει ιδιαίτερη σημασία, αφού παρατηρούνται συνεχείς αποβολές πετρελαίου. Συγκεκριμένα τα μολυσμένα υπολείμματα από τις γεωτρήσεις απλώνονται σε απόσταση 3χλμ από τις εξέδρες γεώτρησης. Αυτό καθιστά την τήρηση αυστηρής νομοθεσίας, αφού πρόκειται για διαρκή πηγή ρύπανσης.

Υποστηρίζεται ότι στην περίπτωση της λειτουργικής ρύπανσης υπάρχει διαρκής διείσδυση ρύπων στο περιβάλλον, η οποία είναι δύσκολο να εκτιμηθεί όπως είναι π.χ. η διαρροή πετρελαίου από τους θαλάσσιους αγωγούς μεταφοράς. Αντίθετα, στην περίπτωση της ατυχηματικής ρύπανσης υπάρχει μεγάλη διείσδυση πετρελαίου σε μια χρονική στιγμή κι έχει μεγαλύτερη βαρύτητα όταν το ατύχημα συμβαίνει κοντά στις ακτές ή σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας.¹²

Κυρίως, η ρύπανση από την λειτουργική διαδικασία των πλοίων γίνεται στην ανοικτή θάλασσα, ενώ τα ατυχήματα συμβαίνουν κοντά στις ακτές πράγμα το οποίο είναι εμφανές και η θαλάσσια ρύπανση έχει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, το πετρέλαιο εξαπλώνεται πολύ γρήγορα στη θαλάσσια επιφάνεια δημιουργώντας πετρελαιοκηλίδα. Αυτή απλώνεται καλύπτοντας τεράστιες εκτάσεις με την συμβολή των ανέμων, των θαλάσσιων ρευμάτων, των κυμάτων και της παλίρροιας. Η πετρελαιοκηλίδα υφίσταται μια σειρά από διεργασίες όπως είναι η διασπορά, η εξάτμιση, η διάλυση, η γαλακτοποίηση, η μηχανική αναγωγή, η οξειδωση, η βιοαποικοδόμηση και η ιζηματοποίηση, οι οποίες αλλοιώνουν την σύστασή της. Τα πτητικά συστατικά του είδους του πετρελαίου που έχει εκχυθεί καθορίζει την τύχη της πετρελαιοκηλίδας και την δυνατότητα επανόρθωσης του

¹¹ «Φυτιάνος Κ., 1996, Η Ρύπανση των Θαλασσών, σελ.140 »

¹² «Τσελέντης Β., 1996, "Θαλάσσιο Περιβάλλον " Σημειώσεις Παν. Πειραιώς, σελ.1»

θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο διασκορπισμός της πετρελαιοκηλίδας την οδηγεί στην μόλυνση νέων ποσοτήτων θαλασσινού νερού και στην απελευθέρωση τοξικών ενώσεων. Τα ελαφρά παράγωγα του πετρελαίου εξατμίζονται αντί να διαλύονται, ενώ κάτω από ευνοϊκές θερμοκρασίες και με την βοήθεια του κύματος μπορούν να διαλυθούν.

2.2 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

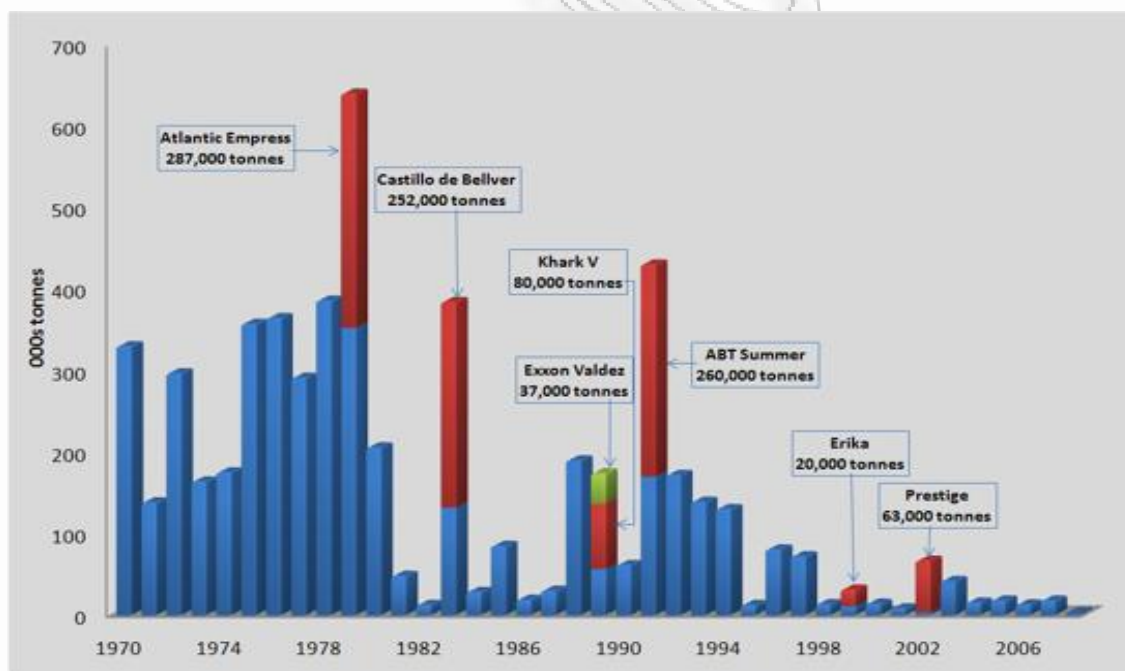
Οι συνέπειες που έχει η έκχυση του πετρελαίου στο θαλάσσιο χώρο έχει άμεση σχέση από την ποσότητά του και την τοξικότητά του. Στα θαλάσσια ύδατα οι επιπτώσεις μπορεί να είναι η κάτωθι :

- Επιβράδυνση της ικανότητας της φωτοσύνθεσης των θαλάσσιων φυτών, λόγω της μείωσης της διείσδυσης του φωτός και του οξυγόνου από το λεπτό στρώμα “φίλμ” που σχηματίζει το πετρέλαιο καθώς απλώνεται στην επιφάνεια του νερού.
- Ασφυξία και θάνατος των θαλάσσιων πουλιών. Η κάλυψη των πουλιών με πετρέλαιο κάνει αδύνατη την δυνατότητα να πετάξουν ή να πλεύσουν, αφού μειώνεται η θερμική μόνωση του σώματος τους από το ψυχρό νερό. Τα θαλάσσια θηλαστικά δεν είναι σε μεγάλο βαθμό ευάλωτα σε αυτήν την μορφή ρύπανσης.
- Άμεση τοξική δράση στην κοινωνία των φυκιών και των υποθαλάσσιων φυτών, η οποία έχει σημαντικές επιπτώσεις στους φυτοφάγους οργανισμούς μεταβάλλοντας την δομή των βιοκοινωνιών.
- Οι τοξικές ουσίες επηρεάζουν τους ζωικούς οργανισμούς της τροφικής αλυσίδας και κατά συνέπεια και τον άνθρωπο.
- Καταστροφή της αγοράς των αλιευμάτων. Οι μικρές συγκεντρώσεις υδρογονανθράκων επηρεάζουν την γεύση των ψαριών και των άλλων αλιευμάτων, με άμεση συνέπεια την απαγόρευση της διάθεσής τους στην αγορά.
- Η ύπαρξη πίσσας στις ακτές συμβάλει στην υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής από άποψη οικονομική και τουριστική.

Η επαφή του πετρελαίου με το θαλασσινό νερό οδηγεί σε αλλοίωση των τοπικών φυσικών και βιολογικών συνθηκών, σε διατάραξη της τροφικής αλυσίδας και καταστροφή του οικοσυστήματος.

2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τα 4/5 του διεθνούς εμπορίου διεξάγονται από την θάλασσα. Ανάμεσα στα προβλήματα που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές είναι τα ναυτικά ατυχήματα και κατ' επέκταση η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ναυτιλία ευθύνεται για την παγκόσμια θαλάσσια ρύπανση σε πολύ μικρότερο ποσοστό σε σχέση με τις άλλες πηγές, παρ' όλα αυτά όμως οι προβολείς της κοινής γνώμης πέφτουν πάνω της. Αυτό φυσικά οφείλεται στο γεγονός ότι οι συνέπειες από ένα σοβαρό ναυτικό ατύχημα έχουν μεγάλο αντίκτυπο και μπορεί να είναι εντυπωσιακές.



Διάγραμμα 2 : Εκροές πετρελαίου από το 1970 έως σήμερα. (Πηγή : www.itpof.com).

Είναι αξιοσημείωτο ότι λίγες αλλά πολύ μεγάλες πετρελαιοκηλίδες είναι υπεύθυνες για το μεγάλο ποσοστό πετρελαίου που έχει χυθεί. Για παράδειγμα, στην δεκαετία 1990 με 1999 υπήρχαν 358 εκροές άνω των 7 τόνων, συνολικού ύψους 1.138 χιλ. τόνους, αλλά 830 χιλιάδες τόνοι (73%) διέρρευσαν σε μόλις 10 ατυχήματα (μόλις κάτω από 3%). Τα στοιχεία για ένα συγκεκριμένο έτος μπορεί, επομένως, να

στρεβλώνονται σοβαρά από ένα μεγάλο ατύχημα. Αυτό διακρίνεται από τα έτη: 1979 (Atlantic Empress - 287.000 τόνοι), 1983 (Castillo de Bellver - 252.000 τόνοι) και 1991 (ABT Summer - 260.000 τόνοι). Περίπου 5,65 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου χάθηκαν ως αποτέλεσμα των ατυχημάτων των δεξαμενοπλοίων από το 1970 έως το 2008, κάποια από τα οποία είχαν δραματικές συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ωστόσο, η ανάλυση του όγκου των χυμένου πετρελαίου από τα δεξαμενόπλοια έχει επιδείξει σημαντική βελτίωση μέσα από τις δεκαετίες.

Την διατάραξη του θαλάσσιου οικοσυστήματος και την εξαφάνιση των ειδών που τείνουν προς εξαφάνιση, πρέπει να τα λάβουμε σοβαρά υπόψη. Τα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα με τις αρνητικότερες επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα είναι τα κάτωθι :

- Η μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου που έχει ποτέ διαρρεύσει στον θαλάσσιο χώρο είναι στο ατύχημα του “ATLANTIC EMPRESS”, τον Ιούλιο του 1979, δεξαμενόπλοιο κλάσης VLCC, το οποίο ήταν φορτωμένο με 287.000 τόνους πετρελαίου. Κατά την διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας συγκρούστηκε με το “AEGEAN CAPTAIN” 10 μίλια μακριά από τις ακτές του Τομπάκο στην Καραϊβική θάλασσα. Η πετρελαιοκηλίδα αυτή ήταν η μεγαλύτερη που έχει αναφερθεί και η οποία προκάλεσε ελάχιστη ζημιά στις κοντινές ακτές.



Εικόνα 1 : Atlantic Empress (1979).

- Ένα από τα σημαντικότερα ατυχήματα που έχουν συμβεί είναι αυτό του “AMOCO CADIZ” τον Μάρτιο του 1978, το οποίο προσάραξε έξω από την Βρετάνη της Γαλλίας και διέρρευσαν 223.000 τόνοι βαρύ πετρελαίου. Μέχρι

τα τέλη Απριλίου του ίδιου έτους είχαν ρυπανθεί 320χλμ. Της ακτογραμμής της Βρετάνης, πράγμα το οποίο είχε σοβαρή επίπτωση στην αλιεία και τον τουρισμό. Εκατομμύρια μαλάκια, αχινοί και άλλα είδη πέθαναν και υπήρξε φοβερή μείωση της παραγωγής οστρακοειδών και ψαριών. Το ατύχημα αυτό είχε ως αποτέλεσμα μια σειρά από δίκες λόγω του σοβαρού αντίκτυπου που είχε στο περιβάλλον και στην οικονομία της περιοχής. Η κυβέρνηση της Γαλλίας δημιούργησε νομοθεσία η οποία απαγορεύει την είσοδο δεξαμενόπλοιων σε απόσταση 7 μιλίων από την ακτή, εκτός και αν υπάρχει άδεια για προσέγγιση σε γαλλικό λιμάνι.



Εικόνα 2 : Amoco Cadiz (1978).

- Στο ατύχημα του “EXXON VALDEZ” τον Μάρτιο του 1989, στο Prince William Sound στην είσοδο του κόλπου της Αλάσκας, Νότια Αλάσκα, απελευθερώθηκαν 37.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου. Το δυστύχημα αυτό αποτελεί ένα από τα πιο διάσημα περιστατικά διαρροής πετρελαίου στην θάλασσα αν λάβουμε υπόψη τις επιπτώσεις της πετρελαιοκηλίδας στο θαλάσσιο περιβάλλον. 1100 μίλια ακτής ρυπάνθηκαν, 35.000 πουλιά πέθαναν τα οποία ήταν καλυμμένα από πετρέλαιο, μείωση ή και εξαφάνιση των αναμενόμενων αλιευμάτων του παρόντος κύκλου αναπαραγωγής. Η απάντηση στην φυσική αυτή καταστροφή ήταν ο αμερικάνικος νόμος ρύπανσης πετρελαίου OPA 1990 , ο οποίος απαίτησε την κατασκευή πλοίων διπλού τοιχώματος. Ακόμη και σήμερα τα σημάδια της ανεπανόρθωτης ζημιάς είναι εμφανή στις ακτές της Αλάσκας.



Εικόνα 3 : Exxon Valdez (1989)

- Ένα από τα σχετικά πιο πρόσφατα θαλάσσια ατυχήματα είναι το δεξαμενόπλοιο “ERIKA” του Δεκεμβρίου του 1999, λόγω άσχημων καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή της Βρετανίας, κόπηκε στα δύο με αποτέλεσμα να προκαλέσει πετρελαιοκηλίδα 20.000 τόνων. Στο ατύχημα αυτό ρυπάνθηκαν 400χλμ. ακτών, συλλέχθηκαν 65.000 θαλασσοπούλια καλυμμένα με πετρέλαιο εκ των οποίων 50.000 ήταν νεκρά, υπήρχε σημαντική επίπτωση στην αλίευση λόγω διακοπής του ψαρέματος, τουριστική απώλεια λόγω της ρύπανσης των ακτών, οι απώλειες αυτές εκτιμήθηκαν γύρω στα 100 εκατομμύρια ευρώ.

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου “ERIKA” αποτέλεσε την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στην θάλασσα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε μια ανακοίνωση για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου, η οποία περιλάμβανε την πρώτη δέσμη μέτρων γνωστή ως “ERIKA I”, την δεύτερη δέσμη μέτρων που ονομάζεται “ERIKA II” και τη νέα δέσμη μέτρων ERIKA III. Η δεύτερη δέσμη αποβλέπει στη βελτίωση της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης και η νέα δέσμη έχει στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία των υπάρχοντων μέτρων ασφάλειας.



Εικόνα 4 : Erika (1999)

- Το ατύχημα του “PRESTIGE”, το Νοέμβριο του 2002, στις Βορειοδυτικές ακτές της Ισπανίας το οποίο κόπηκε στη μέση, δημιούργησε σοβαρή ρύπανση, ενώ μετέφερε 77.000 τόνους πετρελαίου. Η ποσότητα αυτή του πετρελαίου δημιούργησε εκτεταμένη ζημιά στις ακτές της Ισπανίας και της Γαλλίας. Η πετρελαιοκηλίδα μήκους 200χλμ. απείλησε μια περιοχή μείζονος οικολογικής σημασίας και μια ιδιαίτερη ζώνη αλιείας. Οι ισχυροί άνεμοι και τα ρεύματα παρέσυραν την πετρελαιοκηλίδα προς το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο των Ατλαντικών νήσων της Γαλικίας, που είναι το σημαντικότερο Ισπανικό οικοσύστημα. Στην ευρύτερη περιοχή του ατυχήματος εμφανίστηκαν νεκρά ψάρια, θαλασσοπούλια, κορμοράνοι, γλάροι κ.α. τα οποία παγιδεύτηκαν από την πετρελαιοκηλίδα.



