

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ: «ΛΙΜΕΝΕΣ
ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ» ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΚΑΙ Η
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ
ΔΙΕΘΝΩΣ.**

Καρύδη Θεοδώρα

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

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2009

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

ΚΑΡΥΔΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. ΣΑΜΙΩΤΗΣ Γ. , λέκτορας καθηγητής (Επιβλέπων)
- κ. ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ Β. αναπληρωτής καθηγητής (Β΄ μέλος επιτροπής)
- κ. ΠΑΖΑΡΖΗΣ Μ., αναπληρωτής καθηγητής (Γ΄ μέλος επιτροπής)

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα ατυχήματα των πλοίων αποτελεί θέμα ποικίλων συζητήσεων και προβληματισμών στην παγκόσμια κοινότητα. Είναι λοιπόν σημαντική η εφαρμογή νομοθετικού πλαισίου για το περιβάλλον στο οποίο ζούμε και αναπνέουμε..

Η μόλυνση από τα πλοία είναι δύο ειδών: λειτουργική και ατυχηματική. Η δεύτερη προέρχεται από θαλάσσια ατυχήματα π.χ σε δεξαμενόπλοια με συνέπεια την απώλεια της ανθρώπινης ζωής καθώς και τη μόλυνση που προκαλείται από χιλιάδες τόνους πετρελαίου . Παρόλο που το πετρέλαιο δεν αποτελεί τον πιο επικίνδυνο ρύπο στα θαλάσσια ατυχήματα, τέτοια περιστατικά προσελκύουν το παγκόσμιο ενδιαφέρον του κοινού και των νομικών , οι οποίοι κάτω από την πίεση της διεθνούς κατακραυγής πιέζονται να λάβουν μέτρα με σκοπό να αποτρέψουν παρόμοια περιστατικά να συμβούν στο μέλλον. Αυτά τα μέτρα αφορούν τον σχεδιασμό και τις επιθεωρήσεις των πλοίων, τον έλεγχο της θαλάσσιας κίνησης, τους λιμένες καταφυγής για την είσοδο ενός πλοίου που διατρέχει κίνδυνο.

Η παρακάτω διπλωματική εργασία αφορά την ατυχηματική ρύπανση, τους λιμένες καταφυγής καθώς και τη νομοθεσία που εφαρμόζεται στην Ελλάδα την Ε.Ε και διεθνώς. Μετά το ατύχημα του Δ/Ξ ΕΡΙΚΑ ο ΙΜΟ βρέθηκε μπροστά στην επιτακτική ανάγκη εφαρμογής αυστηρότερων μέτρων. Η υιοθέτησή τους απαιτεί αυστηρότερο έλεγχο των λιμενικών αρχών, περισσότερες επιθεωρήσεις σε επικίνδυνα –υποβαθμισμένα πλοία, απομάκρυνση των πλοίων μονού τοιχώματος , δημιουργία τη Ε.Μ.Σ.Α (European Maritime Safety Agency) και του V.T.M.I.S (Vessel Traffic Monitoring Information System), σύστημα το οποίο συνεισφέρει στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και στην ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με το Πακέτο ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ ορίζονται πλέον ως υποχρεωτικοί οι λιμένες καταφυγής. Σκοπός αυτής της εργασίας είναι να δείξει την νομοθεσία της Ε.Ε για την αποτροπή της ατυχηματικής πετρελαϊκής ρύπανσης σε συνδυασμό με τα διεθνή πρότυπα που υιοθετήθηκαν από την UNCLOS 1982 και τον ΙΜΟ καθώς και το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους λιμένες καταφυγής στην Ελλάδα της Ε.Ε και διεθνώς.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά και ιδιαίτερα τον επιβλέπων καθηγητή μου , κ. ΣΑΜΙΩΤΗ Γ. καθώς και τους καθηγητές μου κ. ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ Β. και κ. ΠΑΖΑΡΖΗΣ Μ. για τις πολύτιμες γνώσεις τους αλλά και για την ευκαιρία που μου προσφέρθηκε να συνεργασθώ μαζί τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος	iv
Κατάλογος Πινάκων	vii
Εισαγωγή	1

ΜΕΡΟΣ Ι

ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Κεφάλαιο 1^ο : Η θαλάσσια ρύπανση από τα ατυχήματα των εμπορικών πλοίων

1.1 Βασικές κατηγορίες ατυχημάτων	6
1.2 Συνέπειες της θαλάσσιας ρύπανσης-Case Studies	9
1.3 Ο ανθρώπινος παράγοντας	11

Κεφάλαιο 2^ο : Ασφάλεια πλοίων, σχεδιασμός των πετρελαιοφόρων (double-hulls) και ατυχηματική ρύπανση

2.1 Παγκόσμιο Θεσμικό Πλαίσιο	12
2.2 Είσοδος των double-hulls	13
2.3 Τα double-hulls ενάντια στην ατυχηματική ρύπανση: Η απάντηση ή απλά μια μερική λύση στο πρόβλημα;	16

Κεφάλαιο 3^ο : Το Σύστημα Επιθεώρησης των πλοίων και η συμβολή του στην ασφάλεια των πλοίων και τη μείωση της ατυχηματικής ρύπανσης

3.1 Το διεθνές πλαίσιο ελέγχου των λιμενικών αρχών	18
3.2 Το ευρωπαϊκό πλαίσιο του port state control	19
3.2.1 PARIS MOU 1982	19
3.2.2 PORT STATE CONTROL	19
3.3 Ο ρόλος του FLAG STATE CONTROL και των CLASSIFICATION SOCIETIES	20

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Κεφάλαιο 4^ο : Λιμένες Καταφυγής και πλοία σε κατάσταση ανάγκης

4.1 Διεθνείς Κανονισμοί	21
4.2 Οι Λιμένες Καταφυγής και η οικονομική ζημιά στους λιμένες	27
4.2.1 Εισαγωγή	27
4.2.2 Ανεξάρτητη Ανταγωνιστική Αρχή	27
4.2.3 Ζημίες	27
4.2.4 Αποζημίωση και Υποχρεώσεις	28
4.2.5 Διεθνείς Συνθήκες	29

