

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Παναγιώτου Ευαγγελία

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούνιος 2016

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη 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 στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Παναγιώτου Ευαγγελία

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Τσελέντης Βασίλειος, Καθηγητής
- Τσελεπίδης Αναστάσιος, Καθηγητής

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Σαμιώτη για την καθοδήγηση που μου προσέφερε απλόχερα αλλά και για την υπομονή και την κατανόηση που επέδειξε κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

Ταυτοχρόνως, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον ομότιμο καθηγητή κ. Μιχαήλ Παζαρζή για την αμέριστη συμπαράσταση του.

Επίσης, ευχαριστώ τους καθηγητές κ. Αναστάσιο Τσελεπίδη και Βασίλειο Τσελέντη για την αξιολόγηση της παρούσας εργασίας.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου, Ιωσήφ και Μαρία, και στον αδερφό μου Παναγιώτη για την αγάπη και τις αντοχές τους.

Αφιερώνεται στον αδελφό μου, Παναγιώτη

| | |
|--|-----|
| 3.6 Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Owners-Intertanko)..... | 87 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 | 89 |
| ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ-ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ | 89 |
| 4.1 Α΄ Περίοδος - Προστασία Περιβάλλοντος | 89 |
| 4.1.1 Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Απορρίψεις και Άλλες Ουσίες –Λονδίνο 1972..... | 90 |
| 4.2 Β΄ Περίοδος – Βιώσιμη-Αειφόρος Ανάπτυξη | 91 |
| 4.2.1 Oil Pollution Act- O.P.A. 1990..... | 92 |
| 4.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Αντιμετώπιση και Συνεργασία για τη Θαλάσσια Ρύπανση από Πετρέλαιο-Λονδίνο 1990 | 94 |
| 4.2.2.1 Πρωτόκολλο της O.P.R.C. για τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες-Λονδίνο 2000 | 95 |
| 4.2.3 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος των Πλοίων και των Ιζημάτων –Λονδίνο 2004..... | 95 |
| 4.2.4 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο Επιβλαβών Συστημάτων στα Υφαλοχρώματα των Πλοίων-Λονδίνο 2001 | 96 |
| 4.2.5 Ανακύκλωση Πλοίων | 97 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 100 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 104 |
| Ελληνική Βιβλιογραφία..... | 104 |
| Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία | 105 |
| Δικτυογραφία (πρόσβαση: Απρίλιος-Ιούνιος 2016)..... | 106 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ | 113 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΕΣ

| | |
|---|----|
| Εικόνα 1. Εξώφυλλο της Sylvicultura Oeconomica..... | 18 |
| Εικόνα 2. Έμβλημα του Ο.Η.Ε. | 32 |
| Εικόνα 3. Έμβλημα του Δ.Ν.Ο..... | 55 |
| Εικόνα 4. Σημαία της Ε.Ε..... | 60 |
| Εικόνα 5. Έμβλημα Ο.Ο.Σ.Α..... | 85 |
| Εικόνα 6. Έμβλημα Intertanko | 88 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα, με υψηλό συντελεστή πολυπλοκότητας, ζητήματα προς διευθέτηση σε παγκόσμια κλίμακα καθώς αποτελεί ένα κοινό ζητούμενο. Όλοι επηρεάζουν και επηρεάζονται ταυτοχρόνως από τη μορφή και τους ρυθμούς της περιφερειακής και της παγκόσμιας ανάπτυξης. Αντιλαμβανόμενη η διεθνής κοινότητα τη σπουδαιότητα της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης για όλα τα μέλη της έχει προβεί σε μία σειρά από δράσεις για τη διασφάλισή της. Η ναυτιλία, ως συντελεστής του διεθνούς εμπορίου, αποτελεί ένα από τους κύριους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και συμβάλλει ουσιαστικά στην επίτευξη των στόχων της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης. Οι Διεθνείς Οργανισμοί γενικότερου ενδιαφέροντος αλλά και οι εξειδικευμένοι στο ναυτιλιακό χώρο έχουν υιοθετήσει μία σειρά από Συμβάσεις και Πρωτόκολλα για την προάσπιση της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης. Η προσπάθεια αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη με την περιβαλλοντική υποβάθμιση να πιέζει για καινοτόμες και αποφασιστικές λύσεις.

Λέξεις - κλειδιά: βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη, , διεθνείς οργανισμοί, θαλάσσιο περιβάλλον, ναυτιλία

ABSTRACT

The sustainable development is one of the most important issues to be resolved on a global scale. It has a high complexity factor and it is a common challenge. Simultaneously, everyone both affects and is affected by the shape and the pace of the regional and the global growth. The international community realizing the importance of the sustainable development has taken a series of measures to ensure it. Shipping, as a factor of international trade, is one of the main sectors of the global industry and contributes significantly to achieving the objectives of sustainable development. The International Organizations of general interest and others specialized in the maritime area have adopted a series of Conventions and Protocols to achieve sustainable development. This effort is in progress with the environmental degradation to push for innovative and decisive solutions.

Keywords: sustainable development, international organizations, marine environment, shipping

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα εργασία αναλύεται η έννοια της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης, τα πολυδιάστατα χαρακτηριστικά της και η διαχρονική μελέτη της από τους επιστήμονες και τους Διεθνείς Οργανισμούς. Η βιώσιμη-αιεφόρος ανάπτυξη δεν αποτελεί μία στατική έννοια, αντιθέτως χαρακτηρίζεται από μία δυναμική και έχει ένα πολυδιάστατο χαρακτήρα. Ο άνθρωπος, η κοινωνία, η οικονομία και το περιβάλλον αποτελούν τις πτυχές της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης και κάθε δραστηριότητα οφείλει να στοχεύει στη βέλτιστη ικανοποίηση των αναγκών τους με την προϋπόθεση να διαφυλάττονται τα συμφέροντα και των επόμενων γενεών.

Δεδομένου του υψηλού ποσοστού κάλυψης του πλανήτη από το υγρό στοιχείο, η βιώσιμη-αιεφόρος ανάπτυξη στηρίζεται στη ναυτιλία και επηρεάζει το θαλάσσιο περιβάλλον. Οι Διεθνείς και οι Περιφερειακοί Οργανισμοί καλούμενοι να διευθετήσουν θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης στα πλαίσια της οικονομικής ανάπτυξης έχουν υιοθετήσει Συμβάσεις, Πρωτόκολλα, Διακηρύξεις και Οδηγίες.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η καταγραφή και η μελέτη του έργου των Διεθνών και Περιφερειακών Οργανισμών που προάγουν τη βιώσιμη-αιεφόρο ανάπτυξη, η αποτίμηση των δραστηριοτήτων τους και η σύνδεσή τους με το ναυτιλιακό χώρο.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται τα χαρακτηριστικά της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης, μελετάται διαχρονικά η έννοια, καταγράφονται οι στόχοι που έχουν τεθεί στα πλαίσια της προαγωγής της και γίνεται αναφορά στις αρχές που τη διέπουν.

Στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται μία κωδικοποίηση των Διεθνών αλλά και των Περιφερειακών Οργανισμών αντικείμενο των οποίων αποτελεί η προώθηση της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης. Αναλύεται το έργο τους και εξετάζεται η συμβολή του.

Ακολούθως, στο τρίτο κεφάλαιο εξετάζονται οι Διεθνείς και Περιφερειακοί Οργανισμοί που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και τα πεπραγμένα τους αναφορικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα πλαίσια της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται Διεθνείς Συμβάσεις και Πρωτόκολλα που έχουν συναφθεί με στόχο τη βιώσιμη-αειφόρο ανάπτυξη ανεξάρτητα από τη δραστηριότητα των προαναφερθέντων Διεθνών ή Περιφερειακών Οργανισμών. Επιπροσθέτως, εξετάζονται τρεις (3) Συμβάσεις που δεν αφορούν στο κύριο αντικείμενο της ναυτιλίας, τη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων, αλλά διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα πλαίσια της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης.

Στο τελευταίο κεφάλαιο γίνεται μία σύντομη επισκόπηση της εργασίας και καταγράφονται τα συμπεράσματα της εργασίας σχετικά με την αναγκαιότητα ύπαρξης των προαναφερθέντων οργανισμών και τη συμβολή τους στην επίτευξη των στόχων της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΒΙΩΣΙΜΗ-ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.1 Ορισμός Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξης

Ο όρος της «βιώσιμου-αειφόρου ανάπτυξης» αποτελεί αντικείμενο συστηματικής μελέτης των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών επιστημών τους τελευταίους 2 αιώνες καθώς αναφέρεται στο σχεδιασμό και την υλοποίηση της οικονομικής ανάπτυξης με κύριο γνώμονα δράσης την προστασία του περιβάλλοντος μεσο-μακροπρόθεσμα. Η βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί τη συνιστώσα δύο βασικών κοινωνικών αναγκών: της οικονομικής προόδου με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και της περιβαλλοντικής προστασίας με σημείο όμως αναφοράς την παρούσα αλλά και τις επόμενες γενεές.

Βασικά συστατικά της στοιχεία αποτελούν το περιβάλλον, ως ένας πεπερασμένος παραγωγικός συντελεστής, η ανισότητα στην ανάπτυξη των χωρών και ο μακροχρόνιος ορίζοντας στο σχεδιασμό των δράσεων.

Στα πλαίσια διαμόρφωσης μίας Παγκόσμιας Στρατηγικής για τη Διατήρηση (World Conservation Strategy-W.C.S.) το 1980 από τους I.U.C.N., U.N.E.P., W.W.W., F.A.O. και U.N.E.S.C.O. αναφέρεται ως «βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη η διατήρηση των βασικών οικολογικών διαδικασιών και συστημάτων υποστήριξης της ζωής, η διατήρηση της γενετικής ποικιλομορφίας και η βιώσιμη εκμετάλλευση ειδών και οικοσυστημάτων»¹.

Η Παγκόσμια Τράπεζα (The World Bank) το 1992 αναγνωρίζει ότι «η βιώσιμη ανάπτυξη πρέπει να είναι περιεκτική και φιλική προς το περιβάλλον, να συμβάλλει στη μείωση της φτώχειας και την κοινή ευημερία των σημερινών γενεών αλλά και να συνεχίσει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των μελλοντικών γενεών. Πρέπει να είναι

¹ World Conservation Strategy, Living Recourse Consternation for Sustainable Development, <https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/WCS-004.pdf> (accessed 29/03/2016)

αποτελεσματική με τους πόρους και ιδιαίτερα προσεκτική στο σχεδιασμό της χρήσης τους για να παραδώσει άμεσα και μακροπρόθεσμα οφέλη στους ανθρώπους, τον πλανήτη και την ευημερία»².

Το 1989 ο Barbier καθορίζει ως «βιώσιμη-αιεφόρος ανάπτυξη την ταυτόχρονη μεγιστοποίηση των στόχων του βιολογικού συστήματος, του οικονομικού συστήματος και των κοινωνικών στόχων, όπου ως βιολογικοί στόχοι αναφέρονται η προσαρμοστικότητα, η γενετική ποικιλότητα και η βιολογική παραγωγικότητα, οικονομικοί η ικανοποίηση των βασικών αναγκών και η αύξηση των χρήσιμων υπηρεσιών και αγαθών και κοινωνικοί η κοινωνική δικαιοσύνη, η πολυπολιτισμικότητα, η θεσμική βιωσιμότητα και η συμμετοχή»³. Περισσότερο κοινωνική διάσταση προσδίδει ο Meadows το 1992 καθώς θεωρεί ότι μία κοινωνία έχει «βιώσιμη-αιεφόρο ανάπτυξη όταν παραμένει σταθερή με την πάροδο των γενεών, έχει μακροχρόνιο ορίζοντα και ευελιξία στα φυσικά και κοινωνικά υποστηρικτικά συστήματα»⁴.

Αντιθέτως, ο ορισμός του Atkin το 1997 έχει μία οικονομική κατεύθυνση καθώς θεωρεί ότι «η βιώσιμη-αιεφόρος ανάπτυξη είναι η οικονομική πρόοδος που πρέπει να σχεδιάζεται και να πραγματοποιείται πάντοτε με αρχή την περιβαλλοντική προστασία»⁵. Την οικονομική ανάπτυξη ως συμπληρωματική της περιβαλλοντικής προστασίας καθορίζει και ο Ruckelshaus το 1989 θεωρώντας ότι «η βιώσιμη-αιεφόρος ανάπτυξη συντελείται όταν η οικονομική αύξηση πραγματοποιείται και διατηρείται με την πάροδο του χρόνου μέσα στα όρια της ευρύτερης οικολογίας». Ο Viederman το 1994 αναφέρει ότι «ως βιώσιμη-αιεφόρος ανάπτυξη νοείται η συμμετοχική διαδικασία διαχείρισης των πόρων του πλανήτη από μία κοινότητα κατά τρόπο δημοκρατικό και συμμετοχικό ώστε να διασφαλίζεται ένας υψηλός βαθμός οικονομικής ασφάλειας και

² The World Bank, Sustainable Development, <http://www.worldbank.org/en/topic/sustainabledevelopment> (accessed 29/03/2016)

³ Barbier E.B-Markandya A. (1990), "The Conditions for Achieving Environmentally Sustainable Development", *European Economic Review*, Vol. 34, No2-3:659-669.

⁴ Meadows D.-D.-Randers J.(1992) *Beyond the Limits*, Chelsea Green Publ. Co.

⁵ Atkins J.-Cobb A. (1997), *Sustainable Development*, Scientific American 277(2):8-8

να προστατεύεται η ακεραιότητα των οικολογικών συστημάτων για τις ανάγκες και το όραμα των μελλοντικών γενεών».⁶

Μία περισσότερο τεχνοκρατική προσέγγιση παρουσιάζει το 2012 ο ορισμός της «βιώσιμης –αειφόρου ανάπτυξης ως αναπτυξιακού μοντέλου που οφείλει να συνδυάζει κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές ανάγκες» από τον Κορωναίο⁷.

Στα πλαίσια των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων Δράσης για το Περιβάλλον (Environmental Action Plan-E.A.P.) και των Συνθηκών του Μάαστριχτ το 1992 και του Άμστερνταμ το 1997 της Ευρωπαϊκής Ένωσης η βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη έχει περισσότερο υιοθετηθεί ως κατευθυντήρια γραμμή θέσπισης νομοθεσίας. Η ευρωπαϊκή προσέγγιση αντιμετωπίζει τη βιώσιμη-αειφόρο ανάπτυξη ως «μία ισορροπημένη διαβίωση του ανθρώπου με το περιβάλλον»⁸, «μία αρμονική και ισόρροπη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων των κρατών-μελών σεβόμενη το περιβάλλον»⁹.

Παρά την πληθώρα των επιστημονικών προτάσεων δεν έχει επιτευχθεί ένας κοινός προσδιορισμός της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης κυρίως λόγω της διαφορετικότητας των προσεγγίσεων. Ο πλέον αποδεκτός ορισμός αναγράφεται στην έκθεση που εξέδωσε το 1987 η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του Ο.Η.Ε. (World Commission on Environment and Development-W.C.E.D.) γνωστή και ως Επιτροπή Brundtland. Σύμφωνα με τον ορισμό που διατυπώθηκε από την επικεφαλής Νορβηγή Πρωθυπουργό Gro Harlem Brundtland «βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη ορίζεται η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύπτουν τις δικές τους ανάγκες»¹⁰.

⁶ Καρβούνης Σωτ.-Γεωργακέλλος Δημ. (2003), *Διαχείριση του Περιβάλλοντος*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 214

⁷ Coroneos J. Christopher-Rokos Dimitris (2012), “Sustainable and Integrated Development-A Critical Analysis”, *Sustainability*, 2012, 4 , 141-153

⁸ Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας», <http://www.infosoc.gr/infosoc/el-GR/services/leksiko/323.htm> (accessed 02/04/2016)

⁹ Μήτουλα Ρ.-Αστάρα Ο.-Ελ.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili, σελ. 101-104,113-118

¹⁰ Blowers Andrew-Boersema Jan -Martin Adrian (2012), “Is sustainable development sustainable?”, *Journal of Integrative Environmental Sciences*, 9:1.1-8, <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/1943815X.2012.666045> (accessed 02/04/2016)

1.2 Ιστορική Εξέλιξη Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξης

Η βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη δεν αποτελεί ένα σύγχρονο πεδίο προβληματισμού και δράσης. Αντιθέτως, οι πρώτες καταγραφές για «την πρόοδο και την ανάπτυξη» έγιναν κατά τα χρόνια της κλασικής Ελληνορωμαϊκής περιόδου. Αργότερα σε καταγραφές της εβραϊκής θεολογίας στο Χριστιανισμό οι έννοιες της ιστορίας και της ανάπτυξης διαφοροποιήθηκαν «στα πλαίσια της γραμμικής αντίληψης του χρόνου ως μία κατευθυνόμενη διαδοχή γεγονότων». Η Χριστιανική φιλοσοφία συνέβαλε στην εδραίωση της ιδέας της ανάπτυξης μέσω της βελτίωσης και της προσδοκώμενης πνευματικής τελειότητας.

Κατά την περίοδο της Αναγέννησης, το 1683, ο Γάλλος επιστήμονας και συγγραφέας Bernard Le Bovier de Fontenelle διατυπώνοντας την Μεγάλη Ιδέα της Προόδου διαπιστώνει ότι «η ανθρωπότητα με τη νέα επιστήμη και τη βελτιωμένη τεχνολογία έχει εισέλθει στο δρόμο της αναγκαίας και απεριόριστης προόδου»¹¹.

Η βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη εμφανίστηκε με την μορφή κανόνων στην υλοτομία από τον 13^ο αιώνα. Όμως, ο όρος της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης ανήκει στο Γερμανό Hans Carl Von Carlowitz ο οποίος το 1713 στο βιβλίο του “*Sylvicultura Oeconomica*” μελέτησε την υλοτομία και τα προβλήματα που δημιουργούσε η εντατικοποίησή της στην περιοχή του. Αξιόνοντας την ύπαρξη ενός ισορροπημένου ισοζυγίου δασικών εκτάσεων αναπληρώνοντας τα παλαιά κομμένα δέντρα με νέα, αναφέρει πως «η τέχνη, η επιστήμη και το καθεστώς αυτής της χώρας βασίζεται στη δυνατότητα διατήρησης και ανάπτυξης του ξυλώδους κεφαλαίου με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτευχθεί μία σταθερή, μόνιμη και αειφορική εκμετάλλευσή του, διότι αυτή είναι μία απαραίτητη προϋπόθεση χωρίς την οποία δε δύναται η χώρα να υπάρξει»¹².

¹¹ Du Pisanu A. Jacobus (2006), “Sustainable development-historical roots of the concept”, *Environmental Sciences*, Vol.3, Issue 2, p. 83-96, <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15693430600688831> (accessed 02/04/2016)

¹² Καραμέρη Α. (2006), *Διερεύνηση των αντιλήψεων των εκπαιδευτικών για την Αειφόρο Ανάπτυξη*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, σελ. 1-6



Εικόνα 1. Εξώφυλλο της Sylvicultura Oeconomica

Η ιδέα της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης και η ισχύς που αυτή παρείχε στην ανθρώπινη κοινωνία εδραιώθηκε κυριαρχώντας σε πολλές επιστημονικές μελέτες κατά το Διαφωτισμό στο Δυτικό κόσμο. Οι δυνατότητες που προσφέρει η σύγχρονη και ακριβής επιστήμη στην ανάπτυξη και η επερχόμενη κυριαρχία του ανθρώπου στα στοιχεία της φύσης αποτέλεσαν βασικούς πυλώνες δράσης της περιόδου¹³.

Η πρώτη εφαρμοστική μνεία της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης πραγματοποιήθηκε το 1958 με την υπογραφή της Σύμβασης για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Έμβιων Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας στα πλαίσια της 1ης Συνδιάσκεψης του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea-U.N.C.L.O.S. I) στη Γενεύη, όπου θεσμοθετείται η μέγιστη διατηρήσιμη απόδοση των αλιευμάτων¹⁴.

¹³ Du Pisanu A. Jacobus (2006), “Sustainable development-historical roots of the concept”, *Environmental Sciences*, Vol.3, Issue 2, p. 83-96, <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15693430600688831> (accessed 03/04/2016)

¹⁴ American University, Washington College of Law, Pence Law Library <http://wcl.american.libguides.com/content.php?pid=455926&sid=4155372> (accessed 02/04/2016)

Λίγο αργότερα, το 1969, κι ενώ έχει αρχίσει η έντονη ανησυχία γύρω από τα ενεργειακά αποθέματα και τη μόλυνση του περιβάλλοντος σε παγκόσμιο επίπεδο στις Η.Π.Α. ανακοινώνεται η θέσπιση του εξειδικευμένου νόμου για το περιβάλλον, της National Environmental Policy Act (N.E.P.A.). Η νομοθεσία εφαρμόστηκε τον Ιανουάριο του 1970 και εισήγαγε την υποχρέωση από πλευράς των αρχών πριν την ανάληψη περιβαλλοντικών δράσεων να εκπονούνται εκθέσεις πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων¹⁵.

Το 1972 δημοσιεύεται από τη Λέσχη της Ρώμης (The Club of Rome) στα πλαίσια του σκεπτικισμού των μελών της γύρω από την ανεξέλεγκτη κατανάλωση των πρώτων υλών σε ένα αυξανόμενο αλληλοεξαρτώμενο καταναλωτικό κόσμο η ερευνητική μελέτη “Τα όρια της Ανάπτυξης” (The limits to Growth)¹⁶. Στην έκθεση διερευνώνται μία σειρά από σενάρια και τονίζονται οι δυνατότητες και οι επιλογές που έχουν οι κοινωνίες να συμβιβάσουν τη βιώσιμη-αιετόφορο ανάπτυξη με τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς. Καθίσταται σαφές ότι το ήδη υπάρχον μοντέλο βιομηχανικής παραγωγής δεν είναι βιώσιμο. Ταυτόχρονα προτείνονται οι άξονες της αναγκαίας μεταστροφής σε θέματα ελέγχου του ρυθμού αύξησης της πληθυσμού, του εμπορίου, της πρωτογενούς παραγωγής και της περιβαλλοντικής μόλυνσης.

Το ίδιο έτος πραγματοποιείται από τον Ο.Η.Ε. στη Στοκχόλμη η Συνδιάσκεψη για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (United Nations Conference on the Human Environment) όπου για πρώτη φορά κατέστη σαφές ότι η μορφή της οικονομικής ανάπτυξης έπρεπε να μεταβληθεί και ότι επιβαλλόταν μία ολιστική και συστηματική προσέγγιση σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας. Έγινε αντιληπτή η επιτακτική ανάγκη οργάνωσης και συντονισμού των αρμόδιων φορέων και για την αντιμετώπισή της ιδρύθηκε ο μόνιμος οργανισμός Πρόγραμμα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (United Nations Environment Programme-U.N.E.P.). Αποστολή του U.N.E.P. είναι «να παρέχει ηγεσία και να ενθαρρύνει τη συνεργασία στη φροντίδα για το περιβάλλον εμπνέοντας, ενημερώνοντας και επιτρέποντας στα έθνη και τους ανθρώπους να

¹⁵ United States Environmental Protection Agency, <https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act> (accessed 3/4/2016)

¹⁶ The Club of Rome, The story of the Club of Rome, <http://www.clubofrome.org/?p=375> (accessed 03/04/2016)

βελτιώσουν την ποιότητα της ζωής τους χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο τις μελλοντικές γενεές»¹⁷.

Το 1980 υπογράφεται η Παγκόσμια Στρατηγική για τη Διατήρηση (World Conservation Strategy-W.C.S.) από τους I.U.C.N., U.N.E.P., W.W.W., F.A.O. και U.N.E.S.C.O. όπου πρώτη φορά μελετάται η δυνατότητα ενός βιολογικού συστήματος να παραμένει αμετάβλητο ή να διατηρεί αναλλοίωτα τα κύρια χαρακτηριστικά του από τη χρήση. Ταυτόχρονα ορίζονται οι στόχοι των οικολογικών διαδικασιών και τα πλαίσια επίτευξης της οικονομικής προόδου σε συνάρτηση με την προστασία του περιβάλλοντος¹⁸. Τονίζεται η σπουδαιότητα διαφύλαξης της γενετικής ποικιλότητας και η διατήρηση των βασικών οικολογικών διαδικασιών.

Η εντατικοποίηση των πρωτοβουλιών για την περιβαλλοντική προστασία και οι έντονες ανησυχίες για την έκταση και τις επιπτώσεις της οικονομικής ανάπτυξης κατέληξαν το 1983 στη δημιουργία της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (World Commission on the Environment and Development-W.C.E.D.) από τον Ο.Η.Ε.. Αντικείμενο των εργασιών της αποτέλεσε η συγγραφή μίας έκθεσης μέτρων και συστάσεων για την προστασία του περιβάλλοντος στα πλαίσια της ανάπτυξης με εφαρμογή μετά το 2000¹⁹. Το 1987 η επιτροπή W.C.E.D. ευρέως γνωστή ως Επιτροπή Brundtland, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω από την επικεφαλής Νορβηγή Πρωθυπουργό Gro Harlem Brundtland, εξέδωσε την έκθεση “Το Κοινό μας Μέλλον” (Our Common Future) θέτοντας νέες και συγκεκριμένες βάσεις για την αειφόρο-βιώσιμη ανάπτυξη. Η έκθεση λειτούργησε καταλυτικά καθώς όχι μόνο όρισε την αειφόρο-βιώσιμη ανάπτυξη αλλά συνέδεσε, με επιστημονικά δεδομένα, την περιβαλλοντική προστασία με την οικονομική ευμάρεια και την κοινωνική πρόοδο, ενσωματώνοντας την έννοια της προάσπισης του περιβάλλοντος στις στρατηγικές ανάπτυξης²⁰.

¹⁷ United Nations Environment Programme, <http://www.unep.org/about/> (accessed 03/04/2016)

¹⁸ Καραμέρη Α. (2006), *Διερεύνηση των αντιλήψεων των εκπαιδευτικών για την Αειφόρο Ανάπτυξη*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης Αθήνα-Κομοτηνή

¹⁹ Μήττουλα Ρ.-Αστάρα Ο.Ε.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili, σελ. 43-44

²⁰ Pearce D.-Markandrya A.-Barbier E.B. (1989), *Blueprint for a green economy*, Earthscan Publ. Ltd., London

“Το Κοινό μας Μέλλον” έκανε πεποίθηση την αμοιβαιότητα της αναγκαιότητας του ανθρώπου με το περιβάλλον καθώς έγινε πλέον κατανοητό ότι η αλληλοεπίδραση του ανθρώπινου στοιχείου με τη φύση είναι άμεση και άρρηκτη. Επιπλέον, κατέδειξε με σαφή τρόπο το εύρος των επιπτώσεων της σημερινής παραγωγικής διαδικασίας στις μελλοντικές γενεές²¹. Ταυτόχρονα, για πρώτη φορά προτείνονται δράσεις για την περιβαλλοντική πολιτική σε τοπικό και εθνικό επίπεδο εισάγοντας το περιβάλλον στους κεντρικούς πυλώνες των στρατηγικών σχεδιασμών. Το έργο της Επιτροπής Brundtland αποτέλεσε την αρχή για μία διαφορετική θεώρηση των περιβαλλοντικών θεμάτων. Οι εργασίες της Επιτροπής διευρύνθηκαν και η Επιτροπή εξελίχθηκε σε “Κέντρο για το Κοινό μας Μέλλον” με ιδιαίτερη και εξειδικευμένη τεχνογνωσία παγκόσμιας αποδοχής²².

Οι συνθήκες πλέον ήταν κατάλληλες και ώριμες για μία κοινή θεώρηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και των αναπτυξιακών προκλήσεων. Μέσα σε αυτό το κλίμα συγκλήθηκε τον Ιούνιο του 1992 από τον Ο.Η.Ε. στο Ρίο ντε Τζανέιρο η 2^η Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Environment and Development-U.N.C.E.D.)²³. Σε αυτή τη Συνδιάσκεψη έγινε κατανοητή και πλήρως αποδεκτή από τη διεθνή κοινότητα η συμβολή του περιβάλλοντος ως αυταξία στην ανθρώπινη ευημερία και την ολοκληρωμένη ανάπτυξη.

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων της U.N.C.E.D. υπογράφηκε το Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Δράσης “Οδηγός 21” (Local Agenda 21), το οποίο πραγματεύεται θέματα του πεδίου εφαρμογής της βιώσιμης-αιετούρης ανάπτυξης. Η Local Agenda 21 αποτελεί ένα χαλαρής δεσμευτικότητας τεχνοκρατικό κείμενο που στοχεύει στην πρόταση πολιτικών και δράσεων για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων παγκόσμιας κλίμακας, διαχείρισης των αναπτυξιακών πόρων, ενίσχυσης του ρόλου σημαντικών ομάδων και προώθησης μηχανισμών και μέσων εφαρμογής της βιώσιμης-

²¹ Μανδαράκα Μ. (2003), *Συστήματα και Εργαλεία Περιβαλλοντικής Διαχείρισης*, Ε.Μ.Π., Αθήνα

²² Du Pisanu A. Jacobus (2006), “Sustainable development-historical roots of the concept”, *Environmental Sciences*, Vol.3, Issue 2, p. 83-96, <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15693430600688831> (accessed 05/04/2016)

²³ Γεωργιάδου Β. κ.α. (2002), *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον*, Ελληνικά Γράμματα, ΔΙΠΕ, Αθήνα, σελ.237-238

αιεφόρου ανάπτυξης²⁴. Για την παρακολούθηση της εφαρμογής των στόχων που θεσπίστηκαν σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο συστήθηκε στα πλαίσια του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του Ο.Η.Ε. (E.C.O.S.O.C.) η μόνιμη Επιτροπή Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξης (Commission on Sustainable Development-C.S.D.).

Παράλληλα με τις διεθνείς εξελίξεις το 1992 η περιβαλλοντική πολιτική διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στις 7 Φεβρουαρίου η υπογραφή της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, γνωστής ως Συνθήκης του Μάαστριχτ, με πρωταρχικό στόχο της την προαγωγή της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης, εισάγει την έννοια της προφύλαξης. Προσφέρει στα κράτη-μέλη της και ταυτοχρόνως ενθαρρύνει την ευελιξία να λειτουργούν προληπτικά σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας, να εφαρμόζουν αυστηρότερα εθνικά θεσμικά πλαίσια από την Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική και να συνεργάζονται μεταξύ τους²⁵.

Σημαντικές υπήρξαν οι εξελίξεις σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο και το 1997. Η αντιμετώπιση της τρύπας του όζοντος στην Ανταρκτική ώθησε τα μέλη του Ο.Η.Ε. να υπογράψουν το Πρωτόκολλο του Κιότο. Βασικός στόχος του Πρωτοκόλλου είναι ο περιορισμός της έκτασης του φαινομένου του “θερμοκηπίου” με την υιοθέτηση ποσοτικών στόχων στην εκπομπή αερίων που το επιτείνουν. Λόγω των έντονων αποκλίσεων στη συμμετοχή της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης ακολουθήθηκε διαφορετική στρατηγική στις αναπτυσσόμενες χώρες. Η συνεργασία για την περιβαλλοντική προστασία αποτέλεσε κύριο σημείο του Πρωτοκόλλου ώστε να ενθαρρύνεται η διακρατική ανταλλαγή τεχνογνωσίας .

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπογράφεται η Συνθήκη του Άμστερνταμ όπου η αρμονική, ισόρροπος και αιεφόρος ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων καθορίζουν την ταυτότητα της βιωσιμότητας-αιεφορίας. Τονίστηκε η αναγκαιότητα και καθορίστηκε το πλαίσιο εκπόνησης περιβαλλοντικών μελετών πριν την ανάληψη πρωτοβουλιών

²⁴ Μήτουλα Ρ.-Ασάρα Ο-Ε.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili, σελ. 58-71

²⁵ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ των ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΕΠΙΤΡΟΠΗ των ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/pdf/treaty_on_european_union/treaty_on_european_union_el.pdf (accessed 06/04/2016)

καίριας σημασίας για το περιβάλλον από τα Ευρωπαϊκά Όργανα. Η βιοποικιλότητα, η άγρια φύση, οι κοινωνικές ανισότητες, η ενεργειακή σπατάλη αντιμετωπίζονται ως κύρια μέρη του γενικότερου θέματος της ανάπτυξης και των επιπτώσεώς της²⁶.

Ακολούθησε το 2002 στο Γιοχάνεσμπουργκ η Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Ο.Η.Ε. γνωστή κι ως “Ρίο+10” (World Summit on Sustainable Development-W.S.S.D.), όπου διαπιστώθηκε η μικρή πρόοδος που είχε σημειωθεί από την προηγούμενη Συνδιάσκεψη του Ρίο. Επιπροσθέτως, έγινε αντιληπτή η πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζει τα περιβαλλοντικά θέματα και η έντονη διαφοροποίηση στην αντιμετώπισή τους, γεγονότα που προγενέστερα δεν ήταν τόσο απτά. Η αποτίμηση των αποτελεσμάτων της Συνδιάσκεψης του Ρίο, η διαμόρφωση ενός πλαισίου υλοποίησης του “Local Agenda 21”, η διασύνδεση των βασικών πυλώνων των βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης και η αντιμετώπιση των ανθρωπογενών προβλημάτων της κυριάρχησαν στις εργασίες. Παράλληλα ενισχύθηκε περαιτέρω ο ρόλος των σημαντικών ομάδων με την ενθάρρυνση της ευαισθητοποίησης και κινητοποίησής τους²⁷.

Σε συνέχεια του Πρωτοκόλλου του Κιότο ο Ο.Η.Ε. πραγματοποίησε το 2009 στην Κοπεγχάγη τη Συνδιάσκεψη για την Κλιματική Αλλαγή με στόχο την επίτευξη μίας παγκόσμιας δεσμευτικής συμφωνίας για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Καθώς το φαινόμενο του θερμοκηπίου και η κλιματική ρύπανση επιτείνονται αποφασίστηκε η περαιτέρω λήψη μέτρων περιορισμού των εκπομπών αερίων ενώ ενισχύεται ο ρόλος της τεχνολογίας.