Εικόνα 5 : Prestige (2002)

| Όνομα Πλοίου | Έτος | Τοποθεσία | Απώλεια Πετρελαίου (tn) |
|---------------------|------|--|-------------------------|
| Atlantic Empress | 1979 | Έξω από το Τομπάγκο, δυτικές Ινδίες. | 287.000 |
| ABT Summer | 1991 | 700 ναυτικά μίλια από την Ανγκόλα. | 260.000 |
| Castillo de Bellver | 1983 | Έξω από τον κόλπο Saldanha, Νότια Αφρική. | 252.000 |
| Amoco Cadiz | 1978 | Έξω από την Βρετάνη, Γαλλία. | 223.000 |
| Haven | 1991 | Γένοβα, Ιταλία. | |
| Odyssey | 1988 | 700 ναυτικά μίλια από τη Νέα Σκωτία, Καναδάς. | 132.000 |
| Torrey Canyon | 1967 | Νησιά Scilly, Ηνωμένο Βασίλειο. | 119.000 |
| Urquiola | 1976 | La Coruna, Ισπανία. | 100.000 |
| Hawaiian Patriot | 1977 | 300 ναυτικά μίλια από τη Χονολουλού. | 95.000 |
| Independenta | 1979 | Βόσπορος, Τουρκία. | 95.000 |
| Jakob Maersk | 1975 | Οπόρτο, Πορτογαλία. | 88.000 |
| Braer | 1993 | Νήσοι Σέτλαντ, Ηνωμένο Βασίλειο. | 85.000 |
| Khark 5 | 1989 | 120 ναυτικά μίλια από την ατλαντική ακτή του Μαρόκο. | 80.000 |
| Aegean Sea | 1992 | La Coruna, Ισπανία. | 74.000 |
| Sea Empress | 1996 | Λιμάνι Milford, Ηνωμένο Βασίλειο. | 72.000 |
| Katina P. | 1992 | Έξω από το Μαπούτο, Μοζαμβίκη. | 72.000 |
| Assimi | 1983 | 55 ναυτικά μίλια από το Muscat, Ομαν. | 53.000 |
| Metula | 1974 | Στενά Magellan, Χιλή. | 50.000 |
| Wafra | 1971 | Έξω από το ακρωτήριο Agulhas, Νότια Αφρική. | 40.000 |
| Exxon Valdez | 1989 | Πρίγκηπας William Sound, Αλάσκα, ΗΠΑ. | 39.000 |

Πίνακας 2 : Σημαντικές Διαρροές Πετρελαίου (Πηγή : ITOPF <http://www.itopf.com/stats.html>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

.3 ΒΑΣΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Είναι γεγονός ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από ναυτικά ατυχήματα δεν αποτελεί ποσοστό πάνω από το 12 – 15% της συνολικής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα ναυτικά ατυχήματα, τα οποία ακολουθούνται από διαρροή πετρελαίου παίρνουν μεγάλη δημοσιότητα αφού εκτός από περιβαλλοντικές επιπτώσεις, έχουν και κοινωνικοοικονομικές συνέπειες. Η ναυτιλιακή κοινότητα καταβάλλει έντονες προσπάθειες για την ενίσχυση των διαδικασιών και των κανονισμών για την πρόληψη και αντιμετώπιση της έκχυσης πετρελαίου στη θάλασσα.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να παραθέσουμε την ισχύουσα πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος, βάσει της υφιστάμενης κατάστασης για την θαλάσσια ρύπανση από τις θαλάσσιες μεταφορές. Είναι γεγονός, ότι μετά από πολύ σοβαρά ατυχήματα, όπως του Exxon Valdez, του Erika και του Prestige ασκήθηκε πίεση για την ανάπτυξη μιας ισχυρής πολιτικής που περιλάμβανε διεθνείς συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος σε διεθνές επίπεδο.

Η άμεση ανάγκη για την αύξηση της προστασίας και της πρόληψης της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τα ναυτικά ατυχήματα και την βελτίωση της ασφάλειας των πετρελαιοφόρων οδήγησε στην κατάρτιση μιας σειράς σημαντικών συμβάσεων.

.3.2 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ IMO

Η σύμβαση για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) εγκρίθηκε στη Γενεύη το 1948 και τέθηκε σε ισχύ το 1959. Κύρια αποστολή του IMO είναι να αναπτύξει και να διατηρήσει ένα ρυθμιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία και οι αρμοδιότητές του περιλαμβάνουν την ασφάλεια στην θάλασσα, τις περιβαλλοντικές

ανησυχίες, νομικά θέματα, τεχνολογία και την αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι εξειδικευμένες Επιτροπές του οργανισμού εργάζονται για την συνεχή ενημέρωση της ισχύουσας νομοθεσίας και για την ανάπτυξη νέων ρυθμίσεων. Το αποτέλεσμα είναι ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διεθνών συμβάσεων και πρωτοκόλλων και η υιοθέτηση εκατοντάδων κωδικών και συστάσεων προς τα Κράτη –μέλη τα οποία διέπουν όλες τις πτυχές της ναυτιλίας. Πάνω από 50 συμβάσεις και πρωτόκολλα έχουν υιοθετηθεί ενώ ένα μεγάλο μέρος των συμβάσεων και των πρωτοκόλλων έχουν τροποποιηθεί, ώστε να είναι ενημερωμένα βάσει των αλλαγών που γίνονται στον παγκόσμιο χώρο. Βέβαια, η υιοθέτηση των συμβάσεων δεν είναι αρκετή αν δεν υπάρχει υπευθυνότητα από πλευράς κυβερνήσεων ώστε να τεθούν σε ισχύ. Πολλές φορές μικροπολιτικά και οικονομικά συμφέροντα αποτελούν εμπόδιο στην κατεύθυνση αυτή με αποτέλεσμα να παρατηρείται χαρακτηριστική καθυστέρηση στην εφαρμογή των συμβάσεων.

Υπάρχουν μέτρα που στοχεύουν στην πρόληψη των ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων για τον σχεδιασμό των πλοίων, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, τη λειτουργία και την επάνδρωση βάσει της συνθήκης SOLAS, η σύμβαση MARPOL για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και η συνθήκη STCW για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών.

Ο IMO διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση ότι η ζωή στη θάλασσα δεν τίθεται σε κίνδυνο και ότι το θαλάσσιο περιβάλλον δεν ρυπαίνεται από τη ναυτιλία.

.3.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Ως πρώτη διεθνή σύμβαση παγκοσμίου χαρακτήρα μπορεί να θεωρηθεί η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο (OILPOL 1954), η οποία απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου πάνω από 100 p.p.m. (parts per million) σε απόσταση λιγότερο από 50 μίλια από την κοντινή ακτή και σε ειδικές περιοχές, όπως είναι η Μαύρη Θάλασσα, η Βαλτική κ.α. Η απαγόρευση αυτή όμως εφαρμοζόταν μόνο για δεξαμενόπλοια και όχι για τα υπόλοιπα εμπορικά πλοία. Η τροποποίηση του 1962 περιείχε πιο αυστηρά μέτρα, όπως είναι η καθιέρωση της ζώνης των 100 μιλίων από 50 μίλια που ήταν αρχικά. Το 1969 υπήρξαν νέες τροποποιήσεις βάσει των οποίων τα δεξαμενόπλοια υποχρεούνται να απορρίψουν πετρέλαιο κατά τη

διάρκεια του ταξιδιού στην θάλασσα μόνο με την μέθοδο του “LOT” (Load – On – Top)¹³, σύμφωνα με την οποία η απόρριψη να μην υπερβαίνει τα 60 λίτρα για κάθε μίλι και η συνολική απόρριψη να μην είναι μεγαλύτερη από το 1/15.000 της χωρητικότητας του πλοίου.

Η Σύμβαση για την “ανοικτή θάλασσα” (Γενεύη 1958), η οποία τέθηκε στην πρώτη συνδιάσκεψη του Δικαίου της θάλασσας, προτείνει ρυθμίσεις για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία και άλλες πηγές σχετικά με τα πετρελαιοειδή.

Το 1969 η Σύμβαση του Δημοσίου Δικαίου, “Public Law” ή “Intervention Convention”, επιτρέπει στα κράτη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα στα διεθνή ύδατα για την πρόληψη, ελάττωση ή και εξάλειψη κάθε σοβαρού και άμεσου κινδύνου των ακτών τους ή των συμφερόντων τους από πετρελαϊκή ρύπανση κατόπιν ναυτιλιακών ατυχημάτων ή διεργασιών που έχουν σχέση με ατυχήματα.

Το Διεθνές Ταμείο Αποζημιώσεων (IOPC) χρηματοδοτείται από τις συνεισφορές των εισαγωγέων πετρελαίου των κρατών – μελών. Η Fund Convention κυρώθηκε διεθνώς μετά από 10 χρόνια, ενώ έως τότε κυρώθηκαν δύο “ad hoc” συμφωνίες από την πλευρά των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων και φορτωτών σε “εθελοντική” βάση :

- Η TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution, 1969) και
- Η CRISTAL (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, 1971).

Ακόμη και μετά την κύρωση της Fund Convention οι συμφωνίες αυτές συνεχίζουν να παρέχουν συμπληρωματική οικονομική ενίσχυση. Οι συνθήκες CLC (1969) και FUND (1971), πλέον δεν ισχύουν αφού τροποποιήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τις συνθήκες CLC (1992) και FUND (1992). Οι τροποποιημένες συνθήκες περιέχουν ότι και οι παλαιότερες με την διαφορά ότι έχουν αυξήσει το όριο των αποζημιώσεων.¹⁴

¹³ Το L.O.T. αποτέλεσε ένα σύστημα φθηνής λύσης για την απόρριψη πετρελαίου στο οποίο είχε καταλήξει μετά από διασκέψεις ο IMO, με την συμμετοχή και των ιδιωτικών εταιρειών SHELL και EXXON, το 1963, λόγω του υψηλού κόστους κατασκευής εγκαταστάσεων σταθμών υποδοχής καταλοίπων που προβλεπόταν παλιότερα.

¹⁴ «Βλάχος Γ., 1999, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, σελ. 300 – 301»

Η Σύμβαση του Λονδίνου για την Πρόληψη της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και άλλων Ουσιών (1972) είναι παγκόσμια και δεν αναφέρεται σε συγκεκριμένη περιοχή. Η σύμβαση αποτελείται από τρία παραρτήματα τα οποία περιλαμβάνουν τα εξής :

- Παράρτημα I : ονομάζεται μαύρη λίστα (Black List) και περιέχει χημικά στοιχεία κι ενώσεις αυτών και ραδιενεργείς ουσίες υψηλού κινδύνου, η απόρριψη των οποίων απαγορεύεται.
- Παράρτημα II : ονομάζεται γκρι λίστα (Grey List) και περιέχει τις λιγότερο επιβλαβείς ουσίες και λιγότερο τοξικές ραδιενεργείς ενώσεις των οποίων η απόρριψη επιτρέπεται κατόπιν έκδοσης ειδικής άδειας από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές ή συμβαλλόμενο κράτος.
- Παράρτημα III : περιέχει ουσίες οι οποίες δεν ανήκουν στις δύο παραπάνω λίστες και η απόρριψή τους είναι δυνατή μετά από έκδοση γενικής άδειας από την αρμόδια λιμενική αρχή.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε και κάποιες ειδικές περιφερειακές συμφωνίες για την πρόληψη της ρύπανσης από απορρίψεις όπως είναι :

- Η Σύμβαση του Όσλο, η οποία έχει ουσιαστικά περιφερειακό χαρακτήρα κι έχει γεωγραφική εφαρμογή στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό, σε περιοχή του Αρκτικού ωκεανού και στην Βόρεια θάλασσα.
- Η Σύμβαση του Ελσίνκι (1974), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980, αναφέρεται αποκλειστικά στις απορρίψεις και συγκεκριμένα στις περιοχές του κόλπου της Βοθνίας, του κόλπου της Φιλανδίας και στην είσοδο της βαλτικής θάλασσας.
- Το Πρωτόκολλο της Βαρκελώνης, το οποίο κυρώθηκε το 1978 και αναφέρεται στην προστασία της περιοχής της Μεσογείου από τις απορρίψεις και δεσμεύει εξολοκλήρου τα κράτη που έχουν υπογράψει την σύμβαση της Βαρκελώνης. Στην σύμβαση αυτή γίνεται χρήση της μεθόδου της μαύρης και γκρίζας λίστας, όπως θεσπίστηκε από την Σύμβαση του Λονδίνου (1972).

Βέβαια, η σπουδαιότερη σύμβαση σχετικά με την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία (MARPOL, 1973/78), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1983. Σκοπός της Σύμβασης είναι η

εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο κι επιβλαβείς ουσίες και η ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής απόρριψης του πετρελαίου και των επιβλαβών ουσιών. Η σύμβαση περιλαμβάνει πέντε παραρτήματα :

- Ρύπανση από το πετρέλαιο (ισχύει από 02/10/1983).
- Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα (ισχύει από 06/04/1987).
- Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα (ισχύει από 01/07/1992).
- Ρύπανση από λύματα.
- Ρύπανση από απορρίμματα (ισχύει από 31/12/1988).¹⁵

Η σύμβαση επικυρώθηκε μετά από μία δεκαετία, εξαιτίας οικονομικών και τεχνικών δυσχερειών. Βάσει αυτής όλα τα δεξαμενόπλοια άνω των 150 κ. ο. χ. πρέπει να διαθέτουν δεξαμενές καταλοίπων και συσκευές παρακολούθησης ελέγχου του πετρελαίου που είναι προς απόρριψη. Όλα τα άλλα πλοία που είναι άνω των 400 κ. ο. χ. θα εφοδιαστούν με διαχωριστήρα πετρελαίου / νερού.

Συν τοις άλλοις, η σύμβαση προχωρά σε διαχωρισμό των υπαρχόντων και των νέων πλοίων. Στα υπάρχοντα πλοία απαιτείται η εγκατάσταση νέου εξοπλισμού, η οποία γίνεται μετά από μια περίοδο χάριτος βάσει του νεκρού βάρους ή της χωρητικότητάς τους. Στα δεξαμενόπλοια τα οποία ήταν μεταξύ 40.000 – 70.000 κ.ο.χ. επιτρεπόταν η λειτουργία τους με το σύστημα του έρματος (Clean Ballast Tanks) μέχρι το 1987. Κατόπιν αυτής της ημερομηνίας απαιτείται να έχουν ξεχωριστές δεξαμενές έρματος SBT (Segregated Ballast Tanks) ή εναλλακτικά σύστημα πλύσης των δεξαμεμών με αργό πετρέλαιο (Crude Oil Washing).

Η σύμβαση MARPOL σε αντίθεση με την σύμβαση OILPOL 1954 προβλέπει τα εξής :

- Καλύπτει όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο.
- Γίνεται επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών όπως είναι η Μεσόγειος, η Βαλτική, η Μαύρη Θάλασσα, η Ερυθρά Θάλασσα και ο Περσικός κόλπος.

¹⁵ «Βλάχος Γ.,1999, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, σελ.305».

- Δεν επιτρέπεται απόρριψη πετρελαίου στις ανώτερες περιοχές, ακόμη και για τα δεξαμενόπλοια που είναι εφοδιασμένα με το σύστημα Load – On – Top. Καθιερώνει τα συστήματα SBT, COW, UWS, ADT και IGS.
- Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

Ωστόσο, οι απαιτήσεις της MARPOL για τις απορρίψεις δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση ασφάλειας του πλοίου ή διάσωσης ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στην περίπτωση βλάβης όταν το πλήρωμα δεν ενήργησε σκόπιμα ή αδιαφόρησε.¹⁶

Ένα από τα κυριότερα αντικείμενα της σύμβασης ήταν ο παροπλισμός πετρελαιοφόρων μονού κύτους και η αντικατάστασή τους από πετρελαιοφόρα διπλού τοιχώματος (Double Hull) ή οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική πρόταση που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στην ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων. Σύμφωνα με την Σύμβαση τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου που κατασκευάζονται μετά το 1996 πρέπει να είναι διπλού κύτους, ενώ ταυτόχρονα προβλέπεται εξονυχιστικός έλεγχος της ηλικίας των πετρελαιοφόρων.

Η Σύμβαση για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (SOLAS, 1974) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980, συμβάλλει στην αξιοπλοΐα των πλοίων κι ενισχύει τον σκοπό της σύμβασης MARPOL σχετικά με την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα και τον περιορισμό της ατυχηματικής και λειτουργικής ρύπανσης από πλοία. Τα κυρίως θέματα που περιλαμβάνει η σύμβαση είναι η κατανομή, κατασκευή και η ευστάθεια των φορτίων και των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, η πρόβλεψη, η πρόληψη και κατάσβεση πυρκαγιάς, σωστικά μέσα, μέσα ραδιοτηλεφωνίας και ναυσιπλοΐας, μεταφορά σιτηρών κι επικίνδυνων φορτίων και οδηγίες για πυρηνοκίνητα πλοία. Η SOLAS θέτει ότι την δικαιοδοσία την έχει το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο, αλλά δικαίωμα ελέγχου έχει και το παράκτιο κράτος όταν πλοία που φέρουν σημαίες συμβαλλόμενων κρατών χρησιμοποιούν τους λιμένες του. Το παράκτιο κράτος έχει την δικαιοδοσία ελέγχου όταν ένα πλοίο δεν τηρεί τους κανονισμούς της σύμβασης και μπορεί να του απαγορεύσει τον απόπλου.