4.2.6 Αποζημιώσεις σε συγκεκριμένους τύπους πλοίου	30
4.3 Δικαίωμα Εισόδου ενός πλοίου σε κίνδυνο σε λιμένα Καταφυγής	31
4.3.1 Το πρόβλημα	31
4.3.2 1 ^η θεωρία: Απόλυτο Δικαίωμα Εισόδου	31
4.3.3 2 ^η θεωρία: Απόλυτο Δικαίωμα άρνησης Εισόδου	31
4.3.4 3 ^η θεωρία: Εξισορροπώντας τα ενδιαφέροντα	31
4.3.5 4 ^η θεωρία: Καλή διαχείριση στη βάση του δικαιώματος εισόδου	32
4.4 Λειτουργικά και περιβαλλοντικά κριτήρια για την είσοδο σε έναν λιμένα καταφυγής	32
4.5 Κριτήρια για την ταξινόμηση των θαλάσσιων ατυχημάτων	33
4.6 Κριτήρια επιλογής ενός λιμένα καταφυγής	33
4.7 Γιατί να παρέχεται ένας λιμένας καταφυγής;	34
4.8 Δημιουργώντας ένα πλαίσιο αποζημίωσης: Δικαιώματα και Υποχρεώσεις των λιμενικών αρχών	35
4.8.1 Μεθοδολογία για αξιολόγηση του κινδύνου στις παράκτιες ακτές της Ισπανίας	35
4.8.2 Η εμπειρία της Αγγλίας με τους λιμένες καταφυγής	35
4.8.3 Η άποψη των λιμενικών αρχών	35
4.8.4 Λιμένες καταφυγής: Το Διεθνές Περιεχόμενο	36
4.8.5 I.M.O	36
4.8.6 Κόστη	37
4.8.7 Νομικό πλαίσιο σχετικά με τους λιμένες καταφυγής	38
4.8.8 Δ/Ξ ERIKA	40
4.8.9 Δ/Ξ PRESTIGE	41
4.8.10 EUROPEAN MANAGEMENT SAFETY AGENCY (E.M.S.A)	42
4.8.11 CIVIL LIABILITY CONVENTION (C.L.C): Πλαίσιο Αποζημίωσης	42

Κεφάλαιο 5^ο : Το διεθνές θεσμικό πλαίσιο που διέπει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τους λιμένες καταφυγής

5.1 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)	44
5.2 Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978)	46
5.3 Oil Pollution Act (OPA 1990)	46
5.4 Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)	47
5.5 Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)	49
5.6 International Safety Management Code (I.S.M CODE)	49
5.7 Σύμβαση για την ασφάλεια των Ε/Κ (1972)	50
5.8 Πρόσφατες διεθνείς νομοθετικές πρωτοβουλίες για τους λιμένες καταφυγής	52

Κεφάλαιο 6^ο: Ε.Ε, Ελλάδα και λιμάνια καταφυγής : Νομοθετικές προσπάθειες και εφαρμογή του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου

6.1 Νομοθεσία στην Ε.Ε	56
6.2 Πακέτα ERIKA I,II και III	60
6.3 Η θαλάσσια κυκλοφορία και η αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης	72

6.4 Δικαιώματα και υποχρεώσεις	72
6.4.1 Υποχρεώσεις για τα πλοία που πλέουν στα νερά της Ε.Ε	72
6.4.2 Δικαιώματα των χωρών από το VTΜIS	73
6.5 Νομοθεσία στην Ελλάδα	73
6.6 Υποβολή αναφορών σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα	77
6.6.1 Μέτρα σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών	77
6.6.2 Μέτρα σχετικά με θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα	78
6.6.3 Καταφύγια	78
6.6.4 Έρευνα για τα ατυχήματα	79
6.6.5 Άρθρο 16/ΦΕΚ 66 Α'/11-3-05	79
6.6.6 Μέτρα σε περίπτωση που απειλείται η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του περιβάλλοντος	80
6.7 Υπουργική απόφαση 2411.1/07/2003 ΦΕΚ Β' / 850/27.6.2003	81
6.7.1 Πλοία ευρισκόμενα σε κατάσταση ανάγκης ή' κινδύνου συνέπεια των οποίων είναι δυνατόν να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας	81
6.7.2 Ενέργειες ΥΕΝΑΝΠ/ΑΓΚ	81
6.7.3 Έρευνα και διάσωση	83
6.7.4 Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος	89
7. Επίλογος-Συμπεράσματα-Προτάσεις	98
8. Περίληψη στα Αγγλικά	102
9. Βιβλιογραφία-Αρθογραφία	105

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1	Αναλυτική παρουσίαση των σοβαρότερων Ατυχημάτων Δεξαμενοπλοίων (1960-1996)	8
Πίνακας 1.2	Ταξινόμηση των μέτρων	43

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολείται με την ατυχηματική ρύπανση και τους λιμένες καταφυγής. Αρχικά, γίνεται μία σύντομη αναφορά στη θαλάσσια ρύπανση. Ακολουθεί το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τα πλοία διπλού τοιχώματος, το σύστημα επιθεώρησης των πλοίων, ως μέτρο καταπολέμησης της ατυχηματικής ρύπανσης, καθώς και το σύστημα πληροφόρησης για τη θαλάσσια κυκλοφορία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται διεξοδικά οι λιμένες καταφυγής, το δικαίωμα εισόδου ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, τα κριτήρια για την επιλογή ενός λιμένα, διεθνείς συνθήκες, η οικονομική ζημιά που προκαλείται στους λιμένες καθώς και το πλαίσιο αποζημίωσής τους.

Στη συνέχεια αναφέρονται τα σημαντικότερα ατυχήματα δεξαμενοπλοίων και πόσο σημαντικό ρόλο έπαιξε ο ανθρώπινος παράγοντας στα περισσότερα από αυτά. Στο τέλος, αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο που αφορά τους λιμένες καταφυγής στην Ελλάδα, την Ε.Ε και την παγκόσμια κοινότητα.

ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ: ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ-ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

SUMMARY

The following thesis deals with accidental pollution, ports of refuge and the legal framework in the E.U and Greece. At first is given a short description of accidental pollution, the legislation on double-hulls and whether they are answer to pollution or just a partial solution. The second and third chapter describes port state control and the Vessel Traffic Monitoring System.

The main issue is the relationship between the maritime, coastal and port authorities of a state and a ship in distress, which is seeking a port of refuge. The IMO legal Committee gives guidance on finding instruments for liability and compensation issues for damage resulting from a decision to grant or deny a ship a port of refuge.

The thesis also describes a new compensation regime for ports of refuge, the IMO Guideliness in international level and the most terrible tanker accidents as Case studies. In the end we give all the concluding remarks and what we can do in order not to have another Prestige in the future.

KEYWORDS: PORTS OF REFUGE-ACCIDENTAL POLLUTION

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες προσδιορισμού του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης και κατά συνέπεια της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το περιβάλλον (1972) καθιέρωσε για πρώτη φορά την έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης:

Θαλάσσια ρύπανση (marine pollution) “είναι η εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, επιβλαβών ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνοντας και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος (διατήρηση των φυσικών πόρων), κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, ανυπέρβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία) καθώς και ελάττωση των ανέσεων (θαλάσσιος τουρισμός, αναψυχή)”.