Το 2012 στο Ρίο πραγματοποιήθηκε η Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Ο.Η.Ε. γνωστή κι ως “Ρίο+20” (United Nations Conference on Sustainable Development-U.N.C.S.D.) ως συνέχεια της Συνδιάσκεψης του Ρίο και της Συνδιάσκεψης του Γιοχάνεσμπουργκ. Η αποτίμηση της προόδου των τελευταίων 20 ετών και ο επαναπροσδιορισμός των πολιτικών της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης σε

²⁶ European Commission, <http://ec.europa.eu/environment/eussd/> (accessed 08/04/2016)

²⁷ World Health Organization, <http://www.who.int/trade/glossary/story097/en/> (accessed 08/04/2016)

παγκόσμια κλίμακα αποτέλεσαν το αντικείμενο των εργασιών της Συνδιάσκεψης²⁸. Ο απολογισμός των πεπραγμένων υπήρξε αποθαρρυντικός καθώς η έλλειψη δεσμευτικών θέσεων και η διάσταση απόψεων των ανεπτυγμένων με τις αναπτυσσόμενες και τις υπανάπτυκτες χώρες λειτούργησαν αποτρεπτικά στις λήψεις αποφάσεων και τις υλοποιήσεις αντίστοιχων δεσμεύσεων.

Δύο χρόνια αργότερα, το 2014, πραγματοποιήθηκε η Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για την Κλιματική Αλλαγή του Ο.Η.Ε. στη Νέα Υόρκη με κύριο ζητούμενο την επίτευξη μίας δεσμευτικής παγκόσμιας συναίνεσης για την αντιμετώπιση των κλιματικών μεταβολών μέσω της μείωσης των εκπομπών αερίων. Η ανάγκη αντικατάστασης του Πρωτοκόλλου του Κιότο από μία νέα, αποτελεσματικότερη, διευρυμένη και υποχρεωτικού χαρακτήρα συμφωνία μεταξύ των χωρών ήταν έκδηλη αλλά δεν έχει επιτευχθεί. Οι διαφορές ανάμεσα στις αναπτυγμένες βιομηχανικά χώρες και τις αναπτυσσόμενες διατηρήθηκαν εντείνοντας τις ανησυχίες των πολιτών και μεγάλων κοινωνικών ομάδων.

Η πιο πρόσφατη Σύνοδος για την Κλιματική Αλλαγή έλαβε χώρα πριν 6 μήνες, στα τέλη του 2015, στο Παρίσι. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών ανά τον κόσμο υπήρξε εντονότερη με κοινό και μοναδικό αίτημα την επίτευξη “ισχυρής συμφωνίας για το μέλλον”. Η επεξεργασία της πρώτης διεθνούς δεσμευτικής συμφωνίας για το περιβάλλον αποτέλεσε το κύριο στόχο της Συνόδου με την μεγαλύτερη συμμετοχή κρατών από κάθε άλλη Σύνοδο²⁹. Αξιοσημείωτες υπήρξαν οι εξαγγελίες της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων κρατών για μείωση των εκπομπών τους χωρίς όμως να προχωρήσουν σε υπογραφή δεσμευτικής Συμφωνίας³⁰. Η παγκόσμια οικονομική κρίση και η ύφεση στην οποία έχουν περιέλθει οι εθνικές οικονομίες δυσχέρανε ακόμη περισσότερο την επίτευξη ενός κοινά αποδεκτού πλαισίου περιβαλλοντικής προστασίας.

²⁸ United Nation Conference on Sustainable Development, <http://www.uncsd2012.org/isfd.html> (accessed 09/04/2016)

²⁹ United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/meetings/paris_nov_2015/meeting/8926.php (accessed 09/04/2016)

³⁰ United Nations, Sustainable Development Goals, <http://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2015/12/the-paris-agreement-faqs/> (accessed 09/04/2016)

1.3 Στόχοι Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξης

Η έννοια της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης χαρακτηρίζεται ως πολυδιάστατη και διευρυμένη. Πολυδιάστατη καθώς επηρεάζει και δέχεται επιδράσεις από όλα τα πεδία δράσης του ανθρώπου και διευρυμένη τόσο σε επίπεδο χώρου, καθώς έχει παγκόσμια επίδραση, αλλά και χρόνου, λόγω της διαχρονικότητάς της. Αντιστοίχως και οι στόχοι της καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων³¹.

Πρώτο στόχο της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης αποτελεί η ανάπτυξη με οικονομικούς όρους. Η οικονομική ανάπτυξη λειτουργεί ως προτεραιότητα καθώς αποτελεί τον κύριο σκοπό της οικονομικής δραστηριότητας. Η βελτίωση των οικονομικών στοιχείων και η μεγέθυνση των εθνικών οικονομιών διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο καθώς χωρίς αυτά τα στοιχεία δεν νοείται ανάπτυξη. Συμπληρωματικά με τους οικονομικούς δείκτες η βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση ώστε να είναι εφαρμόσιμη η ανακατανομή των πόρων. Η ευημερία και η συμμετοχή όλων των ανθρώπων και των εθνών στην πρόσβαση στους φυσικούς πόρους και την αξιοποίηση των παραγωγικών συντελεστών δημιουργεί νέα προοπτική στην οικονομική δραστηριότητα. Ένα ακόμη στοιχείο της οικονομικής ανάπτυξης αποτελεί και ο χρόνος. Η διασφάλιση των οικονομικών πόρων των επόμενων γενεών προσδίδει ένα νέο χαρακτηριστικό στον ορίζοντα της αειφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης καθώς πρέπει να διασφαλίζεται η ισότητα ευκαιριών εξέλιξης ανάμεσα στις γενεές³².

Ως καθοριστικής σημασίας στόχος της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης χαρακτηρίζεται η κοινωνική πρόοδος. Η λειτουργία των κοινωνικών συνόλων καθορίζει τις δυνατότητες αλλά και τη μορφή των επιδιώξεων των κοινωνικών ομάδων. Η κοινωνική συνοχή, η ισότητα, η εκπαίδευση, η δικαιοσύνη, η ελευθερία συμμετοχής, η πολιτιστική ποικιλομορφία και η αλληλεγγύη οφείλουν να διέπουν όλες τις στρατηγικές αλλά και διαδικασίες ώστε να προάγεται το κοινωνικό σύνολο³³. Καθορίζοντας το κοινωνικό σύνολο περιλαμβάνονται οι άνθρωποι ως μονάδες-μέλη μίας ομάδας, οι οργανώσεις, οι

³¹ Harris M. Jonathan (2000), "Basic Principles of Sustainable Development", *Global Development and Environment Institute*, Tufts University, Working Paper 00-04

³² Μήτουλα Ρ.-Αστάρα Ο-Ε.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili, σελ. 31-33

³³ Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, http://mio-ecsd.org/epeaek09/basic_docs/renewed_eu_sds_el.pdf.pdf (accessed 10/04/2016)

κοινωνικές ομάδες, τα έθνη, οι περιφέρειες, η παγκόσμια κοινότητα αλλά και η μελλοντική διάσταση και συνέχειά τους. Ο συνδυασμός της διατήρησης του δυναμικού της παραγωγικότητας στις επόμενες γενεές με τη διασφάλιση της κοινωνικής ειρήνης προσδίδει και περικλείει το κοινωνικό όραμα της αειφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης.

Τρίτο στόχο της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης αποτελεί η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος από τις επιπτώσεις της ανθρώπινης δραστηριότητας. Οι φυσικοί πόροι, τα έμβια όντα, η ατμόσφαιρα, το έδαφος, το υπέδαφος και το υδάτινο στοιχείο βλάπτονται μέσω της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και της υπερκατανάλωσης. Ο περιορισμός της αλόγιστης χρήσης των φυσικών πόρων, ο σεβασμός των κανόνων της φύσης και η διασφάλιση της περιβαλλοντικής ισορροπίας οφείλουν να αποτελούν προτεραιότητα όχι μόνο για τις ανάγκες της παρούσας γενεάς αλλά και για την ευημερία των επόμενων. Η διατήρηση της ικανότητας της φύσης να προστατεύει όλες τις μορφές της ζωής, να ανανεώνει τους πόρους της και να προσφέρει την απαραίτητη ενέργεια και τους πόρους για την οικονομική δραστηριότητα οφείλει να ενισχυθεί και να καλλιεργηθεί σε παγκόσμια κλίμακα³⁴.

Η τεχνολογία και η καινοτομία δύνονται να ενισχύσουν τις προσπάθειες επίτευξης των παραπάνω στόχων. Παρά τους περιορισμούς στους οποίους υπόκεινται και τις μεγάλες διαφοροποιήσεις που σημειώνονται στο επίπεδο τεχνογνωσίας ανάμεσα σε κράτη και περιφέρειες συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Ο περιορισμός της ρύπανσης, η αξιοποίηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, η υιοθέτηση ηπιότερων μορφών ενέργειας, η πληροφόρηση μεγάλων κοινωνικών ομάδων αναφορικά με την ορθή χρήση των πεπερασμένων φυσικών πόρων, η ευαισθητοποίηση των πολιτών του κόσμου και η καλλιέργεια ενός φιλικού προς το περιβάλλον τρόπου διαβίωσης και δραστηριότητας είναι ενδεικτικά παραδείγματα των δυνατοτήτων που μπορεί να προσφέρει η τεχνολογία στην παγκόσμια κοινότητα.

³⁴ United Nations, Sustainable Development Goals, <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs> (accessed 10/04/2016)

1.4 Αρχές Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξης

Η βιώσιμη-αειφόρος ανάπτυξη εκτός από ένα διευρυμένο πεδίο στόχων χαρακτηρίζεται κι από ένα πολυπληθές και διαφοροποιημένο αριθμό αρχών που διέπουν την εφαρμογή της. Η στρατηγική που ακολουθείται στα πλαίσια επίτευξης μίας ανάπτυξης, που ικανοποιεί και τους τρεις πυλώνες της βιωσιμότητας-αειφορίας, πρέπει να διέπεται από το παρακάτω πλαίσιο: Οφείλει να συμβάλλει σε μία ολοκληρωμένη προσέγγιση κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών πολιτικών, να επιδιώκει τη δράση ώστε να εξελίσσονται τα πρότυπα κατανάλωσης και παραγωγής, να εστιάζει στα δομικά θέματα, να προάγει την κοινωνική συναίνεση, να καλλιεργεί την προσαρμοστικότητα με τις πολιτικές διεργασίες, να διευρύνει τη δυναμικότητα θεσμών και κοινωνικών ομάδων και να έχει σαφή προσανατολισμό σε συγκεκριμένους στόχους³⁵.

Στις Παγκόσμιες Συνδιασκέψεις της Στοκχόλμης και του Ρίου προσδιορίστηκαν και καταγράφηκαν οι Αρχές των πολιτικών της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης. Οι κυριότερες εκ των οποίων αναλύονται ακολούθως³⁶. Η Αρχή της φέρουσας ικανότητας αναφέρεται στα δεδομένα και τις δυνατότητες ενός συστήματος να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της ανθρώπινης χρήσης ώστε να μην αλλοιώνεται και να μην υποβαθμίζεται. Με δεδομένο ότι το περιβάλλον αποτελείται από επιμέρους οικοσυστήματα η δυνατότητά του να αντιμετωπίσει τις αρνητικές επιπτώσεις της χρήσης και της κατανάλωσης προσδιορίζει τη φέρουσα ικανότητά του. Είναι γεγονός ότι υπάρχει διάσταση ανάμεσα στη φέρουσα ικανότητα ενός οικοσυστήματος και του πραγματικού μεγέθους της εκμετάλλευσης που αυτό υφίσταται από τον άνθρωπο, με αποτέλεσμα την αδυναμία του πρώτου να επανέλθει σε μία ισορροπία πόρων. Ο προσδιορισμός της φέρουσας ικανότητας είναι δύσκολος λόγω της ευρύτητας του περιβάλλοντος και των πολλών αλληλεξαρτήσεων των επιμέρους οικοσυστημάτων.

Η Αρχή της διατήρησης της βιοποικιλότητας με κύριο στόχο την προστασία τόσο των ειδών όσο και των πληθυσμών του ζωικού και του φυτικού βασιλείου. Η ανθρώπινη

³⁵ Καρβούνης Σωτ.-Γεωργακέλλος Δημ. (2003), *Διαχείριση του Περιβάλλοντος*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 218

³⁶ Γεωργιάδου Β. κ.α. (2002), *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον*, Ελληνικά Γράμματα, ΔΙΠΕ, Αθήνα 2002, σελ. 235-237

παρέμβαση στο περιβάλλον, κυρίως στις ανεπτυγμένες χώρες λόγω της υπερκατανάλωσης και της ευμάρειας, έχει πλήξει την περιβαλλοντική ισορροπία και έχει προκαλέσει τον περιορισμό ακόμη και τον αφανισμό ειδών του ζωικού και του φυτικού πληθυσμού³⁷.

Η Αρχή της Πρόληψης αποτελεί μία ιδιαζούσης σημασίας Αρχή καθώς επιτάσσει την προληπτική δράση των σημαντικών ομάδων, των κρατών και των περιφερειακών και διεθνών οργανώσεων. Η πιθανότητα επέλευσης ενός ατυχήματος με συνέπειες για το περιβάλλον και τους ζώντες σε αυτό οργανισμούς επιβάλλει την πρόνοια ώστε να περιοριστεί το εύρος και η έκταση της ρύπανσης/καταστροφής κι αν είναι δυνατό να αποφευχθεί πλήρως. Η Αρχή της πρόληψης κινείται στα πλαίσια της έννοιας της ασφάλισης καθώς χωρίς να υπάρχει η βεβαιότητα για την ύπαρξη ενός κινδύνου λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό του. Αλληλένδετη είναι και η Αρχή της διάσωσης του περιβάλλοντος καθώς απαιτεί προληπτική πολιτική.

Η Αρχή της μη-επιβάρυνσης χωρικών πεδίων του περιβάλλοντος με σκοπό την προστασία άλλων πεδίων του ίδιου τομέα καταδεικνύει τον παγκόσμιο χαρακτήρα του περιβάλλοντος. Οι συνέπειες ενός ατυχήματος ή μία οικολογική καταστροφή δύσκολα μπορούν να περιοριστούν σε μία συγκεκριμένη περιοχή. Με γνώμονα αυτή την ιδιαιτερότητα όλοι οι εμπλεκόμενοι με την προστασία του περιβάλλοντος φορείς οφείλουν να συνδράμουν σε περιπτώσεις μόλυνσης, ρύπανσης ή ακόμη και οικολογικής υποβάθμισης ή καταστροφής.

Η Αρχή της εμπλοκής όλων των ενδιαφερόμενων πλευρών για την περιβαλλοντική προστασία αναφέρεται στην αναγκαιότητα συνεργασίας και συντονισμού όλων των μερών. Οι ενέργειες και οι πολιτικές δράσης για να είναι αποτελεσματικότερες πρέπει να είναι στοχευμένες, ενταγμένες σε ένα γενικότερο πλαίσιο και να είναι όλοι κοινωνοί τους. Οι εμπλεκόμενοι φορείς των προσπαθειών επίτευξης της βιώσιμης- αειφόρου ανάπτυξης είναι πολυάριθμοι, διάσπαρτοι στην υφήλιο και συχνά με αντικρουόμενα

³⁷ Vitalis Vangelis (2004), Science, "Economics and Sustainable Development: Making Measurement Meaningful", *Environmental Sciences*, 1:2, 201-230 <http://dx.doi.org/10.1080/15693430512331342622> (accessed 16/04/2016)

συμφέροντα, όταν όμως συντονιστούν οι δράσεις τους η προστασία και η αειφορία του περιβάλλοντος είναι πιο εύκολα επιτεύξιμη.

Εκτός από τις Αρχές με σαφή οικολογικό προσανατολισμό υπάρχουν και οι Αρχές που εστιάζουν στο κοινωνικό στοιχείο της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης. Χαρακτηριστική είναι η Αρχή της δικαιοσύνης, ισοτιμίας και αλληλεγγύης των γενεών όπου η παρούσα γενιά οφείλει να κληροδοτήσει στις επόμενες το φυσικό περιβάλλον στην ίδια κατάσταση που το κληρονόμησε. Άριστος στόχος είναι η παράδοση των φυσικών πόρων και των οικοσυστημάτων σε καλύτερη κατάσταση από την προγενέστερη γενεά καθώς η τεχνολογία και η υιοθέτηση ενός ορθού καταναλωτικού προτύπου μπορούν να συμβάλλουν στη βέλτιστη αξιοποίησή τους. Στα πλαίσια της Αρχής ισοτιμίας περιλαμβάνεται όχι μόνο η διαχρονική αξιοποίηση του περιβάλλοντος αλλά και η ισόνομη πρόσβαση και κατανομή σε όλους τους πολίτες και τις κοινωνικές ομάδες ανά την υφήλιο³⁸.

Αντιστοίχως, η Αρχή του δικαιώματος της ανάπτυξης καταδεικνύει τη σπουδαιότητα των ίσων ευκαιριών στους πολίτες όλου του κόσμου. Το δικαίωμα της πρόσβασης στους φυσικούς πόρους, στη γνώση, στην εργασία, στην υγεία και στην άσκηση καθορισμού συλλογικών αποφάσεων πρέπει να προασπίζεται και να ενισχύεται από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Το φύλο, η κατάσταση της υγείας, η θρησκεία, η εθνικότητα, το μορφωτικό επίπεδο, το εισόδημα, η κοινωνική θέση και η ηλικία δεν πρέπει να λειτουργούν περιοριστικά για την αξιοπρεπή διαβίωση των πολιτών³⁹.

Η Αρχή θέσπισης περιβαλλοντικής νομοθεσίας από πλευράς των κρατών. Μία αποτελεσματική εθνική νομοθεσία που θα προασπίζει τα συμφέροντα των θυμάτων περιβαλλοντικής καταστροφής ή υποβάθμισης και θα λειτουργεί προστατευτικά στο οικοσύστημα σε περιπτώσεις άσκησης επικίνδυνων ή επιζήμιων δραστηριοτήτων για το περιβάλλον.

³⁸ U.N.E.P., Principles of Sustainable Development, http://www.unep.org/training/programmes/Instructor%20Version/Part_1/readings/Principles_%20of_Sustainable_Development.pdf (accessed 17/04/2016)

³⁹ Daly E. Herman (2002), *Sustainable Development: Definitions, Principles, Policies*, Invited Address, World Bank, Washington D.C., http://millenniumindicators.un.org/unsd/envAccounting/ceea/archive/Framework/Daly_SD_Def_Priciples_Policies.PDF (accessed 17/04/2016)

Η Αρχή συνεργασίας των εθνών στα πλαίσια της διεθνούς οικονομίας επιτάσσει την απλοποίηση των διαδικασιών πραγματοποίησης του διεθνούς εμπορίου ώστε να είναι εφικτή η οικονομική ανάπτυξη σε παγκόσμια κλίμακα. Οι περιβαλλοντικές πολιτικές πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τέτοιο τρόπο ώστε να προάγουν το δίκαιο διεθνές εμπόριο. Αντιστοίχως η εθνική συνεργασία πρέπει να διευρυνθεί και σε επίπεδο ανταλλαγής τεχνογνωσίας. Η καλύτερη επιστημονική κατανόηση των προβλημάτων και η βέλτιστη, με βάση περιβαλλοντικά κριτήρια, αντιμετώπισή τους επιτάσσει την ανταλλαγή τεχνολογικών καινοτομιών και γνώσεων⁴⁰.

Η σπουδαιότητα των Αρχών της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης καταδεικνύεται και από το γεγονός ότι πολλές χώρες έχουν κωδικοποιήσει και ενσωματώσει τη φιλοσοφία τους στα Εθνικά Προγράμματα Δράσης. Ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, το οποίο τον Μάρτιο του 2005 εξέδωσε “Τις Πέντε Αρχές Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξη-Five Principles of Sustainable Development” στο πλαίσιο της Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξης⁴¹. Στις πέντε Αρχές περιλαμβάνονται η ανθρώπινη διαβίωση με πρότυπα φιλικά προς το περιβάλλον, η διασφάλιση μίας υγιούς, δίκαιης και δυνατής κοινωνίας, η επίτευξη μίας αειφόρου οικονομίας, η λελογισμένη και υπεύθυνη χρήση της επιστήμης και η προώθηση μίας αποτελεσματικής και συμμετοχικής διακυβέρνησης. Το 2006 η Βόρειος Ιρλανδία εμπλούτισε τις παραπάνω Αρχές στη Στρατηγική Βιώσιμου-Αειφόρου Ανάπτυξης και με μία ακόμη, την Αρχή προαγωγής των ευκαιριών και της καινοτομίας τονίζοντας τη σπουδαιότητα της δημιουργίας και της εισαγωγής νέων στοιχείων⁴².

⁴⁰ U.N.E.P., Principles of Sustainable Development, http://www.unep.org/training/programmes/Instructor%20Version/Part_1/readings/Principles_%20of_Sustainable_Development.pdf (accessed 17/04/2016)

⁴¹ Sustainable Development Commission, U.K. http://www.sd-commission.org.uk/pages/the_principles.html (accessed 17/04/2016)

⁴² Northern Ireland Local Government Sustainable Development Forum, Sustainable ni, <http://www.sustainableni.org/sustainable-development/sustainability-principles/index.php> (accessed 17/04/2016)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ-ΑΕΙΦΟΡΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι Διεθνείς Οργανισμοί αποτελούν το αποβησόμενο πολυάριθμων και πολυετών επιτυχών αλλά και άκαρπων εγχειρημάτων της κοινωνίας των κρατών να ρυθμίσει προς το βέλτιστο τις μεταξύ τους σχέσεις. Η διεθνής κοινότητα συχνά παρουσιάζει αντικρουόμενα συμφέροντα για την αντιμετώπιση των οποίων καταλήγει διαχρονικά σε συμμαχίες, διακρατικές ή περιφερειακές, και διεθνείς οργανώσεις. Η ύπαρξη και ενδεχομένως περισσότερο η λειτουργία των διεθνών οργανώσεων προϋποθέτει συνεχείς προσπάθειες και υπαναχωρήσεις ώστε να επιτευχθεί ο κοινός και αντικειμενικός στόχος. Αναφορικά με το περιβάλλον και την προστασία του καταγράφεται μία αξιόλογη δραστηριότητα διεθνών οργανισμών σε παγκόσμιο επίπεδο. Δραστηριότητα που συνοδεύει την έντονη εκβιομηχάνιση των οικονομιών και την αντίστοιχη περιβαλλοντική υποβάθμιση που αυτή προκαλεί τους δύο (2) τελευταίους αιώνες.

2.1 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών-Ο.Η.Ε.(United Nations-U.N.)

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών-Ο.Η.Ε. αποτελεί τον κύριο φορέα διαμόρφωσης πολιτικής βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο. Πρόδρομος του Ο.Η.Ε. θεωρείται «Η Κοινωνία των Εθνών», ένας παγκόσμιος οργανισμός που συστήθηκε το 1919 με τη «Συνθήκη των Βερσαλλιών» με στόχο τον τερματισμό του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και “την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας και την επίτευξη της ειρήνης και της ασφάλειας”⁴³. Ιδρύθηκε με την ονομασία «Ηνωμένα Έθνη» στις 24 Οκτωβρίου 1945 κατά την εφαρμογή του “Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών”. Ο “Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών” υπογράφηκε στις 26 Ιουνίου 1945 στον Άγιο Φραγκίσκο κατά τη διάρκεια της «Συνδιασκέψεως των Ηνωμένων Εθνών για τη Διεθνή Οργάνωση» από 51 χώρες στα πλαίσια μίας διεθνούς προσπάθειας να τερματίσουν το Β΄ Παγκόσμιο

⁴³ U.N.R.I.C. Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=26777 (accessed 17/04/2016)

Πόλεμο, να προάγουν την ειρήνη, την ασφάλεια, την οικονομική και κοινωνικό πρόοδο σε όλους τους λαούς⁴⁴.



Εικόνα 2. Έμβλημα του Ο.Η.Ε.

2.1.1 Α΄ Περίοδος - Προστασία Περιβάλλοντος

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών παρουσιάζει ένα πλούσιο έργο αναφορικά με την περιβαλλοντική προστασία το οποίο αναλύεται ακολούθως στο παρόν κεφάλαιο. Καταγράφεται όμως μία διαφοροποίηση στις κατευθυντήριες επιδιώξεις και αντιστοίχως στα πεπραγμένα των Συνδιασκέψεων και των Διεθνών Διασκέψεων πριν και μετά τη Διεθνή Συνδιάσκεψη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992.

Πριν το 1992 κύρια επιδίωξη και πρωταρχικός γνώμονας των Διασκέψεων υπήρξε η περιβαλλοντική προστασία. Η Αρχή “ο ρυπαίνων πληρώνει” κυριαρχούσε καθώς μέλημα του Ο.Η.Ε ήταν η επιβολή στον υπαίτιο μίας περιβαλλοντικής ρύπανσης ή καταστροφής το οικονομικό κόστος της αποκατάστασης ή του περιορισμού της. Αρχή που λειτούργησε αποτρεπτικά και αργότερα ενισχύθηκε από την “Αρχή της πρόληψης” σύμφωνα με την οποία είναι προτιμότερη η αποφυγή μίας περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την αντιμετώπιση των καταστροφικών συνεπειών της.

⁴⁴ Βλάχος Γ. - Αλεξόπουλος Α. (1996), *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς, σελ.41-42

2.1.1.1 Συνδιάσκεψη για τη διατήρηση των ζώντων πόρων της θάλασσας-Ρώμη 1955

Τον Απρίλιο του 1955 συγκαλείται στη Ρώμη η Συνδιάσκεψη για τη Διατήρηση των Ζώντων Πόρων της Θάλασσας (International Technical Conference on the Conservation of the Living Resources of the Sea) με κύριο στόχο την καταγραφή αλλά και την πρόταση τρόπων αντιμετώπισης των διεθνών προβλημάτων διαχείρισης των θαλάσσιων πόρων⁴⁵. Η υπερεκμετάλλευση των βιολογικών πόρων και πληθυσμών των θαλασσών είχε καταστεί απειλητική για την ισορροπία του θαλασσιού οικοσυστήματος. Η ανεξέλεγκτη εμπορική και οικονομική εκμετάλλευση του θαλάσσιου οικοσυστήματος είχαν καταδείξει με σαφή τρόπο στην παγκόσμια κοινότητα ότι η έως τότε μορφή οικονομικής ανάπτυξης ήταν επιζήμια τόσο για το περιβάλλον όσο και για τις μελλοντικές γενεές. Το κείμενο της Συνδιάσκεψης επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τις τελικές αποφάσεις αναφορικά με τη διατήρηση των βιολογικών πόρων της ανοικτής θάλασσας της επερχόμενης Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1958⁴⁶.

2.1.1.2 1^η & 2^η Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (U.N.C.L.O.S I&II)- Γενεύη 1958 & 1960

Στις αρχές του 1958 συγκαλείται στη Γενεύη η Πρώτη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea-U.N.C.L.O.S. I) με στόχο την κωδικοποίηση του Δικαίου της Θάλασσας. Υπογράφονται τέσσερεις (4) Συμβάσεις και ένα (1) Προαιρετικό Πρωτόκολλο για υποχρεωτική επίλυση διαφορών με σκοπό την κωδικοποίηση του Δικαίου της Θάλασσας: η Σύμβαση για τα Χωρικά Ύδατα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, η Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Έμβιων Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας, η Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα και η Σύμβαση για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα⁴⁷. Η απροθυμία της διεθνούς κοινότητας να διαχειριστεί και να οριοθετήσει δραστηριότητες που προσβάλλουν τα θαλάσσια

⁴⁵ International Law Commission, http://legal.un.org/ilc/dtSearch/Search_Forms/dtSearch.html (accessed 17/04/2016)

⁴⁶ Βλάχος Γ.-Σαμιώτης Γ. (1997), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, σελ. 90

⁴⁷ United Nations, Audiovisual Library of International Law, <http://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html> (accessed 17/04/2016)

οικοσυστήματα σε συνδυασμό με την περιορισμένη θαλάσσια ρύπανση και γενικότερη υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν οδήγησε στις επιθυμητές ρυθμίσεις. Δόθηκε έμφαση στη διαχείριση και προστασία των έμβιων θαλάσσιων πόρων της ανοικτής θάλασσας “καθώς διατυπώθηκε η θέση ότι βασικός στόχος πρέπει να είναι η επιδίωξη της άριστης διαρκούς απόδοσης με άμεση προοπτική την εξασφάλιση για την ανθρωπότητα της μέγιστης παροχής τροφής και άλλων προϊόντων από τη θάλασσα”⁴⁸.

Δύο χρόνια αργότερα, το 1960, πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη η Δεύτερη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea-U.N.C.L.O.S. II) με σκοπό να αντιμετωπιστούν κάποια προβλήματα στα όρια των ζωνών αλιείας και αιγιαλίτιδας που δεν επιλύθηκαν στην U.N.C.L.O.S. I. Η διατήρηση των αλιευμάτων, η ελεύθερη αλιεία και η ελεύθερη διέλευση των πλοίων μονοπόλησαν το ενδιαφέρον των συμμετεχόντων κρατών.

2.1.1.3 Διεθνής Συνδιάσκεψη για το Ανθρώπινο Περιβάλλον-Στοκχόλμη 1972

Σημαντικό σταθμό στην πορεία διαμόρφωσης της αειφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης αποτέλεσε η Διεθνής Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Ανθρώπινο Περιβάλλον τον Ιούνιο του 1972 στη Στοκχόλμη. Η παγκόσμια κοινότητα είχε πλέον συνειδητοποιήσει ότι τα περιβαλλοντικά θέματα απαιτούν μία διαφορετική, περισσότερο ολιστική θεώρηση. Η ενιαία κοινή στρατηγική για το περιβάλλον αποτελεί ανάγκη. Επίσης, για πρώτη φορά γίνεται αντιληπτή η άρρηκτη σχέση περιβάλλοντος και κοινωνίας εισάγοντας τον κοινωνικό πυλώνα της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης⁴⁹.

Καταγράφηκαν τα προβλήματα σε παγκόσμια κλίμακα χωρίς όμως να προταθούν λύσεις για την αντιμετώπισή τους καθώς οι διαφοροποιήσεις και οι αντιπαραθέσεις ανάμεσα στις ανεπτυγμένες και τις αναπτυσσόμενες χώρες δεν το επέτρεψαν. Αντιπαραθέσεις με επίκεντρο την περιβαλλοντική προστασία στα πλαίσια της εθνικής κυριαρχίας και των αναπτυξιακών λειτουργιών κάθε χώρας. Η παραδοσιακή έννοια της οικονομικής ανάπτυξης αδυνατούσε να καλύψει τις αδυναμίες και τα προβλήματα της

⁴⁸ Βλάχος Γ.-Σαμιώτης Γ. (1997), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, σελ. 91

⁴⁹ Μήτουλα Ρ.-Ασάρα Ο-Ε.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili, σελ. 41-42

κοινωνίας και του περιβάλλοντος. Με γνώμονα αυτό το κλίμα η Διεθνής Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης υπήρξε η πρώτη συλλογική απόπειρα αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών θεμάτων και υιοθέτησης μίας γενικευμένης περιβαλλοντικής στρατηγικής.

Όπως αναφέρθηκε τα αποτελέσματα της Διεθνούς Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης παρόλο που είχαν ένα περιορισμένο κανονιστικό εύρος συνέβαλαν καταλυτικά στη διαμόρφωση ορισμένων θεμελιωδών αρχών για το Δίκαιο του Περιβάλλοντος. Υπογράφηκαν το Σχέδιο Δράσης με εκατόν εννέα (109) Συστάσεις και η Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον με το γενικό μέρος και είκοσι έξι (26) Αρχές. Και τα δύο έγγραφα είναι χαλαρής δεσμευτικότητας καταδεικνύοντας την επιφανειακή προσέγγιση του περιβαλλοντικού προβλήματος από τα κράτη-μέλη του Ο.Η.Ε.⁵⁰.

Η ανάγκη διαμόρφωσης μίας κοινής περιβαλλοντικής δράσης σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο και συντονισμού όλων των εμπλεκόμενων μερών οδήγησαν στη δημιουργία ενός μόνιμου οργανισμού, του Προγράμματος του Ο.Η.Ε. για το Περιβάλλον (United Nations Environment Programme-U.N.E.P.). Στη Διεθνή Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης καταγράφηκε η αδυναμία των υπαρχουσών δομών του Ο.Η.Ε. να αναλάβουν επιτυχώς το συγκεκριμένο έργο οπότε αποφασίστηκε η σύσταση της U.N.E.P. , η οποία πραγματοποιήθηκε στη Γενική Συνέλευση του Ο.Η.Ε. το 1972⁵¹. Κύριο μέλημα του νέου φορέα υπήρξε η επιστασία των περιβαλλοντικών προγραμμάτων σε τοπική, εθνική και διεθνή κλίμακα, η ανάπτυξη εθνικών και διεθνών περιβαλλοντικών μέσων και η ενίσχυση των θεσμικών οργάνων για τη συνετή διαχείριση του περιβάλλοντος με στόχο την προώθηση της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης⁵².

Γενικότερα η διαμόρφωση της περιβαλλοντικής πολιτικής του Ο.Η.Ε. ανατέθηκε στην U.N.E.P. με κύριες προτεραιότητες την κλιματική αλλαγή, τις καταστροφές, τη

⁵⁰ Γεωργιάδου Β. κ.α. (2002), *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον*, Ελληνικά Γράμματα, ΔΙΠΕ, Αθήνα 2002, σελ. 235-236

⁵¹ Γεωργιάδου Β. κ.α. (2002), *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον*, Ελληνικά Γράμματα, ΔΙΠΕ, Αθήνα 2002, σελ. 249

⁵² United Nations Environment Programme, <http://www.unep.org/about/> (accessed 22/04/2016)

διαχείριση των οικοσυστημάτων, την περιβαλλοντική διακυβέρνηση, τα χημικά και τα απόβλητα, την ενεργειακή επάρκεια και την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση της παγκόσμιας κοινότητας γύρω από την περιβαλλοντική προστασία. Παράλληλα η U.N.E.P. επικεντρώνεται στην προώθηση της πράσινης οικονομίας⁵³.