¹⁶ «Αλεξόπουλος Α., 2004-2005, 'Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο' Σημειώσεις Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ. 79 – 80»

.3.4 ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Οι διεθνείς κανόνες και διατάξεις που καθορίζουν την εξασφάλιση και παροχή αποζημίωσης σε πρόσωπα και φορείς που υπέστησαν ζημιές από ρύπανση της θάλασσας είναι σημαντικές γιατί πραγματώνουν την αρχή της αποζημίωσης στα θύματα, ο «ρυπαίνων πληρώνει» και το ύψος αυτής.

Το νομικό πλαίσιο σε διεθνές επίπεδο που δημιουργήθηκε για την ευθύνη και την αποζημίωση από ζημιά – ρύπανση πετρελαιοειδών βασίζεται στην Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση, γνωστή και ως CLC 1969, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1975 και τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1992¹⁷. Η δημιουργία της σύμβασης αυτής έχει άμεση σχέση με το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου “Torrey Canyon” (Μάρτιος 1967) όπου και τέθηκε το ζήτημα του ορίου της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης. Η CLC θέτει την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του ιδιοκτήτη του σκάφους και προέβλεψε σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου.

Η σύμβαση ισχύει αποκλειστικά για τις περιπτώσεις ζημιών – ρύπανσης από πετρελαιοειδή στο έδαφος, στα χωρικά ύδατα και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους. Η σύμβαση εφαρμόζεται στην περίπτωση ρύπανσης από πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο σε ποσότητα μεγαλύτερης των 2000 τόνων και δεν προκύπτει ζήτημα αποζημίωσης για διαρροές πετρελαίου από πλοία που δεν είναι δεξαμενόπλοια. Στην έννοια του πετρελαίου περιλαμβάνονται και τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα και τα μίγματά τους με νερό. Κίνδυνοι και ζημιές που δεν συνδέονται με τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου βρίσκονται εκτός του προστατευτικού σκοπού της Σύμβασης και δεν πληρούνται το στοιχείο της κατά τη Σύμβαση παράνομης ζημιάς.

Κατά τη σύμβαση, που καθιερώνει την αντικειμενική ευθύνη και την ευθύνη του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για ζημιά που προκαλείται από ρύπανση πετρελαίου και είναι υπόχρεος αποζημίωσης. Αναγνωρίζοντας τα απρόβλεπτα συμβάντα που μπορεί να αντιμετωπίσει ο πλοιοκτήτης κατά τη μεταφορά του φορτίου και προσπαθώντας να εξομαλύνει τους διαξιφισμούς

¹⁷ Στην Ελλάδα έγινε αποδοχή της σύμβασης με τον Ν. 314/1976 και κύρωση του πρωτοκόλλου με το ΠΔ 197/1995.

που αναπτύχθηκαν σχετικά με την σκοπιμότητα ευθύνης του πλοιοκτήτη ή του κυρίου του φορτίου, το οποίο προκάλεσε τη ρύπανση από πετρέλαιο, ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται μόνο σε τρεις περιπτώσεις :

- Η ζημιά προκλήθηκε από πολεμικές ενέργειες.
- Πράξη ή παράλειψη τρίτου που είχε την πρόθεση να προκαλέσει ζημιά.
- Αμέλεια ή άλλη πράξη μιας αρχής.

Με το άρθρο 5 της σύμβασης προβλέπεται ότι ουδείς που έχει αξίωση για ζημιά από ρύπανση, δικαιούται να ασκήσει οποιοδήποτε δικαίωμα εναντίον άλλων περιουσιακών στοιχείων του πλοιοκτήτη, σε σχέση προς την αξίωση, αν ο πλοιοκτήτης ίδρυσε κεφάλαιο κατά τις διατάξεις του άρθρου 4 και δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του. Το κεφάλαιο μπορεί να δημιουργηθεί με την κατάθεση του ποσού ή την προσαγωγή τραπεζικής εγγύησης ή άλλης εγγύησης, αποδεκτής από το κράτος που το κεφάλαιο δημιουργείται.

Σύμφωνα με την σύμβαση, ο πλοιοκτήτης περιορίζει την ευθύνη του στο ποσό των 3 εκατομμυρίων SDR¹⁸ για πλοίο χωρητικότητας 5.000 κ. ο. χ., και πρόσθετα 420 SDR για κάθε τόνο της ακαθάριστης χωρητικότητας του σκάφους άνω των 5.000 τόνων.

Κατά το άρθρο 4 της Σύμβασης, για την απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης και την υποχρέωση καταβολής πλήρους αποζημίωσης, απαιτείται να αποδειχθεί ότι για το υπεύθυνο πρόσωπο συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- Η ζημιά προκλήθηκε από προσωπική πράξη ή παράλειψη του.
- Η πράξη ή παράλειψη έγινε με πρόθεση να προκληθεί αυτή η ζημιά.
- Η πράξη ή παράλειψη έγινε από αδιαφορία και εις γνώση του ότι η ζημιά είναι πιθανό να επέλθει¹⁹.

Εν συνεχεία, δημιουργήθηκε η Σύμβαση του Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή (FUND 1971), η οποία συμπληρώνει την παραπάνω σύμβαση σε περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται ή που είναι οικονομικά ανίκανος να πληρώσει ή σε περιπτώσεις που η ζημιά υπερβαίνει τα όρια της

¹⁸ Το SDR: Ειδικά Τραβηκτικά Διακαιώματα, είναι πλασματικό νόμισμα και χρησιμοποιείται σε νομικές υποθέσεις αποζημιώσεων, ώστε να υπάρχει μια κοινή νομισματική αξία μεταξύ των συμβαλλόμενων μελών.

¹⁹ Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2001, 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, Εισηγήσεις, σελ. 112.

ευθύνης των πλοιοκτητών. Το Διεθνές Κεφάλαιο επεμβαίνει σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης εντός των χωρικών υδάτων του συμβαλλόμενου κράτους και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ενός κράτους μέλους, και ειδικά για την απόλυτη ικανοποίηση της απώλειας ή ζημιάς από μόλυνση ή και υποβάθμιση του περιβάλλοντος καθώς και την κάλυψη των προληπτικών μέτρων για την αποτροπή ή μείωση της ζημιάς από ρύπανση ή και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

Τα όρια της ευθύνης του Διεθνούς Κεφαλαίου ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 4 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1971 και 1992²⁰ αντίστοιχα, όπου περιλαμβάνουν τα αντίστοιχα όρια της Σύμβασης Ευθύνης (CLC) 1971 και 1992 και αντιστοιχούν σε 60 εκατομμύρια SDR βάσει της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1971, 135 εκατομμύρια SDR με την αντίστοιχη τροποποίηση του 1992 και 203 εκατομμύρια SDR για τα περιστατικά που λαμβάνουν χώρα μετά την 1^η Νοεμβρίου 2003.²¹

Ως κύριοι σκοποί της σύμβασης μπορούν να θεωρηθούν η παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση από την CLC και η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για ποσοστά της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με την CLC εκτός αν η ρύπανση προκαλείται από «εκ προθέσεως παράβαση» (willful misconduct) του πλοιοκτήτη.

Η σύμβαση FUND δεν αποζημιώνει αν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εχθροπραξιών, αν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο ή κυβερνητικό που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς ή αν ο μηνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή της ρύπανσης ήταν πλοίο ή πλοία. Επίσης αν το Διεθνές Κεφάλαιο αποδείξει ότι η ζημιά από ρύπανση προήλθε ολικά ή μερικά είτε από πράξη ή παράλειψη που έγινε με την πρόθεση πρόκλησης ζημιάς από το πρόσωπο που υπέστη αυτή, είτε εξ αμέλεια του προσώπου αυτού, τότε δύναται ν' απαλλαγεί ολικά ή μερικά από την υποχρέωση του να καταβάλει αποζημίωση στο πρόσωπο αυτό.

Ο IMO υιοθέτησε το 2001 τη Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ρυπάνσεις από Καύσιμα (Bunker Convention) που διαμορφώθηκε στα πρότυπα της CLC. Αυτή η Συνθήκη ισχύει αποκλειστικά:

(α) στη ρύπανση που προκλήθηκε:

²⁰ Στην Ελλάδα έγινε αποδοχή της σύμβασης με τον Ν. 1638/1986 και κύρωση του πρωτοκόλλου με το ΠΔ 270/1995.

²¹ Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2004, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, σελ. 81.

- στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων, ενός κράτους μέλους, και
- στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός κράτους μέλους, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ή, εάν ένα κράτος μέλος δεν έχει καθιερώσει μια τέτοια ζώνη, σε μια περιοχή εκτεινόμενη πέρα από τα χωρικά ύδατα αυτού του κράτους και παρακείμενη αυτών που καθορίζεται από το ίδιο σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και δεν θα επεκταθεί περισσότερο από 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης, όπου μετρείται εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης.²²

(β) στην πρόληψη μέτρων για να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει τέτοια ζημιά.

Ο πλοιοκτήτης κατά την διάρκεια ενός γεγονότος είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για τη ζημία ρύπανσης που προκαλείται από οποιοδήποτε πετρέλαιο που είναι καύσιμο ή προέρχεται από το σκάφος, υπό τον όρο ότι, εάν ένα γεγονός προέρχεται από μια σειρά περιστατικών που έχουν την ίδια προέλευση, η ευθύνη θα συνδεθεί με τον πλοιοκτήτη από την στιγμή του πρώτου περιστατικού. Όπου περισσότερα από ένα πρόσωπα είναι υπεύθυνα για το πλοίο, η ευθύνη τους θα είναι κοινή. Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται μόνο σε τρεις περιπτώσεις όταν:

- Η ζημιά προκλήθηκε από πολεμικές ενέργειες.
- Πράξη ή παράλειψη τρίτου που είχε την πρόθεση να προκαλέσει ζημιά.
- Αμέλεια ή άλλη πράξη μιας αρχής.

Εάν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η ζημία ρύπανσης προέκυψε πλήρως ή μερικώς είτε από μια πράξη είτε μια παράλειψη που έγινε με την πρόθεση για να προκαλέσει τη ζημιά από το πρόσωπο που έπαθε τη ζημιά ή από την αμέλεια εκείνου του προσώπου, ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγθεί πλήρως ή μερικώς από την ευθύνη προς αυτό το πρόσωπο. Καμία αξίωση για αποζημίωση για τη ζημία ρύπανσης δεν θα γίνει ενάντια στον πλοιοκτήτη εκτός από ότι ορίζει η Συνθήκη.

²² Ιωάννου Κ.-Στρατή Α., 2000, Δίκαιο της Θάλασσας, σελ. 392.

.3.5 OPA 1990 (Oil Pollution Act) - ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ Η.Π.Α. ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το νομοθετικό πλαίσιο της OPA 1990 (Oil Pollution Act) προέκυψε κατά κύριο λόγο από το ατύχημα του Exxon Valdez, το οποίο προσάραξε σε ύφαλο στις ακτές της Αλάσκας. Το ναυάγιο αυτό προκάλεσε μεγάλη πετρελαϊκή ρύπανση στο ευαίσθητο οικοσύστημα της Αλάσκας, αλλά κι ευαισθητοποίηση από πολίτες και περιβαλλοντικές οργανώσεις για την οικολογική καταστροφή. Βέβαια, δεν παύει να μην υπάρχει και πολιτική εμπλοκή από την στιγμή που το ατύχημα προκάλεσε σημαντική ρύπανση στα Αμερικάνικα ύδατα και δε νοείται να υπάρχουν βραδείς ρυθμοί αποκατάστασης και αντιμετώπισης τέτοιων περιστατικών από την ισχυρή κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Ο νόμος αυτός αφορά την απαγόρευση εισόδου στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α. σε δεξαμενόπλοια που δεν είναι διπλού τοιχώματος για 25 έτη, αλλά και σε όλα τα πλοία που καταπλέουν στα Αμερικάνικα ύδατα και λιμάνια. Σε αυτό το νομοθετικό πλαίσιο εξαιρούνται τα πλοία που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδας, πλοία που εκφορτώνουν πετρέλαιο σε λιμάνια μεγάλου βάθους, πλοία λιγότερο των 5.000 τόνων τα οποία διαθέτουν σύστημα με διπλό containment και το οποίο είναι επαρκές για την πρόληψη της ρύπανσης και τέλος πλοία που δεν είναι δεξαμενόπλοια και δεν είναι άνω των 750 τόνων.

Η εφαρμογή της OPA 1990 σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αφήνει πίσω τις υπάρχουσες διεθνείς και περιφερειακές συμβάσεις. Επιπλέον η OPA 1990 δέχθηκε κριτική κι επίθεση για τα εξής σημεία :

- Καθιέρωση δεξαμενόπλοιων διπλού τοιχώματος ή και διπλού πυθμένα.
- Καθεστώς απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη που προκαλεί θαλάσσια ρύπανση.

Η αποκλειστική ευθύνη του προσώπου που προκαλεί ρύπανση από πετρελαιοειδή έχει σκοπό την αποκατάσταση της περιοχής και την κάλυψη των εξόδων απορρύπανσης. Ο υπεύθυνος δεν επιβάλλεται να δώσει αποζημίωση στην περίπτωση που το αποτέλεσμα έχει προκληθεί από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, εχθροπραξίες ή παράνομη πράξη τρίτου προσώπου. Αυτές τις εξαιρέσεις όμως δεν μπορεί να τις επικαλεστεί αν αρνηθεί ή αποτύχει να δώσει πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές για το

περιστατικό της ρύπανσης ή παράσχει βοήθεια και συνεργασία στις διαδικασίες καθαρισμού της περιοχής.

Τα ομοσπονδιακά όρια για τον καθορισμό των προστίμων δεν υπερβαίνουν:

- Για πλοία άνω των 3000 κ. ο. χ. τα 1.200 δολάρια ανά τόνο ή τα 10 εκ. δολάρια συνολικά
- Για πλοία μέχρι των 3000 κ. ο. χ. το μέγιστο όριο φθάνει τα 1.200 δολάρια ανά τόνο ή τα 2 εκ. δολάρια συνολικά
- Για τα λοιπά εμπορικά πλοία εκτός των δεξαμενοπλοίων τα 600 δολάρια ανά τόνο ή τα 500.000 δολάρια συνολικά

Για να μην ισχύσουν οι παραπάνω περιορισμοί της ευθύνης αρκεί να αποδειχτεί ότι υπήρξε αμέλεια σε μεγάλο βαθμό, βάση της νομοθεσίας που ισχύει. Ωστόσο το ομοσπονδιακό δίκαιο δεν αποκτά προτεραιότητα ως προς τις τοπικές αρχές των πολιτειών, όπου διατηρούν το δικαίωμά τους να επιβάλλουν καθεστώς απεριόριστης ευθύνης στους υπεύθυνους πρόκλησης πετρελαϊκής ρύπανσης και να καθορίσουν το πλαίσιο των αποζημιώσεων. Η απεριόριστη ευθύνη και η υποχρεωτική εφαρμογή του διπλού τοιχώματος ή και διπλού πυθμένα, έχουν δεχθεί έντονη κριτική στηριζόμενη στις οικονομικές επιβαρύνσεις και στο γεγονός ότι ο βαθμός ευκολίας που χαρακτηρίζει την παραβίαση των ορίων ευθύνης που θέτει το ομοσπονδιακό δίκαιο ταυτίζεται με το καθεστώς της απεριόριστης ευθύνης²³.

.3.6 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η πολιτική που ακολούθησε η Ευρωπαϊκή Ένωση για την πρόληψη και αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές ενισχύθηκε μετά τα καταστροφικά ναύαγια των δεξαμενοπλοίων ERIKA (1999) και PRESTIGE (2002). Η απαγόρευση και η σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, η επιτήρηση και η αυστηρή επιβολή της εφαρμογής της υπάρχουσας νομοθεσίας, οι αυξημένοι έλεγχοι στα χωρικά ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι επιθεωρήσεις στα λιμάνια και η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη

²³ «Βλάχος Γ., 1999, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, σελ. 464-471»

Θάλασσα αποτελούν κάποια σημαντικά βήματα από πλευράς της Κοινότητας για την βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας.

ERIKA I

Η πρώτη νομοθετική δέσμη μέτρων γνωστή ως “ERIKA I” τέθηκε σε ισχύ στις 22/07/2003, αφού πρώτα είχαν εγκριθεί οι κανονισμοί θαλάσσιας ασφάλειας από το 2002. Τα κράτη μέλη όφειλαν μέχρι τις 22 Ιουλίου 2003 να υιοθετήσουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, και να κοινοποιούν στην Επιτροπή τη μεταφορά των εν λόγω πράξεων στην εθνική νομοθεσία τους μόλις τεθεί σε ισχύ.

- Τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος θα έπρεπε να αποσυρθούν σταδιακά και να αντικατασταθούν με διπλού τοιχώματος. Τα δεξαμενόπλοια-πετρελαιοφόρα διπλού τοιχώματος προσφέρουν καλύτερη προστασία στο περιβάλλον σε περίπτωση ατυχήματος. Η απομάκρυνση, κατόπιν συμφωνίας με τον IMO, είχε οριστεί το αργότερο έως το 2015 και αυτό θα εξαρτιόταν από το μέγεθος, την ηλικία και τον τύπο του πλοίου. Ωστόσο, το ναυάγιο του Prestige τον Νοέμβριο του 2002 οδήγησε στην πρόταση να καταργηθούν τα πλοία μονού τοιχώματος πιο γρήγορα. Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια θα αποσύρονταν έως το 2005, ενώ τα μικρότερα και νεότερα θα είχαν δικαίωμα να εκτελούν πλόες στα ευρωπαϊκά ύδατα έως το 2010. Βέβαια, τέθηκε άμεση κατάργηση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος που μετέφεραν βαρύ πετρέλαιο.
- Υιοθετήθηκαν εξονυχιστικοί έλεγχοι της φυσικής κατάστασης των πλοίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια, αυστηρές και συχνότερες επιθεωρήσεις προκειμένου να εξασφαλισθεί ακόμη περισσότερο η ασφάλεια. Οι έλεγχοι αυτοί γίνονται από τους νηογνώμονες, οι οποίοι θα πρέπει να διέπονται από υψηλά πρότυπα ποιότητας και θα αναγνωρίζονται από τις ευρωπαϊκές και εθνικές αρχές βάσει του ιστορικού τους σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών τους θα αποτελέσει αντικείμενο αυστηρής παρακολούθησης και σε περίπτωση ελλιπούς τήρησης των κριτηρίων, θα επιβάλλονται κυρώσεις όπως είναι η προσωρινή ή οριστική αφαίρεση της κοινοτικής άδειας.

- Παράλληλα, αυξάνεται ο αριθμός και η ένταση των ελέγχων στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Σύμφωνα με την διάταξη αυτή απαγορεύθηκε η είσοδος στα κοινοτικά λιμάνια δεξαμενοπλοίων τα οποία φέρουν σημαία κράτους το οποίο βρίσκεται στην «μαύρη λίστα», δηλαδή έχει διαπιστωθεί ότι βρίσκονται σε άσχημη κατάσταση μετά από επιθεώρηση και έχουν κρατηθεί από λιμενικές αρχές πάνω από δυο φορές τα προηγούμενα δυο χρόνια.

ERIKA II

Η δεύτερη νομοθετική δέσμη μέτρων γνωστή ως “ERIKA II” αποβλέπει στη βελτίωση, κατά αειφόρο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης. Οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος, που ενδέχεται να συμβεί ακόμη και εκτός των ζωνών υψηλής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας, μπορεί να είναι καταστροφικές για την οικονομία και το περιβάλλον των σχετικών κρατών μελών.

Ο επιδιωκόμενος στόχος για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι να αποκτήσει τα μέσα που θα της επιτρέψουν καλύτερη επιτήρηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της καθώς και δυνατότητα αποτελεσματικότερης παρέμβασης σε περίπτωση κρίσης στην θάλασσα.

Το πακέτο ERIKA II 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 παρακολούθηση της κυκλοφορίας τους από τις αρχές των ακτών. Την 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. Τα πλοία που διέρχονται από τα κοινοτικά ύδατα θα πρέπει να διαθέτουν τον υποχρεωτικό εξοπλισμό αυτόματης αναγνώρισης για την αυτόματη επικοινωνία με τις αρχές στην ξηρά καθώς και καταγραφείς δεδομένων ταξιδιού (μαύρα κουτιά) προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχήματος.

- την ίδρυση ενός ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency, EMSA) οποίος θα αναλάβει την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων σε θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία. Ο οργανισμός αυτός θα συμβάλλει στην συλλογή πληροφοριών, τη διαχείριση μιας βάσης δεδομένων για την ασφάλεια στη ναυτιλία, τον έλεγχο των νηογνομόνων και την οργάνωση των επιθεωρήσεων από το κράτος του λιμένα στα κράτη μέλη.
- την ενίσχυση των εξουσιών παρέμβασης των κρατών μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή απειλούμενης ρύπανσης κοντά στις ακτές τους. Η οδηγία απαιτεί από κάθε παράκτιο μέλος να καταρτίσει σχέδια έκτακτης ανάγκης για την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο, σε ειδικές ζώνες καταφύγια.
- την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων σε περίπτωση καιρικών συνθηκών οι οποίες εγκυμονούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου ή το περιβάλλον.
- ένα μηχανισμό βελτίωσης της αποζημίωσης των θυμάτων σε περίπτωση ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες. Το Συμβούλιο των Υπουργών δεν έχει εγκρίνει την πρόταση αυτή. Η Επιτροπή πρότεινε την αύξηση των ανώτατων ποσών που καταβάλλονται για ρύπανση από μεγάλης έκτασης πετρελαιοκηλίδες στα ευρωπαϊκά ύδατα (μέχρι 1 δις. ευρώ) και να προβλεφθεί η επιβολή των ενδεδειγμένων κυρώσεων στους υπαίτιους της ρύπανσης από σοβαρή αμέλεια.

Ο Κανονισμός για την ίδρυση του ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας στη Θάλασσα (EMSA) τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2002 και ο Οργανισμός με τους κατάλληλους διοικητικούς μηχανισμούς είναι επιχειρησιακός από τον 2003. Ωστόσο, το Συμβούλιο δεν ενέκρινε την πρόταση σχετικά με την αποζημίωση των θυμάτων ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες.

ERIKA III

Με την τρίτη νομοθετική δέσμη μέτρων γνωστή ως “ERIKA III”, η Επιτροπή στις 23 Νοεμβρίου 2005 ενέκρινε επτά μέτρα που προορίζονται για την συμπλήρωση

και την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της υφιστάμενης ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα μέσω μιας πιο ενεργής και προληπτικής πολιτικής.

1. Υποχρεώσεις για το κράτος σημαία

Η πρόταση αυτή αποσκοπεί στο να καταστήσει τους κανόνες του IMO σχετικά με τις αρμοδιότητες των κρατών σημαίας υποχρεωτικούς για όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των τακτικών ελέγχων και αξιολογήσεων. Μια νέα βάση δεδομένων θα πρέπει να βοηθήσει τα κράτη μέλη κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους στην διαχείριση και στον έλεγχο ενός στόλου υψηλής ποιότητας.

2. Νηογνώμονες

Η Επιτροπή εξετάζει την ενίσχυση των υφιστάμενων οδηγιών (οδηγία 94/57/EK συμπληρώνεται από την οδηγία 2001/105/EK της δέσμης Erika I) σχετικά με την εποπτεία των «νηογνώμωνων». Στόχος είναι η βελτίωση της ποιότητας των εργασιών των οργανισμών αυτών με την δημιουργία μιας ανεξάρτητης επιτροπής που θα αξιολογεί τους «νηογνώμονες». Οι ιδιωτικοί αυτοί φορείς εγκρίνονται από κάποιο κράτος-μέλος και αναλαμβάνουν για λογαριασμό του, την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση των σκαφών που φέρουν τη σημαία του κράτους αυτού.

3. Έλεγχος κράτους λιμένα (port state control)

Η Επιτροπή με την πρόταση αυτή επιδιώκει να βελτιώσει το σύστημα του κρατικού ελέγχου των λιμένων με σκοπό τον εντοπισμό και τον αποκλεισμό των πλοίων από τρίτες χώρες. Το σύστημα ελέγχου που είναι σε ισχύ θα πρέπει να περιλαμβάνει νέους τύπους ελέγχων όπως είναι τα πιστοποιητικά ασφάλισης των πλοίων καθώς και ένα αυστηρότερο καθεστώς επιθεωρήσεων. Σε συνεργασία με την EMSA (European Maritime Safety Agency) θα δημιουργηθεί μια βάση δεδομένων με το «προφίλ- κινδύνου» όλων των πλοίων που υπόκεινται σε επιθεώρηση.

4. Σύστημα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας

Η τροποποίηση της οδηγίας σχετικά με την θαλάσσια κυκλοφορία και το σύστημα παρακολούθησης αποσκοπεί στη θέσπιση σαφούς και ακριβούς νομικού πλαισίου

για τους λιμένες-καταφύγια. Επιπλέον, προβλέπει την ευρεία χρήση του δικτύου ανταλλαγής δεδομένων Safe Sea Net για την ακριβή πληροφόρηση σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων και των φορτίων τους.

5. Διερεύνηση ατυχημάτων στις θαλάσσιες μεταφορές

Η οδηγία προτείνει ένα σύνολο κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την τεχνική διερεύνηση των περιστάσεων και των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων, ως βάση για την μελλοντική ασφάλεια. Επιπλέον η πρόταση προσπαθεί να ενθαρρύνει την συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, αλλά και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

6. Αστική ευθύνη

Η πρόταση αυτή έχει στόχο στην διαμόρφωση βασικών κανόνων, κοινών σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την διαχείριση της αστικής ευθύνης, την ασφάλεια των πλοίων και την απόδοση των ευθυνών για κάθε άτομο που είναι υπεύθυνο για λειτουργίες πάνω στο πλοίο.

7. Ευθύνη των πλοιοκτητών

Η οδηγία καταστεί στους πλοιοκτήτες πλήρη ευθύνη για ζημιές σε τρίτους. Περιλαμβάνει προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό των ισχυουσών διεθνών συμβάσεων όπως η Σύμβαση του 1992 (CLC) για την αστική ευθύνη για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση και μια ενιαία προσέγγιση των κρατών μελών σε οποιαδήποτε άλλα είδη ζημιών και ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή άλλη χρηματική εγγύηση για την κάλυψη της ευθύνης των πλοιοκτητών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

.4 P&I CLUBS: Η συμβολή τους στην αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης και η αποζημίωση στην περίπτωση βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος

.4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Τα P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs) είναι οργανώσεις αμοιβαίας ασφάλισης ή αλληλασφάλισης των πλοιοκτητών, οι οποίες καλύπτουν όλες τις ζημιές προς τρίτους και κυρίως αυτές που δεν καλύπτουν οι άλλες ναυτασφαλίσεις. Σήμερα καλύπτουν το 95% των αναγκών της παγκόσμιας ναυτιλίας σε ασφαλιστικές ανάγκες.

Αυτοί οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί κατέστησαν αναγκαίοι μετά από αιτήματα και διαμαρτυρίες των πλοιοκτητών που θίγονταν από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς που είχαν κερδοσκοπικό χαρακτήρα και στηρίζονταν στην συνεχή αύξηση των ασφαλίσεων για τους περιορισμένους κινδύνους που αναλάμβαναν. Τα P&I Clubs καλύπτουν ασφαλιστικά ζητήματα αστικής ευθύνης από ζημιές τρίτων που προέρχονται από ατυχήματα.

Η προστασία αφορά τις ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου ως σκάφος. Το Indemnity παρέχει κάλυψη από ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου όχι ως σκάφος αλλά ως μεταφορέας φορτίων.²⁴

Πολλοί πλοιοκτήτες θεωρούν ότι η ένταξη τους στα μεγάλα P&I Clubs τους εξασφαλίζει από μεγαλύτερους κινδύνους από το να είναι ενταγμένοι σε μικρά. Άλλοι υποστηρίζουν την πολιτική της ποιότητας, με το να είναι μέλη σε μια μικρή ένωση Αμοιβαίας Ασφάλειας. Ακολουθώντας την πολιτική της ασφάλειας, οι εταιρείες πετρελαίου και οι πολυεθνικές εταιρείες προτιμούν να εισέρχονται σε μεγάλα Clubs. Οι μικρότεροι πλοιοκτήτες επιθυμούν να είναι μέλη σε μικρές ενώσεις ώστε να ακούγονται οι προτάσεις τους, να μην αισθάνονται χαμένοι ή ότι χάνουν την προσωπικότητά τους.

Το πλεονέκτημα των μεγάλων Clubs είναι ο μεγάλος αριθμός των μελών τους. Πολλά μέλη σε μια ένωση δίνουν την δυνατότητα για αύξηση του εισοδήματος, γεγονός το οποίο δίνει οικονομική ανωτερότητα και δημιουργεί αποθεματικά ώστε να

²⁴ «Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ, 2007, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, σελ. 205».

καλύπτονται οι μεγάλες απαιτήσεις ικανοποιητικά. Αυτό αποτελεί, βέβαια και κίνητρο για να τα επιλέξει ένας πλοιοκτήτης.

Τα μικρά P&I Clubs έχοντας μικρό εισόδημα είναι πιο ευάλωτα στις μεγάλες απαιτήσεις. Η οικονομική αδυναμία τους έχει άμεση σχέση με την μη διατήρηση ικανοποιητικών οικονομικών αποθεματικών και αυτό αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα.²⁵

.4.2 ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί προστασίας και αποζημίωσης αποτελούν μια ιδιαίτερη μορφή νομικού προσώπου που ιδρύουν οι μετέπειτα ασφαλισμένοι, με σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων τους σε αμοιβαία βάση και η οποία διαθέτει οργανωμένη δομή, απασχολεί προσωπικό, σχηματίζει αποθεματικά από τα πλεονάσματα των εισφορών και συγκροτεί μια κοινότητα συμφερόντων («benefit society»)²⁶.

Σύμφωνα με την Companies Act 1985 οι οποιοσδήποτε εταιρίες, ενώσεις ή συνεταιρισμοί αποκτούν νομική υπόσταση όταν αποτελούνται από περισσότερα από 20 άτομα και έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Βάση αυτής αρχής λειτουργούν τα περισσότερα P&I Clubs σήμερα.²⁷

Αρχικά τα P&I Clubs υπήρξαν ως ενώσεις χωρίς καταστατικό αλλά αργότερα εξελίχθηκαν σε εταιρείες περιορισμένης ευθύνης χωρίς μετοχικό κεφάλαιο (unlimited companies) ή είναι registered limited by guarantee. Τα μέλη τους δεν είναι μέτοχοι και δεν έχουν ποσοστό στα κέρδη. Οι σχέσεις μεταξύ των μελών συνίστανται στην αμοιβαία υποχρέωση να συνεισφέρουν στις ζημιές όλων, αυτό ορίζεται στο καταστατικό και τον κανονισμό της ένωσης. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι τα μέλη του δε θα είναι υπεύθυνα σε συνεισφορές πάνω από ένα συγκεκριμένο ποσό, το οποίο ορίζεται από το καταστατικό.

²⁵ «Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ, 2007, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, σελ. 210».

²⁶ «Κιάντου Βασιλείου, 2002, Ασφαλιστικό Δίκαιο, σελ 12»

²⁷ «Hazelwood S., 1994, “P&I Clubs Law and Practice”, LLP, σελ. 15»

.4.3 ΤΑ ΜΕΛΗ

Τα μέλη των P&I Clubs είναι κυρίως πλοιοκτήτες, οι οποίοι έχουν ασφαλιστικό συμφέρον. Ωστόσο, μέλη μπορούν να γίνουν οι ναυλωτές, οι διαχειριστές, οι ενυπόθηκοι δανειστές και οι θυγατρικές εταιρείες των εταιρειών-μελών. Κοινό χαρακτηριστικό των μελών θα πρέπει να είναι το ασφαλιστικό συμφέρον, το οποίο αποτελεί απαραίτητο κριτήριο βάσει της ΜΙΑ 1906²⁸.

Σύμφωνα με την ΜΙΑ 1906 στις διατάξεις της υπάγεται το άτομο το οποίο ενδιαφέρεται για μια ναυτική δραστηριότητα με την οποία έχει νομική ή άλλη σχέση ή που ενδιαφέρεται για οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο που διατρέχει ασφαλιστικό κίνδυνο από αυτήν την δραστηριότητα εξαιτίας της οποίας μπορεί να επωφεληθεί από την ασφάλεια ή την ακριβή άφιξη του περιουσιακού στοιχείου που ασφαρίζεται σε ορισμένο μέρος ή μπορεί να ζημιωθεί από την απώλεια του ή από κράτηση του, την οποιαδήποτε ζημιά ή μπορεί να ευθύνεται για περαιτέρω αποζημίωση.