Με άλλα λόγια, ο παραπάνω ορισμός συνδέει την έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης με την ανθρώπινη δραστηριότητα προκαλώντας ανεπιθύμητα αποτελέσματα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η σταδιακή υποβάθμιση του θαλασσιού περιβάλλοντος στις ημέρες μας δεν μπορεί πλέον να αποδίδεται μόνο στην εισαγωγή βλαβερών ουσιών ή και ενέργειας. Νέες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης με μακροχρόνιες συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον έχουν ήδη εμφανιστεί, π.χ. η ρύπανση από την εξόρυξη και την εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών. Γι' αυτό και συχνά συναντάμε στη σχετική βιβλιογραφία τον νέο όρο της επιδείνωσης του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Ρύπανση από τα εμπορικά πλοία

Η ρύπανση που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές των αγαθών και οφείλεται στη συνεχή κίνηση των πλοίων και τη διακίνηση των φορτίων μπορεί να διαιρεθεί σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά στη λειτουργική ρύπανση, δηλαδή σ' αυτή που προέρχεται από τις λειτουργικές διαδικασίες ενός εμπορικού πλοίου.

Αυτές είναι οι εξής:

- (α) Διαρροές κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση
- (β) Διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό
- (γ) Απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου
- (δ) Μεταγίσεις καυσίμων
- (ε) Διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου

(στ) Ρύπανση από λύματα και απορρίμματα

Η δεύτερη κατηγορία της ρύπανσης της θάλασσας από την κίνηση των εμπορικών πλοίων αφορά στις περιπτώσεις που αυτά εμπλέκονται σε ατυχήματα. Τα βασικότερα είδη ατυχημάτων που οφείλονται κυρίως σε ανθρώπινο σφάλμα είναι τα εξής:

- (α) Συγκρούσεις ή επαφές πλοίων και μόνιμων εγκαταστάσεων
- (β) Προσαράξεις ή όταν το πλοίο πέφτει έξω
- (γ) Εκρήξεις και πυρκαγιές πάνω στα πλοία
- (δ) Βυθίσεις ή εξαφανίσεις πλοίων
- (ε) Ζημιές στη δομή του πλοίου
- (στ) Πολεμικές απώλειες πλοίων

Αυτή η μορφή θαλάσσιας ρύπανσης έχει προσελκύσει το άμεσο ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας δεδομένου ότι τα εμπορικά πλοία αποτελούν εύκολο και ορατό στόχο για άμεση κριτική. Μάλιστα η έκδοση ενός μεγάλου αριθμού διεθνών και περιφερειακών συμβάσεων αλλά και εθνικών νόμων ενισχύει τη σκέψη αυτή. Η πραγματικότητα όμως είναι εντελώς διαφορετική διότι η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από αυτή την πηγή δεν ξεπερνά το 12-15% του συνολικού ποσοστού της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η μόλυνση από τα πλοία είναι δύο ειδών: λειτουργική και ατυχηματική. Η δεύτερη προέρχεται από θαλάσσια ατυχήματα π.χ σε δεξαμενόπλοια και η σοβαρότητά τους προέρχεται από την απώλεια της ανθρώπινης ζωής καθώς και από την μόλυνση που προκαλείται από χιλιάδες τόνους πετρελαίου. Παρόλο που το πετρέλαιο δεν αποτελεί τον πιο επικίνδυνο ρύπο στα θαλάσσια ατυχήματα, τέτοια περιστατικά προσελκύουν το παγκόσμιο ενδιαφέρον του κοινού και των νομικών, οι οποίοι κάτω από την πίεση της διεθνούς κατακραυγής πιέζονται να λάβουν μέτρα με σκοπό ν' αποτρέψουν παρόμοια περιστατικά να συμβούν στο μέλλον. Αυτά τα μέτρα έχουν να κάνουν με τον σχεδιασμό των πλοίων, τις επιθεωρήσεις των πλοίων και τον έλεγχο της θαλάσσιας κίνησης.

Ο σχεδιασμός των πλοίων έχει να κάνει με την ακεραιότητα του πλοίου σε περίπτωση ατυχήματος. Οι επιθεωρήσεις των πλοίων έχουν σκοπό να εξασφαλίσουν συμμόρφωση των πλοίων με διεθνείς κανονισμούς (ασφάλεια στη θάλασσα, σχέδιο-κατασκευή-μηχάνημα-χειρισμός), θαλάσσια ρύπανση. Ο έλεγχος της θαλάσσιας κίνησης είναι ένα μέτρο αποτροπής ατυχημάτων σε περιοχές με «βαριά» κίνηση και

ένα αποτελεσματικό τρόπο που διευκολύνει τις παράκτιες πολιτείες ν' ανταποκριθούν γρήγορα σ' ένα ατύχημα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση που υπέφερε από σοβαρές καταστροφές τα τελευταία χρόνια, ανέπτυξε ένα νομικό πλαίσιο με σκοπό να εμποδίσει την ατυχηματική πετρελαϊκή ρύπανση. Ο σκοπός αυτής της εργασίας είναι να επιδείξει τη νομοθεσία της Ε.Ε για την αποτροπή της ατυχηματικής πετρελαϊκής ρύπανσης σε συνδυασμό με διεθνή πρότυπα που υιοθετήθηκαν από το UNCLOS 1982 και το IMO.

Το πετρέλαιο ή αργό ή ραφινρισμένο ικανοποιεί όλες τις απαιτήσεις για να είναι ένας θαλάσσιος ρύπος. Το πετρέλαιο σε μικρές ποσότητες απορροφάται γρήγορα από τη θαλάσσια ζωή, προκαλώντας μικρή ή καθόλου ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον και καθόλου απειλή για την ανθρώπινη υγεία. Μεγάλη ποσότητα πετρελαίου στην ανοιχτή θάλασσα προκαλεί σοβαρή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά τα αποτελέσματα στα οικοσυστήματα είναι γενικά μικρής χρονικής διάρκειας. Μεγάλες ποσότητες πετρελαίου προκαλούν μεγάλη οικολογική ζημιά. Τα αποτελέσματα εξαρτώνται από την ποσότητα του πετρελαίου που χύνονται και τις συνθήκες του περιβάλλοντος. Τα θαλάσσια πουλιά είναι τα κυριότερα θύματα των θαλάσσιων πετρελαιοκηλίδων.