2.1.1.4 Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη ή Επιτροπή Brundtland- Γενεύη 1983

Η Διεθνής Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης εντόπισε και κατέγραψε τα περιβαλλοντικά προβλήματα χωρίς όμως να επιτύχει στην αντιμετώπιση ή τον περιορισμό τους με αποβησόμενο την ολοένα αυξανόμενη περιβαλλοντική υποβάθμιση. Η πίεση που ασκούσε η παγκόσμια κοινότητα και η εξάπλωση των περιβαλλοντικών ανησυχητικών καταστάσεων, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου και η τρύπα του όζοντος, σε συνδυασμό με την ανοδική τάση της βιομηχανικής παραγωγής οδήγησαν τη Γενική Συνέλευση του Ο.Η.Ε. το 1983 στη σύσταση της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (World Commission on the Environment and Development-W.C.E.D.) με σκοπό την ανάλυση της βιομηχανικής ανάπτυξης και τη δημιουργία μίας φιλικής προς το περιβάλλον στρατηγικής ανάπτυξης.

Έργο της Επιτροπής ήταν η αναλυτική καταγραφή μέτρων για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που συνεπάγεται η βιομηχανική παραγωγή και η οικονομική ανάπτυξη. Τα προτεινόμενα μέτρα θα είχαν δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη-μέλη του Ο.Η.Ε. ώστε να επιτευχθεί σε παγκόσμια κλίμακα η περιβαλλοντική προστασία μέχρι το 2000. Η αποδοχή των προτάσεων από τις χώρες-μέλη και η ένταξή τους στα εθνικά και περιφερειακά στρατηγικά πλάνα ανάπτυξης αποτέλεσε το πλάνο εφαρμογής της νέας στρατηγικής περιβαλλοντικής ανάπτυξης, της βιώσιμης-αιφόρου ανάπτυξης. Ταυτοχρόνως, η Επιτροπή ανέλαβε να δημιουργήσει μία φόρμουλα συνεργασίας μεταξύ των μελών ώστε να είναι εφικτή η μεταξύ τους επικοινωνία και ο αποτελεσματικός συντονισμός τους σε θέματα αναπτυξιακής πολιτικής και περιβαλλοντικής προστασίας.

⁵³ United Nations Environment Programme, Priorities, <http://www.unep.org/about/Priorities/tabid/129622/Default.aspx> (accessed 22/04/2016)

Η Επιτροπή αποτελούνταν από δέκα εννέα (19) μέλη, όλοι έγκριτοι και καταξιωμένοι επιστήμονες, πολιτικοί και επιχειρηματίες με έντονες οικολογικές ανησυχίες. Η Επιτροπή απολάμβανε πλήρη ελευθερία κινήσεων και πρωτοβουλιών. Πρόεδρος της Επιτροπής ορίστηκε η Νορβηγή Πρωθυπουργός Gro Harlem Brundtland, από την οποία καθιερώθηκε και η ονομασία της Επιτροπής⁵⁴. Το έργο της Επιτροπής ενίσχυσαν επιστημονικά ιδρύματα, μη κυβερνητικοί οργανισμοί, κρατικοί φορείς, κυβερνητικές δομές, ιδιώτες και επιχειρήσεις με την παροχή στοιχείων.

Τον Απρίλιο του 1987 δημοσιοποίησε τα αποτελέσματα των εργασιών της στην έκθεση “Το Κοινό μας Μέλλον” (Our Common Future) ορίζοντας τη βιώσιμη-αιεφόρο ανάπτυξη για πρώτη φορά. Κατέδειξε την αλληλεξάρτηση περιβάλλοντος και ανθρώπινου παράγοντα ενώ απέδειξε την επίδραση των βιομηχανικών πρακτικών στις μελλοντικές γενεές. Η έκθεση αποτελείται από τρία (3) μέρη, τα κοινά ενδιαφέροντα, τις κοινές προκλήσεις και τις κοινές προσπάθειες όπου είναι εμφανής η διαλεκτική σχέση ανάπτυξης και περιβάλλοντος και η αναγκαιότητα μίας κοινής πολιτικής στρατηγικής αυτοσυντηρούμενης ανάπτυξης. Η άνιση ανάπτυξη των χωρών προβλημάτισε την Επιτροπή κάνοντας ειδική αναφορά στις ανάγκες των υπό-ανάπτυξη και μη ανεπτυγμένων χωρών και την προάσπιση των δικαιωμάτων των γενεών τους και στο μέλλον. Η οικονομική διαχείριση των προτεινόμενων μέτρων δεν αναπτύχθηκε επαρκώς “στο Κοινό μας Μέλλον” αφήνοντας κενά στην υλοποίηση τους.

Η Επιτροπή Brundtland δημοσιεύοντας “Το Κοινό μας Μέλλον” δημιούργησε μία νέα προσέγγιση στη θεώρηση της ανάπτυξης. Η επιστημονική κατάρτιση των μελών της και η εξειδικευμένη τεχνογνωσία που ανέπτυξε ως αποτέλεσμα των στοχευμένων και λεπτομερών μελετών της σε παγκόσμια εμβέλεια οδήγησαν στην ενδυνάμωσή της και την μετατροπή της σε “Κέντρο για το Κοινό μας Μέλλον” (The Centre of Our Common Future). Το ευρείας αποδοχής έργο της Επιτροπής Brundtland υπήρξε η απαρχή για τη διαμόρφωση της νέας περιβαλλοντικής στρατηγικής, της αιεφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης, ενώ η ανάγκη της παγκόσμιας προώθησής της πέρα του 2000 μέσω του

⁵⁴ Μήττουλα Ρ.-Αστάρα Ο-Ε.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili, σελ. 43-44

“Κέντρου για το Κοινό μας Μέλλον” χαρακτηρίστηκε ως ιδιαίτερος απαραίτητο από τον Ο.Η.Ε.⁵⁵.

2.1.2 Β΄ Περίοδος - Βιώσιμη-Αειφόρος Ανάπτυξη

Η Επιτροπή Brundtland επιτέλεσε ένα πολύ σημαντικό έργο για το Δίκαιο του Περιβάλλοντος καθώς δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την μεταστροφή της περιβαλλοντικής κουλτούρας. Η στρατηγική της πρόληψης μετεξελίχτηκε σε μία ολιστική πολιτική βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης καθώς η Επιτροπή Brundtland εισήγαγε τον όρο της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης στην παγκόσμια αναπτυξιακή στρατηγική προετοιμάζοντας το έδαφος για τις εξελίξεις στο περιβαλλοντικό γίνεσθαι κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Σύσκεψης του Ο.Η.Ε για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη τον Ιούνιο του 1992 στο Ρίο ντε Τζανέιρο.

2.1.2.1 Διεθνής Συνδιάσκεψη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη-Ρίο ντε Τζανέιρο 1992

Είκοσι χρόνια μετά τη Διεθνή Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης η διεθνής κοινότητα κλήθηκε να αναλάβει τις ευθύνες της για την περιβαλλοντική επιδείνωση. Οι διαφοροποιήσεις στους στόχους των συμμετεχόντων κρατών-μελών ήταν έκδηλες δυσχεραίνοντας την επίτευξη των προσδοκώμενων δεσμευτικών αποτελεσμάτων. Οι χώρες του Βορρά, ως ανεπτυγμένες τεχνολογικά, επιθυμούσαν την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που σχετίζονταν με την υποβάθμιση του βιοτικού τους επιπέδου ενώ οι αναπτυσσόμενες χώρες του Νότου υποστήριζαν την ικανοποίηση των ζωτικών αναγκών τους για επιβίωση. Για πρώτη φορά συμμετείχαν αντιπρόσωποι όλων των κοινωνικών ομάδων και δόθηκε η δυνατότητα στις μη κυβερνητικές οργανώσεις να μετάσχουν ενεργά στις διαδικασίες. Ήταν πλέον εμφανές και κοινά αποδεκτό ότι η περιβαλλοντική υποβάθμιση συνεχιζόταν και η συμβολή όλων για την προστασία του περιβάλλοντος κρινόταν απαραίτητη.

⁵⁵ Du Pisanu A. Jacobus (2006), “Sustainable development-historical roots of the concept”, *Environmental Sciences*, Vol.3, Issue 2, p. 83-96, <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15693430600688831> (accessed 23/04/2016)

Οι εργασίες της Διεθνούς Σύσκεψης του Ρίο ολοκληρώθηκαν με την υπογραφή των μη υποχρεωτικών κειμένων της Διακήρυξης του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, τη Δήλωση Αρχών για τη Διαχείριση, Διατήρηση και Αυτοσυντηρούμενη Ανάπτυξη των Δασών όλων των Τύπων και ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης τον “Οδηγό 21” (Agenda 21)⁵⁶.

Η Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη αναφέρει τις είκοσι επτά (27) Αρχές που περιγράφουν τα δικαιώματα και τις ευθύνες των χωρών-μελών αναφορικά με το περιβάλλον και την ανάπτυξη. Η Δήλωση Αρχών για τη Διαχείριση, Διατήρηση και Αυτοσυντηρούμενη Ανάπτυξη των Δασών όλων των Τύπων, ως αποτέλεσμα των έντονων ζυμώσεων ανάμεσα στα ανεπτυγμένα και τα υπο-ανάπτυξη κράτη της Διεθνούς Σύσκεψης δεν είχε την ισχύ που αναμενόταν⁵⁷. Αναγνωρίζει την σπουδαιότητα των δασών στη διατήρηση του κλίματος, των οικοσυστημάτων και της βιοποικιλότητας ενώ προτείνει μέτρα για την προστασία τους και προτρέπει για τη λελογισμένη αξιοποίησή τους⁵⁸.

Το σημαντικότερο μέρος των κειμένων της Διεθνούς Σύσκεψης του Ρίο επικεντρώθηκε στον “Οδηγό 21” (Agenda 21) καθώς αναλύονται τα στοιχεία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Διαμορφώθηκε το πλαίσιο υλοποίησης της βιώσιμης-αιφόρου ανάπτυξης στους τρεις πυλώνες: οικονομική άνθηση-κοινωνική ευημερία-περιβαλλοντική διατήρηση. Ο “Οδηγός 21” απαρτιζόταν από ένα κατευθυντήριο προοίμιο και τέσσερα (4) μέρη. Στο εισαγωγικό προοίμιο τονίστηκε η ανάγκη της συνεργασίας των χωρών-μελών, των οργανισμών, των μη κυβερνητικών οργανώσεων και των φορέων του Ο.Η.Ε. για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης-αιφόρου ανάπτυξης. Στο πρώτο μέρος αναλύθηκαν οι κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις της αναπτυξιακής διαδικασίας με έμφαση στη διεθνή συνεργασία, τη φτώχεια και τα καταναλωτικά πρότυπα, τις συνθήκες ανθρώπινης υγιεινής και το δημογραφικό γιγαντισμό καθώς επίσης και στις μεθόδους λήψης των αποφάσεων. Στο δεύτερο μέρος

⁵⁶ United Nations, Department of Public Information, <http://www.un.org/geninfo/bp/enviro.html/> (accessed 26/04/2016)

⁵⁷ Γεωργιάδου Β. κ.α. (2002), *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον*, Ελληνικά Γράμματα, ΔΠΠΕ, Αθήνα 2002, σελ.237-238

⁵⁸ United Nations, Department of Public Information, <http://www.un.org/geninfo/bp/envirp2.html> (accessed 26/04/2016)

επικεντρώθηκαν οι πολιτικές προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και η διαχείριση των τοξικών αποβλήτων και των επικίνδυνων ουσιών. Στο τρίτο μέρος αναπτύχθηκε η σπουδαιότητα του ρόλου των ομάδων όπως οι μεγάλες κοινωνικές ομάδες, οι κοινωνικοί φορείς, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις και οι φορείς των εργαζομένων. Στο τέταρτο μέρος καταγράφηκαν τα μέσα εφαρμογής και οι τρόποι υλοποίησης των αποφάσεων της Διεθνούς Σύσκεψης του Ρίο⁵⁹. Ο “Οδηγός 21” αποτέλεσε ένα λεπτομερές τεχνοκρατικό εγχειρίδιο για την επίτευξη της βιώσιμης αιεφόρου ανάπτυξης σε τοπικό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο.

Παράλληλα με τα χαλαρής δεσμευτικότητας κείμενα υπογράφηκαν και δύο (2) Συμβάσεις, η Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα και η Σύμβαση Πλαίσιο για την Αλλαγή του Κλίματος θέτοντας τις γενικές αρχές και τις βάσεις για περαιτέρω δράση στο μέλλον⁶⁰. Ενδεικτικό του πλουραλισμού των απόψεων και των διαστάσεων μεταξύ των συμφερόντων που αυτές αντιπροσώπευαν κατά την προετοιμασία αλλά και τη διεξαγωγή της Διεθνούς Σύσκεψης του Ρίο υπήρξε η άρνηση χωρών-μελών να τις συνυπογράψουν.

Λόγω του μεγάλου αριθμού και της σπουδαιότητας των αποφάσεων η Γενική Συνέλευση του Ο.Η.Ε. σύστησε την Επιτροπή Βιώσιμης-Αειφόρου Ανάπτυξης (Commission on Sustainable Development-C.S.D.) εντός του οργανογράμματος λειτουργίας του Ο.Η.Ε.. Μέλημα της C.S.D. υπήρξε η αποτελεσματική παρακολούθηση υλοποίησης των συμφωνιών της Διεθνούς Σύσκεψης του Ρίο σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο⁶¹. Ταυτοχρόνως ανέλαβε την έρευνα και την καταγραφή των ποσοτικών μεγεθών της βιώσιμη-αιεφόρου ανάπτυξης ώστε να καταστεί εφικτός ο ορισμός συγκεκριμένων μετρήσιμων στόχων και η περιοδική αξιολόγησή τους.

⁵⁹ United Nations, Sustainable Development, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> (accessed 28/04/2016)

⁶⁰ Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=442&language=el-GR> (accessed 28/04/2016)

⁶¹ United Nations, Sustainable Development, <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&nr=23&type=400&menu=35> (accessed 28/04/2016)

2.1.2.2 Πρωτόκολλο του Κιότο-1997

Η Σύμβαση Πλαίσιο για την Αλλαγή του Κλίματος που υπογράφηκε στα πλαίσια των εργασιών της Διεθνούς Σύσκεψης του Ρίο το 1992 αποδείχτηκε ανεπαρκής καθώς το φαινόμενο του θερμοκηπίου και η τρύπα του όζοντος στην Ανταρκτική επιδεινώθηκαν. Οι διαβουλεύσεις ανάμεσα στα εμπλεκόμενα κράτη-μέλη του Ο.Η.Ε. συνεχίστηκαν, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες, έως το Δεκέμβριο του 1997 που υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο της Σύμβασης Πλαίσιο για την Αλλαγή του Κλίματος ή Πρωτόκολλο του Κιότο από την Τρίτη Σύνοδο των Συμβαλλομένων Μερών του Ο.Η.Ε. στην ομώνυμη πόλη της Ιαπωνίας. Για πρώτη φορά καθορίστηκε ένα νομικό εργαλείο ελέγχου των εκπομπών αερίων παγκοσμίως ώστε να περιοριστεί η άνοδος της μέσης παγκόσμιας θερμοκρασίας στους 2° C.

Στόχος του Πρωτοκόλλου του Κιότο τέθηκε η μείωση από τα ανεπτυγμένα κράτη των εκπομπών έξι (6) αερίων⁶² που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 5,2% την πρώτη περίοδο δέσμευσης, την πενταετία 2008-2012, σε σύγκριση με τα επίπεδα του έτους βάσης 1990 ενώ οι αναπτυσσόμενες χώρες δεν είχαν συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους. Το Πρωτόκολλο τέθηκε σε ισχύ στις 16 Φεβρουαρίου του 2005. Τα διάστημα που μεσολάβησε της ενάρξεως της ισχύς και της πρώτης περιόδου δέσμευσης τα κράτη-μέλη όφειλαν να προετοιμαστούν και να σημειώσουν κάθε δυνατή πρόοδο σε εθνικό επίπεδο⁶³.

Το Πρωτόκολλο επικεντρώθηκε κυρίως στις ανεπτυγμένες βιομηχανικά χώρες και την Ευρωπαϊκή Ένωση, ως κύριες υπαίτιες του φαινομένου χωρίς όμως να γίνει πλήρως αποδεκτό από αυτές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση κύρωσε το Πρωτόκολλο το Μάιο του 2002 με στόχο για τα κράτη-μέλη της την μείωση κατά 8% των εκπομπών αερίων. Πραγματοποιήθηκε επιμέρους καταμερισμός του στόχου στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. με βάση τον πίνακα “κατανομής βαρών”. Αντιθέτως, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής

⁶² Διοξείδιο του άνθρακα, μεθάνιο, υποξείδιο του αζώτου, υδροφθοράνθρακες, υπερφθοριωμένοι υδρογονάνθρακες και εξαφθοριούχο θείο.

⁶³ United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php (accessed 29/04/2016)

αρχικά υπογράφουν και το 2001 αποχωρούν από το Πρωτόκολλο ενώ η Αυστραλία δεν το αποδέχτηκε.

Για την επίτευξη των στόχων του Πρωτοκόλλου ενισχύθηκε η θέσπιση νέων και συμπληρωματικών ή η ενδυνάμωση ήδη υπάρχουσών εθνικών περιβαλλοντικών στρατηγικών και προαγόταν ιδιαίτερος το κλίμα συνεργασίας μεταξύ των κρατών. Στις περιπτώσεις που οι εθνικές στρατηγικές δεν επαρκούσαν για την επίτευξη των στόχων το Πρωτόκολλο εισήγαγε τρεις (3) μηχανισμούς βασισμένους στη λειτουργία της οικονομίας της αγοράς.

Αναλυτικότερα, οι μηχανισμοί που πρόσφεραν ευελιξία στα κράτη-μέλη είναι η διαπραγμάτευση των δικαιωμάτων εκπομπών, η δημιουργία ενός “Μηχανισμού Καθαρής Ανάπτυξης” και η από κοινού εφαρμογή προγραμμάτων. Στη διαπραγμάτευση δικαιωμάτων εκπομπών ουσιαστικά επιτρεπόταν το “εμπόριο εκπομπών ρύπων” όπου μία ανεπτυγμένη βιομηχανικά χώρα επιτρεπόταν να πουλήσει το πλεονάζον ποσοστό μείωσης εκπομπών της σε μία τρίτη που αδυνατούσε να επιτύχει το στόχο της. Στη δημιουργία ενός “Μηχανισμού Καθαρής Ανάπτυξης” παροτρύνονταν οι αναπτυγμένες βιομηχανικά χώρες να εφαρμόζουν ή και να χρηματοδοτούν ένα σχέδιο μείωσης εκπομπών ρύπων στις αναπτυσσόμενες χώρες. Ο μηχανισμός θεωρήθηκε πρωτόπορος καθώς αποτέλεσε το πρώτο τυποποιημένο αντισταθμιστικό σύστημα εκπομπής ρύπων⁶⁴. Η από κοινού εφαρμογή προγραμμάτων επέτρεπε στα κράτη-μέλη να δηλώσουν κοινή εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους. Πολιτική δράσης που προσέφερε στα ανεπτυγμένα κράτη ένα ευέλικτο και αποδοτικό, αναφορικά με το κόστος, μέσο για την επίτευξη των στόχων τους και στις αναπτυσσόμενες χώρες τα οφέλη από την εισερχόμενη τεχνολογία και τις ξένες επενδύσεις⁶⁵.

⁶⁴ United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/kyoto_protocol/mechanisms/clean_development_mechanism/items/2718.php (accessed 29/04/2016)

⁶⁵ United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/kyoto_protocol/mechanisms/joint_implementation/items/1674.php (accessed 29/04/2016)

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί πως το Πρωτόκολλο του Κιότο προέβλεπε την εγκαθίδρυση ενός αυστηρού καθεστώτος συμμόρφωσης⁶⁶. Παράλληλα αναπτύχθηκε κι ένα υποστηρικτικό σύστημα για τις περιπτώσεις μελών που αδυνατούσαν να ανταποκριθούν στις δεσμεύσεις τους.

2.1.2.3 Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Ρίο +10)- Γιοχάνεσμπουργκ 2002

Δέκα χρόνια μετά τη Διεθνή Σύσκεψη του Ο.Η.Ε για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο ντε Τζανέιρο πραγματοποιήθηκε η Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη το φθινόπωρο του 2002 στο Γιοχάνεσμπουργκ. Κύριοι στόχοι της Διάσκεψης υπήρξαν η καταγραφή και η κριτική αποτίμηση των πεπραγμένων της Διεθνούς Σύσκεψης του Ο.Η.Ε για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο καθώς επίσης η υιοθέτηση ενός πλαισίου εφαρμογής του ολοκληρωμένου προγράμματος δράσης “Οδηγός 21” (Agenda 21).

Οι αρνητικές εξελίξεις στο περιβαλλοντικό πρόβλημα συνεχίζονταν δημιουργώντας ασφυκτικές πιέσεις για μία ολιστική αντιμετώπιση του αναπτυξιακού ζητήματος ενώ η κοινωνική διάσταση της βιώσιμης ανάπτυξης είχε απασχολήσει μεγάλο μέρος της παγκόσμιας κοινότητας. Με αυτά τα δεδομένα στο προσκήνιο οι συμμετέχοντες στην Παγκόσμια Διάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ ασχολήθηκαν με την παγκοσμιοποίηση, την καταπολέμηση της φτώχειας και την προστασία των ανθρώπινων δικαιωμάτων στα πλαίσια του φυσικού περιβάλλοντος.

Ταυτοχρόνως, η αλληλεξάρτηση και η διασύνδεση των τριών στόχων της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης, η οικονομική ευρωστία, η κοινωνική πρόοδος και η περιβαλλοντική προστασία, απασχόλησαν για πρώτη φορά τα μέλη της Συνόδου καθώς ήταν πλέον σαφές και πρόδηλο ότι ο παράγοντας “ανάπτυξη” δεν ήταν μονοδιάστατος και ότι η εξασφάλισή του απαιτούσε πολυάριθμες και ποικίλες δραστηριότητες.

⁶⁶ Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=us%2bkjFzvmc%3d&tabid=443&language=el-GR> (accessed 29/04/2016)

Η Διάσκεψη έληξε δημοσιοποιώντας το Σχέδιο Εφαρμογής (Plan of Implementation) αναγράφοντας τις Αποφάσεις της Διάσκεψης στα υπό συζήτηση θέματα και την Πολιτική Διακήρυξη (Political Declaration) στην οποία τονίστηκαν οι προθέσεις των κρατών-μελών αναφορικά με την προαγωγή της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης και την ενσωμάτωσή της στις πολιτικές τους αποφάσεις. Το Σχέδιο Εφαρμογής περιλάμβανε αρκετές μη δεσμευτικές αναφορές. Η Πολιτική Διακήρυξη συγκριτικά με την αντίστοιχη της Διεθνούς Σύσκεψης του Ρίο υπήρξε γενικόλογη αντικατοπτρίζοντας τη δυσκολία ευρέσεως σημείων επαφής ανάμεσα στα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη⁶⁷.

Η συμμετοχή τόσο από πλευράς των χωρών-μελών του Ο.Η.Ε. και των επίσημων περιβαλλοντικών φορέων όσο και των μη κυβερνητικών οργανώσεων και των ιδιωτών υπήρξε πρωτοφανής δημιουργώντας την αίσθηση πως το κίνημα της περιβαλλοντικής προστασίας θα σημείωνε αξιόλογη πρόοδο. Η ανάγκη ενεργούς δράσης των πολιτών και των ιδιωτών καταγράφηκε ενώ τονίστηκε η αναγκαιότητα συντονισμού και ελέγχου των ιδιωτικών πρωτοβουλιών ώστε να πληρούνται όλες οι αρχές της βιώσιμης-αιεφόρου ανάπτυξης και να διασφαλίζεται το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων⁶⁸.

Δυστυχώς όμως οι αντιθέσεις υπήρξαν εντονότερες από κάθε προηγούμενη Σύνοδο ή Διάσκεψη υποδηλώνοντας με εμφανές τρόπο ότι το περιβάλλον αποτελούσε δευτερευούσης σημασίας πυλώνα συγκριτικά με την οικονομική εξέλιξη στα πλαίσια της αιεφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης⁶⁹.

Αναλυτικότερα, σχηματίστηκαν δύο πόλοι-κέντρα απόψεων, η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις ανεπτυγμένες χώρες στον ένα πόλο και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, ο Καναδάς, η Αυστραλία και οι αναπτυσσόμενες χώρες στο δεύτερο. Βασικό κίνητρο των πρώτων υπήρξε η υιοθέτηση περισσότερων και πιο παρεμβατικών μέτρων με ποσοτικούς στόχους και χρονικό ορίζοντα επίτευξης και με κοινωνικό ή

⁶⁷ U.N. Documents, <http://www.un-documents.net/jburgdec.htm> (accessed 06/05/2016)

⁶⁸ Greenpeace, <http://www.greenpeace.org/greece/el/campaigns/other/johannesburg-2002/> (accessed 06/05/2016)

⁶⁹ Agenda 21, <http://www.agenda21.gr/Gioxan.htm> (accessed 06/05/2016)

περιβαλλοντικό χαρακτήρα ενώ οι χώρες της δεύτερης ομάδας επιδίωκαν την επικέντρωση των μέτρων σε οικονομικής φύσεως θέματα όπως το εμπόριο.

Οι μηχανισμοί του Διεθνούς Εμπορίου και η επιρροή που αυτοί ασκούν στις διαδικασίες αλλά και τα εμπόδια που ορθώνουν στην αειφόρο-βιώσιμη ανάπτυξη σκιαγράφησαν το κλίμα της Παγκόσμιας Διάσκεψης και κυριάρχησαν στα αποτελέσματά της. Οι όροι της χρηματοδότησης της εφαρμογής της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης, η φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου, οι επιδοτήσεις που συνήθως στρεβλώνουν τις συνθήκες της παγκοσμίας αγοράς των αγαθών και η καινοτόμος εφαρμογή τους κυριάρχησαν στα σημεία επαφής των χωρών.

Αναμφίβολα η Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ συνέβαλε θετικά στην ανάληψη δεσμεύσεων για υλοποίηση Εθνικών Προγραμμάτων Βιώσιμης Ανάπτυξης έως το 2005, μείωση κατά πενήντα τοις εκατό (50%) του παγκόσμιου πληθυσμού χωρίς πρόσβαση σε βασικές υποδομές υγιεινής, περιορισμό στο ρυθμό μείωσης της βιοποικιλότητας έως το 2010, πρόσβαση των αναπτυσσόμενων χωρών σε μη βλαπτικά για το φαινόμενο της τρύπας του όζοντος χημικά έως το 2010 και επαναφορά των αλιευμάτων στη μέγιστη βιώσιμη απόδοσή τους έως το 2015⁷⁰. Η θέση της γυναίκας στην αγορά εργασίας και στον καθορισμό των οικογενειακών της επιλογών υπήρξε μία ακόμη κατάκτηση της Διάσκεψης.

Η Ε.Ε. προσπάθησε ανεπιτυχώς να εντάξει και την πράσινη ενέργεια στα κοινά σημεία της Διάσκεψης. Η χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τα καταναλωτικά πρότυπα χρήσης της ενέργειας και των φυσικών πόρων βρήκαν τη σθεναρή αντίσταση του Αμερικανικού στρατοπέδου αναγκάζοντας την πλευρά της Ε.Ε. σε υποχώρηση.

2.1.2.4 Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή- Κοπεγχάγη 2009

Το Δεκέμβριο του 2009 στην Κοπεγχάγη πραγματοποιήθηκε η Διάσκεψη Κορυφής του Ο.Η.Ε. για την Κλιματική Αλλαγή σε συνέχεια του Πρωτοκόλλου του Κιότο το 1997. Βασικός στόχος των συνομιλιών υπήρξε η επίτευξη κοινά αποδεκτής και δεσμευτικής

⁷⁰ Μήτουλα Ρ.-Αστάρα Ο-Ε.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili, σελ. 92-95

συμφωνίας για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων που προκαλούν αύξηση της παγκόσμιας θερμοκρασίας. Η φιλόδοξη προοπτική της Διάσκεψης απέβλεπε στον περιορισμό της ανόδου της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας κάτω από 2° C για την περίοδο 2012-2020 με ένα ενδεχόμενο αναπροσαρμογής το 2015.

Παρά την έντονη ανησυχία για τα αυξανόμενα σε ένταση και συχνότητα φαινόμενα περιβαλλοντικής υποβάθμισης και την άνοδο της μέσης θερμοκρασίας και την από κοινού παραδοχή για την άμεση επίλυσή τους δεν υπήρξε συμφωνία μεταξύ των κρατών-μελών που συμμετείχαν καταλήγοντας σε ένα μη δεσμευτικού χαρακτήρα κείμενο συμφωνίας. Η Ε.Ε. ακόμη μία φορά υποστήριξε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα περιορισμού των ρύπων αλλά κλήθηκε ανεπιτυχώς να αντιμετωπίσει την άρνηση των Η.Π.Α. να αναλάβουν συγκεκριμένες δεσμεύσεις.

Το τελικό κείμενο της Διάσκεψης, γνωστό κι ως Συνθήκη της Κοπεγχάγης για την Κλιματική Αλλαγή, βασίζεται στην προϋπόθεση ότι όλοι οι λαοί, τα έθνη και οι διαφορετικές κουλτούρες έχουν δικαίωμα να επιβιώσουν και να αναπτυχθούν συνδυαστικά με την αντιμετώπιση των παγκόσμιων κλιματικών αλλαγών. Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι ανάπτυξης που τέθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο βασίζονταν στους τέσσερις άξονες: μείωση των εκπομπών ρύπων αερίων του θερμοκηπίου, προσαρμογή, τεχνολογία και οικονομία. Άξονες που άφηναν να διαφανεί ο ευσεβής στόχος μίας ανάπτυξης μηδενικών εκπομπών μέσα στις επόμενες δεκαετίες, συμπεριλαμβανομένων των παγκόσμιων περικοπών εκπομπών τουλάχιστον κατά 80% κάτω από τα επίπεδα του έτους βάσης, 1990, ως το 2050.

Κύρια σημεία της Συνθήκης της Κοπεγχάγης υπήρξαν η επιδοκιμασία του Πρωτοκόλλου του Κιότο⁷¹, η ενίσχυση του στόχου περιορισμού της αύξησης της μέσης θερμοκρασίας κάτω από 2° C και επαναπροσδιορισμό το 2015 με χρήση των νέων τεχνολογιών, η εισαγωγή συγκεκριμένων στόχων μείωσης των εκπομπών ρύπων από τις ανεπτυγμένες χώρες και εστιασμένων δράσεων περιορισμού των εκπομπών από τις αναπτυσσόμενες στο άμεσο μέλλον αναγνωρίζοντας ωστόσο την ανάγκη των

⁷¹ Επισημάνεται ότι οι Η.Π.Α. έχοντας αποσύρει την επικύρωση του Πρωτοκόλλου μαζί με χώρες με ιδιαίτερα επιβαρυνμένο περιβαλλοντικά αποτύπωμα, όπως η Ινδία και η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, αντιτίθονταν στην αποδοχή και την εφαρμογή του.

δεύτερων για περαιτέρω ενίσχυση και αρωγή σε θέματα προσαρμοστικότητας στις διαδικασίες.

Σε χρηματοοικονομικό επίπεδο καθορίστηκε το ύψος και η μορφή πρόσθετης χρηματοδότησης των αναπτυσσόμενων χωρών από τις αναπτυγμένες ώστε να αντιμετωπίσουν επιτυχώς τις κλιματικές αλλαγές που επιφέρει η βιομηχανική ανάπτυξη μέσω ενός νέου χρηματοδοτικού προγράμματος.

Παρά τις έντονες διαφωνίες η ανάγκη καθορισμού ενός αξιόπιστου πλαισίου ελέγχου των συμφωνημένων αποτυπώθηκε μέσω της καθιέρωσης ενός συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και εξακρίβωσης δεδομένων. Παράλληλα επαναλαμβάνεται η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των κρατών και των εμπλεκόμενων φορέων σε επίπεδο ανταλλαγής και προώθησης φιλικής προς το περιβάλλον τεχνολογίας⁷².

Η Διάσκεψη Κορυφής του Ο.Η.Ε. για την Κλιματική Αλλαγή έληξε τις εργασίες της με την μερική υπογραφή της Συνθήκης της Κοπεγχάγης καθώς καταγράφηκε η συμφωνία από την πλειοψηφία των συμμετεχόντων χωρών-μελών χωρίς όμως να επιτευχθεί η επίσημη και καθολική έγκρισή της. Η παγκόσμια κοινότητα δεν κατάφερε να προασπίσει τα συμφέροντα του περιβάλλοντος και του μέλλοντός της.

2.1.2.5 Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή- Κανκούν 2010

Με τα φτωχά πεπραγμένα της Διάσκεψης Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή στην Κοπεγχάγη ο Ο.Η.Ε. συνεκάλεσε στα τέλη του 2010 τη Διάσκεψη Κορυφής στο Κανκούν. Σκοπός και της συγκεκριμένης Διάσκεψης υπήρξε η επίτευξη ενός κοινά αποδεκτού και δεσμευτικού συμφώνου περιορισμού των εκπομπών αερίων που προκαλούν αύξηση της μέσης παγκόσμιας θερμοκρασίας.