Η είσοδος ενός πλοίου στο club αναφέρεται στον πλοιοκτήτη ή στους συμπλοιοκτήτες, μετόχους, διαχειριστές στο όνομα των οποίων το πλοίο γίνεται μέλος του club. Για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους είναι η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος του ασφαλισμένου επί του πλοίου για τις ζημίες που θα προκληθούν, το οποίο συνδέεται τόσο με την ιδιοκτησία ή από την λειτουργία, ενώ η διατήρηση αυτής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την καταβολή των εισφορών. Ο πλοιοκτήτης γενόμενος μέλος του P&I Club έχει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του μέλους. Αν ένα μέλος για κάποιο λόγο προβεί σε απαγορευμένη πράξη και χάσει το δικαίωμα της προστασίας και της αποζημίωσης, αυτό δεν συνεπάγεται ότι παύει να ισχύει η υποχρέωση του να πληρώνει τις εισφορές. Το μέλος του club από τη μια πλευρά είναι ασφαλισμένος και ασφαλιστής και από την άλλη πλευρά είναι ασφαλισμένος και μέλος και υπόκειται σε διαφορετικές υποχρεώσεις και δικαιώματα. Άρα όταν ένα μέλος χάσει το δικαίωμά του για αποζημίωση αυτό δεν επηρεάζει την ιδιότητά του ως μέλος.

²⁸ Marine Insurance Act: το πρώτο νομοθέτημα της θαλάσσιας ασφάλισης, όπου ως θαλάσσια σύμβαση καταγράφεται η γραπτή συμφωνία ασφαλιστήριο συμβόλαιο και με το οποίο ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την αποζημίωση του ασφαλισμένου στο βαθμό που έχει συμφωνήσει ενάντια στις ατυχηματικές απώλειες της ναυτικής περιπέτειας.

Το κριτήριο για να γίνει κάποιος μέλος ενός P&I Club είναι να είναι έκθετος σε ευθύνες για τις οποίες αποβλέπει προστασία και κάλυψη αποζημίωσης.²⁹

.4.4 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ P&I CLUBS

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Το P&I Club Britannia είναι ένα από τα πιο παλιά και δημοφιλή Clubs το οποίο ιδρύθηκε το 1855. Είναι το τρίτο σε μέγεθος παγκοσμίως club, αφού διαθέτει 96 εκατομμύρια τόνους περίπου σε χωρητικότητα. Τα μέλη του προέρχονται από όλο τον κόσμο με την κύρια δύναμη του σε ΗΠΑ, Ανατολή, Ηνωμένο Βασίλειο και Ισπανία.

Το Britannia Club είναι εκλεκτικό στις επιλογές των πλοίων τα οποία εγγράφει. Η κύρια προτίμηση αφορά δεξαμενόπλοια μεγάλων εταιρειών πετρελαίου, όπως Exxon, BP, Chevron και Mobil, το ποσοστό των οποίων είναι περίπου το 40% της συνολικής χωρητικότητας του. Ακολουθούν με ποσοστό 30% της συνολικής χωρητικότητάς του τα bulk carrier μαζί με τα OBO. Η ηλικία των περισσοτέρων πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο club είναι τεσσάρων ετών και γενικά το 62% αυτών είναι ηλικίας μέχρι 10 ετών. Χαρακτηριστικό του Britannia αποτελεί η μη εγγραφή επιβατηγών πλοίων θεωρώντας ότι το ασφάλιστρο που πρέπει να καταβληθεί από αυτά, ώστε να καλυφθεί και να συμβαδίσει με τις υψηλού κινδύνου απαιτήσεις του, δεν είναι σύμφωνο με τα ποσά που θα ήθελαν να πληρώσουν οι πλοιοκτήτες των επιβατηγών πλοίων.

ASSURANCE FOR EMINGEN CARD

Το Card P&I Club είναι ένα από τα σκανδιναβικά clubs με έδρα την Νορβηγία. Είναι το δεύτερο σε μέγεθος παγκοσμίως club αφού στο ενεργητικό του έχει 65 εκατομμύρια τόνους συνολικής χωρητικότητας. Τα μέλη του εκτός από τις Σκανδιναβικές Χώρες, προέρχονται από την Ελλάδα, την Μεγάλη Βρετανία, την Αυστραλία, την Ινδία, την Εγγύς Ανατολή, την Ευρώπη και την Νότια Αμερική.

Αρχικά το Card Club είχε ως μέλη μόνο πλοιοκτήτες από Σκανδιναβικές Χώρες, αλλά λόγω της ύφεσης που παρουσίασε ο στόλος των Σκανδιναβών, φεύγοντας από την σημαία, αναγκάστηκε να βρει νέα μέλη έξω από την περιοχή δράσης του και έτσι με

²⁹ «Hazelwood S., 1994, “P&I Clubs Law and Practice”, LLP, σελ. 80-83»

ένα μεγάλο αλλοδαπό στόλο έγινε ένα από τα μεγαλύτερα διεθνή P&I Club. Τα δεξαμενόπλοια με ποσοστό περίπου 40% αποτελούν την κύρια προτίμηση του club και ακολουθούν στην διάρθρωση του στόλου τα πλοία Χύδην (BC, OBO's) και Ξηρού (Dry Cargo) φορτίου με ποσοστά που κυμαίνονται στο 19% και 26% αντίστοιχα.

Το Card Club έχει μεγάλη προσαρμοστικότητα στις αλλαγές των πολιτικών των πλοιοκτητών και αυτό το κάνει να είναι ένα από τα δημοφιλέστερα clubs. Δημιουργεί διάφορα προγράμματα συνολικά για τα μέλη του και κανονίζει να υπάρχουν και διάφορες ευκολίες. Ο αριθμός των απαιτήσεων είναι αυξανόμενος ανά έτος.

LONDON STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Το London P&I Club εδρεύει στο Λονδίνο και διατηρεί γραφεία σε Χονγκ – Κονγκ και Ελλάδα. Τα μέλη του προέρχονται κυρίως από τις ΗΠΑ, την Ανατολή το Ηνωμένο Βασίλειο με Ευρώπη και την Ελλάδα.

Το London Club το 1989 επέβαλε το συμπληρωματικό ασφάλιστρο για την αντιμετώπιση των συνεχών αυξανόμενων απαιτήσεων. Η πολιτική αυτή οδήγησε σε μια μείωση του εισερχόμενου τονάζ κατά 25%. Όμως έκανε δυνατή τη δημιουργία μεγάλων αποθεμάτων και πιο εύκολη την αντιμετώπιση των μεγάλων απαιτήσεων. Οι τύποι των πλοίων που συμμετέχουν στο τονάζ του club είναι κυρίως τα πλοία χύδην φορτίου, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ποσοστά που κυμαίνονται στο 47% , 31% και 14% αντίστοιχα.

Η βασική πολιτική του club διαγράφεται βάσει τριών στόχων. Ο πρώτος είναι η δημιουργία μελλοντικών εισοδημάτων αποθεμάτων. Ο δεύτερος είναι η προσεκτική αξιολόγηση και η εκλεκτική επιλογή των μελών, που είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των εισερχόμενων κάθε χρόνο μελών από περίπου 800.000 GRT σε περίπου 26.000 GRT. Ο τρίτος στόχος είναι η βελτίωση του μέσου όρου της ηλικίας του στόλου πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο club. Αυτό επιτεύχθηκε με τον περιορισμό της εγγραφής στο club αν το πλοίο ξεπερνά τα δέκα χρόνια ζωής.

THE NORTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED

Με το πέρασμα του χρόνου στο North of England P&I Club εγγράφηκαν στις καταστάσεις του 3.5 εκατομμύρια τόνοι. Στις αρχές της περιόδου 2006 – 2007 μέσα σε χρονικό διάστημα 12 μηνών το χαρτοφυλάκιο του club είχε αυξηθεί κατά 11% επιτυγχάνοντας ταυτοχρόνως μία καθαρή αύξηση της χωρητικότητας κατά 8 εκατομμύρια GT. Έτσι εκεί που μέχρι πρόσφατα το North of England ήταν ένα από τα μικρότερα clubs διεθνώς, σήμερα κατέχει σημαντική θέση στην γενική κατάταξη των Clubs. Τα μέλη του προέρχονται κυρίως από τη Γιουγκοσλαβία και την Κροατία καθώς και από την Ευρώπη, την Ανατολή, την Ελλάδα και την Κούβα.

Οι τύποι των πλοίων που συμμετέχουν στο τονάζ του North of England P&I Club είναι ως επί τον πλείστον τα χύδη φορτίου (B.C), τα δεξαμενόπλοια, και τα γενικού φορτίου (G.C), με ποσοστό 37%, 36% και 22% αντίστοιχα.

Το χαρακτηριστικό γνώρισμα του North of England P&I Club είναι η εκλεκτική επιλογή των πλοιοκτητών, έτσι δεν γίνονται δεκτοί όσοι δεν έχουν γνώσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία και εμπειρία στην ναυτιλία.

ASSURANCE FOR NINGEN SKULD (G JENSIDIG)

Το Assurance for Ningen P&I Club έχει έδρα το Όσλο και διατηρεί υποκαταστήματα στο Παρίσι και στο Χόνγκ – Κόνγκ. Τα μέλη του club προέρχονται κυρίως από τις Σκανδιναβικές χώρες. Το Skuld Club έχει δημιουργήσει κοινοπραξία με το Gard Club, για να έχει την δυνατότητα να παρέχει καλύτερη κάλυψη των απαιτήσεων, κυρίως από πετρελαιοειδή.

Οι τύποι των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο club είναι κυρίως τα χύδη φορτίου, τα ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια και το μεγαλύτερο μέρος αυτών είναι κάτω από 500 κόρους. Έχει μια μεγάλη αναλογία από πλοία που είναι χρονοναυλωμένα. Το 1999 το Skuld Club είχε περίπου 40.2 εκατομμύρια τόνους από τα οποία το 32.4% άνηκε σε χρονοναυλωτές που είχαν χρονοναυλώσει τα πλοία. Όλα τα πλοία πρέπει να είναι ηλικίας μικρότερης των 10 ετών και να έχουν ταξινομηθεί από μέλη της Διεθνής Ένωσης Νηογνομών.

STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Το Standard P&I Club έχει έδρα το Λονδίνο και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα club διεθνώς. Τα μέλη του προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη.

Οι τύποι των πλοίων που συμμετέχουν στο τονάζ του Standard Club είναι κυρίως τα ξηρού φορτίου με ποσοστό 51% και τα δεξαμενόπλοια με ποσοστό 36%. Ο στόλος των πλοίων είναι κυρίως πλοία γραμμών των οποίων οι πλοιοκτήτες είναι Βρετανοί και δυτικοευρωπαίοι. Ωστόσο πλοιοκτήτες από την Νότια Αμερική, την Ασία, την Ιταλία, την Ολλανδία και την Ελλάδα διεκδικούν σημαντικές θέσεις μέσα στο club.

THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Το Steamship Mutual P&I Club έχει ιδρυθεί από Βρετανούς πλοιοκτήτες και εδρεύει στο Λονδίνο και στο Χονγκ – Κονγκ. Τα τελευταία χρόνια έχει εγγράψει στις λίστες του μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών οχηματαγωγών.

SVERIGES ANGFARTYGS ASSURANS FORENING (THE SWEDISH CLUB)

Το Swedish P&I Club ιδρύθηκε το 1872 από Σουηδούς πλοιοκτήτες και διατηρεί γραφεία στον Πειραιά και στο Χονγκ – Κονγκ. Η πλειονότητα των μελών του club προέρχονται από την Σουηδία (44%) καθώς επίσης και από την Βόρεια Ευρώπη και την Ελλάδα (31%), την Σιγκαπούρη και το Χονγκ – Κονγκ (25%).

Ο στόλος των πλοίων του Swedish Club περιλαμβάνει σχεδόν όλους τους τύπους, με τα φορτηγά να έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής. Το πλήθος των επιβατηγών πλοίων δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην Βαλτική Θάλασσα.

THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Το H.B. Club έχει έδρα το Λονδίνο και διατηρεί γραφεία στο Μαϊάμι, στο Σαν Φρανσίσκο, στην Νέα Υόρκη και στο Τόκιο. Τα μέλη του προέρχονται από την Αμερική, την Εγγύς Ανατολή, την Ευρώπη και την Ελλάδα.

Τα είδη πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο United Kingdom Club και έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής είναι τα δεξαμενόπλοια (36.0%) και τα πλοία χύδην

φορτίου (25.6%). Το United Kingdom Club συνεργάζεται και με άλλα clubs όπως με το The Hellenic Mutual War Risks Club, το οποίο παρέχει κάλυψη για κινδύνους πολέμου για τα ελληνικά πλοία, και με το T.T. Club, το οποίο παρέχει αμοιβαία ασφάλιση για τους λειτουργούς των πλοίων container της μεταφορικής βιομηχανίας.

Το United Kingdom P&I Club, είναι το μεγαλύτερο P&I Club παγκοσμίως, με εγγεγραμμένο τονάζ διπλάσιο του δεύτερου σε μέγεθος club.

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

Το West of England Club ιδρύθηκε από πλοιοκτήτες της Δυτικής Βρετανίας και διατηρεί γραφεία στο Χονγκ – Κονγκ και στον Πειραιά. Τα μέλη του club προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη, αλλά συναντάμε και μέλη από όλο τον κόσμο όπως από τα Αραβικά Εμιράτα, την Νότιο Αφρική και τις ΗΠΑ. Το West of England Club συνεργάζεται με το T.T. Club.

THE AMERICAN CLUB

Το American P&I Club έγινε μέλος των διεθνών clubs των P&I στις 20 Φεβρουαρίου το 1998. Αρχικά δικαίωμα συμμετοχής στο club είχαν μόνον οι πλοιοκτήτες οι οποίοι έφεραν σημαία Αμερικής στα πλοία τους. Από το 1996 δέχεται μέλη από όλο τον κόσμο, αφού επέτρεψε να γίνονται μέλη του και πλοία που φέρουν σημαίες εκτός Αμερικής. Έτσι σήμερα έχει μία αύξηση των μελών του κατά 54% περίπου. Μέλη του American Club είναι ισχυρά ονόματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως είναι η Atlantic Richfield, η BP Oil, η Farrell Lines, η Kimberly Clarke, η Occidental Petroleum, η Standard Shipping και η Union Carbide.

Οι τύποι των πλοίων που ήταν εγγεγραμμένα στο American Club, μέχρι το 1999, ήταν κυρίως bulkers και tankers. Από το 2001 και μετά το club άλλαξε των τύπων πλοίων που είχε στις λίστες του και κυρίαρχη θέση κατέχουν τα πλοία χύδην φορτίου. Το 1999 το club παρουσιάζει μια μεγάλη αύξηση κατά 25% του συνολικού τονάζ, αφού πλησιάζει τα 7.4 εκατομμύρια, σε αντίθεση με το 1998 που ήταν 6.1 εκατομμύρια.

THE JAPAN CLUB

Το Japan P&I Club ιδρύθηκε το 1950 για να καλύψει τις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις του Ιαπωνικού στόλου. Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο club είναι ως επί το πλείστον αυτά που φέρουν σημαία Παναμά (από 51% του συνόλου που ήταν την περίοδο 1998-1999, αυξήθηκε σε 62% περίπου την περίοδο 2003-2004) και σημαία Ιαπωνίας (από 32% του συνόλου που ήταν την περίοδο 1998-1999, μειώθηκε σε 21% περίπου την περίοδο 2003-2004). Στο club εγγεγραμμένα είναι περίπου 4980 μέλη.

Στο Japan Club το καταγεγραμμένο τονάζ ανά τύπο πλοίων είναι κυρίως τα πλοία χύδην ξηρού φορτίο (bulkers), τα δεξαμενόπλοια (tankers) και τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων (car carriers) με ποσοστό περίπου 41%, 24% και 13% αντίστοιχα. Το 60% των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στις λίστες του club είναι ηλικίας έως και 9 ετών. Ενώ μόνο το 7% του στόλου είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών. Το Japan Club μέχρι και το τέλος του 2003 είχε αύξηση στο εγγεγραμμένο τονάζ το οποίο πλησίαζε τα 55 εκατομμύρια³⁰

.4.5 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Η σύσταση των συνεταιρισμών ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης καλύπτει διάφορα είδη κινδύνων. Αρχικά, η ασφάλιση περιοριζόταν στους κινδύνους που δεν ασφαλιζόνταν από τα κοινά εμπορικά ασφαλιστήρια, αλλά στην συνέχεια η αύξηση των κινδύνων οδήγησε στην διεύρυνση και στην δημιουργία του κλάδου της αποζημίωσης.

Οι ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης παρέχουν εκτεταμένη κάλυψη στα μέλη τους και είναι υπόχρεοι να καλύπτουν το ανώτατο ποσό της ζημιάς που έχουν συμφωνήσει με τα μέλη τους. Η κάλυψη της αστικής ευθύνης είναι προκαθορισμένη, στις ασφαλιστικές καλύψεις των clubs όμως δεν υπάρχουν όρια εκτός από ορισμένες περιπτώσεις όπου μπορεί να υπάρξει αντίθετη συμφωνία.