Μία από την κύρια πηγή της πετρελαϊκής ρύπανσης είναι η θαλάσσια βιομηχανία, αφού το 20% της πετρελαϊκής ρύπανσης προέρχεται από τα πλοία. (1) Η ρύπανση από τα πλοία είναι δύο ειδών: λειτουργική και ατυχηματική. Η ατυχηματική προέρχεται από θαλάσσια ατυχήματα, προσαράξεις, δομικές αστοχίες. Μόνο ένα μικρό ποσοστό της πετρελαϊκής ρύπανσης συνεισφέρει στα θαλάσσια ατυχήματα και τέτοια ατυχήματα είναι σπάνια. Σοβαρά ατυχήματα συνέβησαν τις τελευταίες τρεις δεκαετίες με σοβαρά αποτελέσματα με χιλιάδες τόνους πετρελαίου να απελευθερώνονται στη θάλασσα (2). Αυτά τα ατυχήματα βλάπτουν όχι μόνο το θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά και τις παράκτιες κοινωνίες αφού τα περισσότερα συμβαίνουν κοντά στις ακτές.

1. www.greenpeace.org

2. Τα πιο διάσημα ήταν : 1967 TORREY CANYON , 144.000 t, 1978 AMOCO CADIZ 223.000 t, 1989 EXXON VALDEZ 37.000 t, 1996 SEA EMPRESS 72.000 t, 1999 ERIKA 20000 t, 2002 PRESTIGE 77.000 t.

Ένα από τα σοβαρότερα ατυχήματα με καταστροφικά αποτελέσματα (3) ήταν αυτό του EXXON VALDEZ στην Αλάσκα και του PRESTIGE στην Ισπανία. Στο περιστατικό του EXXON VALDEZ πάνω από 35.000 πουλιά βρέθηκαν νεκρά και εκτιμήθηκε ότι η θνησιμότητα των πουλιών από την πετρελαιοκηλίδα ήταν εκατοντάδες χιλιάδες. Στο περιστατικό του PRESTIGE βρέθηκαν νεκρά 250.000-300.000 πουλιά και το πετρέλαιο μόλυνε περισσότερο από 350 μίλια ακτογραμμής. Και στα δύο περιστατικά η αλιεία απαγορεύτηκε για ένα χρόνο και αυτό επηρέασε τους τοπικούς πληθυσμούς που εξαρτώνται κατά πολύ από την αλιεία. Και στα δύο περιστατικά, ένα χρόνο μετά, είναι δύσκολο για τους επιστήμονες να καθορίσουν τον αντίκτυπο των ατυχημάτων στη θαλάσσια βιοποικιλότητα.

Παρόλο που το πετρέλαιο δεν είναι το πιο επικίνδυνο ανάμεσα στους θαλάσσιους ρύπους, προσελκύει μεγάλο ενδιαφέρον, επειδή είναι ορατό και εξαιτίας των εικόνων των Μ.Μ.Ε που ακολουθούν ένα ατύχημα με τάνκερ. Παρόλο, που η πετρελαϊκή ρύπανση από ατυχήματα με τάνκερ αντιπροσωπεύει μόνο ένα μικρό ποσοστό μεταξύ των πηγών της πετρελαϊκής ρύπανσης, η παγκόσμια κατακραυγή εξαναγκάζει τους νομικούς να πάρουν μέτρα για να αποφευχθούν παρόμοια περιστατικά στο μέλλον. Η ασφάλεια είναι ο άλλος λόγος, στην ερώτηση γιατί τα ατυχήματα με τα δεξαμενόπλοια προσελκύουν το κύριο ενδιαφέρον των νομοθετών. Κάθε χρόνο εκατοντάδες ατυχήματα συμβαίνουν στη θάλασσα σαν αποτέλεσμα των υποβαθμισμένων πλοίων ή ανθρώπινων λαθών. Η συσχέτιση μεταξύ ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αντανακλάται στον IMO και είναι «ασφαλή πλοία και καθαρότερες θάλασσες».

Ο IMO (4), με 163 χώρες μέλη, αντιπροσωπεύει περίπου το 99% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, με πάνω από 50 μη – κυβερνητικούς οργανισμούς, που θεωρούνται συμβουλευτικοί και συμμετέχουν στη δουλειά του. Για τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης υιοθετήθηκαν δύο συνθήκες. (η SOLAS και η MARPOL). Η πρώτη Συνθήκη ασχολείται με την ασφάλεια στη θάλασσα και η δεύτερη με την αποτροπή της ρύπανσης από τα πλοία. Η Συνθήκη UNCLOS του 1982 είναι το άλλο παγκόσμιο εργαλείο που ασχολείται με την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. www.greenpeace.org/prestige report pdf/1/6/04

4. www.imo.org

Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 80, οι χώρες μέλη της Ε.Ε διαπραγματεύονταν ξεχωριστά στο περιεχόμενο του ΙΜΟ, τις πλευρές της θαλάσσιας ασφάλειας και της θαλάσσιας ρύπανσης. Στις αρχές της δεκαετίας του 90 και σαν αποτέλεσμα όλων αυτών των θαλάσσιων καταστροφών που συνέβησαν στην Ευρώπη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κάλεσε την Κομισιόν να προάγει και να βελτιώσει την ευρωπαϊκή πολιτική. Μερικές χώρες-μέλη θέλησαν να δουν την εισαγωγή των υψηλών προτύπων Ευρωπαϊκής ασφάλειας, ενώ οι παραδοσιακές θαλάσσιες χώρες αντιτίθενται, έχοντας την άποψη ότι για την βελτίωση της ποιότητας πρέπει να υιοθετηθούν μέτρα παγκοσμίως. Τελικά το 1993, η Κομισιόν έκανε την "Κοινή Πολιτική για την ασφάλεια στην θάλασσα" (5). Η Κομισιόν αναλύει την θαλάσσια ασφάλεια που επικρατεί στην Ευρώπη και υπογραμμίζει το θεσμικό πλαίσιο για μια κοινή θαλάσσια πολιτική που βασίζεται στην υιοθέτηση παγκόσμιων κανονισμών.

Τα ατυχήματα στα μονό-τοιχώματα πετρελαιοφόρα Erika το 1999 και του Prestige το 2002, που συνέβησαν στα ευρωπαϊκά νερά, έφεραν πάλι στο προσκήνιο το πρόβλημα της ασφάλειας και μια προσπάθεια υιοθέτησης κοινής πολιτικής για ασφάλεια στην θάλασσα.

Η παρούσα εργασία έχει σκοπό να ρίξει φως στην ανάπτυξη μιας νομοθεσίας, ΙΜΟ και UNCLOS 1982 και σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την αποτροπή της ατυχηματικής πετρελαϊκής ρύπανσης από τα πλοία. Τα τρία θέματα, τα οποία θ' αναλυθούν, επειδή ασχολούνται με την αποτροπή της ατυχηματικής ρύπανσης από τα πλοία είναι τα ακόλουθα: α.) Ο Σχεδιασμός των πετρελαιοφόρων, β) Το Σύστημα Επιθεώρησης των Πλοίων και γ) VTMIS (VESSEL TRAFFIC AND MONITORING SYSTEM). Ακολουθεί ανάλυση των λιμένων καταφυγής και του θεσμικού πλαισίου που τους διέπει καθώς και των πλαισίων αποζημίωσής των λιμένων.