⁷² European Union, Press Release “Questions and Answers on the Communication Towards climate change agreement in Copenhagen”, <https://web.archive.org/web/20100218075503/http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/09/34&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> (accessed 06/05/2016)

Οι συμμετέχουσες κυβερνήσεις ήρθαν αντιμέτωπες με την απουσία διάδοχης κατάστασης του Πρωτοκόλλου του Κιότο καθώς δεν είχαν επιτύχει στην Κοπεγχάγη να συμφωνήσουν σε μία παράταση ή αντικατάστασή του μετά την πρώτη περίοδο εφαρμογής 2008-2012. Με γνώμονα την αδιέξοδη κατάσταση που είχε δημιουργηθεί από τις αντικρουόμενες απόψεις κατέληξαν ότι πρέπει να μειωθεί η μέση παγκόσμια θερμοκρασία τουλάχιστον 2° C.

Η Διάσκεψη κατέληξε στην από κοινού υπογραφή Συμφώνου. Αναφορικά με το Πρωτόκολλο του Κιότο υιοθετήθηκε μία χρονική επέκταση κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιόδου εφαρμογής στη χρήση των ευέλικτων μηχανισμών του. Στο Σύμφωνο αναφερόταν ένα Σχέδιο Μακροπρόθεσμης Δράσης ώστε να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ των κρατών, η ενίσχυση των αναπτυσσόμενων χωρών μέσω οικονομικών ενισχύσεων και μεταφοράς τεχνογνωσίας και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δράσεων των χωρών στα πλαίσια μείωσης των εκπομπών ρύπων.

Ταυτοχρόνως, αποφασίστηκε η σύσταση ενός “Πράσινου Ταμείου για το Κλίμα” για τη χρηματοδότηση περιβαλλοντικών προγραμμάτων έως το 2020. Βασική προϋπόθεση για τη λειτουργία του “Πράσινου Ταμείου” αναφέρεται η ίση εκπροσώπηση των χωρών-μελών έχοντας ισοκατανομή αναπτυγμένων και αναπτυσσόμενων κρατών⁷³.

Η σπουδαιότητα της τεχνολογίας διαφάνηκε από τη δημιουργία ενός δικτύου συνεργασίας ώστε να προωθηθεί η ενσωμάτωση τεχνολογικά ανεπτυγμένων διαδικασιών περιβαλλοντικής προστασίας με την επωνυμία “Technology Executive Committee and Climate Technology Centre and Network”. Επιπροσθέτως συμφωνήθηκε ένα πλαίσιο δράσης σύμφωνα με το οποίο θα επιδιώκεται η καλύτερη προσαρμογή των σχεδίων στις αναπτυσσόμενες χώρες μέσω της βέλτιστης τεχνικής και οικονομικής υποστήριξης. Αξιοσημείωτη υπήρξε η πρόνοια για τη συνέχιση των δράσεων ακόμη και στις περιπτώσεις απόκλισης από τους αρχικούς στόχους του Πρωτοκόλλου του Κιότο⁷⁴.

⁷³ United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/meetings/cancun_nov_2010/meeting/6266.php (accessed 07/05/2016)

⁷⁴ Cancun Mexico 2010, United Nations Climate Change Conference, <http://www.cc2010.mx/en/index.htm> (accessed 07/05/2016)

2.1.2.6 Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή- Ντέρμπαν 2011

Στο Ντέρμπαν πραγματοποιήθηκε στα τέλη του 2011 η 17^η Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή με κύριο ζητούμενο την άμεση συμφωνία όλων των χωρών γύρω από το περιβαλλοντικό ζήτημα εν όψει της επερχόμενης λήξης της πρώτης περιόδου εφαρμογής του Πρωτοκόλλου του Κιότο. Η ενεργοποίηση του “Πράσινου Ταμείου για την Κλιματική Αλλαγή” αποτέλεσε ένα βασικό σημείο της Διάσκεψης καθώς χώρες όπως οι Η.Π.Α. παρεμπόδιζαν τις διαδικασίες υλοποίησης των συγκεκριμένων αποφάσεων της προηγούμενης Διάσκεψη Κορυφής στο Κανκούν. Δεν έγινε όμως συγκεκριμένη αναφορά στις πηγές χρηματοδότησης του “Πράσινου Ταμείου για την Κλιματική Αλλαγή” και του τρόπου χρηματοδότησης των δικαιούχων χωρών.

Κοινή διαπίστωση των συμμετεχόντων μερών υπήρξε πως η αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου της υπερθέρμανσης του πλανήτη προϋποθέτει την καθολική αναθεώρηση των διαδικασιών παραγωγής ενέργειας, των καλλιεργητικών μεθόδων και των μεταφορών με εφαρμογή σε παγκόσμια κλίμακα.

Οι εργασίες της Διάσκεψης ολοκληρώθηκαν με τη Συμφωνία εγκαθίδρυσης ενός μη δεσμευτικού Παγκόσμιου Συμφώνου μείωσης των εκπομπών αερίων που σχετίζονται με το φαινόμενο του θερμοκηπίου το συντομότερο δυνατό κι όχι αργότερα από το 2015. Αποφασίστηκε επίσης ως ημερομηνία έναρξης νομικής ισχύος του Συμφώνου το 2020 με καθολική αποδοχή από τις χώρες που αναπτύσσουν δραστηριότητες επιβαρυντικές για το φαινόμενο του θερμοκηπίου και την κλιματική υπερθέρμανση⁷⁵. Για τη νομική μορφή του Συμφώνου γινόταν ειδική αναφορά ώστε να είναι καθορισμένη και σαφής η νομική ισχύς του.

Οι διαφορετικές προσεγγίσεις των χωρών-μελών έδρασαν καταλυτικά και σε αυτή τη Διάσκεψη καθώς οι χώρες στη ζώνη επιρροής των Η.Π.Α.-κυρίως αναπτυσσόμενα κράτη- αντιτάχθηκαν στις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και άλλων ανεπτυγμένων κρατών για

⁷⁵ United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/meetings/durban_nov_2011/meeting/6245.php (accessed 09/05/2016)

τη δημιουργία μίας δεύτερης περιόδου εφαρμογής του Πρωτοκόλλου του Κιότο από το 2012 έως το 2020, έτος εφαρμογής του Νέου Παγκόσμιου Σύμφωνου. Ταυτοχρόνως η απροθυμία των Η.Π.Α. να προσυπογράψουν τα όρια των ρύπων του Πρωτοκόλλου του Κιότο ενίσχυε την επιχειρηματολογία αρκετών αναπτυσσόμενων χωρών περί μη επιβολής ορίων στην εκπομπή αερίων στα εδάφη τους, προϋπόθεση που όμως επιδίωκαν άλλες αναπτυγμένες οικονομίες όπως ο Καναδάς, η Ρωσία και η Ιαπωνία για να στηρίξουν τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε.⁷⁶.

2.1.2.7 Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Ρίο +20)-Ρίο 2012

Είκοσι χρόνια μετά την καθοριστική Διεθνή Σύσκεψη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη τον Ιούνιο του 1992 στο Ρίο ντε Τζανέιρο και δέκα έτη μετά την Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2012 στο Ρίο ντε Τζανέιρο η Παγκόσμια Διάσκεψη του Ο.Η.Ε. για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη. Αιτία σύγκλισης ο έλεγχος των πεπραγμένων και η επικαιροποίηση των στρατηγικών προαγωγής της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης σε παγκόσμια κλίμακα.

Η περιβαλλοντική υποβάθμιση προβλημάτισε την παγκόσμια κοινότητα, δεν υπήρξε επαρκής όμως για τη λήψη αποφασιστικών και δραστικών μέτρων από τους εκπροσώπους των χωρών. Συζητήθηκε το γενικό πλαίσιο των Στόχων της Βιώσιμης Ανάπτυξης ως φυσική συνέχεια των Στόχων της Χιλιετίας του 2000. Οι Στόχοι της Βιώσιμης Ανάπτυξης καταγράφηκαν και αποτέλεσαν τον πυρήνα του απολογιστικού κείμενου που προσυπογράψανε οι συμμετέχοντες ηγέτες με τον τίτλο “Το Μέλλον που Θέλουμε” (The Future we Want). Ένα κείμενο που επαναλάμβανε την πλειονότητα των στόχων των 2 προηγούμενων Διασκέψεων και περιοριζόταν στην έκφραση γενικών διατυπώσεων χωρίς δεσμευτικούς όρους⁷⁷.

⁷⁶ Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2011, http://www.bankofgreece.gr/BoGDocuments/EMEKA_Klimatikh_Allagh_sthn_ekthdkth2011.pdf (accessed 09/05/2016)

⁷⁷ Υπουργείο Εξωτερικών, Hellenic Aid, http://www.hellenicaid.gr/images/stories/docs/diethnes_plaisio/14-The_Future_We_Want-Rio_outcome_document.pdf (accessed 10/05/2016)

Τα βασικότερα σημεία του κειμένου υπήρξαν η ενδυνάμωση των τριών πυλώνων της βιώσιμης-αιετούρης ανάπτυξης (οικονομική ευρωστία, κοινωνική άνοδος, περιβαλλοντική προστασία), η διεύρυνση της “πράσινης οικονομίας”, η προστασία της βιοποικιλότητας, η στρατηγική διαχείρισης ιδιαίτερων περιοχών όπως τα βουνά και η διάσταση που διαπιστώθηκε ανάμεσα στις αποφάσεις που λαμβάνονται κατά καιρούς στις Διεθνείς Διασκέψεις Κορυφής για τη βιώσιμη ανάπτυξη και στην εφαρμογή τους, ενώ ταυτόχρονα προκύπτουν νέες σημαντικές προκλήσεις για την ανθρωπότητα, όπως η αύξηση του πληθυσμού, η κλιματική αλλαγή και η επιδείνωση των κοινωνικών ανισοτήτων⁷⁸.

Το κεφάλαιο της “πράσινης οικονομίας” αποτέλεσε ένα σημαντικό σημείο αντιπαράθεσης μεταξύ των αναπτυγμένων και των αναπτυσσόμενων χωρών. Αρκετοί εκπρόσωποι αναπτυσσόμενων οικονομιών αντιτάχθηκαν στη γενική πρόσκληση για μετάβαση των παραγωγικών τους διαδικασιών σε μία “πράσινη οικονομία” υποστηρίζοντας πως θα δρούσε ως ανασταλτικός παράγοντας στις αναπτυξιακές τους προοπτικές. Για τις δυνατότητες παροχής αρωγής από τις αναπτυγμένες χώρες εξέφρασαν τις αμφιβολίες τους αναφορικά με τα ενδεχόμενα εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων που θα ανέκυπταν ως μία σύγχρονη μορφή αποικιοκρατίας.

2.1.2.8 Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή- Ντόχα 2012

Το 2012 πραγματοποιήθηκε από τον Ο.Η.Ε. στη Ντόχα η 18^η Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή με κύριο στόχο τη δημιουργία μίας διάδοχης κατάστασης του Πρωτοκόλλου του Κιότο. Η νομική δέσμευση όλων των χωρών για τη μείωση των εκπομπών των αερίων που εντείνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, ο καθορισμός των πηγών χρηματοδότησης του “Πράσινου Ταμείου για την κλιματική αλλαγή” και η καλλιέργεια των προϋποθέσεων για μία οριστική και αποτελεσματική επίλυση του προβλήματος έως το 2015 ήταν οι βασικοί άξονες των διαπραγματεύσεων.

⁷⁸ Γεροντέλη Α.-Μιχαηλίδου Ε. (2012), “Διάσκεψη Κορυφής Rio +20(UNCSD) “Το μέλλον που θέλουμε”(The future we want) Μετά Είκοσι Έτη”, Ε.Μ.Π., <http://www.ntua.gr/MIRC/keimena/Geronteli%20Michailidou%20-%20Rio+20.pdf> (accessed 10/05/2016)

Λόγω της διατήρησης των μεγάλων αποκλίσεων στις απόψεις των κρατών-μελών δεν κατέστη εφικτή μία οριστική λύση στο συνεχιζόμενο πρόβλημα της υπερθέρμανσης του πλανήτη και του περιορισμού του φαινομένου του θερμοκηπίου. Παρά όλες τις αντιξοότητες και τις διαφωνίες καρποφόρησε η πρόταση παράτασης του Πρωτόκολλου του Κιότο για οκτώ (8) έτη. Με αυτή την απόφαση δινόταν μία διορία έως το 2020 στα κράτη-μέλη του Ο.Η.Ε. να βρουν και να υλοποιήσουν ένα δεσμευτικό και κυρίως αποτελεσματικό μοντέλο περιορισμού των εκπομπών ρύπων αερίων.

Οι Η.Π.Α. διατήρησαν την αρνητική τους στάση έναντι των πρωτοβουλιών της Ε.Ε. ενώ χώρες των οποίων η έντονη βιομηχανική παραγωγή επιβάρυνε το φαινόμενο του θερμοκηπίου, όπως η Ρωσία και ο Καναδάς, συμπορεύτηκαν με την Αμερικανική στρατηγική. Ως θετικό αποβησόμενο της Διάσκευης Κορυφής στη Ντόχα καταγράφηκε ο μεγάλος αριθμός κρατών που επίσημα εξέφρασαν όχι μόνο την ανησυχία αλλά και την πρόθεσή τους να αναλάβουν τις ευθύνες τους έναντι των δυσμενών περιβαλλοντικών εξελίξεων⁷⁹.

Έγινε δεκτό το αίτημα των αναπτυσσόμενων χωρών να συσταθεί ένας διεθνής μηχανισμός για την αντιμετώπιση των απωλειών και την αποκατάσταση των ζημιών που συνδέονται με τις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος σε ιδιαίτερα ευάλωτες αναπτυσσόμενες χώρες⁸⁰.

Εκτός από τις επίσημες αντιπροσωπείες των συμμετεχόντων κρατών-μελών του Ο.Η.Ε. αξιοσημείωτη υπήρξε η παρουσία και η ενεργός δράση των τρίτων ομάδων, όπως οι μη κυβερνητικές οργανώσεις και οι ευαισθητοποιημένοι περιβαλλοντικά πολίτες. Ο ρόλος των κοινωνικών ομάδων συνεχώς ενισχυόταν καθώς οι κλιματολογικές αλλαγές υπήρξαν εμφανείς, οι επιστημονικές αναλύσεις ανησυχητικές και οι προβλέψεις δυσοίωνες. Η πίεση που ασκήθηκε από τους ενεργούς πολίτες και η αξίωσή τους για υπεύθυνη και οριστική επίλυση της κλιματικής υπερθέρμανσης του πλανήτη δημιούργησε ένα επιπλέον φορέα έκφρασης πολιτικής.

⁷⁹ United Nations, Framework Convention on Climate Change, <http://unfccc.int/resource/docs/2012/cmp8/eng/13a01.pdf> (accessed 10/05/2016)

⁸⁰ European Commission, Press Release Database, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1342_e1.htm (accessed 10/05/2016)

2.1.2.9 Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή - Βαρσοβία 2013

Το Νοέμβριο του 2013 στη Βαρσοβία συγκλήθηκε η 19^η Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή έχοντας ως πρωταρχικά θέματα προς διαπραγμάτευση, για μία ακόμη φορά, τον καθορισμό των επιπέδων μείωσης των εκπομπών αερίων ρύπων, την εξεύρεση πηγών χρηματοδότησης και τον τρόπο διάθεσης των αποζημιώσεων του “Πράσινου Ταμείου για την Κλιματική Αλλαγή”.

Οι διαφωνίες αποτέλεσαν μία πάγια πραγματικότητα για τη Διάσκεψη με τα αναπτυσσόμενα κράτη να αρνούνται να επωμιστούν το μεγαλύτερο ποσοστό κόστους των αποζημιώσεων του “Πράσινου Ταμείου για την Κλιματική Αλλαγή” μέσω των χρηματοδοτήσεων των πληγέντων από την κλιματική κρίση περιοχών. Η γενικευμένη οικονομική κρίση στο διεθνές εμπόριο και η παραδοσιακή πλέον απροθυμία των αναπτυγμένων χωρών να επιβαρυνθούν περαιτέρω ενισχύοντας τις “οικονομικά ανίσχυρες” λειτούργησε αποτρεπτικά στο χρηματοοικονομικό σκέλος των συζητήσεων.

Επιπροσθέτως, το θέμα των εκπομπών ρύπων ενίσχυσε τα σημεία τριβής ανάμεσα στις δύο πλευρές. Η ομάδα των ανεπτυγμένων κρατών-μελών του Ο.Η.Ε. επιθυμούσαν οι αναπτυσσόμενες οικονομίες που επιβάρυναν σημαντικά τη συγκεκριμένη περίοδο το φαινόμενο του θερμοκηπίου να περικόψουν τις εκπομπές τους. Σε αντιδιαστολή οι αναπτυσσόμενες χώρες θεώρησαν ότι αυτή η επιδίωξη θα πρέπει να μην περιοριστεί χρονικά μόνο στα τελευταία έτη καθώς τα βιομηχανικά προηγμένα κράτη είχαν ήδη μολύνει σε μεγάλο βαθμό το περιβάλλον κατά το παρελθόν.

Οι κλιματικές μεταβολές ήταν έντονες και οι αρνητικές τους επιπτώσεις είχαν κινητοποιήσει μεγάλη μερίδα πολιτών ασκώντας πιέσεις για την εύρεση συμβιβαστικών λύσεων. Η Διάσκεψη ολοκλήρωσε τις εργασίες της μεταθέτοντας την προοπτική επίλυσης στην 21^η Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή το 2015. Αποφασίστηκε αυτή η νέα συμφωνία που θα κληθεί η 21^η Διάσκεψη Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή να επιτύχει να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα για όλα τα κράτη-μέλη ανεξαρτήτως επιπέδου εκβιομηχάνισης. Συμφωνήθηκε τα κράτη να αναλάβουν αυτόνομη πρωτοβουλία δεσμεύσεων περιορισμού των εκπομπών επιβλαβών αερίων

πριν τη Διάσκεψη στο Παρίσι το 2015. Γενικότερα υπήρξε προς τις κυβερνήσεις όλων των κρατών μία γενική κατευθυντήρια γραμμή χάραξης αναπτυξιακής πολιτικής με περιβαλλοντικό χαρακτήρα μέσα στα πλαίσια των εθνικών δυνατοτήτων τους έως το 2020, έτος που είχε καθοριστεί ως εναρκτήριο της Νέας Κλιματικής Συμφωνίας⁸¹.

2.1.2.10 Σύνοδος Κορυφής για το Κλίμα – Νέα Υόρκη 2014

Εν όψει της κρίσιμης Διάσκεψης Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή το 2015 πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη το Σεπτέμβριο του 2014 η Σύνοδος Κορυφής για το Κλίμα με την ίδια ατζέντα θεμάτων με τις δύο προηγούμενες Διασκέψεις Κορυφής για την Κλιματική Αλλαγή σε Βαρσοβία και Ντόχα. Οι κλιματικές συνθήκες επιδεινώνονταν οι ηγέτες όμως αδυνατούσαν να έρθουν σε μία αποτελεσματική και ουσιαστική συμφωνία.

Οι θέσεις παρέμειναν σταθερές και οι αντιθέσεις δεδομένες. Οι δύο πόλοι, με βάση τη βιομηχανική κατάσταση των κρατών, αναγνώρισαν τις δυσάρεστες εξελίξεις με βάση τις επιστημονικές μελέτες, όπως η Έκθεση του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού και του Γραφείου Μείωσης του Κινδύνου Καταστροφών του Ο.Η.Ε.. Οι διαπιστώσεις όμως και η ανάληψη ευθυνών περιορίστηκαν στην αποδοχή των μετρήσεων της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Η δημιουργία ενός πλάνου ή ενός προσχεδίου για τη σύνταξη της Νέας Κλιματικής Συμφωνίας δεν καρποφόρησε⁸².

Αξιοσημείωτη όμως υπήρξε η αυξημένη σε αριθμό, εύρος και δυναμική παρουσία των ενεργών πολιτών και της κοινωνίας. Διαδηλώσεις ανά τον κόσμο με πάγιο αίτημα την άμεση δραστηριοποίηση των κέντρων αποφάσεων του Ο.Η.Ε. στη Διάσκεψη Κορυφής και τη λήψη δεσμευτικών μέτρων για το σύνολο των χωρών ήταν το βασικό χαρακτηριστικό της. Η παγκόσμια κοινότητα στάθηκε στο ύψος των περιστάσεων υποδεικνύοντας στους ιθύνοντες ότι ο χρόνος για την προστασία του περιβάλλοντος είχε πλέον εξαντληθεί.

⁸¹ United Nations, Press Release, http://unfccc.int/files/press/news_room/press_releases_and_advisories/application/pdf/131123_pr_closing_cop19.pdf (accessed 10/05/2016)

⁸² United Nations, Climate Summit 2014, <http://www.un.org/climatechange/summit/about/> (accessed 11/05/2016)

2.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός-Δ.Ν.Ο.(International Maritime Organization -I.M.O.)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός-Δ.Ν.Ο. αποτελεί την εξειδικευμένη υπηρεσία του Ο.Η.Ε. για την προάσπιση της ασφαλούς, φιλικής προς το περιβάλλον, αποτελεσματικής και βιώσιμης ναυτιλίας μέσω της συνεργασίας φορέων, κρατών και ιδιωτών⁸³.

Οι ανάγκες των ναυτιλιακών παραγόντων για ασφαλείς (safe and secure) θαλάσσιες μεταφορές ήδη από το 19^ο αιώνα επέβαλλαν τη λήψη διεθνών κανόνων. Σε αυτή την κατεύθυνση κινήθηκαν ανεπιτυχώς οι Διασκέψεις της Washington το 1889 και του Saint Petersburg το 1912. Η πρώτη επιτυχής απόπειρα σύστασης ενός οργανισμού καταγράφηκε κατά τη διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου με το Ναυτιλιακό Διευθετικό Συμβούλιο (Combined Shipping Adjustment Board).



Εικόνα 3. Έμβλημα του Δ.Ν.Ο.

Το 1946 ιδρύθηκε ειδική επιτροπή Μεταφορών και Επικοινωνιών από τον Ο.Η.Ε. με σκοπό τη μελέτη και προετοιμασία των αρμόδιων οργάνων για τη δημιουργία ενός διεθνούς φορέα που θα αναλάμβανε το κανονιστικό πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλειας. Το 1948 κατά τη διάρκεια της Ναυτιλιακής Συνδιάσκεψης των Ενωμένων Εθνών στη Γενεύη αποφασίστηκε η ίδρυση ενός μόνιμου διεθνούς οργάνου, του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization- I.M.C.O.) μέσω της υπογραφής της ιδρυτικής Σύμβασης. Το 1958 ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες επικύρωσης της Σύμβασης και ο I.M.C.O. ξεκίνησε την

⁸³ International Maritime Organization, Brief History of I.M.O., <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (accessed 11/05/2016)

επίσημη λειτουργία του το επόμενο έτος. Το 1982 μετονομάστηκε σε International Maritime Organization-I.M.O. και αποτελεί ένα κοινά αποδεκτό ρυθμιστή των κανόνων βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης στο θαλάσσιο χώρο⁸⁴.

2.2.1 Προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα

Ο βασικός στόχος του Δ.Ν.Ο. είναι η δημιουργία του κατάλληλου κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με δίκαιο τρόπο για όλα τα μέλη του. Καθώς ο άνθρωπος είναι ο βασικός συντελεστής και ρυθμιστής της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης η προστασία του αποτελεί προτεραιότητα για τη λειτουργία και τη διάρθρωση των οργάνων του Δ.Ν.Ο..

Η αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (International Convention on Safety of Life at Sea), ευρέως γνωστή ως SOLAS⁸⁵ το 1960 αποτέλεσε το πρώτο σημαντικό δείγμα εργασίας του νεοσυσταθέντα οργανισμού. Οι τεχνολογικές εξελίξεις ήταν ραγδαίες και η ναυτιλιακή κοινότητα όφειλε να συμβαδίσει το θεσμικό της πλαίσιο με τα νέα μεταφορικά δεδομένα. Η προσθήκη κανονισμών αναφορικά με την ευστάθεια των πλοίων, την προστασία και την κατάσβεση της φωτιάς, τα σωστικά μέσα και τις μηχανολογικές-ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις του πλοίου διασφάλιζε την ασφαλή μεταφορά των ανθρώπων, επιβατών και πληρώματος.

Το 1974 υπογράφεται η Νέα Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980, με επίκεντρο το αξιόπλοο της ναυσιπλοΐας. Βασικός στόχος της SOLAS 1974 υπήρξε η επίτευξη των ελάχιστων τεχνικών προδιαγραφών κατασκευής, εξοπλισμού και λειτουργίας των εμπορικών

⁸⁴ Βλάχος Γ. - Αλεξόπουλος Α. (1996), *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς, σελ. 58-61

⁸⁵ Η Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα προέκυψε από τη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου το 1914 λόγω του ναυάγιου του Τιτανικού. Τέθηκε σε εφαρμογή το επόμενο έτος καθώς μαινόταν ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Αναθεωρήθηκε για να μπορέσει να καλύψει τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας το 1929, 1948 και 1960.

πλοίων. Οι προδιαγραφές κάλυπταν διάφορους τύπους πλοίων και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά που θα έπρεπε αυτά να φέρουν⁸⁶.

Η SOLAS 1974 που έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις και προσθήκες κανονισμών στα πλαίσια εκσυγχρονισμού της, συνεχίζει να αποτελεί μία από τις σημαντικότερες Συμβάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Ο Δ.Ν.Ο. γενικότερα έχει ως στρατηγική την υιοθέτηση κανονισμών, προτύπων και κωδίκων λειτουργίας ώστε να διασφαλίζονται σε διεθνές επίπεδο η έρευνα επιβαινόντων, η διάσωση ανθρώπων, η διευκόλυνση και η ομαλή διεξαγωγή της ναυτιλιακής κυκλοφορίας. Ενδεικτικό της σπουδαιότητας που αποδίδει η Συνέλευση (Assembly) του Δ.Ν.Ο. στην ασφάλεια υπήρξε η σύσταση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφαλείας (Maritime Safety Committee), ως το κατεξοχήν τεχνικό σώμα με εξειδικευμένες και διευρυμένες αρμοδιότητες.

2.2.2 Προστασία του περιβάλλοντος

Με δεδομένα ότι το υγρό στοιχείο αποτελεί το 71% της επιφάνειας του πλανήτη Γη και ότι οι θαλάσσιες και παραποτάμιες μεταφορές αποτελούν το αντικείμενο του Δ.Ν.Ο. γίνεται αντιληπτή η ανάγκη θέσπισης κανονισμών και πρωτοκόλλων προστασίας του περιβάλλοντος, κυρίως του υγρού στοιχείου.

Η υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil-OILPOL) το 1954 στο Λονδίνο κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Σύσκεψης Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο δημιούργησε νέα δεδομένα για την περιβαλλοντική προστασία. Η εφαρμογή της τον Ιούλιο του 1958 ανατέθηκε στο Δ.Ν.Ο. καθώς η θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο επικεντρωνόταν στα πετρελαιοφόρα πλοία. Ο καθαρισμός των δεξαμενών των συγκεκριμένων πλοίων και η απόληξη των αποβλήτων στο θαλάσσιο χώρο κυρίως σε περιοχές με μεγάλη συγκέντρωση δεξαμενόπλοιων

⁸⁶ International Maritime Organization, SOLAS 1974, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (accessed 12/05/2016)

αποτέλεσαν τα πρώτα περιβαλλοντικά ενδιαφέροντα του Οργανισμού. Η OILPOL 54 αναθεωρήθηκε δύο φορές, το 1962 και το 1969⁸⁷.

Ο Δ.Ν.Ο. αντιλαμβανόμενος ότι τα δεδομένα στις θαλάσσιες μεταφορές μεταβάλλονταν και ότι η OILPOL 54 ήταν ανεπαρκής συνεκάλεσε το 1973 Διεθνή Σύνοδο για τη ρύπανση από πετρέλαιο, λύματα, απορρίμματα, μοναδοποιημένες επιβλαβείς ουσίες και χημικά. Αποτέλεσμα της Συνόδου υπήρξε η υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία Ρύπανσης από τα Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL) με έναρξη ισχύς το 1983. Το 1978 και το 1997 πραγματοποιήθηκαν αντιστοίχως σημαντικές αναθεωρήσεις και επικαιροποιήσεις της MARPOL 73 καταλήγοντας στην MARPOL 73/78 επεκτείνοντας την πηγή και το είδος της θαλάσσιας ρύπανσης από κάθε είδους ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Η MARPOL 73/78 καθόριζε, εκτός των άλλων, το ιδιαίτερο περιβαλλοντικό καθεστώς των ειδικών θαλάσσιων περιοχών όπως ο Περσικός Κόλπος, η Ανταρκτική, η Καραϊβική, η Βόρειος, η Βαλτική, η Μεσόγειος, η Μαύρη και η Ερυθρά Θάλασσα, όλα τα σχετιζόμενα θέματα και διαδικασίες για την αποτροπή αλλά και αντιμετώπιση των ρυπογόνων περιστατικών στο θαλάσσιο και παραθαλάσσιο χώρο, τη διαχείριση του έρματος από τα πλοία και την ανακύκλωση των πλοίων⁸⁸. Η MARPOL 73/78, όπως και η SOLAS 1974, συνεχώς μεταβάλλεται και εμπλουτίζεται καθώς λειτουργεί καταλυτικά στο τομέα της ναυτιλίας παγκοσμίως.

Η ανακύκλωση των πλοίων με φιλικούς για το περιβάλλον όρους αντιμετωπίστηκε επιτυχώς από το Δ.Ν.Ο. σε συνεργασία με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εργασίας το 2009 με την υπογραφή της δεσμευτικής Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Φιλική Ανακύκλωση των Πλοίων (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound recycling of Ships). Με τη Σύμβαση ρυθμίστηκαν διαδικασίες αξιοποίησης των υλικών προς ανακύκλωση,

⁸⁷ Admiralty and Maritime Law Guide, International Conventions, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html> (accessed 12/05/2016)

⁸⁸ International Maritime Organization, Pollution Prevention, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Pages/Default.aspx> (accessed 12/05/2016)

διαχείρισης των επιβλαβών ουσιών, κατηγοριοποίησης των επικίνδυνων υλικών και προαγωγής της εργασιακής προστασίας, ασφαλείας και ανάπτυξης των εργαζομένων στους χώρους λειτουργίας των διαλυτηρίων των πλοίων⁸⁹. Αναθεωρήθηκε το 2011 και το 2012 ώστε να ενισχυθούν τα κράτη μέλη στην προσπάθεια πρόωρης ενσωμάτωσης των προτύπων στην εθνική τους πολιτική στρατηγική. Η εφαρμογή της Σύμβασης δεν πραγματοποιήθηκε καθώς δεν πληρούνται ακόμη οι προϋποθέσεις εφαρμογής της όπως αυτές ορίζονται στο κείμενο της.

Η εκπομπή αέριων ρύπων από τη λειτουργία των πλοίων που συμβάλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου απασχόλησε την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee-MEPC). Τον Ιούλιο του 2011 εξέδωσε μία λίστα τεχνικών μέτρων για όλα τα νέα πλοία και λειτουργικών μέτρων μείωσης των ρύπων για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως τύπου και σημαίας. Τα μέτρα που εγκρίθηκαν προσαρτήθηκαν στην MARPOL 73/78 ως νέο κεφάλαιο επιβάλλοντας κανονισμούς για την ενεργειακή απόδοση των πλοίων. Το νέο προσάρτημα τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2013 και αποτελεί το πρώτο υποχρεωτικό καθεστώς μείωσης αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου σε ένα ολόκληρο βιομηχανικό τομέα παγκοσμίως⁹⁰.

2.3 Ευρωπαϊκή Ένωση-E.E. (European Union-E.E.)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση-E.E. δημιουργήθηκε από την ανάγκη των ευρωπαϊκών χωρών να τερματίσουν τις μεταξύ τους εχθροπραξίες τον 20^ο αιώνα. Στην προσπάθεια διευκόλυνσης των εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων ιδρύθηκε το 1950 η “Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα” από τη Γαλλία, την Ιταλία, τη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες και το Λουξεμβούργο. Πρόδρομοι της E.E. θεωρούνται επίσης η “Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα-E.O.K.” και η “Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας”, οι οποίες δημιουργήθηκαν το 1957 με την υπογραφή της

⁸⁹ International Maritime Organization, The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx> (accessed 12/05/2016)

⁹⁰ International Maritime Organization, Greenhouse Gas Emissions, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx> (accessed 12/05/2016)

Συνθήκης της Ρώμης. Τις επόμενες δεκαετίες διευρύνεται ο αριθμός των κρατών-μελών και το εύρος των πεδίων συνεργασίας των χωρών. Το 1986 η υπογραφή της “Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης” δημιούργησε νέα οικονομικά δεδομένα στην ελεύθερη διακίνηση αγαθών στον ευρωπαϊκό χώρο ενώ το 1992 η “Συνθήκη του Μάαστριχτ” απολήγει στην Ευρωπαϊκή Ένωση-Ε.Ε.. Σκοπός σύστασης της Ε.Ε. υπήρξε η δημιουργία μίας εσωτερικής αγοράς με ελεύθερη διακίνηση ανθρώπων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και κεφαλαίων με κοινούς κανόνες κοινωνικής, περιβαλλοντικής και εξωτερικής πολιτικής⁹¹.



Εικόνα 4. Σημαία της Ε.Ε.

2.3.1 Ιστορική Αναδρομή Δράσεων της Ε.Ε.

Η Ε.Ε. υπήρξε πρωτοπόρος σε θέματα βιώσιμης-αιετούρας ανάπτυξης σε παγκόσμια κλίμακα. Ήδη από το 1972 στη Σύνοδο Κορυφής στο Παρίσι υπογράφηκε το “Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον” με σκοπό την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και την οικονομική ανάπτυξη των πολιτών. Η επίσημη ενιαία περιβαλλοντική πολιτική καθιερώθηκε πρώτη φορά το 1987 με την “Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη”, η οποία στα πλαίσια δημιουργίας μίας κοινής αγοράς ρύθμισε τους στόχους της. Ταυτοχρόνως

⁹¹ Ευρωπαϊκή Ένωση, Βασικές πληροφορίες για την Ε.Ε., http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_el.htm (accessed 13/05/2016)

καθορίστηκαν οι Αρχές και το νομικό υπόβαθρο της περιβαλλοντικής στρατηγικής σε κοινό και περιφερειακό επίπεδο.