Τα P&I Clubs έχουν συναποφασίσει ότι υπάρχει όριο κάλυψης των αποζημιώσεων, το οποίο έχει ορισθεί στο 1 δισ. US \$. Σε περιπτώσεις που έχουν προκύψει αξιώσεις για αποζημίωση που ξεπερνά το όριο του 1 δισ. US \$, τότε

³⁰ «Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ, 2007, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, σελ. 212-224»

αναλαμβάνει την ευθύνη ο πλοιοκτήτης, ο καπετάνιος και οποιοσδήποτε άλλος έχει κριθεί υπαίτιος, και πρέπει να πληρώσει το υπόλοιπο ποσό της αποζημίωσης.

Η θαλάσσια ασφάλιση βασίζεται στην αρχή της αποζημίωσης, με την έννοια ότι ο ασφαλιζόμενος θα πάρει από τον ασφαλιστή το ποσό, το οποίο τον τοποθετεί στην ίδια οικονομική κατάσταση που ήταν πριν από το ατύχημα.³¹

Κάθε μέλος μπορεί να διαπραγματευθεί τους κινδύνους που επιθυμεί να καλύψει. Ένας τυπικός φορέας ασφάλισης προβλέπει ασφαλιστική κάλυψη σε σχέση με τις υποχρεώσεις του μέλους του που απορρέουν από τα ακόλουθα γεγονότα.

.4.5.1 ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΦΗ

Τα P&I Clubs καλύπτουν κινδύνους από σύγκρουση του μέλους του Club με άλλο πλοίο, επαφή του μέλους με σταθερό ή πλωτό αντικείμενο. Τα Clubs αποζημιώνουν τα μέλη τους μόνο αν το ύψος της ευθύνης υπερβαίνει την εκτίμηση της αξίας του πλοίου από την ασφάλιση του σκάφους (Hull) και εφόσον η ευθύνη του μέλους υπερβαίνει την ασφαλιστέα αξία, το Club θα καλύψει μόνο την διαφορά μεταξύ ασφαλιστικής ευθύνης και πραγματικής αξίας του πλοίου.

Στην περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δύο ή περισσότερων πλοίων που ανήκουν στο ίδιο P&I Club τότε τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις για το club και το μέλος παραμένουν τα ίδια με την περίπτωση πλοίων ασφαλισμένων σε διαφορετικά P&I Clubs. Επίσης, καλύπτουν υποχρεώσεις του μέλους που απορρέουν από την απώλεια χρησιμοποίησης ή καθυστέρηση του έτερου πλοίου που συμμετείχε στη σύγκρουση.

Όταν τα πλοία είναι «αδελφά», δηλαδή βρίσκονται κάτω από την ίδια πλοιοκτησία δεν εμπίπτουν στην Collision Clause, αφού το καθένα δεν είναι δυνατόν να είναι υπεύθυνο για την ζημιά που έχει προκαλέσει στο άλλο και ειδικότερα ο πλοιοκτήτης να στραφεί εναντίον του εαυτού του. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση οι όροι της ασφάλισης σκάφους που εισήχθησαν προβλέπουν ότι ο ασφαλισμένος θα έχει τα ίδια δικαιώματα στο πλαίσιο της πολιτικής του όπως θα ήταν το άλλο πλοίο και οι ιδιοκτήτες δεν ενδιαφέρονταν για το πλοίο, ώστε η ασφαλιστική εταιρεία να είναι ικανή να ξανακαλύψει από το ένοχο πλοίο.³²

³¹ «Παζαρτζής Μ., 2006, 'Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων' Σημειώσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς, σελ. 121».

³² «Hazelwood S., 1994, "P&I Clubs Law and Practice", LLP, σελ. 156»

Στην περίπτωση της «σύγκρουσης κοινή υπαιτιότητα» η αποζημίωση του ασφαλισμένου είναι αναλογική με την συμμετοχή του στην γέννηση της αξίωσης και ο ασφαλιστής με δικά του κόστη και δαπάνες καλύπτει τον ασφαλισμένο.

Η επαφή ενός πλοίου με ένα σταθερό ή πλωτό αντικείμενο διέπεται από διεθνείς συμβάσεις και νόμους του εκάστοτε κράτους. Την ευθύνη την φέρει ο πλοιοκτήτης και αναζητείται η υπαιτιότητα ή η αποτυχία να επιδείξει την προσοχή που απαιτείται από τον ναυτικό αφού η σύγκρουση είναι αποτέλεσμα παραβίασης διεθνών κανονισμών, εθνικών ρυθμίσεων και εθνικών νόμων.

.4.5.2 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Η κάλυψη που προσφέρουν στην συγκεκριμένη περίπτωση αφορούν τόσο το σκάφος όσο και το φορτίο. Αναφορικά με το σκάφος τα P&I Clubs αναλαμβάνουν να καλύψουν την συμμετοχή του μέλους στη Γενική Αβάρια μέχρι το ποσό που αντιστοιχεί στην πραγματική αξία του πλοίου. Σε σχέση με το φορτίο καλύπτουν τις ζημιές του μέλους λόγω μη καταβολής από την πλευρά των φορτωτών χρηματικών ποσών που αφορούν την Γενική Αβάρια. Τα χρηματικά ποσά αυτά μπορεί να μην έχουν εισπραχθεί λόγω αθέτησης του συμβολαίου μεταφοράς.

.4.5.3 ΡΥΠΑΝΣΗ

Οι Διεθνείς Συμβάσεις Civil Liability Convention 1969 (CLC) και OPA 1990 κατέστησαν υποχρεωτική την ασφάλιση της ευθύνης από ρύπανση πετρελαιοειδών. Βάσει της CLC 1969 ο πλοιοκτήτης έχει αντικειμενική ευθύνη και δεν μπορεί να εκτελεί πλόες αν δεν έχει ασφαλισμένο το πλοίο του, ώστε να διασφαλίζεται η πληρωμή της αποζημίωσης.

Τα P&I Clubs ήταν οι πρώτοι οργανισμοί που υιοθέτησαν την κάλυψη κινδύνων από ρύπανση και τα οποία καλύπτουν στα μέλη τους υποχρεώσεις που προκύπτουν από πραγματική ή επαπειλούμενη διαρροή πετρελαιοειδών ουσιών ή γενικώς φορτίου, μέτρα καταπολέμησης και πρόληψης της ρύπανσης, κόστος εναρμόνισης με κανονισμούς που έχουν επιβληθεί από κυβερνήσεις και αποσκοπούν στην πρόληψη και καταπολέμηση των κινδύνων.

Στα πλαίσια της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει επιβληθεί αυστηρή νομοθεσία η οποία απαιτεί υποχρεωτική ασφάλιση σε υψηλά επίπεδα ώστε να

προσφέρεται πραγματική προστασία. Μετά από συμφωνία του Club και του μέλους μπορεί να συναφθεί πρόσθετη ασφάλιση η οποία θα καλύπτει το μέλος έναντι προστίμων ή λοιπών υποχρεώσεων που απορρέουν από την ΟΡΑ 1990.

.4.5.4 ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗ

Η ασφάλιση καλύπτει έξοδα ναυαγιαίρεσης του πλοίου, του εξοπλισμού, των καυσίμων και του απολεσθέντος φορτίου. Τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη μόνο όπου η ναυαγιαίρεση καθίσταται υποχρεωτική από τον νομό.

.4.5.5 ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ

Η ασφαλιστική κάλυψη επεκτείνεται σε απώλειες ή ζημιές που μπορούν να υποστούν τα εμπορεύματα κατά τη διάρκεια της ναυτικής περιπέτειας. Οι ενώσεις προσφέρουν κάλυψη όχι μόνο για απώλειες, ζημιές και βλάβες αλλά και για άλλες ευθύνες που περιλαμβάνουν οικονομικές ζημιές τρίτων, με την προϋπόθεση ότι τα μέλη πραγματοποιούν συνετές και υπεύθυνες θαλάσσιες επιχειρήσεις, αντίθετα η μη συνετή εκτέλεση του πλου συνεπάγεται την απώλεια της προσφερόμενης κάλυψης. Το πλαίσιο των καλυπτόμενων ευθυνών προδιαγράφεται από τις ρυθμίσεις που ενσωματώνονται στους κανόνες Hague-Visby Rules.

Ωστόσο, οι κίνδυνοι οι οποίοι δεν καλύπτονται από τα P&I Clubs είναι η καθυστερημένη άφιξη ή η αποτυχία του πλοίου να καταπλεύσει στο λιμάνι φόρτωσης, η μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς αποδεικτικά έγγραφα, η μεταφορά που γίνεται με όρους που δεν είναι αποδεκτοί από την ένωση, η απώλεια ή έλλειψη ζημιάς ή καθυστέρηση που συμβαίνει όσο το φορτίο βρίσκεται υπό φύλαξη άλλου ή μεταφορτώνεται από φορηγίδες εκτός αν αποτελεί συνηθισμένη πρακτική των ασφαλιστικών αυτών ενώσεων με τη μορφή πρόσθετης ασφάλισης.

.4.5.6 ΔΙΑΣΩΣΗ

Στην περίπτωση αυτή καλύπτονται απαιτήσεις που αφορούν α) διάσωση ζωής στη θάλασσα από το πλοίο που ανήκει στο μέλος του P&I Club, β) χρηματικό ποσό καταβλητέο σε τρίτο πρόσωπο για την διάσωση ζωής ατόμου από το πλοίο που ανήκει στο μέλος του club, υπό την προϋπόθεση ότι το χρηματικό ποσό δεν πρόκειται να

εισπραχθεί από την ασφάλεια του πλοίου ή τους ιδιοκτήτες του φορτίου, γ) αποζημίωση πληρωτέα σε σκάφος που έχει συμμετάσχει σε δραστηριότητες διάσωσης.

.4.5.7 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Περιλαμβάνει την κάλυψη ευθυνών από θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια πληρώματος και επιβατών, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, επαναπατρισμό των μελών του πληρώματος σε περίπτωση ολικής απώλειας του ασφαλιζόμενου πλοίου, επαναπατρισμό και επιστροφή των επιβατών, απώλεια ή ζημιά αποσκευών. Η ευθύνη μπορεί να προκύψει από συμβόλαιο, από κανονισμούς ή από διατάξεις κοινού δικαίου. Όταν η ευθύνη απορρέει από συμβάσεις ναυτολόγησης καλύπτεται από τα clubs μόνο στην περίπτωση όπου έχει γίνει δεκτό από αυτά.³³

Τα P&I Clubs δεν καλύπτουν κινδύνους που εμπίπτουν σε α) μεταφορά μετρητών και πολύτιμων αντικειμένων, κατ' εξαίρεση το P&I Club μπορεί να αναλάβει αυτή την ασφάλιση με μορφή πρόσθετης ασφάλισης, β) πλήρωμα τροφοδοσίας όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο και λειτουργεί σαν ξενοδοχείο ή χώρος διασκέδασης.

.4.5.8 ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

Τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη υποχρεώσεων του πλοίου-μέλους, οι οποίες προκύπτουν από την διαδικασία της ρυμούλκησης του εν λόγω σκάφους από άλλο πλοίο. Η κάλυψη αυτή αφορά τόσο τα πλοία που έκαναν χρήση ρυμουλκών επειδή αυτό ήταν υποχρεωτικό για την αποτελεσματική διεκπεραίωση της ναυσιπλοΐας, όσο και τις φορηγίδες οι οποίες έχουν μόνιμη ανάγκη ρυμούλκησης. Επίσης αναλαμβάνουν την κάλυψη για τα έξοδα των ρυμουλκών όταν το πλοίο πρέπει να ρυμουλκηθεί στο κοντινότερο λιμάνι για την πραγματοποίηση επισκευαστικών εργασιών.

.4.5.9 ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ, ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΠΟΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΧΟΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ

Καλύπτονται έξοδα που προέρχονται από τα κάτωθι κατηγορίες:

α) Παρουσία λαθρεπιβατών ή διασωθέντων στην θάλασσα.

³³ Hazelwood S., 1994, "P&I Clubs Law and Practice", LLP, σελ. 212

β) Κόστος καυσίμων, ασφάλισης, μισθών, προμηθειών και λιμενικών υποχρεώσεων που προέρχονται από την απόκλιση του πλοίου λόγω λήψης ιατροφαρμακευτικού υλικού για τραυματία, άρρωστο άτομο πάνω στο πλοίο, αποβίβαση λαθρεπιβατών ή διασωθέντων και έρευνα για διάσωση ατόμων στην θάλασσα.

.4.5.10 ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Τα P&I Clubs καλύπτουν έξοδα τα οποία οφείλονται από πρόστιμα μετανάστευσης, από ανεπάρκεια των αποδεικτικών εγγράφων του φορτίου, αποζημιώσεις του πληρώματος, πρόστιμα τα οποία επιβάλλονται λόγω ανεπαρκών μέτρων ασφαλείας κατά την εργασία, λόγω παράδοσης μικρότερης ή περισσότερης ποσότητας φορτίου από την συμφωνηθείσα, λόγω δημιουργίας πετρελαιοκηλίδας ή άλλου είδους ρύπανσης, λόγω μη αρμόζουσας συμπεριφοράς του πληρώματος κατά την επιτέλεση των καθηκόντων τους.

.4.5.11 ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Τα Clubs καλύπτουν τις νομικές δαπάνες και τα σχετιζόμενα έξοδα τα οποία υφίστανται τα μέλη τους μετά από συνεννόηση με αυτά. Το ύψος της κάλυψης καθορίζεται βάσει της κρίσης του ανάλογου P&I Club, το οποίο έχει δικαίωμα να καλύψει μέρος ή σύνολο των νομικών εξόδων.³⁴

.4.6 ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

Η κάλυψη των P&I Clubs δεν είναι απεριόριστη και δεν περιλαμβάνει όλα τα είδη των κινδύνων, αλλά βάσει της ΜΙΑ 1906³⁵ καθιερώνεται ο περιορισμός της κάλυψης. Ωστόσο, οι ενώσεις έχουν την δυνατότητα να δεχτούν την κάλυψη ενός εξαιρούμενου κινδύνου, ή αν θεωρήσουν μια ναυτική περιπέτεια παράνομη να μην αναδεχτούν τις απώλειες, οι οποίες έχουν προκληθεί από μη συνετούς πλοιοκτήτες.

³⁴«Παζαρτζής Μ.,2006,‘Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων’ Σημειώσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς,σελ.57-64»

³⁵ ΜΙΑ: Marine Insurance Act, ο κωδικοποιημένος αγγλικός νόμος “Περί Θαλάσσιας ναυτικής ασφάλισης” του 1906.

.4.6.1 ΡΗΤΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

Ο κίνδυνος και οι απώλειες από πολεμικά γεγονότα αποκλείονται από τη συνήθη ασφάλιση “Hull and Machinery Insurance” , αλλά εξαιρείται και από τις καλύψεις που προσφέρουν τα P&I Clubs, βάσει της ρήτρας εξαίρεσης πολέμου η οποία επιβαρύνει τους πλοιοκτήτες. Η εξαίρεση αυτού του κινδύνου προέρχεται από την αδυναμία κάλυψης από πλευράς των ασφαλιστών, των υψηλών αποζημιώσεων που αποτελούν αποτέλεσμα των πολεμικών ενεργειών και οι οποίες ξεπερνούν τα αποθέματα και κεφάλαια που μπορούν να διαθέσουν οι ενώσεις.

Ωστόσο, για την κάλυψη των συγκεκριμένων κινδύνων υπάρχουν τα war risk clubs, στα οποία οι πλοιοκτήτες συνάπτουν ανεξάρτητα συμβόλαια για κινδύνους πολέμου, προκειμένου να μπορούν να αποζημιωθούν για τέτοιου είδους απώλεια.

.4.6.2 ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Τα P&I Clubs προσφέρουν ασφάλιση η οποία καλύπτει τα κενά της κοινής ασφάλειας “Hull and Machinery Insurance”. Τα Clubs προσδιορίζουν την έκταση και το εύρος των καλυπτόμενων κινδύνων, εξαιρώντας από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια κινδύνους που είναι δυνατό να ασφαλιστούν από τους όρους της κοινής ασφάλισης, ώστε να αποφευχθεί η διπλή ασφάλιση.

Δεδομένου ότι τα P&I Clubs μπορεί να καλύπτουν και το ποσό από την αποζημίωση που υπερβαίνει το ποσό της ανάληψης που παρέχεται με τα κοινά ασφαλιστήρια, η αξία του πλοίου ως βάση υπολογισμού των ασφαλιστρών έχει μεγάλη βαρύτητα.