5. COM (93)/24-2-93 "Κοινή Πολιτική για την ασφάλεια στην θάλασσα"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οι ατυχηματικές απορρίψεις από τα τάνκερς είναι δύο ειδών. Η πρώτη περίπτωση αφορά στους τερματικούς σταθμούς κατά τη διάρκεια φορτώσεων ή εκφορτώσεων. Οι απορρίψεις αυτές μολονότι αποτελούν ένα μικρό μέρος της θαλάσσιας ρύπανσης, πιθανόν να προκαλούν σοβαρές συνέπειες διότι το πετρέλαιο είναι συνήθως αδιάλυτο και απειλεί τους χώρους των λιμένων. Η δεύτερη περίπτωση που είναι και η πιο σοβαρή από τις δύο αφορά στα ατυχήματα των τάνκερς στη θάλασσα.

Ειδικότερα, τα περισσότερα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων συμβαίνουν κοντά στις ακτές ή και σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας, οι δε περιπτώσεις ολικών απωλειών πλοίων ή και φορτίων (total losses or casualties) ανήκουν σε επτά επιμέρους κατηγορίες και μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

1.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Εκτός όμως από τις απώλειες πλοίων που προξένησαν σοβαρή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον, πολλές φορές αποφεύχθηκε η περιβαλλοντική καταστροφή (την τελευταία ίσως στιγμή) διότι δεν δημιουργήθηκε σοβαρή ρύπανση παρά το γεγονός ότι πολλά από αυτά τα πλοία ήταν φορτωμένα κυρίως με αργό πετρέλαιο κατά τη στιγμή της καταστροφής. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι τα σωστικά μέσα κατόρθωσαν να θέσουν υπό έλεγχο την κατάσταση ή να διασώσουν μεγάλο μέρος του φορτίου πριν αυτό διαρρεύσει στη θάλασσα.

Αναλύοντας 38 περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από τα δεξαμενόπλοια, βρέθηκε ότι:

- α) 11 περιπτώσεις οφείλονται σε προσάραξη του πλοίου σε βυθό/ύφαλο (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων)
- β) 11 περιπτώσεις οφείλονται σε συγκρούσεις (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων)
- γ) 8 περιπτώσεις οφείλονται σε πυρκαγιά/έκρηξη (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων)
- δ) 8 περιπτώσεις οφείλονται σε αποτυχία της δομής του πλοίου για οποιοδήποτε λόγο (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων)

Ειδικότερα για την ατυχηματική ρύπανση, εμφανίζεται μία πτωτική τάση από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 (ο μέσος ετήσιος αριθμός των σημαντικότερων απορρίψεων έχει πέσει στο 1/3 σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία).

Οι συχνότερες αιτίες αφορούν στις συγκρούσεις και τις προσαράξεις αλλά μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου χύθηκαν εξαιτίας εκρήξεων και αποτυχίας της δομής του πλοίου.

Το γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός διεθνών και ιδιωτικών οργανισμών συγκεντρώνει στοιχεία, όσο επαγγελματικά και με σχετική επιμέλεια να γίνεται αυτό, δεν είναι δυνατόν να επιλυθεί το πρόβλημα της έλλειψης στοιχείων, επομένως και αρκετά περιστατικά δε θα γίνουν γνωστά. Πλείστα προβλήματα δημιουργούνται με τον χαρακτηρισμό ενός ατυχήματος, ιδίως στις μικτές μορφές, εξαρτάται δε από ποιος κάνει την επεξεργασία των στοιχείων.

Πρόσθετα υπάρχουν δυσχέρειες στον υπολογισμό της ποσότητας πετρελαίου που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον για κάθε περιστατικό, όχι μόνο όταν έχουμε απόρριψη λίγων τόνων πετρελαίου οπότε και η απόκλιση είναι συνήθως μεγάλη, αλλά και στις πιο δύσκολες περιπτώσεις όπου έχει παραμείνει φορτίο στις δεξαμενές ενός βυθισμένου πλοίου ή η πυρκαγιά έχει ήδη απορροφήσει μέρος του φορτίου. Πολλοί φορείς βασίζονται σε στοιχεία που δίδονται εθελοντικά από τους πλοιοκτήτες τα οποία και συμπληρώνονται από άλλες πηγές. Αυτή η εξάρτηση από εθελοντική ροή πληροφοριών μας οδηγεί αναπόφευκτα στη σκέψη ότι η πληροφορία δεν είναι ακριβής, ιδίως για τις περιπτώσεις πολύ μικρών απορρίψεων.

Υπάρχει επομένως μεγάλος κίνδυνος να δίνεται έμφαση στις στατιστικές. Οι προσαράξεις, συγκρούσεις, εκρήξεις είναι αποτελέσματα και όχι οι αρχικές αιτίες. Εάν κάποιος επιθυμεί να γνωρίσει την πραγματική αιτία πρέπει να κοιτάξει πίσω από τα δεδομένα και να αναρωτηθεί γιατί συνέβη ή προσάραξη. Τα πλοία δεν κτυπούν από μόνα τους σε έναν ύφαλο αλλά οδηγούνται εκεί..

Στον παρακάτω πίνακα (6) γίνεται αναλυτική παρουσίαση των σοβαρότερων ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων για μία αρκετά μεγάλη χρονική περίοδο (1960-1996) από την πλευρά των ποσοτήτων πετρελαίου που εκχύθηκαν στο θαλάσσιο

περιβάλλον. Σ' αυτή την λίστα δεν περιλαμβάνονται περιστατικά ρύπανσης που προκλήθηκαν αποκλειστικά από εχθροπραξίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 1

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (κράτος)	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (σε τόνους)
Atlantic Empress	19.7.79	Τομπάγκο	287,000
ABT Summer	28.5.91	Αγκόλα	260,000
Castillo deBellver	06.8.83	Νότια Αφρική	252,000
Amoco Cadiz	16.3.78	Γαλλία	221,000
Odyssey	10.11.88	Νέα Σκοτία	132,000
Sea Star	19.12.72	Ομάν	121,000
Torrey Canyon	18.3.67	Αγγλία	119,000
Urquiola	12.5.76	Ισπανία	100,000
Hawaiian Patriot	23.2.77	ΗΠΑ	95,000
Independenta	15.11.79	Τουρκία	95,000
Jakob Maersk	29.1.75	Πορτογαλία	88,000
Braer	05.1.93	Σκοτία	85,000
Irenes Serenade	23.2.80	Ελλάδα	82,000
Khark 5	19.12.89	Μαρόκο	80,000
Aegean Sea	03.12.92	Ισπανία	74,000
Sea Empress	15.2.96	Ουαλία	72,000
Katina P.	17.04.92	Μοζαμβίκη	70,000
Nova	06.12.85	Ιράν	69,000
Epic Colocotronis	13.5.75	Πουέρτο Ρίκο	58,000
Sinclair Petrolore	06.12.60	Βραζιλία	56,000
Assimi	07.1.83	Ομάν	53,000
Yūyo Maru No.10	09.11.74	Ιαπωνία	52,000
Metula	09.8.74	Χιλή	51,000
Haven	11.4.91	Ιταλία	50,000
Andros Patria	31.12.78	Ισπανία	48,000
World Glory	14.6.68	Νότια Αφρική	46,000
Br. Ambassador	10.1.75	Ιαπωνία	45,000
Pericles G.C.	09.12.83	Κατάρ	44,000