Η ιδρυτική Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1992 διευκρίνισε και όρισε τα χαρακτηριστικά της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης μέσα στο ευρωπαϊκό όραμα της ολοκλήρωσης μέσω του “5^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον με στόχο την Αειφορία”. Σύμφωνα με αυτό η ευρωπαϊκή ανάπτυξη πρέπει να είναι μία διαρκής και σταθερή οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη που δεν προκαλεί περιβαλλοντική καταστροφή και υποβάθμιση των φυσικών πόρων από τους οποίους εξαρτώνται οι ανθρώπινες δραστηριότητες⁹².

Το 1997 η Συνθήκη του Άμστερνταμ όρισε την αειφόρο-βιώσιμη ανάπτυξη ως κεντρικό πυλώνα της ευρωπαϊκής πολιτικής και το επόμενο έτος στη Σύνοδο Κορυφής του Κάρντιφ εντάχθηκε ο περιβαλλοντικός παράγοντας ως πρωταρχική διάσταση της ανάπτυξης σε κεντρικό-ευρωπαϊκό αλλά και περιφερειακό-εθνικό σε όλα τα προγράμματα. Το 2000 στη Σύνοδο Κορυφής στη Λισσαβόνα ανανεώθηκε ο στόχος της Ε.Ε. να πρωταγωνιστεί σε αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά θέματα παγκοσμίως. Επαναλήφθηκε η διατύπωση της αναγκαιότητας της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης που στηρίζεται στην κοινωνική πρόοδο, την οικονομική ευημερία και την περιβαλλοντική προστασία για όλες τις γενεές. Στο Γκέτεμποργκ το 2001 η ιστορικής σημασίας Σύνοδος Κορυφής υλοποίησε τις αποφάσεις της Λισσαβόνας καταρτώντας την “Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη”. Στόχος της τέθηκε η από κοινού και ισόρροπη πρόοδος των κρατών-μελών αλλά και η σαφής ενίσχυση του περιβαλλοντικού χαρακτήρα της αναπτυξιακής διαδικασίας. Για την αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων αποφασίστηκε η παρακολούθηση της προόδου και η παροχή αρωγής στα κράτη-μέλη ενώ αποφασίστηκε και η ενίσχυση της εξωτερικής πολιτικής της Ε.Ε. σε περιβαλλοντικά και γενικότερα αναπτυξιακά θέματα.

Λίγους μήνες αργότερα στα τέλη του 2001 κατά τη διάρκεια της Συνόδου Κορυφής στο Λάκεν διαπιστώθηκε η ανάγκη πραγματοποίησης της “Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αειφόρο Ανάπτυξη” μέσω της άμεσης διατύπωσης των εθνικών προγραμμάτων των

⁹² Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Γραφείο Διασύνδεσης για την Ελλάδα (2001), *Συμπεράσματα της Προεδρίας*, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ, 15-16 Ιουνίου 2001, σελ. 5

κρατών-μελών. Υπήρξε μία έκδηλη προσδοκία για την εύρεση τρόπων και στρατηγικών συνεργασίας των κρατών-μελών ώστε κάθε χώρα αλλά και η Ε.Ε., ως σύνολο, να πραγματοποιήσουν την “Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη”⁹³.

Το 2002 συνεκλήθη το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στη Βαρκελώνη προσυπογράφοντας τις αποφάσεις της Παγκόσμιας Διάσκεψης για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Ο.Η.Ε. (Ρίο +10) στο Γιοχάνεσμπουργκ το ίδιο έτος. Διάσκεψη στην οποία η Ε.Ε. πρωτοστάτησε με τις προτάσεις τόσο σε αριθμό όσο και σε αποφασιστικότητα για τολμηρές αλλαγές χωρίς όμως να επιτύχει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, με νωπή την εμπειρία του Ρίο +10, τονίστηκε και η σημασία της εξωστρέφειας στα πλαίσια επίτευξης αειφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης και αποφασίστηκε η ενίσχυση της εξωτερικής πολιτικής της Ε.Ε..

Το 2006 ολοκληρώθηκαν οι διαβουλεύσεις για την επικαιροποίηση και την τροποποίηση της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αειφόρο Ανάπτυξη (Sustainable Development Strategy-S.D.S.) με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο να ανακοινώνουν την “Αναθεωρημένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη”. Βασικοί στόχοι προσδιορίστηκαν η προστασία του περιβάλλοντος, η κοινωνική δικαιοσύνη και συνοχή, η οικονομική ευημερία και η ανάληψη των διεθνών ευθυνών. Το πνεύμα της “Αναθεωρημένης Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αειφόρο Ανάπτυξη” περικλείει και καταδεικνύει τις εσωτερικές και τις εξωτερικές διαστάσεις της αειφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης ενώ επιβεβαιώνει την ανάγκη της παγκόσμιας συνεργασίας και αλληλεγγύης⁹⁴.

Το 2012 ολοκληρώθηκε η δημόσια ανταλλαγή απόψεων και η κατάρτιση του “7^{ου} Προγράμματος Δράσης της Ε.Ε. για το Περιβάλλον” με στόχο την ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη και ορίζοντα το 2020. Η μακροπρόθεσμη στρατηγική που σχεδιάστηκε με ιδιαίτερη ευελιξία έναντι των μελλοντικών προκλήσεων και των συστημικών τους κινδύνων, αποτέλεσε μία ολιστική προσέγγιση για το περιβάλλον στα

⁹³ Europa E.U., Βασικές πληροφορίες για την Ε.Ε., http://europa.eu/about-eu/eu-history/2000-2009/2001/index_el.htm (accessed 13/05/2016)

⁹⁴ Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (2007), “Γνώμη της Ο.Κ.Ε. Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη”, Τμήμα Δημοσίων και Διεθνών Σχέσεων της Ο.Κ.Ε., Αθήνα, http://www.oke.gr/opinion/op_172.pdf, (accessed 13/05/2016)

πλαίσια της αειφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης. Έμφαση δόθηκε στο στόχο δημιουργίας μίας ανταγωνιστικής “πράσινης” ευρωπαϊκής οικονομίας που διαχρονικά και αδιαλείπτως θα διαφυλάττει τους φυσικούς πόρους και θα καλύπτει τις ανάγκες όλων των γενεών⁹⁵.

2.3.2 Στρατηγική Αειφόρου-Βιώσιμης Ανάπτυξης της Ε.Ε.(Sustainable Development Strategy-SDS)

Οι στόχοι που έχει η Ε.Ε. αναφορικά με την αειφόρο-βιώσιμη ανάπτυξη καταγράφηκαν και αναλύθηκαν στο πλάνο του “7^ο Προγράμματος Δράσης της Ε.Ε. για το Περιβάλλον”. Έχοντας ως γνώμονα τρεις (3) θεματικές ενότητες ως βασικούς άξονες χαράχθηκε η κοινή ευρωπαϊκή πολιτική δράσης. Η πρώτη θεματική κατηγορία υπήρξε το φυσικό περιβάλλον, τα θέματα της προστασίας του καθώς και η ενδυνάμωση της οικολογικής ανθεκτικότητας με έμφαση στην επαπειλούμενη βιοποικιλότητα. Ακολούθως, η ενίσχυση της ανάγκης χαμηλών επιπέδων ανθρακούχων εκπομπών και αποδοτικής χρήσης πόρων δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανακύκλωση των πόρων και την προαγωγή περιβαλλοντικά προηγμένων τεχνολογιών. Η μείωση των απειλών προς την ανθρώπινη υγεία και την ευημερία αποτέλεσε τον τρίτο πυλώνα χάραξης της στρατηγικής.

Κινούμενοι σε αυτή τη φιλοσοφία οι στόχοι που προσδιορίστηκαν είναι οι ακόλουθοι. Πρωτίστως τέθηκε η προστασία, η διατήρηση και η ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου των κρατών-μελών της Ε.Ε.. Ακολουθεί η μετατροπή της Ε.Ε. σε μια πράσινη και ανταγωνιστική οικονομία που θα παράγει εκλύοντας χαμηλά επίπεδα ανθρακούχων εκπομπών και θα χρησιμοποιεί αποδοτικά τους φυσικούς. Ως τρίτος στόχος καταγράφηκε η προστασία όλων των πολιτών της Ε.Ε. από περιβαλλοντικές πιέσεις και κινδύνους που ενδεχόμενα να πλήξουν την υγεία και την ευημερία τους. Η μεγιστοποίηση των ωφέλιμων στοιχείων της κοινής ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής νομοθεσίας μέσω της συνεχούς βελτίωσης της εφαρμογής της αποτέλεσε τον τέταρτο στόχο.

⁹⁵ Ευρωπαϊκή Ένωση (2014), “Η Ευρωπαϊκή Ένωση με απλά λόγια: Περιβάλλον”, Ευρωπαϊκή Ένωση, Λουξεμβούργο, σελ. 14

Συνεχίζοντας την αναφορά των ευρωπαϊκών στόχων αποφασίστηκε η βελτίωση της βάσης γνώσεων και των αποδεικτικών στοιχείων για την κοινή περιβαλλοντική πολιτική και ο έλεγχος της αποτελεσματικότητάς της. Αναγνωρίστηκε η σπουδαιότητα του παράγοντα της χρηματοδότησης των επενδύσεων στην περιβαλλοντική και την κλιματική πολιτική και συνοδεύτηκε με την προτροπή κοινής αντιμετώπισης του περιβαλλοντικού εξωτερικού κόστους ως έκτος στόχος. Ταυτοχρόνως, η βελτίωση της ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής διάστασης και της συνοχής των πολιτικών των κρατών-μελών ορίστηκε ως επιπλέον στοιχείο της ευρωπαϊκής στρατηγικής. Αναγνωρίζοντας το γεγονός της αστυφιλίας και τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού του πληθυσμού της σε αστικά κέντρα προτάθηκε η ενίσχυση της αειφορίας των πόλεων. Ως τελευταίος αλλά εξίσου σημαντικός στόχος αποφασίστηκε η αύξηση της αποτελεσματικότητας των οργάνων της Ε.Ε. όσον αφορά την αντιμετώπιση των διεθνών περιβαλλοντικών και κλιματικών προκλήσεων⁹⁶.

Ενδεικτικό της σπουδαιότητας που αποδίδει η Ε.Ε. στην αειφορία-βιωσιμότητα είναι ο χαρακτηρισμός του 2015 ως το Ευρωπαϊκό Έτος της Ανάπτυξης. Η απόφαση αυτή είχε ως κίνητρα την ενίσχυση του παγκόσμιου ρόλου της Ε.Ε. αναφορικά με τα θέματα της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης, την ευαισθητοποίηση των πολιτών και την ενεργό τους συμμετοχή στην προσπάθεια ενίσχυσης της ισόρροπης, δίκαιης, καινοτόμου και περιβαλλοντικά φιλικής ανάπτυξης σε όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε.⁹⁷.

⁹⁶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας, <http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/7eap/el.pdf> (accessed 13/05/2016)

⁹⁷ Europa E.U., European Year for Development, <https://europa.eu/eyd2015/en/content/about-2015> (accessed 13/05/2016)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ-ΑΕΙΦΟΡΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η ναυτιλία αποτελεί ένα από τους βασικότερους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας και τη διέπουν πολυάριθμες ιδιαιτερότητες συγκριτικά με τις υπόλοιπες βιομηχανίες. Αναφορικά με την περιβαλλοντική επιβάρυνση η ναυτιλιακή δραστηριότητα συγκριτικά με τις υπόλοιπες κατηγορίες μεταφορών εμπορευμάτων και ανθρώπων συμβάλλει κατά το ελάχιστο. Δεδομένης αυτής της κατάστασης και για να διευθετηθούν ζητήματα που αφορούν στην οργάνωση αλλά κυρίως τη λειτουργία της ναυτιλιακής οικονομίας έχουν συσταθεί ειδικοί Διεθνείς Οργανισμοί. Ταυτοχρόνως, Διεθνείς Οργανώσεις με διευρυμένες δραστηριότητες και πεδία ενδιαφέροντος έχουν συγκροτήσει εξειδικευμένες Επιτροπές ή έχουν απασχολήσει κατά περιόδους συγκεκριμένα Όργανά τους με στόχο την επίλυση εξειδικευμένων υποθέσεων και ζητημάτων που άπτονται των θεμάτων της αειφόρου-βιώσιμης ανάπτυξης της ναυτιλίας.

3.1 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών-Ο.Η.Ε.(United Nations-U.N.)

3.1.1 Πρόγραμμα Περιφερειακών Θαλασσών

Ο Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών και πιο συγκεκριμένα το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (U.N.E.P.) στα πλαίσια της αναπτυξιακής του πολιτικής αναγνωρίζοντας τις ιδιαίτερες συνθήκες που αναπτύσσονταν σε τοπικό επίπεδο εφάρμοσε το 1974 το Πρόγραμμα Περιφερειακών Θαλασσών (Regional Seas Programme-R.S.P.).

Επιδίωξη του Προγράμματος Περιφερειακών θαλασσών ήταν ο συντονισμός των ενεργειών και η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των χωρών που βρίσκονται σε συγκεκριμένες παραθαλάσσιες περιοχές. Στόχος υπήρξε η προστασία των παράκτιων

ζωνών, του υγρού στοιχείου και της βιοποικιλότητας από τη ρύπανση και την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή.

Η εκπόνηση ενός κοινού Σχεδίου Δράσης (Action Plan), η υπογραφή των απαραίτητων περιφερειακών Συνθηκών και η υιοθέτηση των εφαρμοστικών Πρωτοκόλλων προς υλοποίηση του Action Plan αποτελεί την αλληλουχία των διαδικασιών ώστε ένα R.S.P. να αποτελέσει μέρος των δράσεων των εθνικών προγραμμάτων της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής. Κάθε κράτος-μέλος δύναται να προσαρμόσει τις δράσεις του με τον περιορισμό όμως της ικανοποίησης των γενικών Συνθηκών. Η U.N.E.P. μέσω του κεντρικού οργάνου της, τον Κλάδο Περιφερειακών Θαλασσών (Regional Seas Branch), ελέγχει την πρόοδο και την εφαρμογή των R.S.P. στα κράτη-μέλη των περιοχών ενδιαφέροντος⁹⁸.

3.1.2 Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης (Mediterranean Action Plan-M.A.P.)

Οι χώρες της Μεσογειακής λεκάνης υπήρξαν πρωτοπόρες καθώς μόλις το 1975 εντάχθηκαν στο Πρόγραμμα Περιφερειακών Θαλασσών καταρτώντας το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης (Mediterranean Action Plan-M.A.P.). Καθώς η θαλάσσια ρύπανση και η παράκτια υποβάθμιση εντεινόνταν συνδυαστικά με την αυξανόμενη ροή των θαλάσσιων διαδρομών, την απότομη ανάπτυξη των παραθαλασσίων και παραποτάμιων αστικών κέντρων και τις γεωμορφολογικές ιδιαιτερότητες της θάλασσας της Μεσογείου οι περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες υπήρξαν απαραίτητες. Αναθεωρήθηκε το 1995 για να εκσυγχρονιστούν και να εμπλουτιστούν οι δράσεις των κρατών⁹⁹.

Παράλληλα με το M.A.P. οι μεσογειακές χώρες υπέγραψαν το 1976 τη Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη Ρύπανση στη Βαρκελώνη. Ορίστηκε μία περίοδος προετοιμασίας διετούς διάρκειας πριν την εφαρμογή της Σύμβασης. Αξιοσημείωτο υπήρξε το γεγονός ότι τα έξι (6) Πρωτόκολλα που συνόδευαν τη Σύμβαση της Βαρκελώνης αποτελούσαν και τις κατευθυντήριες γραμμές του

⁹⁸ United Nations Environment Programme, Environment for Development, <http://www.unep.org/regionalseas/about/default.asp> (accessed 15/05/2016)

⁹⁹ United Nations Environment Programme, Environment for Development, Mediterranean, <http://www.unep.org/regionalseas/programmes/unpro/mediterranean/default.asp> (accessed 16/05/2016)

Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης. Αναλυτικότερα, τα Πρωτόκολλα αυτά αφορούσαν την αποφυγή της ρύπανσης της Μεσογείου από τα απόβλητα πλοίων και αεροπλάνων, την προστασία από τις επίγειες πηγές ρύπανσης, τις Ειδικές Προστατευόμενες Περιοχές και τη βιοποικιλότητα, την προστασία από την αξιοποίηση του βυθού και του υπεδάφους της θάλασσας, την αποφυγή ρύπανσης από τη διασυνοριακή μεταφορά επικίνδυνων υλικών και την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία και τις έκτακτες περιπτώσεις.

Η αποτελεσματικότητα του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης υπήρξε επαρκής προσελκύοντας επιπλέον παράκτιες μεσογειακές χώρες να ενταχθούν σε αυτό και να ενισχύσουν τον αναπτυξιακό συνασπισμό τους. Η επέκταση των δράσεων του Μ.Α.Ρ. και των Πρωτοκόλλων που συνόδευαν τη Σύμβαση της Βαρκελώνης στη χερσαία περιοχή των ακτών οδήγησε σε ένα νέο Σχέδιο Δράσης για την Προστασία της Βιοποικιλότητας το 2003.

3.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός-Δ.Ν.Ο.(International Maritime Organization -I.M.O.)

3.2.1 Α΄ Περίοδος - Προστασία Περιβάλλοντος

Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο η Διεθνής Οργάνωση παρουσιάζει δύο περιόδους αναφορικά με την περιβαλλοντική της στρατηγική. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου πρωταρχικός άξονάς της υπήρξε αρχικά η κατασταλτική και μετέπειτα η προληπτική δράση. Αναλυτικότερα, τα πρώτα έτη οι Διεθνείς Οργανισμοί, συμπεριλαμβανόμενου του Δ.Ν.Ο, εστίαζαν το ενδιαφέρον τους στην υιοθέτηση της Αρχής “ο ρυπαίνων πληρώνει” περιορίζοντας το φάσμα της περιβαλλοντικής προστασίας στο στάδιο της αποκατάστασης αποτιμώντας με υλικούς-οικονομικούς όρους τα παρεχόμενα οφέλη του περιβάλλοντος .

Μετέπειτα, η “Αρχή της Πρόληψης” διεύρυνε και ως ένα βαθμό αποκατέστησε τη στρέβλωση που επικρατούσε από την περιορισμένη οπτική της Αρχής “ο ρυπαίνων πληρώνει” στρέφοντας το ενδιαφέρον των Διεθνών Οργανισμών στην υιοθέτηση μέτρων και κανονισμών προληπτικού χαρακτήρα.

3.2.1.1 OILPOL 1954

Οι ανάγκες της παγκόσμιας βιομηχανίας για πετρέλαιο σημείωσαν αξιοσημείωτη αύξηση τον 20αίωνα. Η βιομηχανοποίηση της παραγωγής και η τεχνολογική εξέλιξη λειτούργησαν διττά στη ναυτιλία καθώς αύξησαν τη ζήτηση του ναυτιλιακού προϊόντος και οδήγησαν στη ναυπήγηση πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας και ιπποδύναμης. Το πετρέλαιο ως κύριο προϊόν μεταφοράς αλλά και καύσιμο αποτέλεσε πηγή ρύπανσης των θαλασσών. Για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από το πετρέλαιο το 1954 στα πλαίσια Διεθνούς Σύσκεψης του I.M.O. στο Λονδίνο υπογράφηκε Διεθνής Συνθήκη γνωστή ως International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil-OILPOL 1954. Ως έτος εφαρμογής ορίστηκε το 1958¹⁰⁰.

Ο I.M.O. ανέλαβε ως νεοσυσταθέν Οργανισμός μέσω της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) την εφαρμογή της OILPOL 1954. Ως κύρια πηγή της ρύπανσης από τα πετρελαιοφόρα πλοία διαπιστώθηκε ο καθαρισμός των δεξαμενών με νερό και η απόληξη του μείγματος στη θαλάσσια περιοχή. Η OILPOL 1954 καθόρισε τις ειδικές περιοχές και την επιτρεπόμενη απόσταση από την ακτή για την εναπόθεση των πετρελαϊκών αποβλήτων ώστε η περιβαλλοντική επιβάρυνση να είναι η ελάχιστη. Με την αναθεώρηση που έλαβε χώρα το 1962 η απόσταση από τις παραθαλάσσιες περιοχές αυξήθηκε. Το 1969 έγινε μία ακόμη επικαιροποίηση της OILPOL 1954 με σκοπό την υιοθέτηση μίας διαδικασίας διαχωρισμού του μείγματος καθαρισμού των δεξαμενών ώστε το νερό να επιστρέφει στη θάλασσα και τα πετρελαϊκά κατάλοιπα να εναποθέτονται στα τερματικά φόρτωσης των πλοίων.

Τελευταία τροποποίηση πραγματοποιήθηκε το 1971 με τον Δ.Ν.Ο. να επιβάλλει περιορισμούς στο μέγεθος των δεξαμενών μεταφοράς φορτίου σε όλες τις παραγγελίες νέων δεξαμενόπλοιων μετά το 1972. Το σκεπτικό για τη συγκεκριμένη απόφαση υπήρξε η πρόθεση περιορισμού της ποσότητας του πετρελαίου που θα εκλύεται στη θάλασσα σε περίπτωση ατυχήματος¹⁰¹.

¹⁰⁰ Admiralty and Maritime Law Guide, International Conventions, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html> (accessed 17/05/2016)

¹⁰¹ International Maritime Organization, Our Work, Marine Environment, Pollution Prevention, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx> (accessed 17/05/2016)

3.2.1.2 MARPOL 1973/1978

Τη δεκαετία του 1970 η περιβαλλοντική συνείδηση της παγκόσμιας κοινότητας και η αλματώδης ναυτιλιακή ανάπτυξη λειτούργησαν καταλυτικά στον τομέα αντιμετώπισης της θαλάσσιας πετρελαϊκής ρύπανσης. Τα άρθρα της OILPOL 1954 δεν μπορούσαν να καλύψουν τις σύγχρονες ανάγκες της παγκόσμιας ναυτιλίας και ο Δ.Ν.Ο. αντιλαμβανόμενος τη σοβαρότητα της κατάστασης, κυρίως μετά το ναυάγιο του Torrey Canyon το 1967 στην Αγγλία¹⁰², συνεκάλεσε το 1973 Διεθνή Διάσκεψη για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία.

Στη Διάσκεψη υπογράφηκε η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL 73) η εφαρμογή της οποίας καθυστέρησε δέκα έτη καθώς τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του 1983. Η MARPOL 73 βελτίωσε και επέκτεινε τα πεδία ενδιαφέροντος της OILPOL 1954 καθώς μεριμνούσε για την αποφυγή ρύπανσης και από χημικά, επιβλαβείς ουσίες σε εμπορευματοκιβώτια, λύματα και απορρίμματα από τη λειτουργία των πλοίων.

Ταυτοχρόνως, εισήγαγε το θεσμό των Ειδικών Θαλάσσιων Περιοχών (Special Areas under MARPOL) στις οποίες ίσχυαν αυστηρότερα κριτήρια ως πρότυπα για τις απορρίψεις πετρελαϊκών προϊόντων και άλλων επικίνδυνων ουσιών λόγω των ωκεανογραφικών-οικολογικών ιδιαιτεροτήτων που αυτές παρουσίαζαν συνδυαστικά με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα που αναπτυσσόταν σε αυτές. Η εφαρμογή αυτών των συγκεκριμένων γεωγραφικών ζωνών οριζόταν ότι θα ξεκινούσε με την προϋπόθεση οι αρχές των παράκτιων κρατών να παράσχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής υπολειμμάτων. Μεταξύ των άλλων Ειδικών Θαλάσσιων Περιοχών ήταν ο Περσικός Κόλπος, η Ανταρκτική, η Καραϊβική, η Μεσόγειος, η Ερυθρά, η Μαύρη, η Βόρειος και η Βαλτική Θάλασσα¹⁰³.

¹⁰² B.B.C., 1967: Supertanker Torrey Canyon hits rocks, http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/march/18/newsid_4242000/4242709.stm (accessed 17/05/2016)

¹⁰³ I.M.O., Special Areas under MARPOL, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx> (accessed 19/05/2016)

Δημιούργησε επίσης μια σειρά από Δράσεις για την αυξημένη προστασία των Ιδιαίτερα Ευαίσθητων Θαλάσσιων Περιοχών (Particularly Sensitive Sea Areas-P.S.S.A.) στις οποίες οι εξαιρετικής οικολογικής, οικονομικό-κοινωνικής και επιστημονικής σημασίας επικρατούσες συνθήκες τις καθιστούσαν ιδιαίτερα ευάλωτες στις βλάβες που προκαλούσαν οι ναυτιλιακές δραστηριότητες. Κάθε μία ιδιαίτερα ευαίσθητη θαλάσσια περιοχή συνοδεύεται από το εξειδικευμένο πρόγραμμα δράσεων που έχει αναλάβει ο Δ.Ν.Ο. ώστε να επιτευχθεί η πρόληψη, η μείωση ή η εξάλειψη της απειλής. Χαρακτηριστικές “ιδιαίτερα ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές” αποτελούν ο Εθνικός Δρυμός Paracas στο Περού, οι Κανάριοι Νήσοι στην Ισπανία, τα νησιά Galapagos στον Ισημερινό, η Θάλασσα Wadden μεταξύ Δανίας, Γερμανίας και Ολλανδίας και ο ύφαλος Great Barrier στην Αυστραλία¹⁰⁴.

Λόγω των προβλημάτων, τεχνικής και οικονομικής φύσεως, που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία επικύρωσης των παραρτημάτων της Σύμβασης από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη κυρίως, η εφαρμογή της καθυστέρησε και μία σειρά από σοβαρά ναυτικά ατυχήματα έλαβαν χώρα προκαλώντας έντονη ανησυχία στη διεθνή κοινότητα και τους αρμόδιους φορείς. Τα ναυάγια του Amoco Cadiz το 1978 στη Γαλλία, του Sansinena και του Olympic Games το 1976 καθώς και η προσάραξη του Merchant Argo το 1976 στις Η.Π.Α. υπήρξαν τα σημαντικότερα καθώς τεράστιες ποσότητες πετρελαίου εκχύθηκαν στη θάλασσα προκαλώντας οικολογική καταστροφή.

Έχοντας πλέον ωριμάσει οι συνθήκες ο Δ.Ν.Ο. συνεκάλεσε το Φεβρουάριο του 1978 τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention). Αποτέλεσμα της οποίας υπήρξε η διεύρυνση της MARPOL 73 με την πλήρη έγκριση και ενσωμάτωση του Πρωτοκόλλου της MARPOL στην αρχική Σύμβαση του 1973, οπότε και η Σύμβαση καθιερώθηκε διεθνώς ως MARPOL 73/78.

Η MARPOL 73/78 αντικατέστησε πλήρως την OILPOL 1954 καθώς περιελάμβανε όλες τις ενδεχόμενες πηγές θαλάσσιας ρύπανσης, επανακαθόριζε το θεσμό και το καθεστώς προστασίας των “ειδικών θαλάσσιων περιοχών” και τα απαιτούμενα μέτρα

¹⁰⁴ I.M.O., P.S.S.A., <http://pssa.imo.org/#/pssas> (accessed 19/05/2016)

περιορισμού ή πλήρους αποφυγής της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης σε περιπτώσεις ατυχημάτων.

Η επικαιροποιημένη MARPOL 73/78 τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του 1983 με την εφαρμογή του Παραρτήματος I προσφέροντας όμως τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα κράτη να αποδεχτούν τη Σύμβαση με περιθώριο τριών (3) ετών για την εφαρμογή του Παραρτήματος II. Τα έξι (6) Παραρτήματα της MARPOL 73/78 είναι τα ακόλουθα:

- I. Κανονισμοί για την Αποφυγή Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή,
- II. Κανονισμοί για τον Έλεγχο της Ρύπανσης από Επιβλαβείς Χύδην Χημικές Ουσίες,
- III. Κανονισμοί για την Αποφυγή της Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες που μεταφέρονται δια Θαλάσσης σε Συσκευασμένη Μορφή,
- IV. Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Λύματα Πλοίων,
- V. Κανονισμοί για την Αποφυγή της Ρύπανσης από τα Απορρίμματα των πλοίων και
- VI. Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης του Αέρα από τα Πλοία.

Τα Παραρτήματα I και II έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα ενώ τα υπόλοιπα είναι προαιρετικά¹⁰⁵. Οι Κανονισμοί διευκρινίστηκε ότι δεν θα ίσχυαν σε περιπτώσεις ασφάλειας του πλοίου, διάσωσης ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή όταν η ρύπανση είχε ατυχηματικό χαρακτήρα ο οποίος δεν οφειλόταν σε αμέλεια ή δόλο των μελών του πληρώματος¹⁰⁶.

Η MARPOL 73/78 συνεχίζει να αποτελεί μία από τις βασικότερες Συμβάσεις στο χώρο της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο και διαρκώς εμπλουτίζεται ώστε να ανταποκρίνεται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες των θαλάσσιων μεταφορών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα των μεταβολών υπήρξε η προσθήκη στο Παράρτημα VI για την Πρόληψη της Ρύπανσης του Αέρα από τα Πλοία αυστηρών ορίων στις εκπομπές των αερίων που προκαλούν ή επιτείνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η απαγόρευση

¹⁰⁵ S.E.O.S., Η Θαλάσσια Ρύπανση, <http://www.seos-project.eu/modules/marinepollution/marinepollution-c01-s01-p02.gr.html> (accessed 17/05/2016)

¹⁰⁶ International Maritime Organization, Our Work, Marine Environment, Pollution Prevention, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx#2> (accessed 17/05/2016)

χρήσης ουσιών που καταστρέφουν το όζον, η θέσπιση Περιοχών Ελέγχων Εκπομπών (Emission Control Areas) στη Βόρειο και τη Βαλτική Θάλασσα και τη Βόρεια Αμερική καθώς και η χορήγηση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα (International Air Pollution Prevention Certificate) 5ετούς διάρκειας για τα πλοία που προσεγγίζουν λιμένες ή σταθμούς ανοικτής θαλάσσης.

3.2.1.3 SOLAS 1974

Η ασφάλεια στη ναυτιλιακή δραστηριότητα λειτουργεί καταλυτικά ως πυλώνας σημαντικών αποφάσεων και δράσεων. Η μακροβιότερη ναυτιλιακή Σύμβαση, η “Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα” (International Convention on Safety of Life at Sea-SOLAS) έχει ως κύριο αντικείμενο την προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στο θαλάσσιο χώρο. Ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα τον Ιούλιο του 1915 τέθηκε σε ισχύ η SOLAS.

Η σημαντική αύξηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, οι τεχνολογικές καινοτομίες στην εμπορική ναυτιλία και η αλματώδης αύξηση του αριθμού των ατόμων που μετακινούνταν δια της θαλάσσιας οδού μετέβαλαν δραστικά τα δεδομένα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η διασφάλιση του ανθρώπου τόσο ως επιβαίνοντα όσο κι ως εργαζόμενου υπήρξε επιτακτική. Λόγω αυτών των ιδιαιτεροτήτων η SOLAS τροποποιήθηκε το 1929, το 1948 και το 1960 με αντίστοιχη εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων το 1933, το 1952 και το 1965. Λόγω των καθυστερήσεων και των δυσχερειών που κάθε φορά ανέκυπταν κατά τις διαδικασίες εφαρμογής των νέων ρυθμίσεων το 1974 ο Δ.Ν.Ο. ανέλαβε να ενσωματώσει στη νέα Σύμβαση και μία νέα διαφοροποιημένη διαδικασία εφαρμογής των τροποποιήσεων σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Επιτρεπόταν η μεταβολή αυτού του χρονικού διαστήματος με την προϋπόθεση ότι ένας επαρκής προσυμφωνημένος αριθμός μελών του Δ.Ν.Ο. θα εγείρει ενστάσεις.

Η SOLAS 1974 αποτελώντας τη βασική Σύμβαση για την αξιοπλοΐα των εμπορικών πλοίων ρυθμίζει θέματα που αφορούν στις ελάχιστες προδιαγραφές για τη ναυπήγηση, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία ώστε να επιτυγχάνεται η ασφαλής ναυτιλιακή μεταφορά. Αναλυτικότερα, ρυθμίζει πρότυπα για την κατανομή και τη σταθερότητα

των φορτίων, των μηχανημάτων και των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, τα σωστικά μέσα και τα εξαρτήματα ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας και διαδικασίες εντοπισμού και κατάσβεσης πυρκαγιάς.