.4.6.3 ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ

Τα P&I Clubs παραιτούνται των δικαιωμάτων τους να καλύψουν απώλεια, ζημιά ή δαπάνη όταν υπάρχει αθέτηση της δήλωσης αξιοπλοΐας του πλοίου και ικανότητας μεταφοράς του ασφαλισμένου αντικειμένου στον προορισμό του, όταν ο ασφαλισμένος ή οι συμβαλλόμενοι είναι γνώστες της αναξιοπλοΐας ή της ακαταλληλότητας του σκάφους.

.4.7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Ο περιορισμός της ευθύνης σχετικά με την σύμβαση CLC 1969 είναι ποσοτικός, τίθενται δηλαδή τα ανώτατα όρια ευθύνης ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου. Η ευθύνη δεν είναι μόνο του πλοιοκτήτη και εφοπλιστή αλλά και του διαχειριστή και ναυλωτή του πλοίου, αρκεί να υπάρχει ευθύνη από την πλευρά του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Ο περιορισμός της ευθύνης επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του για διάφορους τύπους απαιτήσεων που προκύπτουν και σε ορισμένο ανώτατο ποσό.

Τα P&I Clubs επιφυλάσσουν το δικαίωμά τους να περιορίσουν την ευθύνη τους βάσει των αντίστοιχων δικαιωμάτων των πλοιοκτητών ή λοιπών δικαιούχων, τους οποίους υποκαθιστούν βάσει εθνικών νομοθεσιών και διεθνών συμβάσεων. Τα Clubs έχουν το δικαίωμα περιορισμού της αποζημίωσης είτε σε ένα ρητά καθορισμένο συνολικό ποσό, είτε στο ποσό που ο δικαιούχος θα είχε υπό φυσιολογικές συνθήκες δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, ελαφρώς προσαυξημένο, όποιο από τα δυο είναι το χαμηλότερο³⁶.

Η κάλυψη των P&I Clubs παύει να ισχύει όταν υπάρχει συμπεριφορά “ηθελημένης κακής διαχείρισης”. Το πρόσωπο που υπέχει ευθύνη δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του εάν αποδειχθεί ότι η απώλεια προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη που έγινε με πρόθεση να προκληθεί αυτή η απώλεια ή επέδειξε αμέλεια παρόλο που γνώριζε ότι η ζημιά πιθανόν να επερχόταν³⁷. Οι ενέργειες “ηθελημένης κακής διαχείρισης” (Willful Misconduct) οδηγούν στον αποκλεισμό της κάλυψης ευθύνης από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, σύμφωνα με τις οποίες η απώλεια εξ ολοκλήρου ή μερικώς προκαλείται από πράξεις του ασφαλισμένου.

Η Διεθνής Σύμβαση Ευθύνης (CLC 1969) έχει αναγνωρίσει το δικαίωμα ευθείας αγωγής του ζημιωθέντος κατά του ασφαλιστή του πλοιοκτήτη. Ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί τον περιορισμό της ευθύνης του και όταν ο ασφαλισμένος πλοιοκτήτης ευθύνεται απεριόριστα, ως ο υπαίτιος της προκληθείσης ζημιάς. Ο ασφαλιστής απαλλάσσεται εφ’ όσον η ρύπανση επήλθε από δόλο του

³⁶ Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2004, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, σελ. 80»

³⁷ ΚΙΝΔ, άρθρο 85 ν. 1923/1991.

πλοιοκτήτη. Τα P&I Clubs, με τον κανόνα “pay to be paid” που περιλαμβάνουν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια, αναλαμβάνουν να αποζημιώσουν το μέλος τους για ζημιές τις οποίες προξένησε προς τρίτους όταν το μέλος έχει ήδη καταβάλλει την οφειλόμενη αποζημίωση³⁸.

.4.8 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Το πεδίο της ασφαλιστικής κάλυψης στην κατηγορία των P&I Clubs (Protection & Indemnity) για θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο είναι ευρύτατο σε αντίθεση με τον εξειδικευμένο ρόλο του Διεθνούς Κεφαλαίου. Βέβαια πρόκειται για θεσμούς αρωγής του πλοιοκτήτη με εντελώς διαφορετικό πλαίσιο λειτουργίας, ρόλο και στόχο.

Συγκεκριμένα, η ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων για ρύπανση από πετρέλαιο περιλαμβάνει τα εξής :

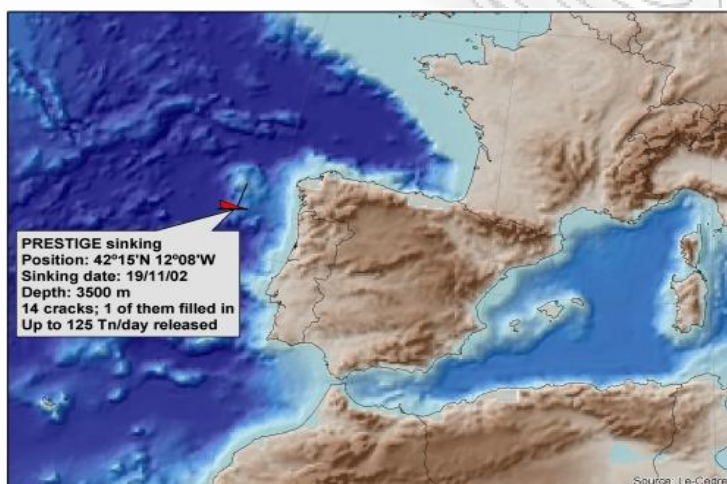
- Ζημιές γενικά, ευθύνες και έξοδα που προέρχονται από την καθ' οιονδήποτε τρόπο διαρροή πετρελαίου από το πλοίο.
- Κόστος εύλογων μέτρων για την μείωση ή την αποφυγή ρύπανσης και ευθύνη/ζημιά από απώλεια ή ζημιά περιουσίας που οφείλεται στην λήψη τέτοιων μέτρων.
- Έξοδα και ευθύνες ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης του πλοίου με διαταγές, εντολές και μέτρα οποιασδήποτε κρατικής αρχής για την αποφυγή ή μείωση της ρύπανσης ή κινδύνου πρόκλησης αυτής. Οι περισσότεροι Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί επιφυλάσσονται για την περίπτωση κάλυψης του πλοίου από την ασφάλεια σκάφους (hull policy).
- Απώλεια, ζημιά ή έξοδα που υφίσταται ή στα οποία υπόκειται ο ασφαλισμένος βάση συμφωνίας που αφορά την ρύπανση και η οποία έχει εγκριθεί από τους ασφαλιστές, συμπεριλαμβάνοντας και τα έξοδα του ασφαλισμένου κατά την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων.
- Πρόστιμα για ρύπανση σύμφωνα με αυτά που ορίζουν οι Κανονισμοί των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών.
- Δικηγορικά και δικαστικά έξοδα.

³⁸ Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2001, 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, Εισηγήσεις, σελ. 292.

Τα P&I Clubs προσφέρουν κάλυψη και σε άλλες περιπτώσεις όπως, καλύπτουν την ευθύνη και τα έξοδα του πλοίου προς τους σώστες για τις ενέργειες και τα μέτρα που λαμβάνουν για την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης.

Οι πόροι των αλληλασφαλιστικών οργανισμών, οι περισσότεροι των οποίων συμμετέχουν στην Pooling Agreement 1996³⁹ με την οποία καθιερώθηκαν κάποιοι ομοιόμορφοι κανόνες ασφαλιστικής κάλυψης από τους οργανισμούς που δεσμεύει, προέρχονται από τα ασφάλιστρα που οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες καταβάλουν και από τα αντασφαλιστικά προγράμματα, τα οποία είναι κοινά για τους οργανισμούς-μέλη της Pooling Agreement 1996, και βάση αυτών ο κίνδυνος καταμερίζεται σε περισσότερους οργανισμούς για να είναι δυνατή η κάλυψη μεγάλων ζημιών.⁴⁰

.4.9 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΜΕ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ: ΥΠΟΘΕΣΗ PRESTIGE



Εικόνα 5: Ατύχημα Prestige

Στις 13 Νοεμβρίου 2002 το δεξαμενόπλοιο Prestige, του οποίου πλοιοκτήτρια ήταν Λιβερτιανή εταιρεία και έφερε σημαία των νήσων Bahamas, ενώ η διαχείριση του εντοπιζόταν στην Ελλάδα από αλλοδαπή εταιρεία, έπλεε στον Ατλαντικό έξω από τις

³⁹ Η Pooling Agreement προλαμβάνει ώστε τα clubs να μην προσφέρουν διαφορετικά ασφαλιστικά προϊόντα, αφού προσφέρει αντασφάλιση μεταξύ των clubs για ένα συγκεκριμένο και συμφωνημένο σύνολο απαιτήσεων.

⁴⁰ «Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2004, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, σελ. 77-78»

ακτές της Ισπανίας και έγινε αιτία να διαρρεύσει στη θάλασσα μεγάλη ποσότητα πετρελαίου και να επέλθει εκτεταμένη ρύπανση στις ακτές της Ισπανίας και της Γαλλίας. Το πλοίο ηλικίας 26 ετών μετέφερε περίπου 76.972 τόνους αργού πετρελαίου από τη Λετονία με προορισμό την Σιγκαπούρη. Διέθετε μόνο προστατευτικά τοιχώματα, είχε να επιθεωρηθεί από το 1999 και δεν ανταποκρινόταν στις προδιαγραφές ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Εν μέσω κακοκαιρίας σημειώθηκε διαρροή πετρελαίου, η κύρια μηχανή σταμάτησε, οι άσχημες καιρικές συνθήκες έσερναν το πλοίο προς τις ισπανικές ακτές και το Prestige έχασε σημαντική ποσότητα πετρελαίου. Έγιναν προσπάθειες να ρυμουλκηθεί το πλοίο, το οποίο πλησίαζε επικίνδυνα τις ισπανικές ακτές, και οι οποίες στέφθηκαν με επιτυχία. Το πλοίο συνέχιζε να ρυμουλκείται βορειοδυτικά όπου χάθηκε ένα κομμάτι λαμαρίνας από την δεξιά δεξαμενή πετρελαίου Νο3. Το πλοίο, μετά από αναφορά του καπετάνιου, σημείωνε αισθητή διαρροή πετρελαίου, πράγμα το οποίο καταδείκνυε ζημιά στα εσωτερικά διαφράγματα και ρωγμή στις δεξαμενές φορτίου. Στις 19 Νοεμβρίου το πλοίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε περίπου 260 χιλιόμετρα δυτικά του Vigo της Ισπανίας.

Η ρύπανση ήταν μεγάλη. Το είδος του φορτίου από την μια πλευρά και οι δυνατοί άνεμοι από την άλλη πλευρά οδήγησαν στην εξάπλωση της ρύπανσης που έπληξε τις ακτές της Ισπανίας, της Γαλλίας και της Μεγάλης Βρετανίας. Ο συντονισμός των εργασιών γινόταν από τις ισπανικές αρχές. Περίπου 45.000 τόνοι υγρά κατάλοιπα και 124.000 τόνοι στερεά κατάλοιπα πετρελαίου συγκεντρώθηκαν από τις εργασίες αυτές. Η οικολογική ζημιά που προκλήθηκε εκτιμάται να έχει δυσμενέστερες συνέπειες για το θαλάσσιο και γενικότερα φυσικό περιβάλλον των συγκεκριμένων κρατών που προαναφέραμε. Κατά κύριο λόγο η ρύπανση έπληξε την ακτή της Γαλικίας όπου επιβλήθηκαν ζώνες απαγόρευσης του ψαρέματος στο 90% της ακτογραμμής, γεγονός που είχε τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή.

Το κόστος καθαρισμού των ακτών και των θαλάσσιων περιοχών της Ισπανίας ανέρχεται σε 1 δισεκατομμύριο ευρώ περίπου, σύμφωνα με τις καταγραφές της ισπανικής κυβέρνησης. Στο ποσό αυτό δεν συμπεριλαμβάνεται η χρηματική ενίσχυση των πληγέντων. Η ισπανική κυβέρνηση ζήτησε καταβολή μεγαλύτερης οικονομικής ενίσχυσης από την ευρωπαϊκή Ένωση για την άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Το κόστος ανέλκυσης του ναυαγίου και του φορτίου του , που υπολογίζεται συνολικά σε περίπου 14.200 τόνους, από το βυθό δεν έχει εκτιμηθεί ακόμη.

Οι ασφαλιστές του πλοίου, ο Αλληλασφαλιστικός Οργανισμός London Steamship Owners Mutual Insurance Association και το Διεθνές Κεφάλαιο 1992, εγκατέστησαν γραφεία στην Ισπανία και στην Γαλλία για να διευκολύνουν την συγκέντρωση και τον προσδιορισμό των απαιτήσεων.

Οι απαιτήσεις, αυτών που προέρχονται από την Ισπανία, είναι τεράστιες και ξεπερνούν κατά πολύ το μέγιστο ποσό της αποζημίωσης τόσο του πλοιοκτήτη, που ορίστηκε σε 22.777.986 ευρώ (18.9 εκατομμύρια SDR), σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Ευθύνης 1992, όσο και αυτό της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1992, δηλαδή 171.520.703 εκατομμύρια ευρώ (135 εκατομμύρια SDR). Η Ισπανική κυβέρνηση ζήτησε ακόμη 428 εκατομμύρια ευρώ για εργασίες καθαρισμού και αποζημιώσεις που έχει παράσχει σε ψαράδες και καλλιεργητές οστρακοειδών, για απαλλαγές φόρων στις επιχειρήσεις, διοικητικά έξοδα και έξοδα για εκστρατείες διαφήμισης. Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι η ισπανική κυβέρνηση υποκαταστάθηκε έναντι του Διεθνούς Κεφαλαίου στα δικαιώματα των πληγέντων που αποζημίωσε.

Αναφορικά με την ικανοποίηση των απαιτήσεων, ενώ οι ασφαλιστές καταβάλουν πρώτοι αποζημιώσεις έως το όριο της δικής τους αποζημίωσης και μετά επιλαμβανόταν το Διεθνές Κεφάλαιο για το υπόλοιπο ποσό της αποζημίωσης και ως το μέγιστο όριο αποζημίωσης, στη περίπτωση αυτή οι ασφαλιστές δεν προχώρησαν σε επιμέρους πληρωμές. Επειδή υπήρχε ο κίνδυνος οι ασφαλιστές να υποχρεωθούν να καταβάλλουν δυο φορές το ποσό της αποζημίωσης, γιατί ήταν πιθανό οι επιμέρους πληρωμές τους να μην υπολογίζονται στο κεφάλαιο αποζημιώσεων βάσει της Σύμβασης Ευθύνης 1992. Η αδυναμία να καταστεί εφικτό να δοθεί στο London Club μια εγγύηση ότι δεν θα καταβληθεί το ποσό της αποζημίωσης εις διπλούν, οι ασφαλιστές κατέθεσαν το ποσό της αποζημίωσης σε αρμόδιο δικαστήριο της Ισπανίας ή της Γαλλίας. Το Διεθνές Κεφάλαιο, παρά την πολιτική που ακολουθεί να μην καταβάλλει αποζημιώσεις παρά μόνο όταν καταβληθεί το κεφάλαιο αποζημίωσης από τους ασφαλιστές, προβαίνει πρώτο σε αποζημίωση του ποσού των 135 εκ. SDR, μείον το ποσό που αντιστοιχεί στο κεφάλαιο αποζημίωσης των ασφαλιστών.

Σημαντικό στοιχείο στην υπόθεση είναι ότι τα αίτια του ατυχήματος δεν έχουν διαλευκανθεί πλήρως. Κατά κύριο λόγο ερευνάται ο ρόλος του καπετάνιου και οι αποφάσεις της ισπανικής αρχής να μην επιτρέψουν στο πλοίο να καταφύγει σε ισπανικό λιμάνι αλλά να ρυμουλκηθεί στην ανοικτή θάλασσα ενώ υπήρχε κακοκαιρία.