Burmah Agate	01.11.79	ΗΠΑ	41,000
Wafra	27.2.71	Νότια Αφρική	40,000
J. A. Lavalleja	28.12.80	Αλγερία	39,000
Napier	09.6.73	Χιλή	38,000
Exxon Valdez	24.3.89	ΗΠΑ	37,000
Corinthos	31.1.75	ΗΠΑ	36,000
Trader	11.6.72	Ελλάδα	34,000

1.2 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ- CASE STUDIES

Από την άλλη πλευρά δεν μπορούμε να αγνοήσουμε τις συνέπειες, πολλές φορές δραματικές, στο θαλάσσιο περιβάλλον λ.χ. διατάραξη του θαλάσσιου οικοσυστήματος, μικρή ή μεγάλη, και εξαφάνιση των ειδών που τείνουν να εξαφανιστούν (μη κοστολογήσιμη ζημιά).

Ειδικότερα στο ατύχημα του *TAMPICO MARU* (1957) (7) στο Μεξικό με την έκχυση 9,000 τόνων diesel oil ένας μεγάλος αριθμός ζώων και τα πιο ευαίσθητα κόκκινα και πράσινα άλγη πέθαναν σε μία έκταση 10 χιλιομέτρων ακτογραμμής, ενώ στο ατύχημα του *TORREY CANYON* (1967) ακόμη και με την πάροδο 10 ετών η πανίδα της περιοχής δεν είχε επανακάμψει.

Πρόσθετα, οι άμεσες συνέπειες στο ατύχημα του *EXXON VALDEZ* (1989) ήταν η μείωση ή και εξαφάνιση των αναμενόμενων αλιευμάτων του παρόντος κύκλου αναπαραγωγής και η μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων στην αλιευτική βιομηχανία. Το ατύχημα του *KIRKI* (1991) στις ακτές της Αυστραλίας ήταν υπαίτιο για απώλεια εισοδήματος 500 εκ. δολ μετά τις ζημιές που προκάλεσε σε είδη ψαριών και οστρακοειδή.

EXXON VALDEZ

Σημαντικά εξίσου γεγονότα θεωρούνται το ατύχημα του *AEGEAN SEA* (1992) με την έκχυση 70,000 τόνων πετρελαίου που σχεδόν απείλησε την Ισπανική πόλη της Λα Κορούνια η οποία είχε σκεπαστεί από τη μαύρη ομίχλη που προερχόταν από το φλεγόμενο τάνκερ, ενώ στο ατύχημα του *ARGO MERCHANT* (1976) άλλοι 50,000 τόνοι πετρελαίου χάθηκαν πλησίον των ακτών των ΗΠΑ λόγω προσάραξης και προκαλώντας σοβαρές ζημιές.

6. **HOOKE M.** _ Maritime Disasters _pdf. www.google.gr

7. www.google.gr

Σημαντικές όμως είναι και οι συνέπειες στη δημόσια υγεία. Από απλώς επιβαρυντικές στις περιπτώσεις ρύπανσης, αλλαγή σε φυσικούς και βιολογικούς χαρακτήρες του θαλάσσιου ύδατος, έως πολύ σοβαρές σε περιπτώσεις μόλυνσης, όταν στις βιολογικές μεταβολές περιλαμβάνεται και η παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών ιδίως ιών. Αυτό συνδέεται όχι μόνο με τις απώλειες φορτίου από τα δεξαμενόπλοια αλλά κυρίως με τα λύματα των πλοίων.

Παρατηρούμε ότι η λίστα δεν είναι εξαντλητική. Όμως οι συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον κατά γενική ομολογία δε βασίζονται σε πόση ποσότητα πετρελαίου χύθηκε στη θάλασσα. Αρκεί να αναφέρουμε δύο μεγάλα ναυάγια δεξαμενόπλοιων κλάσης VLCC, το *ATLANTIC EMPRESS* (1979) φορτωμένο με περίπου 300,000 τόνους πετρελαίου, συγκρούστηκε με ένα άλλο δεξαμενόπλοιο, το *Aegean Captain* κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας. Η πετρελαιοκηλίδα επεκτάθηκε σε μία απόσταση 25 m² και απείλησε τις ακτές του Τομπάκο, χωρίς τελικά να προκαλέσει ζημιές.

Με τη σειρά του το *ABT SUMMER* (1991) βυθίστηκε λόγω κακοκαιρίας ανοικτά της Αγκόλας ενώ μετέφερε 270,000 τόνους πετρελαίου. Δεν αναφέρθηκε καμία ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το πλέον πρόσφατο ναυάγιο που δεν προξένησε ζημιές στις ευαίσθητες από οικολογική πλευρά ακτές των νησιών Σέτλαντ, ήταν το *BRAER* (1993) που περιέργως οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες συνέβαλλαν στην απομάκρυνση της πετρελαιοκηλίδας από την πλησιέστερη ακτή.

Όμως, μολονότι είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγαλύτερου βαθμού επίδραση στο θαλάσσιο περιβάλλον όταν το ατύχημα συμβαίνει κοντά στις ακτές ή σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας, ακόμη και εάν έχει χυθεί μικρή ποσότητα πετρελαίου, παρά στην περίπτωση της απόρριψης μεγαλύτερης ποσότητας στην ανοιχτή θάλασσα, είναι άγνωστες οι μακροχρόνιες συνέπειες.

Τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων συχνά συμβαίνουν πολύ κοντά στις ακτές ενώ οι λειτουργικές απορρίψεις στην ανοιχτή θάλασσα. Γι' αυτό τον λόγο η ατυχηματική ρύπανση είναι περισσότερο ορατή και πιθανόν μεγαλύτερης κοινωνικής συνέπειας. Η ανάγκη για επίλυση του προβλήματος επιταχύνεται και από γεγονότα όπως η θαλάσσια μεταφορά τύπων πετρελαίου που είναι βαρύτεροι από το νερό, οι συνέπειες των οποίων δεν έχουν ακόμη εκτιμηθεί σε επιθυμητό επίπεδο.