Στη SOLAS 1974 υπάρχει ειδική κατηγοριοποίηση των απαιτούμενων προτύπων ανάλογα τον τύπο και τη χωρητικότητα του πλοίου αλλά και το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Αντίστοιχη είναι και η κατηγοριοποίηση των απαιτούμενων Πιστοποιητικών για τη διασφάλιση της αξιοπλοΐας. Οι μεταβαλλόμενες τεχνολογικές συνθήκες και οι ανάγκες της ναυτιλιακής αγοράς επηρεάζουν δραστικά και άμεσα την ασφάλεια (safety and secure) με αποτέλεσμα η SOLAS 1974 να μεταβάλλεται ώστε να ενσωματώνει νέες προδιαγραφές και να καλύπτει ανακύπτουσες ανάγκες. Ενδεικτικά αναφέρεται η έγκριση το 1988 και η πλήρης καθιέρωση το Φεβρουάριο του 1999 του Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System-G.M.D.S.S)¹⁰⁷. Το G.M.D.S.S. μετέβαλε ριζικά τον τομέα των θαλάσσιων επικοινωνιών καθώς ενσωμάτωσε και αυτοματοποίησε τα επίγεια και τα δορυφορικά επικοινωνιακά μέσα ώστε σε έκτακτες περιπτώσεις συναγερμού να ενημερώνονται αυτόματα, άμεσα και έγκυρα τα παραπλέοντα πλοία και οι επίγειες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

Σύμφωνα με τη SOLAS 1974 την ευθύνη για τον έλεγχο συμμόρφωσης του πλοίου με τους Κανονισμούς φέρει το κράτος της σημαίας του πλοίου αλλά και τα παράκτια κράτη όταν γίνεται χρήση των λιμενικών τους εγκαταστάσεων, με δικαιοδοσία απαγόρευσης απόπλου σε περίπτωση που ένα πλοίο δεν ακολουθεί τις προδιαγραφές SOLAS 1974. Εξάιρεση δύναται να αποτελέσει η περίπτωση κατάπλους σε λιμένα επισκευής χωρίς όμως να υπάρχει ενδεχόμενο επέλευσης κινδύνου για την ανθρώπινη ζωή ή το περιβάλλον¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Global Maritime Distress and Safety System, <http://www.gmdss.com/> (accessed 21/05/2016)

¹⁰⁸ Βλάχος Γ.Π. (1999), *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ. 303-304

3.2.2 Β΄ Περίοδος - Βιώσιμη-Αειφόρος Ανάπτυξη

Ο Δ.Ν.Ο. με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Λειτουργίας των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for the Pollution Preventing-I.S.M. Code) εισήλθε στη δεύτερη περίοδο του Δικαίου του Περιβάλλοντος. Ακολουθώντας τη νέα προοπτική της διεθνούς οργάνωσης και τις ανάγκες του θαλάσσιου περιβάλλοντος μετακίνησε το ενδιαφέρον του από το αυστηρό και περιορισμένο πλαίσιο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη φιλοσοφία της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης της ναυτιλίας.

3.2.2.1 I.S.M. Code

Η ασφάλεια αποτελεί διαχρονικά έναν από τους κύριους στόχους στις διαδικασίες αποφάσεων του Δ.Ν.Ο.. Με γνώμονα τη διασφάλιση της ποιότητας στα πλαίσια επικαιροποίησης της SOLAS 1974 στη Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα υιοθέτησε το 1994 το Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Λειτουργίας των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for the Pollution Preventing-I.S.M. Code).

Ο κώδικας θέσπισε ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων μέσω των οργανωτικών δομών των ναυτιλιακών εταιρειών. Η προτυποποίηση των διαδικασιών κρίθηκε αναγκαία για την ποιοτική αναβάθμιση των ναυτιλιακών υπηρεσιών και τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής, της περιβαλλοντικής προστασίας και της ιδιοκτησίας καθώς ο ανθρώπινος παράγοντας διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο στην πρόκληση των ναυτικών ατυχημάτων.

Ο I.S.M. Code αναθεωρήθηκε τον Ιούλιο του 2010 με την ενσωμάτωση οδηγιών για τη συντήρηση των συστημάτων ασφαλείας, την αυστηροποίηση του ρόλου του υπευθύνου ασφαλείας στη ξηρά αλλά και την καλλιέργεια μίας διάχυτης “κουλτούρας ασφαλείας-safety culture” σε πλοία και ναυτιλιακά γραφεία ώστε η φιλοσοφία του I.S.M. Code να

ενσωματωθεί στην εταιρική κουλτούρα παράλληλα με τις απαιτήσεις συμμόρφωσης. Εστιάζει στην πρόληψη καθώς στόχος μέσω των διαδικασιών είναι ο έγκαιρος εντοπισμός και η επιτυχής αντιμετώπιση πιθανών αιτιών κινδύνου τόσο στα πλοία όσο και στο σύστημα διοίκησης¹⁰⁹.

3.2.2.2 I.N.F. Code

Ο Δ.Ν.Ο. θέσπισε το 1993 τον εθελοντικό Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά των Πυρηνικών Καυσίμων, του Πλουτωνίου και των Εντόνως Ραδιενεργών Αποβλήτων από Πλοία (International Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium, and High-Level Radioactive Waste on Board Ships-I.N.F. Code) ακολουθώντας τους κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας-Δ.Ο.Α.Ε. λόγω των ιδιαιτεροτήτων αλλά και του υψηλού συντελεστή επικινδυνότητας αυτών των φορτίων για τον άνθρωπο και το θαλάσσιο περιβάλλον. Με αυτό τον προαιρετικό κώδικα εισήχθησαν συστάσεις για το σχεδιασμό των πλοίων που μεταφέρουν ραδιενεργά υλικά και οδηγίες για την αντιμετώπιση ειδικών θεμάτων όπως η ευστάθεια των πλοίων μετά από βλάβη, η συσκευασία των αποβλήτων, η πυροπροστασία και η εκπαίδευση του προσωπικού για τη διαχείριση του επικίνδυνου φορτίου και την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.

Τον Ιανουάριο του 2001, ο I.N.F. Code κατέστη υποχρεωτικός για όλα τα μέλη του Δ.Ν.Ο. και μετονομάστηκε σε Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά των Συσκευασμένων Πυρηνικών Καυσίμων, του Πλουτωνίου και των Εντόνως Ραδιενεργών Αποβλήτων από Πλοία (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium, and High-Level Radioactive Waste on Board Ships-I.N.F. Code) και ενσωματώθηκε στη SOLAS 1974¹¹⁰.

¹⁰⁹ Κωσταγιόλας Πέτρος –Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2011), *Διαχείριση Ποιότητας και Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές*, εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 158-162

¹¹⁰ I.M.O., Our Work, Safety,

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/DangerousGoods/Pages/INF-Code.aspx> (accessed 21/05/2016)

3.2.2.3 S.T.C.W. 95

Ο ανθρώπινος παράγοντας στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και γενικότερα στη βιώσιμη-αειφόρο ανάπτυξη είναι καταλυτικής σημασίας καθώς κατέχει σημαίνοντα ρόλο στη λήψη των αποφάσεων, στις διαδικασίες και στη διαμόρφωση δεδομένων. Ο Δ.Ν.Ο. μελετώντας μέσω των ειδικών Οργάνων του τα αίτια πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων, το εύρος και το είδος των συνεπειών τους, τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έδρασαν οι ναυτικοί τόσο πριν όσο και μετά από ένα ατύχημα κατέληξε στο συμπέρασμα-πόρισμα ότι ο ανθρώπινος παράγοντας συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό. Η επαγγελματική κατάρτιση και η συνεχής εκπαίδευση των ναυτικών υπήρξε ένα νέο αντικείμενο εργασίας για το Δ.Ν.Ο..

Λόγω των οικονομικών και δευτερευόντως των λειτουργικών επιπτώσεων από τη θέσπιση και κυρίως την υιοθέτηση ενός θεσμικού πλαισίου για την παροχή και άσκηση της ναυτικής εργασίας οι προγενέστερες προσπάθειες του Δ.Ν.Ο. απέβησαν άκαρπες. Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Amoco Cadiz στη Γαλλία το 1978 μετέβαλλε το διεθνές κλίμα αναφορικά με την κατάρτιση της ναυτικής εργασίας και έκαμψε πολλές από τις αντιρρήσεις. Η αιτία του ατυχήματος αποδόθηκε σε τεχνολογική αστοχία όμως η σωρεία των λαθών και των παραλείψεων από πλευράς των εμπλεκόμενων ατόμων απέβησαν μοιραίες καθώς το ατύχημα κατέληξε σε ναυάγιο με ανυπολόγιστες συνέπειες για το περιβάλλον. Ακολούθησε μία σειρά από σοβαρά ναυτικά ατυχήματα όπου ο ανθρώπινος παράγοντας διαδραμάτισε σπουδαίο αλλά όμως αρνητικό ρόλο όπως η σύγκρουση των πετρελαιοφόρων Atlantic Empress και Aegean Captain στη Καραϊβική το 1979.

Τον Ιούλιο του 1978 υπογράφηκε η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα της Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers-S.T.C.W.) και τέθηκε σε ισχύ τον Απρίλιο του 1984. Με την S.T.C.W. δημιουργήθηκε ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια της ναυτικής εργασίας, την προστασία της ιδιοκτησίας και την προαγωγή της θαλάσσιας προστασίας. Καθιερώθηκε η υποχρεωτική κατοχή αναγνωρισμένης πιστοποίησης επαγγελματικής επάρκειας για

τους αξιωματικούς και το πλήρωμα και προσδιορίστηκαν οι ελάχιστες απαιτήσεις για τη χορήγηση των πιστοποιητικών σε διεθνές επίπεδο. Ορίστηκαν και οι διαδικασίες πραγματοποίησης τροποποιήσεων της Σύμβασης στο μέλλον.

Τη δικαιοδοσία ελέγχου συμμόρφωσης ενός πλοίου με τις απαιτήσεις της S.T.C.W. αναλαμβάνει κατά κύριο λόγο το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει ενώ δικαίωμα έχει και το παράκτιο κράτος στο οποίο εκτελεί πλώες. Στην περίπτωση ελέγχου από τις Λιμενικές Αρχές εξακριβώνονται τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών και εξετάζονται τυχόν ύποπτα συμβάντα συσχετιζόμενα με το επίπεδο επάνδρωσης του πλοίου. Σημειώνεται πως ο έλεγχος από τις παράκτιες Αρχές θα πρέπει να είναι σύντομος χρονικά προς αποφυγή καθυστερήσεων που θα μπορούσαν να επιβαρύνουν οικονομικά το πλοίο μέσω των ρητρών της ναύλωσης.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στα κράτη-μέλη του Δ.Ν.Ο. που βρισκόντουσαν στο στάδιο ανάπτυξης του εμπορικού τους στόλου καθώς προγενέστερα της S.T.C.W. κάθε χώρα είχε τα δικά της εθνικά πρότυπα κατάρτισης και πιστοποίησης με αποτέλεσμα την ύπαρξη μεγάλων αποκλίσεων μεταξύ των χωρών¹¹¹.

Η S.T.C.W. τροποποιήθηκε το 1995 καθώς ο Δ.Ν.Ο. προσάρμοσε την ποιότητα και τη δομή της ναυτικής εκπαίδευσης με τις μοντέρνες μεθόδους λειτουργίας και διαχείρισης των σύγχρονων εμπορικών πλοίων. Ταυτοχρόνως καίρια επιδίωξη υπήρξε η εξασφάλιση της εγκυρότητας των πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας και επάρκειας. Η S.T.C.W. έκτοτε καθιερώθηκε ως S.T.C.W. 95. Η τροποποίηση εφαρμόστηκε το Φεβρουάριο του 1997 και όριζε ως έτος έναρξης των νέων εκπαιδευτικών προγραμμάτων το 1998 ενώ από το 2002 όλοι οι ναυτικοί οφείλουν να είναι κάτοχοι πιστοποιητικών S.T.C.W. 95 ως απαραίτητη προϋπόθεση ναυτολόγησης.

Το 2010 πραγματοποιήθηκε μία νέα τροποποίηση με ημερομηνία εφαρμογής τον Ιανουάριο του 2012 στα πλαίσια της διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής. Οι μεταβολές

¹¹¹ I.M.O., S.T.C.W., [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (accessed 22/05/2016)

στη Σύμβαση S.T.C.W. 95 κρίθηκαν απαραίτητες για να αντιμετωπιστούν επαρκώς υπάρχοντα προβλήματα αλλά και να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για την πρόληψη ενδεχόμενων προβλημάτων ή επικίνδυνων καταστάσεων. Μεταξύ των άλλων ορίστηκαν εκ νέου οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης, η κατάσταση της υγείας και τα επίπεδα φυσικής κατάστασης, τα ελάχιστα επίπεδα πιστοποίησης ανά κατηγορία πλοίου και επαγγελματική θέση, τα εκπαιδευτικά σεμινάρια ειδικών κατηγοριών πλοίων ή πλόων, η περιβαλλοντική εκπαίδευση και η προαγωγή της συλλογικής εργασίας των ναυτικών¹¹².

3.3 Ευρωπαϊκή Ένωση-E.E. (European Union-E.E.)

3.3.1 Πρόγραμμα Κοινοτικής Δράσης

Η Ε.Ε. ούσα ευαισθητοποιημένη σε θέματα προστασίας περιβάλλοντος μη έχοντας όμως μεριμνήσει για τη θαλάσσια ρύπανση από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και σημαντικός παράγοντας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου Amoco Cadiz το 1978 στη Γαλλία εισήγαγε το Πρόγραμμα Κοινοτικής Δράσης για τον έλεγχο και τον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης από την έκχυση υδρογονανθράκων που επιφέρει ένα ρυπογόνο ναυτικό ατύχημα. Στην Ε.Ε. αυτή η Κοινοτική Πράξη που υπογράφηκε στις 26 Ιουνίου του 1978 αποτέλεσε την πρώτη Κοινοτική περιβαλλοντική διάταξη για το θαλάσσιο χώρο. Συνδυαστικά με την Κοινοτική Πράξη που θεσπίστηκε στις 3 Δεκεμβρίου του 1981 δημιούργησαν ένα κοινό Πρόγραμμα Κοινοτικής Δράσης για την αντιμετώπιση ατυχηματικών περιπτώσεων θαλάσσιας ρύπανσης από την αποβολή υδρογονανθράκων.

Εισήχθηκε επίσης το Κοινοτικό Σύστημα Πληροφόρησης, ως ελεγκτικός μηχανισμός της Ειδικής Συμβουλευτικής Επιτροπής, που κατέγραφε τα δεδομένα της θαλάσσιας ρύπανσης από υδρογονάνθρακες. Αργότερα οι καταγραφές επεκτάθηκαν σε όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης. Παράλληλα θεσπίστηκαν δύο οδηγίες από το Συμβούλιο για τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές ορισμένων τύπων δεξαμενόπλοιων που

¹¹² I.M.O., Our Work, Human Element, S.T.C.W., <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx> (accessed 22/05/2016)

προσέγγιζαν κοινοτικούς λιμένες και την υποχρεωτική χρήση πλοηγών ανοικτής θάλασσας κατά το διάπλου της Μάγχης και της Βόρειας Θάλασσας.

Τα ναυτικά ατυχήματα και οι συνέπειές τους στο θαλάσσιο περιβάλλον σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά ανέδειξαν τις ελλείψεις του Προγράμματος Κοινοτικής Δράσης ωθώντας το 2000 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο να αποφασίσουν την αντικατάστασή του από ένα Κοινοτικό Πλαίσιο Συνεργασίας στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης¹¹³.

3.3.2 Προς μία Κοινή Πολιτική Θαλάσσιας Ασφάλειας

Η γεωγραφική θέση της Ε.Ε. αποτελεί διαχρονικά κόμβο για τις ναυτιλιακές μεταφορές επιφέροντας όμως υψηλά ποσοστά επικινδυνότητας για τη διατήρηση της ισορροπίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα σημαντικά ναυτικά ατυχήματα που επιβάρυναν το θαλάσσιο αλλά και παράκτιο χώρο της Ευρώπης¹¹⁴ ώθησαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να ανακοινώσει το Πρόγραμμα Δράσης “Προς μία Κοινή Πολιτική Θαλάσσιας Ασφάλειας” στις 8 Ιουνίου του 1993 στοχεύοντας στην αυστηρότερη υιοθέτηση των Διεθνών Συμβάσεων του Δ.Ν.Ο. και την επιτυχή αντιμετώπιση περιπτώσεων που ο Δ.Ν.Ο. δεν προέβλεπε, μέσω θεσπίσεως Κοινοτικών Μέτρων.

Το συγκεκριμένο Πρόγραμμα Δράσης χαρακτηρίστηκε ως η εναρκτήριος Κοινοτική δράση για τη θαλάσσια ασφάλεια με ιδιαίτερο προσανατολισμό στην πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων. Κύριοι πυλώνες του Προγράμματος υπήρξαν οι ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων με επικίνδυνο ή ρυπογόνο φορτίο που προσέγγιζαν τους κοινοτικούς λιμένες και η απόσυρση όσων δεν τις πληρούσαν, η βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, η προστασία των περιβαλλοντικά ευαίσθητα περιοχών, η καθιέρωση κοινών προτύπων για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης Πλοίων, ο έλεγχος των πλοίων και κυρίως των πετρελαιοφόρων από την κρατική Λιμενική Αρχή, τα

¹¹³ Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθη (2005), “Ευρωπαϊκή Πολιτική Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος”, *Νόμος και Φύση*, 11/07/2015, <http://nomosphysis.org.gr/9748/europaiiki-politiki-prostasias-thalassiou-periballontos-ioulios-2005/> (accessed 29/05/2016)

¹¹⁴ Κυρίως τα ναυτικά ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων Aegean Sea το Δεκέμβριου του 1992 στην Ισπανία και Bregar τον Ιανουάριο του 1993 στη Σκωτία.

επιτρεπόμενα ναυτιλιακά καύσιμα και οι προδιαγραφές των λιμένων υποδοχής ναυτιλιακών λυμάτων.

3.3.3 Erika I, II και III

Το Δεκέμβριο του 1999 το πετρελαιοφόρο Erika βυθίστηκε στα ανοικτά της Γαλλίας προκαλώντας μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές καταστροφές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άμεσα δημοσιοποίησε τις δέσμες μέτρων Erika I και II στοχεύοντας σε ένα επίπεδο υψηλής ασφάλειας και προστασίας των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών της Ε.Ε. που θα διασφαλίζει την αειφόρο-βιώσιμη ανάπτυξή τους.

Στο πλαίσιο μέτρων **Erika I** καταγράφηκαν τα μέτρα άμεσης εφαρμογής όπως η εισαγωγή ενός αυστηρού πλαισίου ελέγχου των πλοίων στους ευρωπαϊκούς λιμένες, η ενδελεχής επιθεώρηση των Νηογνομόνων ως υπεύθυνων Φορέων ελέγχου και πιστοποίησης των πλοίων και η επίσπευση της διαδικασίας αντικατάστασης των μονοπύθμενων πετρελαιοφόρων από πλοία διπλού κύτους¹¹⁵.

Συμπληρωματικά, τα μέτρα **Erika II** είχαν ένα μακροχρόνιο χαρακτήρα με κύρια σημεία την υποχρεωτική παρακολούθηση των πλόων των εμπορικών πλοίων από τους φορείς της Ε.Ε. και τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency-E.M.S.A.)¹¹⁶. Η παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας αποσκοπούσε στον ευκολότερο και αμεσότερο εντοπισμό των πλοίων σε περίπτωση ατυχήματος μέσω του κατάλληλου εξοπλισμού και στην κατάρτιση σχεδίων για τα ενδεχόμενα καταφυγής ενός πλοίου ευρισκόμενου σε κίνδυνο. Ο Ε.Μ.Σ.Α. ιδρύθηκε για να παρέχει εξειδικευμένες επιστημονικές γνώσεις στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε θέματα σχεδιασμού και υλοποίησης μίας βιώσιμης ναυτιλιακής πολιτικής. Η ενσωμάτωση της κοινής ναυτιλιακής στρατηγικής από όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και η παροχή αρωγής στα υπό ένταξη κράτη αναφορικά με τη

¹¹⁵ EUR-Lex, Maritime Safety: Erika I package, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:124230> (accessed 29/05/2016)

¹¹⁶ European Commission, EN 2008/MOVE/047, Brussels, 28.10.2010, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010SC1264&qid=1464539153853&from=EN> (accessed 29/05/2016)

ναυτιλιακή πολιτική και την ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτέλεσαν κύριες αρμοδιότητες του E.M.S.A.¹¹⁷.

Ένα ακόμη καταστροφικό περιστατικό για το θαλάσσιο περιβάλλον συνέβη το 2002 όταν το πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο Prestige ναυάγησε βορειοδυτικά της Ισπανίας με ανυπολόγιστες συνέπειες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεχόμενη πιέσεις από την κοινή γνώμη ανακοίνωσε μία εμπλουτισμένη και αυστηρότερη δέσμη μέτρων γνωστή ως **Erika III**. Στόχος υπήρξε η διευθέτηση ελλείψεων των Erika I και II που αφορούσαν κυρίως τον έλεγχο των πλοίων που πλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα και το ρυθμιστικό πλαίσιο αντιμετώπισης έκτακτων περιπτώσεων πλοίων. Αναφορικά με τον έλεγχο οι νηογνώμονες, τα κράτη-μέλη μέσω των λιμένων τους, τα κράτη σημαίας, οι πλοιοκτήτες και οι μεταφορείς στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών αναλάμβαναν περισσότερες αρμοδιότητες με τις συνεπακόλουθες ευθύνες με βάση την αναθεωρημένη ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Ταυτοχρόνως, επαναπροσδιορίστηκαν τα όρια ηλικίας των δεξαμενόπλοιων και ανακοινώθηκε νέο, πιο αυστηρό χρονοδιάγραμμα αντικατάστασης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους. Επιπροσθέτως επιβάλλεται η χρήση του δικτύου Safe Sea Net ώστε να επιτευχθεί η έγκυρη πληροφόρηση για τα πλοία και τα φορτία τους στα ευρωπαϊκά ύδατα. Αξιοσημείωτη πρωτοβουλία του Erika III υπήρξε η ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης, ο καταλογισμός αστικών ευθυνών στους μεταφορείς και ο προσδιορισμός χρηματικών αποζημιώσεων σε θύματα ναυτικών ατυχημάτων¹¹⁸.

3.3.4 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Η γεωγραφική μορφή της Ευρωπαϊκής ηπείρου λειτούργησε υποστηρικτικά για τις θαλάσσιες μετακινήσεις ενισχύοντας τόσο το εσωτερικό όσο και το εξωτερικό εμπόριο της E.E.. Μελετώντας το εύρος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, την ενεργειακή

¹¹⁷ E.M.S.A., Tasks, <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/sustainable-toolbox.html> (accessed 29/05/2016)

¹¹⁸ Commission to the European Parliament and to the Council on improving safety at sea in response to the Prestige accident, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52002DC0681&qid=1464542090648&from=EN> (accessed 29/05/2016)

αποτελεσματικότητα, τη χρονική συνέπεια, την ελαχιστοποίηση του κοινωνικού κόστους σε συνάρτηση με το επιχειρησιακό κόστος της μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων μέσω της θαλάσσιας οδού έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς η Ε.Ε. προώθησε το θεσμό της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων-N.M.A..

Η Ναυτιλία των Μικρών Αποστάσεων αποτελεί τη θαλάσσια σύνδεση μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων. Ταυτοχρόνως, περιλαμβάνει και τη θαλάσσια σύνδεση των ευρωπαϊκών λιμένων με τους υπόλοιπους γειτνιάζοντες μη όμως ευρωπαϊκούς¹¹⁹. Η αναπτυξιακή πολιτική της Ε.Ε., η οποία σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της βιώσιμης-αειφόρου πολιτικής των μεταφορών, διαμόρφωσε τα σχέδια δράσης της Ν.Μ.Α.. Οι νομοθετικές αποφάσεις, οι λειτουργικές διατάξεις αλλά και οι ειδικές τεχνικές προδιαγραφές στοχεύουν στη διασφάλιση των βασικών Αρχών της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Συγκεκριμένα, η ενεργός στήριξη της ευρωπαϊκής οικονομίας, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας, η αύξηση της απασχόλησης, η ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές και η περιβαλλοντική απόδοση των πλοίων αποτέλεσαν διαχρονικά αυτές τις Αρχές¹²⁰.

3.3.5 Μείωση Εκπομπών Αέριων Ρύπων

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως η εκπομπή επιβλαβών ρύπων που επιτείνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου αποτελεί ένα από τα κύρια περιβαλλοντικά προβλήματα που η παγκόσμια κοινότητα καλείται να αντιμετωπίσει. Η Ε.Ε. στην προσπάθεια της να συμβάλει αποτελεσματικά στον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής θέσπισε μία σειρά από μέτρα για τα πλοία που προσεγγίζουν τους λιμένες της. Το κόστος για την υιοθέτηση αυστηρότερων προδιαγραφών και προτύπων λειτουργίας των πλοίων αποτέλεσε ένα σημαντικό εμπόδιο στη λήψη αποφάσεων καθώς οι νέες ρυθμίσεις όφειλαν να προστατεύσουν και την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής δραστηριότητας των κρατών-μελών της Ε.Ε..

¹¹⁹ European Commission, COM (1999)317,

http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_en_final.pdf (accessed 30/05/2016)

¹²⁰ Ε.Ε.Ν.Μ.Α., Σύνοψη Ναυτιλιακής Πολιτικής, <http://www.shortsea.gr/nma/sinopsi-europaikis-politikis/> (accessed 30/05/2016)

Στα πλαίσια της φιλόδοξης περιβαλλοντικής της στρατηγικής η Ε.Ε. εξέδωσε το 2005 συμπληρωματικά του Παραρτήματος VI της MARPOL 73/78 του Δ.Ν.Ο. την Οδηγία 2005/33/E.C. αναφορικά με τα επίπεδα θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα όλων των εμπορικών και επιβατικών πλοίων που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες. Προσδιορίστηκαν λεπτομέρειες για τις δοκιμές και τη χρήση νέων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών αέριων ρύπων ενώ ορίστηκε το πλαίσιο παρακολούθησης των δράσεων μέσω εκθέσεων και της επανεξέτασης των ορίων¹²¹. Το 2011 τα ανώτατα επιβαλλόμενα όρια της Οδηγίας 2005/33/E.C. επαναπροσδιορίστηκαν ώστε να εναρμονιστούν με τις αποφάσεις του Δ.Ν.Ο.¹²².

Επιπρόσθετα, με νεότερη Οδηγία υποχρεώνονται από το 2018 όλα τα εμπορικά πλοία να ενημερώνουν τις Αρχές για τις ετήσιες εκπομπές τους. Είναι σαφής η κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων με περιορισμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα που θα συμβαδίζει όμως με τους όρους της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης της Ε.Ε..

3.3.6 Πράσινη Βίβλος για μία Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ε.Ε.

Η Ε.Ε. αποτελεί μία από τις κύριες ναυτιλιακές οικονομίες παγκοσμίως με μεγάλη παράδοση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα πλαίσια των διαβουλεύσεων για τη συγκρότηση μίας Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής στην Ε.Ε. εξέδωσε τον Ιούνιο του 2006 την Πράσινη Βίβλο. Στόχος της Πράσινης Βίβλου υπήρξε η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο. Το κείμενο της Πράσινης Βίβλου ήταν πλήρως εναρμονισμένο με τη Στρατηγική της Λισσαβόνας και αντιμετώπιζε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ως ένα κρίκο της θαλάσσιας οικονομικής αλυσίδας. Η ολιστική προσέγγιση χαρακτήριζε την Πράσινη Βίβλο καθώς δεν επέβαλλε νέους κανονισμούς ή ρυθμίσεις αντιθέτως κωδικοποίησε και λειτούργησε ως ένας

¹²¹ EUR-Lex, Οδηγία 2005/33/Εκ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6^{ης} Ιουλίου 2005, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005L0033&from=EN> (accessed 30/05/2016)

¹²² E.M.S.A., Directive 2005/33/EC, <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/items/id/97.html?cid=96> (accessed 30/05/2016)

οδηγός για τη συμμόρφωση των κρατών-μελών και την υιοθέτηση του ήδη υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της ναυτιλίας.

Η ενίσχυση του νομοθετικού πλαισίου για τη θαλάσσια ασφάλεια, η προώθηση της ευρύτερης συνεργασίας και ο αποτελεσματικός συντονισμός των αρμόδιων φορέων για το σχεδιασμό και την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής αποτέλεσαν τους κύριους άξονες ενδιαφέροντος. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην τεχνολογική αναβάθμιση των αρμόδιων φορέων ώστε να παρέχεται επαρκής, έγκυρη και έγκαιρη πληροφόρηση για τα πλοία, τα δρομολόγια, τα φορτία, τους λιμένες και τυχόν έκτακτα περιστατικά ή κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα πλοία ¹²³. Ταυτοχρόνως, αναγνωρίστηκε η σπουδαιότητα του ρόλου των λιμένων στη διαμόρφωση του κόστους αλλά και της ποιότητας του παρεχόμενου ναυτιλιακού προϊόντος και τονίστηκε η ανάγκη αναβάθμισης των υποδομών και της τεχνογνωσίας του προσωπικού τους.

3.4 Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης-Ο.Ο.Σ.Α. (Organization for Economic Co-operation and Development-O.E.C.D.)

Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης-Ο.Ο.Σ.Α. ιδρύθηκε το 1961 σε συνέχεια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας (Organization for European Co-operation) ο οποίος συστάθηκε για τη διαχείριση του Σχεδίου Μάρσαλ το 1948. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η οικονομική ενίσχυση των Η.Π.Α. για την αναδόμηση της Ευρώπης έχριζε μίας οργανωμένης και κεντροποιημένης επίβλεψης, έργο που ανατέθηκε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας. Η επιτυχής υλοποίηση του Σχεδίου Μάρσαλ στον ευρωπαϊκό χώρο ώθησε οικονομίες εκτός της Ευρώπης, όπως ο Καναδάς και οι Η.Π.Α., να υπογράψουν το 1960 τη Σύμβαση διεύρυνσης σε δια-ατλαντική κλίμακα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας συστήνοντας τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης με κύρια αρμοδιότητα την παροχή ενός κοινού πλαισίου συνεργασίας και

¹²³ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Θαλάσσια Πολιτική, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_el.htm (accessed 01/06/2016)

προσδιορισμού οικονομικοκοινωνικών πολιτικών που καθορίζουν την βιώσιμη-αειφόρο ανάπτυξη σε παγκόσμια κλίμακα και με μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα¹²⁴.



Εικόνα 5. Έμβλημα Ο.Ο.Σ.Α.

3.4.1 Ναυτιλιακή Πολιτική και Βιώσιμη-Αειφόρος Ανάπτυξη

Λόγω των ιδιαιτεροτήτων της ναυτιλιακής αγοράς στα πλαίσια δημιουργίας και άσκησης εξειδικευμένης πολιτικής συστήθηκε η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών (Maritime Transport Committee). Πρωταρχική επιδίωξη της Επιτροπής υπήρξε η προάσπιση της Αρχής της Ελεύθερης Διέλευσης των Πλοίων στα διεθνή ύδατα¹²⁵ από τις περιοριστικές εθνικές πολιτικές προστασίας σημαίων.

Διατηρώντας τον πυρήνα Αρχών του Ο.Ο.Σ.Α., αντικειμενικότητα, πρωτοπορία, εφευρετικότητα, εξέλιξη και ηθική¹²⁶, η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών επιδιώκει για τα κράτη-μέλη της μία ολιστική διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού στη ναυτιλιακή αγορά. Συγκεκριμένα, η ελεύθερη επιλογή της ναυτιλιακής υπηρεσίας, όπως το πλοίο μεταφοράς ενός φορτίου, από το ναυλωτή ή ιδιοκτήτη φορτίου χωρίς εθνικούς περιορισμούς αποτελεί κύριο στόχο. Αντιστοίχως η άρση περιοριστικών διατάξεων για την εισαγωγή πλοίων σημαίας τρίτης χώρας σε μία ναυτιλιακή αγορά και η αντιμετώπιση δυσχερειών ή εμποδίων με ενδεχόμενα αρνητικά αποτελέσματα για τον

¹²⁴ Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, OECD, http://www.minagric.gr/greek/agro_pol/OECD.htm (accessed 23/05/2006)

¹²⁵ Το καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού εξαιρεί την ακτοπλοΐα.

¹²⁶ O.E.C.D., <http://www.oecd.org/about/> (accessed 23/05/2016)

ελεύθερο ανταγωνισμό στο διεθνές εμπόριο απασχολούν την Επιτροπή¹²⁷. Στα πλαίσια ανάπτυξης της ναυτιλιακής δραστηριότητας εισήχθη η υιοθέτηση κοινών προτύπων ασφαλείας στην εκπαίδευση και την πιστοποίηση καταλληλότητας των ναυτικών ώστε να προάγεται η περιβαλλοντική προστασία.

3.5 Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων για Θέματα Ρύπανσης (International Tankers Owners Pollution Federation-I.T.O.P.F.)

Το 1967, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην παρούσα εργασία, στις ακτές της Αγγλίας το πετρελαιοφόρο Torrey Canyon ναυάγησε προκαλώντας τη μεγαλύτερη έως τότε οικολογική καταστροφή με σωρεία παράπλευρων συνεπειών. Πρωταρχικά ο περιορισμός και η άμεση αντιμετώπιση της ρύπανσης καθώς μετέπειτα η αποκατάσταση των πληγέντων περιοχών και η αποζημίωση των ενδιαφερόμενων μερών αποτέλεσαν μία πρωτόγνωρη κατάσταση για την παγκόσμια κοινότητα. Λόγω της έλλειψης επαρκούς νομοθεσίας για την ανάληψη του κόστους των αποζημιώσεων και της αποκατάστασης της περιβαλλοντικής καταστροφής δημιουργήθηκε η Συμφωνία Ιδιοκτητών Πετρελαιοφόρων Εθελοντικής Αποζημίωσης Πετρελαϊκής Ρύπανσης (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution-TOVALOP).

Η Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων για Θέματα Ρύπανσης (International Tankers Owners Pollution Federation- I.T.O.P.F.) ιδρύθηκε το 1968 με σκοπό τη διαχείριση της TOVALOP. Απώτερος στόχος της I.T.O.P.F υπήρξε η διασφάλιση της αποζημίωσης όλων των πληγέντων από την πετρελαϊκή ρύπανση του ναυαγίου. Η TOVALOP ολοκληρώθηκε το 1997 η I.T.O.P.F παρέμεινε όμως ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός παροχής συμβουλευτικών τεχνικών υπηρεσιών στις πλοιοκτήτριες εταιρείες-μέλη της και στους ναυτιλιακούς φορείς για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων από πετρελαϊκές διαρροές.