Στο σημείο αυτό θα αναφέρουμε κάποια νομοθετικά και νομικά μέτρα από τις ενδιαφερόμενες πλευρές:

- Η ισπανική κυβέρνηση κρατούσε τον καπετάνιο του πλοίου υπό περιοριστικούς όρους παρά την ανάληψη από τους ασφαλιστές της καταβολής της εγγύησης προκειμένου να αφεθεί ελεύθερος. Η κράτηση αυτή κρίνεται ως αντιπερισπασμός ώστε να στραφεί η προσοχή της κοινής γνώμης και των νομοθετικών αρχών μακριά από το γεγονός ότι οι ισπανικές αρχές αρνήθηκαν ένα λιμένα καταφυγής.
- Το θέμα των διτύθμενων δεξαμενοπλοίων έρχεται πάλι στο προσκήνιο. Το 2001, οι 158 χώρες μέλη του IMO είχαν αποφασίσει να αποσύρουν τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος ως το 2015 και μόνο τα νέας τεχνολογίας δεξαμενόπλοια με ένα πυθμένα θα είναι δυνατόν να νηολογούνται από αυτές τις χώρες και έως την διάρκεια της εμπορευσιμότητάς τους που είναι τα 25 έτη.
- Διαμάχη ξέσπασε αναφορικά με το ρόλο του νηογνώμονα, την αξιοπλοΐα του πλοίου και το ρόλο των ισπανικών αρχών στην υπόθεση του Prestige. Η ισπανική κυβέρνηση άσκησε αγωγή κατά του νηογνώμονα ABS στη Νέα Υόρκη, ζητώντας αποζημίωση για όλες τις ζημιές που προκάλεσε το πλοίο, οι οποίες εκτιμούνται άνω των 700 εκατομμυρίων ευρώ. Οι ισπανικές αρχές ισχυρίζονται ότι ο ABS επέδειξε αμέλεια στην επιθεώρηση του πλοίου και δεν ανίχνευσε διάβρωση, μόνιμη παραμόρφωση, ελαττωματικά υλικά, κόπωση του όλου πλοίου και φέρει σχετικά ευθύνη για την έκδοση του πιστοποιητικού κλάσης. Η Γαλλία με την σειρά της άσκησε και αυτή αγωγή κατά του νηογνώμονα για αμελή επιθεώρηση και πιστοποίηση της αξιοπλοΐας του σκάφους.

Με την σειρά του, ο νηογνώμονας κατηγορεί τις ισπανικές αρχές για ολιγωρία των χειρισμών τους και ζητά να υποχρεωθούν να τον αποζημιώσουν για όποια ζημιά υποστεί δυνάμει οποιασδήποτε καταδικαστικής γι' αυτόν αποφάσεως οποιουδήποτε

δικαστηρίου. Η απόφαση της κυβέρνησης να μην προσφέρει λιμένα καταφυγής στο πλοίο ήταν καθαρή παράβαση των νομικών της καθηκόντων. Οι ενέργειες και οι παραλήψεις ήταν και οι μοναδικές αιτίες της ζημιάς που επικαλείται η ισπανική κυβέρνηση και κάθε άλλης ζημιάς οποιουδήποτε άλλου. Ο ABS ισχυρίστηκε ότι οι ισπανικές αρχές είναι υπαίτιες για την καθυστέρηση πρόσβασης στο πλοίο της ομάδας διάσωσης και ότι οι τεχνικοί ενήργησαν εσφαλμένα και με αμέλεια ως προς τη λειτουργία της μηχανής και της διακυβέρνησης του πλοίου.

Στην ίδια πορεία τέθηκε και η σημαία Bahamas του πλοίου, όπου δήλωσε ότι έπρεπε να είχαν ληφθεί αποφασιστικά μέτρα σε πρώιμο στάδιο και το πλοίο να είχε μετακινηθεί σε ασφαλή περιοχή, ώστε το σκάφος και το φορτίο να είχαν διασωθεί και η οποιαδήποτε ρύπανση να ήταν ελάχιστη. Η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε σχέδιο αναφοράς σημειώνει ότι η έλλειψη δυναμικού σχεδίου δράσης, μη καταφυγή σε λιμένα προφύλαξης και οι ενέργειες των ισπανικών αρχών οδήγησαν στην εκτεταμένη ζημιά που σημειώθηκε στην ευρύτερη περιοχή του ναυαγίου.⁴¹

Κατηγορίες σε βάρος τριών Ελλήνων για το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου Prestige απαγγέλθηκαν από τις ισπανικές δικαστικές Αρχές. Ο Έλληνας πλοίαρχος, ο επικεφαλής μηχανικός και ο ύπαρχος βαρύνονται με κατηγορίες σχετικά με τη ρύπανση του περιβάλλοντος. Κατά τη διεξαγωγή της δίκης, θα τεθούν επί τάπητος όλα τα θέματα που αφορούν στις ευθύνες των εμπλεκόμενων μερών στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Εκτός από την ποινικοποίηση της ρύπανσης, το ναυάγιο οδήγησε την Ευρωπαϊκή Ένωση να επιταχύνει τις διαδικασίες ανακύκλωσης πλοίων και την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού πυθμένα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το ναυάγιο του Prestige επιδεικνύει ότι πρέπει να επιτευχθεί πιο αποτελεσματική εφαρμογή της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Απαιτούνται πιο εντατικές προσπάθειες από τα κράτη μέλη, αφού η εφαρμογή των κανονισμών και η αποτελεσματικότητά τους έχουν άμεση σχέση με την δραστηριοποίηση του κάθε κράτους μέλους. Τίθεται επιτακτική ανάγκη η άμεση εφαρμογή των νέων κανονισμών ελέγχου στα λιμάνια (port state control), η ανάληψη

⁴¹ «Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2004, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, σελ. 93-98»

υπευθυνότητας της πολιτικής ευθύνης για την επικύρωση και αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών και ο σχεδιασμός ολοκληρωμένων στρατηγικών για την πρόληψη και αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων και των περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα εργασία είναι μια προσπάθεια καταγραφής των κυριότερων μορφών ρύπανσης που επιβαρύνουν το θαλάσσιο περιβάλλον με ιδιαίτερη αναφορά στη ρύπανση από πετρέλαιο από τα ναυτικά ατυχήματα. Παρουσιάστηκε το διεθνές πλαίσιο για την πρόληψη και την αντιμετώπιση της έκχυσης πετρελαίου στη θάλασσα και γενικότερα της ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές. Συν τοις άλλοις, αναφερθήκαμε στους οργανισμούς αμοιβαίας ασφάλισης και στην συμβολή τους όσον αφορά την αποζημίωση η οποία αποτελεί την βάση της θαλάσσιας ασφάλισης.

Οι αυξανόμενες ανθρώπινες δραστηριότητες έχουν επιφέρει σημαντική ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον με διάφορες μορφές. Έγινε μια προσπάθεια να κατηγοριοποιήσουμε τις κυριότερες και σύγχρονες μορφές ρύπανσης που επιδρούν στο υδάτινο στοιχείο αρνητικά. Έγινε μια διάκριση της ρύπανσης σε αστική, γεωργική, βιομηχανική, από τις θαλάσσιες μεταφορές και από τις απορρίψεις αναφερόμενοι στα βασικότερα χαρακτηριστικά τους.

Δόθηκε έμφαση στη ρύπανση από τις θαλάσσιες μεταφορές, αφού ο αντίκτυπος είναι μεγάλος όταν αναφερόμαστε σε ναυτικό ατύχημα με αποτέλεσμα την πετρελαϊκή ρύπανση. Καταγράφηκαν οι σημαντικότερες συνέπειες της πετρελαϊκής διαρροής στο νερό και τα κυριότερα ναυτικά ατυχήματα τα τελευταία 30 έτη, τα οποία είχαν καταστροφικές συνέπειες. Συγκεκριμένα αναφέραμε πέντε βασικά ναυτικά ατυχήματα εκ των οποίων, το πρώτο ήταν το ατύχημα του “ATLANTIC EMPRESS” (1979) με την μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου που έχει ποτέ διαρρεύσει και με την ελάχιστη ζημιά που σημειώθηκε στις ακτές. Το δεύτερο ναυτικό ατύχημα ήταν του “AMOCO CADIZ” (1978) όπου διέρρευσε μεγάλη ποσότητα πετρελαίου με ταυτόχρονη φυσική καταστροφή του περιβάλλοντος και της οικονομίας στην περιοχή. Το τρίτο ναυτικό ατύχημα ήταν του “EXXON VALDEZ” (1989), το οποίο έγινε η αιτία να δημιουργηθεί ο αμερικανικός νόμος OPA 1990 όπου και απαιτήθηκε η κατασκευή πλοίων διπλού τοιχώματος. Είναι πρόβλημα να σημειωθεί ότι ακόμη και στις μέρες μας τα σημάδια της περιβαλλοντικής ζημιάς στις ακτές της Αλάσκας είναι εμφανή. Το τέταρτο ναυτικό ατύχημα ήταν του “ERIKA” (1999), το οποίο ήταν σημαντικό όχι λόγω της ποσότητας που διέρρευσε αλλά λόγω της ανεπανόρθωτης ζημιάς που υπέστη μια έκταση 400 χλμ ακτής. Έγινε η αιτία να υιοθετηθούν από την Ευρωπαϊκή Ένωση δέσμες μέτρων για την προστασία των ευρωπαϊκών υδάτων. Το τελευταίο και πιο σύγχρονο ναυάγιο ήταν του

“PRESTIGE” (2002), στο οποίο η ποσότητα πετρελαίου που διέρρευσε ήταν ικανή να απλώσει την καταστροφή σε μια έκταση 200 χλμ και να βλάψει καίρια το θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής.

Ήταν φυσικό επακόλουθο μετά από κάθε ναυτικό ατύχημα με δυσμενείς συνέπειες τόσο στο περιβάλλον όσο και στην οικονομική και πολιτιστική ζωή της αντίστοιχης περιοχής να θέτονται νέοι κανονισμοί, νέες συμβάσεις και συνθήκες για την πρόληψη και την προστασία. Αναφέρθηκαν οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις για την επίτευξη πιο ασφαλών θαλάσσιων μεταφορών τόσο για το περιβάλλον όσο και για την ανθρώπινη ζωή.

Οι πιο σημαντικές διεθνείς συμβάσεις που καταγράφηκαν είναι η CLC 1969-1992 και η FUND 1971-1992 όπου τέθηκε το όριο της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης. Βέβαια, αναφέραμε μια σειρά παγκόσμιων συμβάσεων αλλά και περιφερειακών συμφωνιών με απώτερο σκοπό την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης. Η πιο σημαντική και καταλυτική απόφαση της ευρωπαϊκής πολιτικής ήταν η σταδιακή απόσυρση των πλοίων μονού κύτους μετά τα καταστροφικά ναυάγια των δεξαμενοπλοίων “ERIKΑ” (1999) και “PRESTIGE” (2002). Είναι αναγκαίο να παρθούν σκληρά μέτρα και να αυξηθούν οι έλεγχοι των πλοίων στα λιμάνια για την αποφυγή δυσμενών ατυχημάτων.

Προς την κατεύθυνση αυτή κινήθηκε και ο αμερικανικός νόμος OPA νωρίτερα το 1990 μετά το ναυάγιο του “EXXON VALDEZ” όπου προκάλεσε τεράστια καταστροφή στο φυσικό οικοσύστημα της Αλάσκας. Τα βασικά σημεία του νόμου ήταν η καθιέρωση δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος και το καθεστώς της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη. Τέθηκαν ομοσπονδιακά όρια για τον καθορισμό των προστίμων τα οποία αναιρούνται μόνο αν αποδειχτεί αμέλεια σε μεγάλο βαθμό. Ο νόμος αυτός έχει δεχθεί έντονη κριτική λόγω της μεγάλης οικονομικής επιβάρυνσης.

Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να είναι καλυμμένοι και αντιμετωπίζοντας τις εθνικές νομοθεσίες μπορούν να προστατεύονται για τις ρυπάνσεις από πετρελαιοειδή χάρη στα P&I Clubs των οποίων μπορούν να γίνουν μέλη. Η αύξηση των κινδύνων οδήγησε στη δημιουργία του κλάδου της αποζημίωσης, όπου οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί όπως περιγράψαμε παρέχουν εκτεταμένη κάλυψη στα μέλη τους.

Το εύρος της προστασίας που παρέχουν τα P&I Clubs είναι αρκετά πλήρης, αφού περιλαμβάνει αποζημίωση για κάθε ζημιά, για μέτρα πρόληψης και για μέτρα

αποκατάστασης του περιβάλλοντος. Βέβαια, η κάλυψη που παρέχουν στα μέλη τους δεν είναι απεριόριστη αλλά βάσει της ΜΙΑ 1906 καθιερώνεται ο περιορισμός της κάλυψης. Τα P&I Clubs μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους αλλά και να αποκλείσουν την ευθύνη τους όταν η απώλεια εξ' ολοκλήρου ή μερικώς προκαλείται από πράξεις του ασφαλισμένου.

Η εκτεταμένη καταστροφή που μπορεί να προκαλέσει ένα ατύχημα με πετρελαιοειδή, η εύθραυστη πλέον ισορροπία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η αυξανόμενη ανησυχία του κοινού καθιστούν ολοένα και πιο σημαντική την συμβολή των P&I Clubs, αλλά και την θέση της διεθνούς νομοθεσίας στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από ναυτικά ατυχήματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αλεξόπουλος Α., (2004-2005) “Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο”, Σημειώσεις Πανεπιστημίου Αιγαίου.
- Βαλκάνας Γ., (1992) *Ρύπανση Περιβάλλοντος Επιστήμη και Τεχνική Αντιμετώπισης*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.
- Βλάχος Γ.Π., (1995) *Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, Αθήνα-Πειραιάς: Εκδ. Α. Σταμούλης.
- Βλάχος Γ.Π., (1999) *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, Αθήνα: Εκδ. Α. Σταμούλης.
- Βλάχος Γ.Π.- Σαμιώτης Γ.Δ., (1997) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα: Εκδ. Α. Σάκκουλα.
- Βλάχος Γ.Π., (2007) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Αθήνα: Εκδ. Α. Σταμούλης.
- Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, (6-9 Ιουνίου 2001) 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου “*Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο*”: Ι. Εισηγήσεις, Πειραιάς: Εκδ. Α. Σάκκουλα.
- Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, (29 Σεπτεμβρίου- 2 Οκτωβρίου 2004) 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου “*Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων*”: Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδ. Α. Σάκκουλα.
- Ιωάννου Κ.- Στρατή Α., (2000) *Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδ. Α. Σάκκουλα.
- Καλδέλλης Ι.-Κονδύλη Α., (2008) “*Περιβάλλον και Βιομηχανική Ανάπτυξη*”, Σημειώσεις ΤΕΙ Πειραιά.
- Κιάντου- Παμπούκη Α., (2003) *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδ. Α. Σάκκουλα.
- Κιάντου Β., (2002) *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, Αθήνα: 8^η Εκδ. Α. Σάκκουλας.
- Ξαρχάκου Σ.Δ., (2004) Ημερίδα: “*Πολιτικές για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*”.
- Παζαρζής Μ., (2006) “*Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων*”, Σημειώσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς.
- Πρακτικά Συνεδρίου, (29-30 Μαΐου 1986) “*Η Θαλάσσια Ρύπανση*”, Αθήνα: Κοβάνης- Επιστημονικές Εκδόσεις.
- Ρόκας Ι., (2002) *Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Γ. Μπένου.
- Τσάλτας Γ., (2008) *Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές Σε Αναζήτηση μιας Βιώσιμης Προσέγγισης*, Αθήνα: Εκδ. Ι. Σιδέρης.
- Τσελέντης Β., (1996) “*Θαλάσσιο Περιβάλλον*”, Σημειώσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς.
- Τσελέντης Β., (2008) *Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία*, Αθήνα: Εκδ. Α. Σταμούλης.
- Φυτιάνος Κ., (1996) *Η Ρύπανση των Θαλασσών*, Εκδ. University Studio Press.

- Brown Robert H., (1975) *Marine Insurance vol.1: The Principles*, London: Εκδ. Witherby & Co Ltd.
- Hazelwood S., (2000) *P&I: Law and Practice*, London-Hong Kong: 3rd Edition LLP.
- Hill Christopher- Robertson Bill- Hazelwood Stephen, (1996) *Introduction to P&I*, London: Εκδ. LLP.
- Seward Robert C., (2002) “ The Role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs”, Seminar, Hong Kong.

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

- Νόμος 314/1976, ΦΕΚ 106, 05/05/1976, Περί Κυρώσεως της υπογραφείσης στις Βρυξέλλες Διεθνούς Συμβάσεως περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.
- Νόμος 743/1977, ΦΕΚ Α'319, 13/10/1977, Περί Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος και άλλων συναφών θεμάτων.
- Νόμος 1638/1986, ΦΕΚ 108, 18/07/1986, Περί Κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες το 1971 “ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για Αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή” και ρύθμιση συναφών θεμάτων.
- Νόμος 1650/1986, ΦΕΚ 160, 16/10/1986, Για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Νόμος 1923/1991, ΦΕΚ Α13, 14/02/1991, Περί Κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης “για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις” που υπογράφηκε στο Λονδίνο 19 Νοεμβρίου 1976.
- ΟΔΗΓΙΑ 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- www.aqualex.org
- www.ecothesis.gr
- www.economist.gr
- www.env-edu.gr
- www.eoearth.org
- www.europa.eu
- www.greenpage.gr
- <http://oceans.greenpeace.org>
- www.ieo.es

- www.imo.org
- www.itopf.com
- www.intertanko.com
- www.law.uoa.gr
- www.martrans.org
- www.oecd.org
- www.ukpandi.com
- www.un.org
- www.yen.gr

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