Case Study: το λιβεριανής ιδιοκτησίας oil/bulk/ore, *GINO* (1979), το οποίο μετέφερε 32,000 τόνους "feed stock carbon black oil", που είναι ένα βαρύ είδος σε διωλισμένη μορφή παράγωγο του πετρελαίου, δηλαδή 1,09 φορές βαρύτερο από το νερό, βυθίστηκε μετά από σύγκρουση με το νορβηγικής ιδιοκτησίας chemical tanker *Team Castor* κοντά στις ακτές της Βρετάνης.

1.3 Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Η πραγματικότητα είναι ότι οι προσαράξεις, οι συγκρούσεις και οι εκρήξεις είναι τα αποτελέσματα και όχι οι αρχικές αιτίες μίας απώλειας πλοίου και φορτίου. Εάν κάποιος επιθυμεί να γνωρίσει την πραγματική αιτία πρέπει να κοιτάξει πίσω από τα στατιστικά δεδομένα και να αναρωτηθεί γιατί συνέβη ένα ατύχημα. Τα πλοία δεν κτυπούν από μόνα τους σε έναν ύφαλο αλλά οδηγούνται εκεί. Συνεπώς ο ανθρώπινος παράγοντας είναι το βαθύτερο αίτιο πρόκλησης ατυχημάτων διότι είναι γνωστό ότι ο εργασιακός χώρος του πλοίου παρουσιάζει ιδιαιτερότητες που δεν συναντά κανείς σε άλλη βιομηχανική μονάδα.

Η έννοια του ανθρώπινου παράγοντα δεν έχει μέχρι σήμερα αξιολογηθεί όσο θα έπρεπε. Γνωρίζουμε ήδη ότι σχεδόν το 90% των συγκρούσεων στη θάλασσα είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους. Οι προσαράξεις συχνά οφείλονται σε λάθη πλοήγησης και έλλειψη κατάλληλου βοηθητικού εξοπλισμού ενώ οι εκρήξεις είναι πολλές φορές αποτέλεσμα κακής λειτουργίας του συστήματος αδρανούς αερίου, διότι απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος για τον σωστό χειρισμό, αλλά και διατήρηση του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Ακόμη και το πλέον σύγχρονο πλοίο σε μία στιγμή απροσεξίας γίνεται το μέσο της καταστροφής.

Με την εφαρμογή της αναβαθμισμένης σύμβασης του IMO για τα πρότυπα και την εκπαίδευση των ναυτικών (STCW 1995) και του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM 1994) καθιερώνεται μία καινοτομία. Ο ρόλος του γραφείου είναι πλέον εξίσου σημαντικός με εκείνο που διαδραματίζει το πλήρωμα και κατά συνέπεια η αδιαφορία, η άγνοια, η υπερβολική σιγουριά ή κάποιο άλλο σύμπτωμα που σχετίζεται με το ανθρώπινο λάθος πάνω στο πλοίο είναι το ίδιο κρίσιμο όταν προέρχεται από τη βάση της ναυτιλιακής επιχείρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ (DOUBLE- HULLS) ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το κυρίαρχο παγκόσμιο εργαλείο που ασχολείται με τα πρότυπα σχεδίασης που απαιτούνται για τα πετρελαιοφόρα με σκοπό να εμποδίσουν την πετρελαϊκή ρύπανση είναι η MARPOL 73/78, που υιοθετήθηκε κάτω από την επίβλεψη του ΙΜΟ (8). Η Συνθήκη έχει ως σκοπό την ελαχιστοποίηση των ατυχηματικών ρυπάνσεων από πετρέλαιο.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η MARPOL επισημοποιήθηκε από την UNCLOS το 1982, η οποία στο παράρτημα XII αντιμετωπίζει τη θαλάσσια ρύπανση, Art 211 (1), (2) απαιτεί ότι όλες οι χώρες είναι υποχρεωμένες να υιοθετήσουν κανονισμούς για την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία θα έχει τουλάχιστον κάποιο αποτέλεσμα, όπως οι κοινά αποδεκτοί παγκόσμιοι κανονισμοί που υιοθετήθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό. Έτσι, το κράτος σημαίας πρέπει να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της MARPOL. Η ίδια υποχρέωση προέρχεται επίσης από την Art 94 (3) (5), που ασχολείται με την ασφάλεια στη θάλασσα. Τα πλοία εξασκώντας το δικαίωμα να μεταφέρουν φορτία ή να πλέουν στην Ε.Ε.Ζ είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν με την MARPOL στον σχεδιασμό του πλοίου. (9).

Η MARPOL 73/78 είναι το αποτέλεσμα μιας Διεθνούς Συνθήκης μετά από το ατύχημα με το πετρελαιοφόρο Torrey CANYON, που έχυσε 140.000 τόνους ακατέργαστου πετρελαίου μέσα στη θάλασσα. (10). Η Συνθήκη στα πέντε μακροσκελή ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ της, αναφέρεται με λεπτομέρεια στα διεθνή μέτρα αποτροπής της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.

Αρχικά η Συνθήκη δεν περιείχε απαιτήσεις για τα πλοία διπλού- τοιχώματος. (11). Η μόνη απαίτηση ήταν τα δεξαμενόπλοια να έχουν σταθερότητα για να μπορούν να επιβιώσουν σε περίπτωση προσάραξης.

8. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78) Έκδοση 1997 του ΙΜΟ

9. Παρ. 21 (2), 39 (2), 211 (3) (4) (5) (6) της Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)

10. www.imo.org

11. Ορίζεται σαν το πλοίο που το φορτίο και το περιβάλλον διαχωρίζονται με δύο διαφορετικά τοιχώματα, που δημιουργούν μικρό κενό μεταξύ τους για το έρμα.

Αυτοί οι κανόνες για τα πετρελαιοφόρα (σχέδιο) ακολουθήθηκαν μέχρι το 1990, ένα έτος το οποίο θεωρείται ορόσημο στην ανάπτυξη των double-hulls. Μετά το ατύχημα του EXXON VALDEZ το 1989 στην Αλάσκα, η Η.Π.Α υιοθέτησαν το 1990 την OIL POLLUTION ACT (OPA 90) επιβάλλοντας στα πλοία που επισκέπτονται λιμένες των Η.Π.Α τα διπλά τοιχώματα, με τελικές ημερομηνίες εφαρμογή του μέτρου το 2010 και το 2015. Στο παράρτημα 1 της MARPOL έχουμε σταδιακή αποχώρηση των πλοίων με μονό-τοιχώμα μέχρι το 2026. Στη συνέχεια, η Συνθήκη απαιτεί όλα τα δεξαμενόπλοια που παραδίδονται από τον Ιούλιο του 1996 να είναι διπλού- τοιχώματος. Η κύρια ιδέα στα double-hulls είναι ότι σε περίπτωση προσάραξης το πρώτο τοίχωμα θα υποστεί ζημιά, ενώ το δεύτερο θα παραμείνει και θα εμποδίσει την εκροή πετρελαίου.