Ταυτοχρόνως, αναβαθμίστηκε ο ρόλος της προσφέροντας υπηρεσίες εκτίμησης κόστους ζημιών. Δημιουργήθηκε μία παγκόσμια βάση καταγραφής δεδομένων των

¹²⁷ Βλάχος Γ. - Αλεξόπουλος Α. (1996), *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς, σελ.133-135

ατυχημάτων ώστε να βελτιώνεται η πληροφόρηση και η εκπαίδευση των μελών της αναφορικά με το σχεδιασμό ενεργειών-διαδικασιών σε έκτακτες περιπτώσεις. Η πρόληψη για την αποφυγή ατυχημάτων ή διαρροών καθώς και η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση έκτακτων περιπτώσεων διασφαλίζουν τη βιώσιμη-αειφόρο ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου.

Το 1997 λόγω της εξειδικευμένης τεχνογνωσίας των στελεχών της και των αυξημένων απαιτήσεων της ναυτιλιακής αγοράς η πελατειακή της βάση επεκτάθηκε σε στόλους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, γενικού φορτίου, δημητριακών, κάρβουνου και ελαίων αλλά και κυβερνήσεις¹²⁸.

3.6 Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Owners-Intertanko)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι συνέπειες από ένα ατύχημα ή μία διαρροή πετρελαίου στο θαλάσσιο χώρο μπορούν να είναι καταστροφικές για το περιβάλλον, τον άνθρωπο, την οικονομία και τα εμπλεκόμενα μέρη καθώς η έκταση της βλάβης δύσκολα περιορίζεται. Οι ιδιοκτήτες-πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων αντιλαμβανόμενοι τις ιδιαιτερότητες του μεταφερόμενου φορτίου τους και τις δυσκολίες που συνεπάγεται η ασφαλής μεταφορά και φορτοεκφόρτωσή του συνέστησαν το 1934 τη μη κερδοσκοπική Διεθνή Ένωση Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Tanker Owner's Association). Η προώθηση και η διασφάλιση των συμφερόντων των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων υπήρξε ο πρωταρχικός σκοπός της Διεθνούς Ένωσης Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων¹²⁹. Το έργο της Ένωσης υπήρξε ελλιπές συγκρινόμενο με τις απαιτήσεις των μελών της και την αυξανόμενη ζήτηση στην μεταφορά πετρελαίου.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 μία σειρά από σημαντικά γεγονότα όπως το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ, ο πόλεμος των Έξι Ημερών και το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Torrey Canyon έδρασαν καταλυτικά στην αγορά του πετρελαίου δημιουργώντας παράλληλα νέα δεδομένα στα δεξαμενόπλοια. Οι ανάγκες για

¹²⁸ I.T.O.P.F., Our History, <http://www.itopf.com/about-us/our-history/> (accessed 26/05/2016)

¹²⁹ Βλάχος Γ. - Αλεξόπουλος Α. (1996), *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς, σελ. 131

πετρέλαιο αυξάνονταν διαμορφώνοντας ένα νέο καθεστώς στο διεθνές εμπόριο του πετρελαίου και πιέζοντας τις πλοιοκτήτριες εταιρείες να προασπίσουν τα συμφέροντά τους. Κάτω από αυτές τις συνθήκες το 1970 η Διεθνής Ένωση Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων ανασυντάχθηκε, αναβαθμίστηκε και μετονομάστηκε σε Διεθνή Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Owners-Intertanko). Μεταγενέστερα λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων και την εισαγωγή των υγροποιημένων φορτίων στη ναυτιλιακή αγορά η Intertanko διευρύνθηκε με στόλους μεταφοράς χημικών προϊόντων και φυσικού αερίου¹³⁰.

Στόχος της Intertanko υπήρξε η διασφάλιση των ποιοτικών χαρακτηριστικών στην αγορά μεταφοράς του πετρελαίου, φυσικού αερίου και άλλων χημικών ώστε η “ενέργεια της βιομηχανίας” να μεταφέρεται ασφαλώς, υπεύθυνα και ανταγωνιστικά. Η Intertanko ουσιαστικά ξεκίνησε τη δραστηριοποίησή της το 1970 και έκτοτε εκπροσωπεί τις πλοιοκτήτριες εταιρείες-μέλη της σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε να προάγεται ο κλάδος και να διασφαλίζεται η βιώσιμη-αιφόρος ανάπτυξη. Η εξάλειψη της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, η αποφυγή ανθρώπινων απωλειών και η πλήρης εφαρμογή των κανονισμών αποτελούν το τρίπτυχο των Αρχών της¹³¹. Η καθιέρωση διαδικασιών και προτύπων που θα εγγυώνται την επίτευξη ενός υψηλού επιπέδου παρεχόμενων υπηρεσιών και η ισχυροποίηση της θέσης της Intertanko στην παγκόσμια οικονομία αποτελούν χαρακτηριστικά καθοριστικής σημασίας για τη στρατηγική της.



Εικόνα 6. Έμβλημα Intertanko

¹³⁰ Intertanko, 40Years Leading The Way, <http://www.intertanko.com/upload/Publication/Book%20Shop/40th%20%20Full%20brochure.pdf> (accessed 25/05/2016)

¹³¹ Intertanko, Mission, Statement, <http://www.intertanko.com/About-Us/Mission-Statement-/> (accessed 25/05/2016)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ-ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας αποτελεί μία συνεχή προσπάθεια που καταβάλλεται από διάφορους φορείς σε παγκόσμια και διεθνή κλίμακα όπως αναλύθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια. Παρά όλα τα κανονιστικά και θεσμικά πλαίσια που έχουν κατά περιόδους υιοθετηθεί από τους διεθνείς οργανισμούς εντοπίζονται, κυρίως λόγω περιστατικών ατυχηματικού χαρακτήρα ή καταγραφής δυσμενών περιβαλλοντικών καταστάσεων, ελλείψεις που βάλλουν τη βιώσιμη-αειφόρο ανάπτυξη της ναυτιλίας. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιστατικών έχουν συναφθεί Πρωτόκολλα και Διεθνείς Συμβάσεις που δεν περιλαμβάνονται στις αρμοδιότητες των προαναφερθέντων Διεθνών Οργανισμών ή ρυθμίζουν συμπληρωματικά ζητήματα της κύριας ναυτιλιακής δραστηριότητας, της μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων. Οι κυριότερες από αυτές τις Διεθνείς Συμβάσεις και τα Πρωτόκολλα αναλύονται ακολούθως.

4.1 Α΄ Περίοδος - Προστασία Περιβάλλοντος

Οι Διεθνείς και οι Περιφερειακοί Οργανισμοί καθώς και οι χώρες κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου δημιουργίας κανονισμών αναφορικά με το περιβάλλον κινήθηκαν στα πλαίσια της αποκατάστασης της υποβάθμισης ή και της ρύπανσης που είχε σημειωθεί με την εφαρμογή της Αρχής “ο ρυπαίνων πληρώνει”. Το συγκεκριμένο πλαίσιο δράσης εισήγαγε την απόδοση ευθυνών και την ανάληψη του κόστους επαναφοράς του φυσικού περιβάλλον και της αποζημίωσης των πληγέντων.

Σε συνέχεια της περιβαλλοντικής προστασίας υιοθετήθηκε και αναπτύχθηκε η “Αρχή της πρόληψης” δημιουργώντας μία στρατηγική στη Διεθνή Οργάνωση και τη διεθνή κοινότητα με δομές και κατευθύνσεις για την επιτυχή αποτροπή ή/και την έγκαιρη αντιμετώπιση περιστατικών επέλευσης κινδύνου για το φυσικό περιβάλλον.

4.1.1 Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Απορρίψεις και Άλλες Ουσίες –Λονδίνο 1972

Το Νοέμβριο του 1972 υπογράφηκε στο Λονδίνο η Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Απορρίψεις και Άλλες Ουσίες (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters) με έναρξη ισχύος τον Αύγουστο του 1975. Η Σύμβαση αυτή, ευρέως γνωστή ως Σύμβαση του Λονδίνου (1972), στόχευε στον περιορισμό της εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης. Ο Δ.Ν.Ο. ανέλαβε τα καθήκοντα Γραμματείας¹³².

Προέβλεπε τον πλήρη και λεπτομερή έλεγχο των πηγών της θαλάσσιας ρύπανσης από κατάλοιπα και άλλα επικίνδυνα υλικά, απαγόρευε την ηθελημένη εναπόθεση συγκεκριμένων επιβλαβών υλικών, επέβαλε περιορισμούς στα είδη και τις ποσότητες των αναγνωρισμένων υλικών που δύνανται να αποβάλλουν τα πλοία στη θάλασσα και καθόριζε τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις για την παραχώρηση της ειδικής άδειας απόρριψης ενός αριθμού άλλων αναγνωρισμένων υλικών και της γενικής άδειας για τα απόβλητα ή άλλες ύλες. Επίσης, ενθάρρυνε τη συνεργασία και τη συνέργια σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο με απώτερο σκοπό τη σύναψη συμπληρωματικών συμφωνιών ή πρωτοκόλλων για τη διαφύλαξη του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι πρώτη φορά στη Σύμβαση του Λονδίνου (1972) γίνεται μνεία στη διαχρονικότητα του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς αναγνωρίστηκε η ολιστική συμβολή του στην ανθρωπότητα. Ταυτοχρόνως, καταγράφηκε η ευθύνη όλων των ομάδων για την προστασία του θαλασσίου οικοσυστήματος και της βιοποικιλότητάς του καθώς όλοι γίνονται αποδέκτες των ωφελειών του. Αναφορικά με τις πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης η Σύμβαση του Λονδίνου (1972) κατέγραψε κι άλλους ρυπαντές πλέον του πετρελαίου και των παραγώγων του.

¹³² I.M.O., Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter.aspx> (accessed 02/06/2016)

Η συμβολή της Σύμβασης υπήρξε καταλυτική για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών. Οι τεχνολογικές εξελίξεις, τα νέα μεταφερόμενα υλικά και η εισαγωγή νέων μορφών ενέργειας των πλοίων μετέβαλαν τα δεδομένα στο χώρο της θαλάσσιας ρύπανσης. Η Σύμβαση για να εναρμονιστεί με τις νέες ανάγκες της περιβαλλοντικής πολιτικής αναθεωρήθηκε το 1993 με την αναφορά στα χαμηλά ραδιενεργά υλικά, η απόρριψη των οποίων στη θάλασσα απαγορεύτηκε. Ταυτόχρονα, ο κατάλογος με τα επικίνδυνα υλικά που δεν επιτρέπεται η απόρριψη τους στη θάλασσα εμπλουτίστηκε με τα βιομηχανικά απόβλητα.

Για να καταστεί εφικτός ο εκσυγχρονισμός της Σύμβασης αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1996 με τη γενικότερη παραδοχή ότι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί ευθύνη της παγκόσμιας κοινότητας. Η λήψη προληπτικών μέτρων σε όλες τις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης ανεξαρτήτως επικινδυνότητας των υλικών και η αυστηροποίηση του καταλόγου των υλικών η εναπόθεση των οποίων επιτρέπεται στο θαλάσσιο χώρο αποτέλεσαν χαρακτηριστικά σημεία του Πρωτοκόλλου. Καταγράφηκε η τάση των εμπλεκόμενων μερών για την υιοθέτηση μίας διαδικασίας βέλτιστης διαχείρισης των χερσαίων λημμάτων ώστε τα χερσαία απόβλητα να επεξεργάζονται σε ειδικές εγκαταστάσεις και κατόπιν ένας περιορισμένος όγκος συγκεκριμένων αποβλήτων να απορρίπτονται στη θάλασσα σε αντικατάσταση της ολικής εναπόθεσης τους στο θαλάσσιο χώρο. Το Πρωτόκολλο του 1996 υπογράφηκε το Νοέμβριο του 1996 και τέθηκε σε εφαρμογή τον Μάρτιο του 2006¹³³.

4.2 Β΄ Περίοδος – Βιώσιμη-Αειφόρος Ανάπτυξη

Η ολιστική αντιμετώπιση της ανάπτυξης και οι τρεις πυλώνες της-οικονομική πρόοδος, κοινωνική ευημερία και περιβαλλοντική προστασία-λειτουργήσε καταλυτικά στην ανάληψη πρωτοβουλιών για το θαλάσσιο περιβάλλον και την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η Διεθνής Οργάνωση και οι Εθνικές Κυβερνήσεις αντιλαμβανόμενες τις ανάγκες του περιβάλλοντος στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου αλλά και δεχόμενες

¹³³ Admiralty and Maritime Law Guide, International Conventions, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/protodumping1996.html> (accessed 02/06/2016)

πιέσεις από την ενεργή κοινότητα υιοθέτησαν μία διευρυμένη πολιτική και αντίληψη κατά τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Η περίοδος της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης, όπως ήδη αναφέρθηκε, χαρακτηρίζεται από μία διευρυμένη αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών ζητημάτων που επικεντρώνονται στη ναυτιλία, το θαλάσσιο και το παράκτιο περιβάλλον.

4.2.1 Oil Pollution Act- O.P.A. 1990

Στην παρούσα εργασία εξετάζεται η επίτευξη της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης μέσω των αποφάσεων των Διεθνών Οργανισμών κρίνεται όμως απαραίτητη η αναφορά σε μία εθνική νομοθεσία, οι επιπτώσεις της οποίας υπήρξαν καταλυτικές για την παγκόσμια ναυτιλία. Στις 24 Μαρτίου 1989 το δεξαμενόπλοιο Exxon Valdez ναυαγεί στην Αλάσκα προκαλώντας όχι μόνο οικολογική καταστροφή αλλά πολυάριθμες και έντονες αντιδράσεις από την κοινή γνώμη, τους ναυτιλιακούς παράγοντες και τις περιβαλλοντικές οργανώσεις¹³⁴. Το συγκεκριμένο ναυτικό ατύχημα ολοκλήρωσε μία σειρά από ναυάγια και ναυτικά ατυχήματα που συντελέστηκαν στα θαλάσσια ύδατα των Η.Π.Α. πλήττοντας το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η άκαμπτη περιβαλλοντική πολιτική που επιδείκνυαν οι Η.Π.Α. σε εθνικό και διεθνές επίπεδο έλαβε τέλος το επόμενο έτος με τη θέσπιση του νόμου περί πετρελαϊκής ρύπανσης. Η γνωστή στους ναυτιλιακούς, κι όχι μόνο, κύκλους Oil Pollution Act (O.P.A. 1990) υπογράφηκε από τον πρόεδρο George Bush, εγκρίθηκε από το Κογκρέσο και τέθηκε σε εφαρμογή τον Αύγουστο του 1990. Κύρια σημεία της O.P.A. 1990 υπήρξαν ο σχεδιασμός και οι τεχνικές προδιαγραφές των δεξαμενόπλοιων που προσέγγιζαν τους αμερικανικούς λιμένες και η απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης.

Με τις νέες αυστηρές τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής των δεξαμενόπλοιων επιβλήθηκαν διπλά περιβλήματα ασφαλείας (double hull) ή/και διπλοί πυθμένες (double bottom) σε όλα τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου ανάλογα τη χωρητικότητα και

¹³⁴ Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council, <http://www.evostc.state.ak.us/index.cfm?FA=facts.details> (accessed 03/06/2016)

την ηλικία κάθε πλοίου¹³⁵. Ταυτοχρόνως, οι αποζημιώσεις που καταβάλλονταν στους δικαιούχους πληγέντες της ρύπανσης από την απόρριψη ή διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα από εμπορικά πλοία επιβάρυνε πλέον στο ακέραιο των πλοιοκτήτη. Το οικονομικό κόστος της εφαρμογής αυτών των διατάξεων της Ο.Ρ.Α. 1990 υπήρξε αξιοσημείωτο προκαλώντας πλήθος αντιδράσεων από τη ναυτιλιακή κοινότητα τις οποίες όμως υπερκέρασε το πολιτικό όφελος.

Στα πλαίσια διασφάλισης της ναυσιπλοΐας καθορίστηκαν συστήματα έλεγχου της κυκλοφορίας των πλοίων ώστε να εντοπίζονται οι παράνομες απορρίψεις και τα πλοία που τις πραγματοποίησαν. Αναφορικά με τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στην έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων αλλά στην πρόληψη ατυχημάτων, μέσω των κανονισμών της Ο.Ρ.Α. 1990 θεσπίστηκαν ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης και καταρτίστηκαν ελάχιστα απαιτούμενα πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας των ναυτικών. Ελεγκτικό ρόλο ανέλαβε η Αμερικανική Ακτοφυλακή η οποία στη συνέχεια ενσωμάτωσε, με δική της πρωτοβουλία, νέες διατάξεις στην Ο.Ρ.Α.1990.

Οι πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεώθηκαν να καταρτίσουν και να υιοθετήσουν πλάνα αποτροπής διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα και σχέδια αποκατάστασης και καθαρισμού τυχόν δημιουργηθέντων πετρελαιοκηλίδων. Η έννοια της πρόληψης αποτέλεσε ένα βασικό σημείο στην Ο.Ρ.Α.1990¹³⁶. Από το 1990 που εφαρμόστηκε έχει τροποποιηθεί και εμπλουτιστεί αρκετές φορές παραμένοντας σε ισχύ και επηρεάζοντας τους κανόνες του διεθνούς εμπορίου και τη βιώσιμη-αειφόρο ανάπτυξη των σχετιζόμενων με τα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α..

¹³⁵1. Όλα τα νέα δεξαμενόπλοια χωρητικότητας έως 5.000 grt οφείλουν να έχουν διπλά περιβλήματα ή/και διπλούς πυθμένες ενώ τα παλιά ίδιας χωρητικότητας πρέπει να συμμορφωθούν με τις νέες προδιαγραφές μετά την 1/1/2015.

2. Όλα τα υπόλοιπα δεξαμενόπλοια μεγαλύτερης χωρητικότητας επιβάλλεται να έχουν διπλούς πυθμένες και διπλά περιβλήματα ασφαλείας. Μέχρι το 1/1/2015 εξαιρούνται τα πλοία τα οποία φορτώνουν ή εκφορτώνουν στο LOOP.

3.Καταρτίστηκε χρονοδιάγραμμα απόσυρσης για τα δεξαμενόπλοια άνω των 5.000 grt τα οποία δεν συμμορφώθηκαν με τις νέες διατάξεις με έτος έναρξης το 1995 ανάλογα με την ηλικία και την χωρητικότητά τους. Η μη αποδοχή των υπάρχοντων πλοίων αρχίζει από το 1995 για πλοία ηλικίας 28 ετών, με καταληκτική ημερομηνία το 2010 για πλοία 23 ετών.

¹³⁶ United States Coast Guard, http://www.uscg.mil/ccs/npfc/About_NPFC/opa.asp, (accessed 02/06/2016)

4.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Αντιμετώπιση και Συνεργασία για τη Θαλάσσια Ρύπανση από Πετρέλαιο-Λονδίνο 1990

Στην προσπάθεια περιορισμού της θαλάσσιας ρύπανσης από τα εμπορικά πλοία υιοθετήθηκε το Νοέμβριο του 1990 στο Λονδίνο η Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Αντιμετώπιση και Συνεργασία για τη Θαλάσσια Ρύπανση από Πετρέλαιο (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation – O.P.R.C.). Οι χώρες που υπέγραψαν την O.P.R.C. ανέλαβαν την υποχρέωση να καθιερώσουν μέτρα για την αντιμετώπιση περιστατικών πετρελαϊκής ρύπανσης σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε συνεργασία με άλλα κράτη.

Σε έκτακτες περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης τα συμβαλλόμενα μέλη οφείλουν να συνδράμουν προσφέροντας αρωγή στην πληγείσα χώρα. Η παροχή βοήθειας σύμφωνα με την O.P.R.C. θα επιστρέφεται με τη μορφή αποζημίωσης των καταβαλλόμενων δαπανών. Προληπτικά η O.P.R.C. επιβάλλει στις συμβαλλόμενες χώρες να δημιουργήσουν αποθέματα εξοπλισμού καταπολέμησης πετρελαιοκηλίδων, να πραγματοποιούν γυμνάσια για την επιτυχή καταπολέμηση πετρελαιοκηλίδων και να καταρτίζουν λεπτομερή σχέδια αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών πετρελαϊκής ρύπανσης.

Ταυτοχρόνως, τα πλοία οφείλουν να φέρουν ένα σχέδιο έκτακτης αντιμετώπισης πετρελαϊκής ρύπανσης και να αναφέρουν περιστατικά ρύπανσης στις αρμόδιες χερσαίες αρχές. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιστατικών η O.P.R.C. αναγράφει λεπτομερώς τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν.

Η O.P.R.C. τέθηκε σε ισχύ τον Μάιο του 1995 με τον Δ.Ν.Ο. να έχει αυξημένες συντονιστικές αρμοδιότητες¹³⁷.

¹³⁷ I.M.O., International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-\(OPRC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx) (accessed 04/06/2016)

4.2.2.1 Πρωτόκολλο της O.P.R.C. για τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες-Λονδίνο 2000

Λόγω της αύξησης των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από άλλες ουσίες πλέον του πετρελαίου εγκρίθηκε το Μάρτιο του 2000 το Πρωτόκολλο της O.P.R.C. που σχετίζεται με επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation-Hazardous and Noxious Substances Protocol- O.P.R.C.-H.N.S.Protocol). Το Πρωτόκολλο O.P.R.C.-H.N.S.Protocol υπογράφηκε στο Λονδίνο και εφαρμόστηκε τον Ιούνιο του 2007 επεκτείνοντας τους κανονισμούς για το πετρέλαιο στα εμπορικά πλοία μεταφοράς επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών¹³⁸.

4.2.3 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος των Πλοίων και των Ιζημάτων –Λονδίνο 2004

Ο Δ.Ν.Ο. ανταποκρινόμενος στο κάλεσμα του Ο.Η.Ε. να αντιμετωπίσει και να επιλύσει το καίριο και συνεχώς αυξανόμενο πρόβλημα αφανισμού της βιοποικιλότητας των υδάτων λόγω του μεταφερόμενου θαλάσσιου έρματος από τα πλοία ¹³⁹προέβει σε μία σειρά από ενέργειες από το 1982 με αποκορύφωμα την πραγματοποίηση της Διεθνούς Διασκέψεως για τη Διαχείριση του Έρματος για τα Πλοία. Η Διεθνής Σύσκεψη έλαβε χώρα το Φεβρουάριο του 2004 στο Λονδίνο και οι εργασίες της έληξαν με την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος των Πλοίων και των Ιζημάτων (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments-Ballast Water Management Convention).

Στόχος της Ballast Water Management Convention είναι η πρόληψη και ο περιορισμός της εξάπλωσης επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών από μία θαλάσσια περιοχή σε μία άλλη. Για την επίτευξη του στόχου επιβάλλει την καθιέρωση προτύπων και

¹³⁸ National University of Singapore, Centre of International Law, <https://cil.nus.edu.sg/2000/2000-protocol-on-preparedness-response-and-co-operation-to-pollution-incidents-by-hazardous-and-noxious-substances/> (accessed 04/06/2016)

¹³⁹ Σύμφωνα με τον Ο.Η.Ε. η εισαγωγή θαλάσσιων ειδών σε διαφορετικά υδάτινα οικοσυστήματα μέσω του θαλάσσιου έρματος, η ρύπανση με βαρέα μέταλλα, η υπερεκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων και η μόλυνση των επιφανειακών υδάτων από την απόρριψη ανεπεξέργαστων λυμάτων αποτελούν τις τέσσερις (4) επικινδυνότερες απειλές των θαλασσών.

συγκεκριμένων διαδικασιών διαχείρισης του θαλάσσιου έρματος και των ιζημάτων από τις δεξαμενές του θαλάσσιου έρματος¹⁴⁰.

Υποχρεώνονται όλα τα πλοία να τηρούν πλήρες και λεπτομερές αρχείο θαλάσσιου έρματος και να έχουν πιστοποιηθεί στις διαδικασίες διαχείρισης έρματος από έγκυρο διεθνή φορέα. Επιπροσθέτως, καταρτίστηκαν προδιαγραφές για την εγκατάσταση μόνιμου συστήματος επεξεργασίας θαλάσσιου έρματος ανάλογα με τον τύπο, την ηλικία και τη χωρητικότητα των δεξαμενών έρματος κάθε πλοίου.

Αντιστοίχως, οι λιμένες των κρατών –μελών του Δ.Ν.Ο. οφείλουν να προσαρμόσουν τις χερσαίες εγκαταστάσεις τους ώστε να καταστεί εφικτή η εύκολη διαχείριση του έρματος αλλά και ο καθαρισμός ή η επισκευή των δεξαμενών θαλασσίου έρματος. Ενισχύεται η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των κρατών για τη βέλτιστη διαχείριση του έρματος και προωθείται μέσω της Ballast Water Management Convention η συλλογή και η επεξεργασία επιστημονικών στοιχείων για την έκταση αλλά και την επίδραση του μεταφερόμενου θαλάσσιου έρματος.

Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος των Πλοίων και των Ιζημάτων έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα και παρόλο που εγκρίθηκε το 2004 δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ καθώς δεν την έχει προσυπογράψει ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός κρατών–μελών του Δ.Ν.Ο. κατά τις οριζόμενες στο κείμενό της διαδικασίες¹⁴¹.

4.2.4 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο Επιβλαβών Συστημάτων στα Υφαλοχρώματα των Πλοίων-Λονδίνο 2001

Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο Επιβλαβών Συστημάτων στα Υφαλοχρώματα των Πλοίων (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships- A.F.S. Convention) υπογράφηκε τον Οκτώβριο του 2001 και τέθηκε σε ισχύ το

¹⁴⁰ BIMCO, Ballast Water Management, https://www.bimco.org/en/About/Viewpoint/02_Ballast_Water_Management.aspx (accessed 05/06/2016)

¹⁴¹ I.M.O., International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx) (accessed 05/06/2016)

Σεπτέμβριο του 2008 στα πλαίσια της θαλάσσιας περιβαλλοντικής πολιτικής του Δ.Ν.Ο.¹⁴². Η Σύμβαση απαγόρευσε τη χρήση επιβλαβών οργανοκασσιτερικών ενώσεων και κατάρτισε ένα προληπτικό μηχανισμό αποτροπής πιθανής χρήσης άλλων επιζήμιων ουσιών στο μέλλον στα προστατευτικά υφαλοχρώματα των πλοίων.

Τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να απαγορεύσουν, ή όπου δεν καταστεί εφικτό να περιορίσουν, τη χρήση επιβλαβών ουσιών στα συστήματα υφαλοχρωματισμού σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους, σε πλοία που φέρουν σημαία τρίτου κράτους αλλά λειτουργούν υπό την εποπτεία τους και σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτων σημαίας που προσεγγίζουν λιμένα, ναυπηγείο ή υπεράκτιο τερματικό τους.

Για πλήρη και έγκαιρη ενημέρωση των συμβαλλομένων μερών αναφορικά με τον έλεγχο των προστατευτικών συστημάτων των υφαλοχρωμάτων καταρτίστηκε ειδικό Παράρτημα στη Σύμβαση με όλα τα επιβλαβή προστατευτικά συστήματα. Αναφέρεται ρητά στην A.F.S. Convention ότι η λίστα του Παραρτήματος θα επικαιροποιείται ανάλογα με τα δεδομένα από τους φορείς του Δ.Ν.Ο. και προβλέπεται η σύσταση μίας “τεχνικής ομάδας” εξειδικευμένων επιστημόνων που θα επιφορτιστεί με τη διαχείριση της λίστας.

4.2.5 Ανακύκλωση Πλοίων

Τα εμπορικά πλοία αποτελούν πιθανή πηγή θαλάσσιας ρύπανσης που πλήττει την αειφόρο-βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτιλίας όχι μόνο κατά τη διάρκεια της λειτουργικής τους ζωής αλλά και κατά τις εργασίες διάλυσής τους από τα ναυπηγεία. Η διευθέτηση των ζητημάτων και των διαδικασιών διάλυσης των πλοίων απασχόλησαν το Δ.Ν.Ο. ο οποίος το Μάιο του 2009 στα πλαίσια ενός Διπλωματικού Συνεδρίου στο Χονγκ Κονγκ εξέδωσε τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Φιλική Ανακύκλωση

¹⁴² I.M.O., International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-%28AFS%29.aspx> (accessed 05/06/2016)

των Πλοίων (International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships)¹⁴³.

Στόχος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ υπήρξε η δημιουργία ενός κανονιστικού πλαισίου που θα εξασφαλίζει την ορθή ανακύκλωση των πλοίων ως υλικά ώστε να διασφαλίζονται η ανθρώπινη ζωή και το θαλάσσιο περιβάλλον, δύο από τους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης. Η ανακύκλωση των πλοίων συμβάλλει και στον τρίτο πυλώνα, την οικονομική ευημερία, καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό του σκελετού ενός πλοίου αλλά και των μηχανημάτων του δύνονται να επαναχρησιμοποιηθούν μειώνοντας το κόστος ναυπήγησης νέου στόλου ή αυξάνοντας τα οικονομικά οφέλη από την πώληση των ανακυκλωμένων υλικών.

Στη Σύμβαση υπάρχει μέριμνα για την ειδική διαχείριση των βαρέων μετάλλων και των επικίνδυνων περιβαλλοντικά ουσιών που περιέχουν τα πλοία¹⁴⁴. Επιβάλλεται ένα κοινό σύστημα αδειοδότησης σε παγκόσμιο επίπεδο με ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές για τα ναυπηγεία που θα πραγματοποιούν τις διαλύσεις πλοίων. Η διάλυση των πλοίων που φέρουν σημαία κράτους που έχει κυρώσει τη Σύμβαση υποχρεωτικά πρέπει να πραγματοποιείται σε αδειοδοτημένο ναυπηγείο. Τα πλοία που αποσύρονται προς ανακύκλωση θα πρέπει να έχουν καταγεγραμμένα όλα τα επικίνδυνα υλικά σύμφωνα με τα πρότυπα απογραφής ανά κατηγορία πλοίου που ορίζει η Σύμβαση.

Καθώς η πλειονότητα των διαλυτηρίων πλοίων βρίσκεται σε αναπτυσσόμενες χώρες του νότιου ημισφαιρίου με ελλειπείς κανονισμούς εργασίας, υγιεινής και περιβαλλοντικής μέριμνας ο Δ.Ν.Ο. σε συνεργασία με το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας-Δ.Ο.Ε.(International Labour Organization-I.L.O.), τη Γραμματεία της Σύμβασης της Βασιλείας και τους υπόλοιπους φορείς που συνυπέγραψαν τη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ διευθέτησαν θέματα σχετιζόμενα με τις συνθήκες εργασίας και προστασίας του περιβάλλοντος. Τα αδειοδοτημένα ναυπηγεία που πραγματοποιούν διαλύσεις πλοίων θα

¹⁴³ Lloyd's Register, Summary on the new Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 2009, <https://www.cdlive.lr.org/information/Documents/IMOMarineServices2009/EXTERNAL%20Summary%20on%20Hong%20Kong%20ship%20recycling%20convention.pdf> (accessed 05/06/2016)

¹⁴⁴ Τέτοιου είδους ουσίες είναι ο αμιάντος, τα βαριά μέταλλα και τα αέρια μέταλλα που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου.

πρέπει να καταρτούν σχέδιο ανακύκλωσης έκαστου πλοίου σύμφωνα με την απογραφή επικίνδυνων υλικών κάθε πλοίου. Προωθείται η παροχή αρωγής στις χώρες αυτές με τη μορφή προγραμμάτων τεχνικής υποστήριξης και ανταλλαγής τεχνογνωσίας.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Φιλική Ανακύκλωση των Πλοίων δεν έχει τεθεί σε ισχύ καθώς δεν πληρούνται ακόμη οι προϋποθέσεις εφαρμογής που ορίζονται στο κείμενο της Σύμβασης¹⁴⁵.

¹⁴⁵ I.M.O., The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx> (accessed 05/06/2016)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η βιώσιμη-αιφόρος ανάπτυξη αποτελεί το κεντρικό σημείο αναφοράς της παρούσας εργασίας. Η έννοια της βιώσιμης-αιφόρου ανάπτυξης έχει ένα πολυδιάστατο χαρακτήρα καθώς επηρεάζει και ταυτοχρόνως προσδιορίζεται από ένα μεγάλο αριθμό παραγόντων που άλλοτε αλληλοσυμπληρώνονται ενώ συχνά συγκρούονται.

Πιο συγκεκριμένα, η ανάπτυξη αντιπροσωπεύει την πρόοδο, την εξέλιξη που σε οικονομικούς όρους μεταφράζεται ως επιτυχής ικανοποίηση των αναγκών, βελτιστοποίηση των παραγωγικών διαδικασιών και μεγιστοποίηση του οφέλους-κέρδους. Η ανάπτυξη όμως δεν νοείται εκτός των κοινωνικών πλαισίων καθώς πρωταγωνιστικό ρόλο σε κάθε διαδικασία διαδραματίζει ο άνθρωπος, ο οποίος ως γνωστόν είναι κοινωνικό ον που συνυπάρχει και συνεργεί μέσα σε δομημένες ομάδες. Η ισότητα, η δικαιοσύνη, η συμμετοχική δημοκρατία, η ενημέρωση και οι ίσες ευκαιρίες προσδιορίζουν τα ελάχιστα κοινωνικά χαρακτηριστικά που πρέπει να διασφαλίζει μία αναπτυξιακή διαδικασία. Ταυτοχρόνως, ο άνθρωπος και οι ομάδες που αυτός διαμορφώνει διαβιούν και δραστηριοποιούνται στο φυσικό περιβάλλον, το οποίο επέχει πρωταρχική θέση. Η φύση και οι νόμοι της προσδιορίζουν τις βασικές αρχές κάθε ανθρώπινης δραστηριότητας με αποτέλεσμα η ανάπτυξη να ολοκληρώνεται μόνο μέσα από το σεβασμό των νόμων της φύσης και την προστασία των πεπερασμένων φυσικών πόρων.

Η ανάπτυξη όμως για να προσδιορίζεται βιώσιμη-αιφόρος οφείλει να έχει και στοιχεία διαχρονικότητας καθώς η στατική επίτευξη των παραπάνω στόχων ενέχει τον κίνδυνο της υποβάθμισης για τις επόμενες γενεές. Οι πυλώνες –οικονομική ευημερία, κοινωνική πρόοδος και περιβαλλοντική προστασία- πρέπει να διασφαλίζονται και να κληροδοτούνται στις μελλοντικές γενεές σε επίπεδο αντίστοιχο των δικών τους αναγκών.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η οικονομία, λόγω των τεχνολογικών καινοτομιών, και το περιβάλλον έχουν μία παγκοσμιοποιημένη διάσταση γίνεται εύκολα αντιληπτό το επίπεδο δυσκολίας και πολυπλοκότητας που παρουσιάζουν οι προσπάθειες επίτευξης

της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης. Οι συνιστώσες είναι πολυάριθμες και οι φορείς των δράσεων προασπίζονται τα συμφέροντα τους που τις περισσότερες φορές είναι αντικρουόμενα.

Το δύσκολο ρόλο της σύνθεσης, κατόπιν διαπραγματεύσεων και υιοθέτησης συμφωνιών, έχουν επωμιστεί Διεθνείς και Περιφερειακοί Οργανισμοί. Οι Δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι λειτούργησαν καταλυτικά στα αναπτυξιακά ζητήματα ως εναρκτήριες αιτίες για τη σύσταση Οργανισμών με στόχο την οργάνωση, την υλοποίηση και τον έλεγχο των διαδικασιών αποκατάστασης. Σε δεύτερο χρόνο όταν η παγκόσμια οικονομία επανήλθε από τις πολεμικές συρράξεις και τις ολέθριες συνέπειές τους οι αναπτυξιακές πρωτοβουλίες σε παγκόσμιο επίπεδο πολλαπλασιάστηκαν. Ακολούθησαν οι αυξημένες απαιτήσεις για τη συγκρότηση μίας διεθνούς στρατηγικής διαφύλαξης της κοινωνικής συνοχής και της περιβαλλοντικής ισορροπίας. Τα νέα δεδομένα όχι μόνο επέβαλλαν τη σύσταση Διεθνών και Περιφερειακών Οργανισμών αλλά δημιούργησαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την έντονη δραστηριοποίησή τους.

Διεθνείς Οργανισμοί συστάθηκαν, Ειδικές Επιτροπές συγκροτήθηκαν, Περιφερειακοί Οργανισμοί ιδρύθηκαν και Εξειδικευμένα Προγράμματα καταρτίστηκαν με κύριο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος μέσω της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης. Η Διεθνής Οργάνωση έχει να επιδείξει μία πλούσια και εξειδικευμένη δομή αναφορικά με την περιβαλλοντική αειφορία. Ενδεικτική είναι η περίπτωση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών-Ο.Η.Ε., ο οποίος επιδεικνύει ένα εντυπωσιακό ιστορικό διοργανώσεων για τη λήψη αποφάσεων ενώ έχει στο οργανόγραμμά του Ειδικές Επιτροπές, Προγράμματα και Συμβούλια για την προαγωγή της περιβαλλοντικής στρατηγικής του μέσω εστιασμένων δράσεων.

Με γνώμονα το ποσοστό κάλυψης του πλανήτη από το υδάτινο στοιχείο και τις ιδιομορφίες που διέπουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν συσταθεί ειδικοί Διεθνείς και Περιφερειακοί Οργανισμοί με αντίστοιχο ρυθμιστικό, συμβουλευτικό και ελεγκτικό ρόλο. Κυριότερος ρυθμιστής των ναυτιλιακών ζητημάτων είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός-Δ.Ν.Ο. με παγκόσμια αποδοχή και επιρροή.

Η ύπαρξη των δύο αυτών κατηγοριών, γενικού ενδιαφέροντος και ναυτιλιακού χαρακτήρα, της Διεθνούς Οργάνωσης διευρύνει το πλαίσιο υιοθέτησης κανονισμών για τη θαλάσσια προστασία. Διαπιστώνεται μία αλληλοκάλυψη αρμοδιοτήτων, η οποία αποδίδεται στη συμπληρωματική τους λειτουργία, καθώς πολλές φορές διαπραγματεύονται κοινού ενδιαφέροντος ζητήματα. Η συνεργασία των Διεθνών και Περιφερειακών Οργανισμών αλλά και η μεταξύ τους συμβουλευτική αρωγή διευκολύνει και ταυτοχρόνως διασφαλίζει την αποδοχή των πεπραγμένων τους.

Το έργο της Διεθνούς Οργάνωσης αναφορικά με την αειφόρο-βιώσιμο ανάπτυξη κρίνεται αξιόλογο αλλά ανεπαρκές. Η περιβαλλοντική υποβάθμιση έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις και οι επιπτώσεις της πλέον είναι επιστημονικά αποδεδειγμένες. Οι Διεθνείς Συμβάσεις και τα Πρωτόκολλα που έχουν εφαρμοστεί αλλά και εκείνα που έχουν συναφθεί αλλά ακόμη δεν έχουν τεθεί σε ισχύ αδυνατούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τα περιβαλλοντικά προβλήματα. Τα αντικρουόμενα συμφέροντα των εμπλεκόμενων μερών, η ολιγωρία των φορέων, οι δαιδαλώδεις διαδικασίες εφαρμογής του θεσμικού πλαισίου συνεπικουρούμενα από την απροθυμία των κρατών-μελών των Διεθνών και Περιφερειακών Οργανισμών να αναλάβουν πρωτοβουλίες ή/και να μεταβάλλουν προϋπάρχουσες καταστάσεις αποδυναμώνουν το έργο της Διεθνούς Οργάνωσης. Ενδεικτική είναι η προσπάθεια περιορισμού της κλιματικής αλλαγής μέσω της αντιμετώπισης του φαινομένου του θερμοκηπίου, όπου ο Ο.Η.Ε. αντιλαμβανόμενος την κρισιμότητα του προβλήματος έχει υιοθετήσει τη δεσμευτικού χαρακτήρα Σύμβαση Πλαίσιο για την Κλιματική Αλλαγή και πραγματοποιεί Διασκέψεις Κορυφής για την επικαιροποίησή της. Ανεπτυγμένες βιομηχανικά χώρες αλλά και ταχύτατα αναπτυσσόμενες οικονομίες που συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στις εκπομπές επιβλαβών αέριων ρύπων δεν έχουν προσυπογράψει την ανωτέρω Σύμβαση παρά τις πιέσεις άλλων κρατών, της Ευρωπαϊκής Ένωσης-Ε.Ε. και της ευαισθητοποιημένης περιβαλλοντικά παγκόσμιας κοινότητας.

Ανακεφαλαιώνοντας, η Διεθνής Οργάνωση έχει θέσει ως κύρια προτεραιότητά της την προαγωγή της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης επιδεικνύοντας ένα συνεχές έργο και μία αξιοσημείωτη δραστηριοποίηση. Η αναγκαιότητα του έργου της σε συνδυασμό με τα

πολύριθμα, αλληλοεξαρτώμενα αλλά και ετερόκλητα στοιχεία των αναπτυξιακών διαδικασιών επιβάλλουν δυναμικότερες πρωτοβουλίες με άμεσα και διαχρονικά αποτελέσματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αραμπατζής Γ. – Πολύζος Σ. (2008), *Φυσικοί Πόροι, Περιβάλλον & Ανάπτυξη*, εκδόσεις Τζιόλα
- Βλάχος Γ. - Σαμιώτης Γ. (1997), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Βλάχος Γ. - Αλεξόπουλος Α. (1996), *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*. Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλη
- Βλάχος Γ.Π. (1999), *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, εκδ. Αθ. Σταμούλης
- Γεωργιάδου Β. κ.α. (2002), *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον*, Ελληνικά Γράμματα, ΔΙΠΕ, Αθήνα
- Γρηγορίου Π.-Σαμιώτης Γ.-Τσάλτας Γρ. (1993), *Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη*, εκδόσεις Παπαζήση
- Ευθυμιόπουλος Ηλ.-Μοδινός Μ. (2002), *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον*, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα
- Ευρωπαϊκή Ένωση (2014), *“Η Ευρωπαϊκή Ένωση με απλά λόγια: Περιβάλλον”*, Ευρωπαϊκή Ένωση, Λουξεμβούργο
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Γραφείο Διασύνδεσης για την Ελλάδα (2001), *Συμπεράσματα της Προεδρίας*, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ, 15-16 Ιουνίου 2001
- Καραμέρη Α. (2006), *Διερεύνηση των αντιλήψεων των εκπαιδευτικών για την Αειφόρο Ανάπτυξη*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Καρβούνης Σωτ.- Γεωργακέλλος Δημ. (2003), *Διαχείριση του Περιβάλλοντος*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης,

- Κωσταγιόλας Πέτρος –Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2011), *Διαχείριση Ποιότητας και Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές*, εκδόσεις Παπαζήση
- Μανδαράκα Μ. (2003), *Συστήματα και Εργαλεία Περιβαλλοντικής Διαχείρισης*, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Μήτουλα Ρ.-Αστάρα Ο.-Ελ.-Καλδής Π. (2008), *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, εκδοτικός οίκος Rosili
- Παζαρζής Ι. Μ. (2010), *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων: Πανεπιστημιακές Σημειώσεις*, Πειραιάς
- Τσαμπούκου-Σκαναβή Κ. (2004), *Περιβάλλον και Κοινωνία, Μία σχέση σε αδιάκοπη εξέλιξη*, εκδόσεις Καλειδοσκόπιο

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Atkins J.-Cobb A. (1997), Sustainable Development, *Scientific American* 277(2):8-8
- Barbier E.B-Markandya A. (1990), “The Conditions for Achieving Environmentally Sustainable Development”, *European Economic Review*, Vol. 34, No2-3:659-669.
- Coroneos J. Christopher-Rokos Dimitris (2012), “Sustainable and Integrated Development-A Critical Analysis”, *Sustainability*, 2012, 4
- Du Pisanu A. Jacobus (2006), “Sustainable development-historical roots of the concept”, *Environmental Sciences*, Vol.3, Issue 2
- Harris M. Jonathan (2000), “Basic Principles of Sustainable Development”, *Global Development and Environment Institute*, Tufts University, Working Paper 00-04
- Meadows D.-D.-Randers J.(1992) *Beyond the Limits*, Chesea Green Publ. Co.

- Pearce D.-Markandrya A.-Barbier E.B. (1989), *Blueprint for a green economy*, Earthscan Publ. Ltd., London

Δικτυογραφία (πρόσβαση: Απρίλιος-Ιούνιος 2016)

- Admiralty and Maritime Law Guide, International Conventions, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html>
- Admiralty and Maritime Law Guide, International Conventions, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/protodumping1996.html>
- Agenda 21, <http://www.agenda21.gr/Gioxan.htm>
- American University, Washington College of Law, Pence Law Library <http://wcl.american.libguides.com/content.php?pid=455926&sid=4155372>
- B.B.C., 1967: Supertanker Torrey Canyon hits rocks, http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/march/18/newsid_4242000/4242709.stm
- BIMCO, Ballast Water Management, https://www.bimco.org/en/About/Viewpoint/02_Ballast_Water_Management.aspx
- Blowers Andrew-Boersema Jan -Martin Adrian (2012), “Is sustainable development sustainable?”, *Journal of Integrative Environmental Sciences*, 9:1.1-8, <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/1943815X.2012.666045>
- Cancun Mexico 2010, United Nations Climate Change Conference, <http://www.cc2010.mx/en/index.htm>
- Commission to the European Parliament and to the Council on improving safety at sea in response to the Prestige accident, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52002DC0681&qid=1464542090648&from=EN>
- Daly E. Herman (2002), Sustainable Development: Definitions, Principles, Policies, Invited Address, World Bank, Washington D.C., http://millenniumindicators.un.org/unsd/envAccounting/ceea/archive/Framework/Daly_SD_Def_Priciples_Policies.PDF
- Du Pisanu A. Jacobus (2006), “Sustainable development-historical roots of the concept”, *Environmental Sciences*, Vol.3, Issue 2, p. 83-96, <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15693430600688831>
- E.M.S.A., Directive 2005/33/EC, <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/items/id/97.html?cid=96>

- E.M.S.A., Tasks, <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/sustainable-toolbox.html>
- EUR-Lex, Maritime Safety: Erika I package, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:124230>
- EUR-Lex, Οδηγία 2005/33/Εκ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Ιουλίου 2005, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005L0033&from=EN>
- Europa E.U., European Year for Development, <https://europa.eu/eyd2015/en/content/about-2015>
- Europa E.U., Βασικές πληροφορίες για την Ε.Ε., http://europa.eu/about-eu/eu-history/2000-2009/2001/index_el.htm
- European Commission, COM (1999)317, http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_en_final.pdf
- European Commission, EN 2008/MOVE/047, Brussels, 28.10.2010, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010SC1264&qid=1464539153853&from=EN>
- European Commission, <http://ec.europa.eu/environment/eussd/>
- European Commission, Press Release Database, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1342_el.htm
- European Union, Press Release “Questions and Answers on the Communication Towards climate change agreement in Copenhagen”, <https://web.archive.org/web/20100218075503/http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/09/34&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
- Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council, <http://www.evostc.state.ak.us/index.cfm?FA=facts.details>
- Global Maritime Distress and Safety System, <http://www.gmdss.com/>
- Greenpeace, <http://www.greenpeace.org/greece/el/campaigns/other/johannesburg-2002/>
- I.M.O., Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter.aspx>
- I.M.O., International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx)

- I.M.O., International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-\(OPRC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx)
- I.M.O., International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-%28AFS%29.aspx>
- I.M.O., Our Work, Human Element, S.T.C.W., <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>
- I.M.O., Our Work, Safety, <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/DangerousGoods/Pages/INF-Code.aspx>
- I.M.O., P.S.S.A., <http://pssa.imo.org/#/pssas>
- I.M.O., S.T.C.W., [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- I.M.O., Special Areas under MARPOL, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx>
- I.M.O., The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx>
- I.T.O.P.F., Our History, <http://www.itopf.com/about-us/our-history/>
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) <http://tocpro.com/>
- International Law Commission, http://legal.un.org/ilc/dtSearch/Search_Forms/dtSearch.html
- International Maritime Organization, Brief History of I.M.O., <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- International Maritime Organization, Greenhouse Gas Emissions, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx>
- International Maritime Organization, Our Work, Marine Environment, Pollution Prevention,

- <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx>
- International Maritime Organization, Our Work, Marine Environment, Pollution Prevention, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx#2>
 - International Maritime Organization, Pollution Prevention, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Pages/Default.aspx>
 - International Maritime Organization, SOLAS 1974, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
 - International Maritime Organization, The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx>
 - Intertanko, 40Years Leading The Way, <http://www.intertanko.com/upload/Publication/Book%20Shop/40th%20%20Full%20brochure.pdf>
 - Intertanko, Mission, Statement, <http://www.intertanko.com/About-Us/Mission-Statement/>
 - Lloyd's Register, Summary on the new Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 2009, <https://www.cdlive.lr.org/information/Documents/IMOMarineServices2009/EXTERNAL%20Summary%20on%20Hong%20Kong%20ship%20recycling%20convention.pdf>
 - National University of Singapore, Centre of International Law, <https://cil.nus.edu.sg/2000/2000-protocol-on-preparedness-response-and-cooperation-to-pollution-incidents-by-hazardous-and-noxious-substances/>
 - Northern Ireland Local Government Sustainable Development Forum, Sustainable ni, <http://www.sustainableni.org/sustainable-development/sustainability-principles/index.php>
 - O.E.C.D., <http://www.oecd.org/about/>
 - S.E.O.S., Η Θαλάσσια Ρύπανση, <http://www.seos-project.eu/modules/marinepollution/marinepollution-c01-s01-p02.gr.html>
 - Sustainable Development Commission, U.K., http://www.sd-commission.org.uk/pages/the_principles.html
 - The Club of Rome, The story of the Club of Rome, <http://www.clubofrome.org/?p=375>

- The World Bank, Sustainable Development, <http://www.worldbank.org/en/topic/sustainabledevelopment>
- U.N. Documents, <http://www.un-documents.net/jburgdec.htm>
- U.N.E.P., Principles of Sustainable Development, http://www.unep.org/training/programmes/Instructor%20Version/Part_1/reading_s/Principles_%20of_Sustainable_Development.pdf
- U.N.R.I.C. Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=26777
- United Nation Conference on Sustainable Development, <http://www.uncsd2012.org/isfd.html>
- United Nations Environment Programme, <http://www.unep.org/about/>
- United Nations Environment Programme, Priorities, <http://www.unep.org/about/Priorities/tabid/129622/Default.aspx>
- United Nations Environment Programme, Environment for Development, <http://www.unep.org/regionalseas/about/default.asp>
- United Nations Environment Programme, Environment for Development, Mediterranean, <http://www.unep.org/regionalseas/programmes/unpro/mediterranean/default.asp>
- United Nations, Audiovisual Library of International Law, <http://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
- United Nations, Climate Summit 2014, <http://www.un.org/climatechange/summit/about/>
- United Nations, Department of Public Information, <http://www.un.org/geninfo/bp/envirp2.html>
- United Nations, Department of Public Information, <http://www.un.org/geninfo/bp/enviro.html/>
- United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/meetings/cancun_nov_2010/meeting/6266.php
- United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/kyoto_protocol/mechanisms/joint_implementation/items/1674.php
- United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/meetings/durban_nov_2011/meeting/6245.php
- United Nations, Framework Convention on Climate Change, <http://unfccc.int/resource/docs/2012/cmp8/eng/13a01.pdf>
- United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/kyoto_protocol/mechanisms/clean_development_mechanism/items/2718.php

- United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/meetings/paris_nov_2015/meeting/8926.php
- United Nations, Framework Convention on Climate Change, http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php
- United Nations, Press Release, http://unfccc.int/files/press/news_room/press_releases_and_advisories/application/pdf/131123_pr_closing_cop19.pdf
- United Nations, Sustainable Development Goals, <http://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2015/12/the-paris-agreement-faqs/>
- United Nations, Sustainable Development Goals, <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>
- United Nations, Sustainable Development, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>
- United Nations, Sustainable Development, <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&nr=23&type=400&menu=35>
- United States Coast Guard, http://www.uscg.mil/ccs/npfc/About_NPFC/opa.asp,
- United States Environmental Protection Agency, <https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>
- Vitalis Vangelis (2004), Science, “Economics and Sustainable Development: Making Measurement Meaningful”, *Environmental Sciences*, 1:2, 201-230 <http://dx.doi.org/10.1080/15693430512331342622>
- World Conservation Strategy, Living Resource Conservation for Sustainable Development, <https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/WCS-004.pdf>
- World Health Organization, <http://www.who.int/trade/glossary/story097/en/>
- Γεροντέλη Α.-Μιχαηλίδου Ε. (2012), “Διάσκεψη Κορυφής Rio +20(UNCSD) “Το μέλλον που θέλουμε”(The future we want) Μετά Είκοσι Έτη”, Ε.Μ.Π., <http://www.ntua.gr/MIRC/keimena/Geronteli%20Michailidou%20-%20Rio+20.pdf>
- Ε.Ε.Ν.Μ.Α., Σύνοψη Ναυτιλιακής Πολιτικής, <http://www.shortsea.gr/nma/sinopsi-europaikis-politikis/>
- Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας», <http://www.infosoc.gr/infosoc/el-GR/services/leksiko/323.htm>
- Ευρωπαϊκή Ένωση, Βασικές πληροφορίες για την Ε.Ε., http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_el.htm
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας, <http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/7eap/el.pdf>

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Θαλάσσια Πολιτική, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_el.htm
- Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθη (2005), “Ευρωπαϊκή Πολιτική Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος”, Νόμος και Φύση, 11/07/2015, <http://nomosphysis.org.gr/9748/europaiki-politiki-prostasias-thalassiou-periballontos-ioulios-2005/>
- Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (2007), “Γνώμη της Ο.Κ.Ε. Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη”, Τμήμα Δημοσίων και Διεθνών Σχέσεων της Ο.Κ.Ε., Αθήνα, http://www.oke.gr/opinion/op_172.pdf
- Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, http://mio-ecsde.org/epreaek09/basic_docs/renewed_eu_sds_el.pdf
- ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ των ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΕΠΙΤΡΟΠΗ των ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/pdf/treaty_on_european_union/treaty_on_european_union_el.pdf
- Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2011, http://www.bankofgreece.gr/BoGDDocuments/EMEKA_Klimatikh_Allagh_sthn_ekthdkth2011.pdf
- Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, OECD, http://www.minagric.gr/greek/agro_pol/OECD.htm
- Υπουργείο Εξωτερικών, Hellenic Aid, http://www.hellenicaid.gr/images/stories/docs/diethnes_plaisio/14-The_Future_We_Want-Rio_outcome_document.pdf
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=442&language=el-GR>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=us%2bkjFzevmc%3d&tabid=443&language=el-GR>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78)¹⁴⁶

Introduction

The MARPOL Convention is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes. It is a combination of two treaties adopted in 1973 and 1978 respectively and updated by amendments through the years.

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) was adopted on 2 November 1973 at IMO and covered pollution by oil, chemicals and harmful substances in packaged form, sewage and garbage. The Protocol of 1978 relating to the 1973 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (1978 MARPOL Protocol) was adopted at a Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention in February 1978 held in response to a spate of tanker accidents in 1976-1977. (Measures relating to tanker design and operation were also incorporated into a Protocol of 1978 relating to the 1974 Convention on the Safety of Life at Sea, 1974).

The Convention includes regulations aimed at preventing and minimizing pollution from ships – both accidental pollution and that from routine operations - and currently includes six technical Annexes.

Special Areas with strict controls on operational discharges are included in most Annexes.

Annex I: Regulations for the Prevention of Pollution by Oil (entered into force 2 October 1983-Revised Annex I entered into force 1 January 2007).

¹⁴⁶ TOCPRO 2015, MARPOL 73/78 Practical Guide, <https://maddenmaritime.files.wordpress.com/2015/08/marpol-practical-guide.pdf> (accessed 09/06/2016)

Covers prevention of pollution by oil from operational measures as well as from accidental discharges; the 1992 amendments to Annex I made it mandatory for new oil tankers to have double hulls and brought in a phase-in schedule for existing tankers to fit double hulls, which was subsequently revised in 2001 and 2003.

Annex II: Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk (entered into force 2 October 1983-Revised Annex II enters into force 1 January 2007)

Details the discharge criteria and measures for the control of pollution by noxious liquid substances carried in bulk; some 250 substances were evaluated and included in the list appended to the Convention; the discharge of their residues is allowed only to reception facilities until certain concentrations and conditions (which vary with the category of substances) are complied with. In any case, no discharge of residues containing noxious substances is permitted within 12 miles of the nearest land.

Annex III: Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form (entered into force 1 July 1992)

Contains general requirements for the issuing of detailed standards on packing, marking, labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notifications. For the purpose of this Annex, “harmful substances” are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the Appendix of Annex III.

Annex IV: Prevention of Pollution by Sewage from Ships (entered into force 27 September 2003)

Contains requirements to control pollution of the sea by sewage; the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when the ship has in operation an approved sewage treatment plant or when the ship is discharging comminuted and disinfected

sewage using an approved system at a distance of more than three nautical miles from the nearest land; sewage which is not comminuted or disinfected has to be discharged at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land. In July 2011, IMO adopted the most recent amendments to MARPOL Annex IV which entered into force on 1 January 2013. The amendments introduce the Baltic Sea as a special area under Annex IV and add new discharge requirements for passenger ships while in a special area.

Annex V: Prevention of Pollution by Garbage from Ships (entered into force 31 December 1988)

Deals with different types of garbage and specifies the distances from land and the manner in which they may be disposed of; the most important feature of the Annex is the complete ban imposed on the disposal into the sea of all forms of plastics. In July 2011, IMO adopted extensive amendments to Annex V which entered into force on 1 January 2013. The revised Annex V prohibits the discharge of all garbage into the sea, except as provided otherwise, under specific circumstances.

Annex VI: Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19 May 2005)

Sets limits on sulphur oxide and nitrogen oxide emissions from ship exhausts and prohibits deliberate emissions of ozone depleting substances; designated emission control areas set more stringent standards for SO_x, NO_x and particulate matter. In 2011, after extensive work and debate, IMO adopted ground breaking mandatory technical and operational energy efficiency measures which will significantly reduce the amount of greenhouse gas emissions from ships; these measures were included in Annex VI and entered into force on 1 January 2013.

Enforcement

Any violation of the MARPOL 73/78 Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention is punishable either under the law of that Party or under the law of the

flag State. In this respect, the term "jurisdiction" in the Convention should be construed in the light of international law in force at the time the Convention is applied or interpreted.

With the exception of very small vessels, ships engaged on international voyages must carry on board valid international certificates which may be accepted at foreign ports as prima facie evidence that the ship complies with the requirements of the Convention.

If, however, there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, or if the ship does not carry a valid certificate, the authority carrying out the inspection may detain the ship until it is satisfied that the ship can proceed to sea without presenting unreasonable threat of harm to the marine environment.

Amendment Procedure

Amendments to the technical Annexes of MARPOL 73/78 can be adopted using the "tacit acceptance" procedure, whereby the amendments enter into force on a specified date unless an agreed number of States Parties object by an agreed date. In practice, amendments are usually adopted either by IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) or by a Conference of Parties to MARPOL.

MARPOL 73/78 Annex I

Regulations for the prevention of Pollution by Oil from ships

Entered into force on 2 October 1983

Revised Annex I entered into force 1 January 2007

Waste oil generated in a ship originates from several systems, such as the sludge, slop, bilge, and ballast water system. The input of oil to the sea from ship operations is due to

illegal and legal discharges. Generally, ship generated oily waste can either be delivered to shore, incinerated onboard, legally or/and illegally discharged to sea.

Oil tankers transport some 1,800 million tonnes of crude oil around the world by sea including 50 percent of U.S. oil imports (crude oil and refined products). Most of the time, oil is transported quietly and safely. Measures introduced by IMO have helped ensure that the majority of oil tankers are safely built and operated and are constructed to reduce the amount of oil spilled in the event of an accident. Operational pollution, such as from routine tank cleaning operations, has also been cut.

Behaviour of Oil at Sea

The effects of oil on marine life, are caused by either the physical nature of the oil (physical contamination and smothering) or by its chemical components (toxic effects and accumulation leading to tainting). Marine life may also be affected by clean-up operations or indirectly through physical damage to the habitats in which plants and animals live. The main threat posed to living resources by the persistent residues of spilled oils and water-in-oil emulsions ("mousse") is one of physical smothering. The animals and plants most at risk are those that could come into contact with a contaminated sea surface.

Marine mammals and reptiles; birds that feed by diving or form flocks on the sea; marine life on shorelines; and animals and plants in mariculture facilities. The most toxic components in oil tend to be those lost rapidly through evaporation when oil is spilt. Because of this, lethal concentrations of toxic components leading to large scale mortalities of marine life are relatively rare, localised and short-lived. Sub-lethal effects that impair the ability of individual marine organisms to reproduce, grow, feed or perform other functions can be caused by prolonged exposure to a concentration of oil or oil components far lower than will cause death. Sedentary animals in shallow waters such as oysters, mussels and clams that routinely filter large volumes of seawater to extract food are especially likely to accumulate oil components. Whilst these components may not cause any immediate harm, their presence may render such animals unpalatable if they are consumed by man, due to the presence of an oily taste or

smell. This is a temporary problem since the components causing the taint are lost (depurated) when normal conditions are restored.

REQUIREMENTS FOR MACHINERY SPACES OF ALL SHIPS

Control of Operational Discharge of Oil

1. Discharges outside special areas.

Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of this Annex;
- .3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers;
- .5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

2. Discharges in special areas

Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of this Annex;
- .3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers;
- .5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

Oil Filtering Equipment

Any ship of 400 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering equipment. Oil filtering equipment shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per million. In addition, it shall be provided with alarm arrangement to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.

Oil Record Book, Part I - Machinery Space Operations

Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form specified in this Annex.

The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

- .1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
- .2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
- .3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);
- .4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
- .5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

The Oil Record Book Part I, shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

REQUIREMENTS FOR THE CARGO AREA OF OIL TANKERS

Control of Operational Discharge of Oil

1. Discharges outside special areas

Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker, shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- .1 the tanker is not within a special area;
- .2 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
- .3 the tanker is proceeding en route;
- .4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;
- .5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for tankers delivered after 31 December 1979 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part;
- .6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by this Annex.

The provisions of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

2. Discharges in special areas

Any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a special area.

The provisions of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

Oil Discharge Monitoring and Control System

Oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.

The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible.

Oil Record Book, Part II - Cargo/Ballast Operations

Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the Form specified in this Annex. The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:

- .1 loading of oil cargo;
- .2 internal transfer of oil cargo during voyage;
- .3 unloading of oil cargo;
- .4 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
- .5 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;
- .6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- .7 discharge of water from slop tanks;
- .8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;
- .9 closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;
- .10 disposal of residues.

Each operation described in this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part II so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part II shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.

The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

Slop Tanks

Oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements. In oil tankers delivered on or before 31 December 1979 any cargo tank may be designated as a slop tank. Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration.

The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship. Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, shall be provided with at least two slop tanks.

Pump-room bottom protection

This regulation applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007. The pump-room shall be provided with a double bottom such that at any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be

such that the distance h between the bottom of the pump-room and the ship's base line measured at right angles to the ship's base line is not less than specified below:

$h = B/15(\text{m})$ or $h = 2 \text{ m}$, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 1 \text{ m}$.

Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (S.O.P.E.P.)

Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

The plan shall consist at least of:

- .1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident;
- .2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- .3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident;
- .4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

All oil tankers of 5,000 tons deadweight or more shall have prompt access to computerised, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

Special Areas

Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the

adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required.

For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows:

- .1 the Mediterranean Sea area;
- .2 the Baltic Sea area;
- .3 the Black Sea area;
- .4 the Red Sea area;
- .5 the Gulfs area;
- .6 the Gulf of Aden area;
- .7 the Antarctic area;
- .8 the North West European waters include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland;
- .9 the Oman area of the Arabian Sea and
- .10 Southern South African waters.

Reception Facilities

Reception facilities shall be provided in:

- .1 all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- .2 all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 tonnes per day;
- .3 all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- .4 all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s);
- .5 all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged at sea in compliance with the Annex I;
- .6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged at sea in compliance with the Annex I.

MARPOL 73/78 Annex II

Regulations for the control of Pollution by Noxious Liquid Substances (NLS)

Entered into force on 6 April 1987

Revised Annex II entered into force 1 January 2007

Main Features of MARPOL 73/78, Annex II

Substances posing a threat of harm to the marine environment are divided into three categories, X, Y and Z. Category X substances are those posing the greatest threat to the marine environment, whilst Category Z substances are those posing the smallest threat.

Annex II prohibits the discharge into the sea of any effluent containing substances falling under these categories, except when the discharge is made under conditions which are specified in detail for each Category. These conditions include, where applicable, such parameters as:

- the maximum quantity of substances per tank which may be discharged into the sea;
- the speed of the ship during the discharge;
- the minimum distance from the nearest land during discharge;
- the minimum depth of water at sea during discharge; and
- the need to effect the discharge below the waterline.

For certain sea areas identified as “special area” more stringent discharge criteria apply. Under Annex II the special area is the Antarctic area.

Annex II requires that every ship is provided with pumping and piping arrangements to ensure that each tank designated for the carriage of Category X, Y and Z substances does not retain after unloading a quantity of residue in excess of the quantity given in the Annex. For each tank intended for the carriage of such substances an assessment of the residue quantity has to be made. Only when the residue quantity as assessed is less

than the quantity prescribed by the Annex a tank may be approved for the carriage of a Category X, Y or Z substances.

In addition to the conditions referred to above, an important requirement contained in Annex II is that the discharge operations of certain cargo residues and certain tank cleaning and ventilation operations may only be carried out in accordance with approved procedures and arrangements.

To enable the requirement of the above paragraph to be met, this Procedures and Arrangements Manual contains in section 2 all particulars of the ship's equipment and arrangements, in section 3 operational procedures for cargo unloading and tank stripping and in section 4 procedures for discharge of cargo residues, tank washing, slops collection, ballasting and deballasting as may be applicable to the substances the ship is certified to carry.

By following the procedures as set out in this Manual, it will be ensured that the ship complies with all relevant requirements of Annex II to MARPOL 73/78.

Categorization of Noxious Liquid Substances and Other Substances

For the purpose of the regulations of Annex II, Noxious Liquid Substances shall be divided into four categories as follows:

1. Category X: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;

2. Category Y: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

3. Category Z: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

4. Other Substances: substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as “Other Substances” shall not be subject to any requirements of the Annex.

Discharge provisions

The discharge into the sea of residues of substances assigned to Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in the Annex.

Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Procedures and Arrangements Manual.

Procedures and Arrangements Manual (P. & A. Manual)

Every ship certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have on board a Manual approved by the Administration. The Manual shall have a standard format in compliance with appendix 4 to Annex II. In the case of a ship engaged in international

voyages on which the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

The main purpose of the Manual is to identify for the ship's officers the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of the Annex.

Cargo Record Book (C.R.B.)

Every ship to which Annex II applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official logbook or otherwise, in the form specified in appendix 2 to the Annex. After completion of any operation specified in appendix 2 to Annex II, the operation shall be promptly recorded in the Cargo Record Book.

Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of three years after the last entry has been made.

Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances

Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances approved by the Administration.

The plan shall consist at least of:

1. the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a Noxious Liquid Substances pollution incident;
2. the list of authorities or persons to be contacted in the event of a Noxious Liquid Substances pollution incident;
3. a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of Noxious Liquid Substances following the incident; and
4. the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

Amendments to the I.B.C. Code

Consequential amendments to the International Bulk Chemical Code (I.B.C. Code) were also adopted, reflecting the changes to MARPOL Annex II. The amendments incorporate revisions to the categorization of certain products relating to their properties as potential marine pollutants as well as revisions to ship type and carriage requirements following their evaluation by the Evaluation of Hazardous Substances Working Group.

Ships constructed after 1986 carrying substances identified in chapter 17 of the I.B.C. Code must follow the requirements for design, construction, equipment and operation of ships contained in the Code.