2.2 ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΩΝ DOUBLE HULLS

Η απόσυρση των πλοίων με μονό τοίχωμα ήταν το κυρίαρχο θέμα μετά το ατύχημα του Erika. Ακόμη και εάν το Erika ήταν διπλού τοιχώματος, το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο, αφού το περιστατικό ήταν μέσω διαδοχικής αστοχίας και όχι από περιστασιακή επαφή με άλλα αντικείμενα. Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα, τα δεξαμενόπλοια της 1^{ης} κατηγορίας της MARPOL δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο χωρητικότητας 20.000 DWT και πάνω, bulk carriers 30.000 DWT και πάνω, πρέπει να γίνουν scrap όταν φτάσουν τα 23 χρόνια. Στη 2^η κατηγορία δεξαμενοπλοίων της MARPOL, τα τάνκερ μονού τοιχώματος του ίδιου μεγέθους όπως της 1^{ης} κατηγορίας, πρέπει να φτάσουν τα 28 έτη ή το 2010. Τέλος, στην 3^η κατηγορία τα τάνκερ μονού τοιχώματος του μεγέθους της κατηγορίας 1 και 2, τα δεξαμενόπλοια κάτω από 5.000 DWT πρέπει να γίνουν scrap στα 28 έτη ή το 2015.

Μετά το 1992 με την MARPOL υπήρχε μία δραματική μείωση στα ατυχήματα με πετρελαιοκηλίδες. Δεν σημαίνει ότι αυτή η μείωση οφείλεται στα "double-hulls", αφού τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος συνεχίζουν να λειτουργούν. Τον Δεκέμβριο του 1999 το δεξαμενόπλοιο ERIKA (μονού-τοιχώματος) κόπηκε στα δύο μερικά μίλια μακριά της ακτής της Βρετανίας, της Γαλλίας χύνοντας 20.000 τόνους πετρελαίου μολύνοντας 400 χιλιόμετρα ακτογραμμής. Αυτό το περιστατικό σηματοδότησε την επίσπευση των double-hulls. Η Ε.Ε υιοθέτησε μέτρα κάτω από όλη την πίεση της αρνητικής δημοσιότητας, που ακολούθησε όλα τα μεγάλα θαλάσσια περιστατικά. Το αποτέλεσμα από όλα αυτά ήταν τα πακέτα ERIKA I και

ERIKA II. Το ERIKA I περιείχε ως τρίτο μέτρο , πρόταση κανονισμού της Ε.Ε για την εφαρμογή των δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος και τις απαιτήσεις σχεδιασμού για του μονού-τοιχώματος. Η πρόταση, ακόμη περιείχε την απαγόρευση μεταφοράς πετρελαίου από τα πλοία μονού-τοιχώματος και τη μείωση του χρονικού διαστήματος για την απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος. Με το ERIKA I δημιουργήθηκε ένα ευρωπαϊκό πρακτορείο θαλάσσιας ασφάλειας και υιοθετήθηκε ένα πληροφοριακό σύστημα για τη βελτίωση της κίνησης στα ευρωπαϊκά νερά. Επιπλέον δόθηκε παραπάνω χρηματοδότηση για τη πετρελαϊκή μόλυνση. (10). Η νομοθεσία για το ERIKA μπήκε σε ισχύ την 22/7/03. Η Ολλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία , η Ισπανία και το Ην. Βασίλειο ακολούθησαν τη διεθνή νομοθεσία. Η Ε.Ε κινήθηκε κατά του Βελγίου, της Φιλανδίας, της Ελλάδας, της Ιρλανδίας, της Ιταλίας , του Λουξεμβούργου και Σουηδίας, επειδή απέτυχαν στην υιοθέτηση των διεθνών μέτρων. (12).

Κανένα πλοίο μονού-τοιχώματος δεν θα επιτρέπεται να εισέλθει σε ευρωπαϊκά λιμάνια μετά το 2015. Η MEPC 95 χώρισε τα δεξαμενόπλοια σε κατηγορίες. (13). Στην 1^η κατηγορία τα δεξαμενόπλοια θ'αποσυρθούν σταδιακά από το 2003 έως το 2007 εξαρτώμενα από την ηλικία τους, Στην 2^η και 3^η κατηγορία τα δεξαμενόπλοια θ'αποσυρθούν μέχρι το 2015 , πάλι εξαρτώμενα από την ηλικία τους. Τα όρια ηλικίας είναι γενικά μεταξύ των 26 και 30 ετών. Σαν επιπρόσθετο μέτρο, τα δεξαμενόπλοια μετά το 2005 (1^η κατηγορία) και της (2^{ης} κατηγορίας) μετά το 2010 συμμορφώνονται με τον CAS (CONDITION ASSESSMENT SCHEME) (14) , το οποίο σκοπεύει να μπει σ'ένα βελτιωμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων ανάμεσα στις έρευνες των πετρελαιοφόρων.

Οι καινούριοι κανονισμοί της MARPOL άρχισαν να εφαρμόζονται από την 1^η Σεπτεμβρίου του 2002 και ενώ η βιομηχανία πετρελαίου ετοιμαζόταν για τα μελλοντικά σχέδια, μια νέα καταστροφή χτύπησε τις ευρωπαϊκές ακτές . Την 19/11/02 το PRESTIGE, ένα 26χρονο τάνκερ μονού τοιχώματος μεταφέρει 770.000 τόνους πετρελαίου, έσπασε στην μέση σε 270 χιλιόμετρα από τις ισπανικές ακτές, δημιουργώντας ρύπανση 200 χιλιόμετρα της ακτογραμμής. Το πλοίο λόγω της ηλικίας του θα σταματούσε να πλέει σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

12 **Urrutia Bernardo**, (October 2003), Recent Developments in the E.U maritime safety legislation , Tanker Operator Conference

13. Resolution MEPC . 95 (46) /27-4-2001, Ammendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for ths prevention of pollution from Ships, 1973, Ammendments to Regulation 13 G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the Supplement to the IOPP Certificate

14. Marine Environment Protection Committee, Resolution MEPC 94 (46) /27-4-2001, Condition Assessmant Scheme

Η Νομοθεσία έπρεπε ν'αλλάξει. Η Ισπανία και η Γαλλία είναι δύο χώρες με πολλά ατυχήματα στο παρελθόν.

Και οι δύο (02) χώρες είναι μέλη της UNCLOS . Η Ισπανία, παρόλο αυτά με τον Νόμο 9/2002 (Royal Decree Law 9/2002) απαγόρευσε στα πετρελαιοφόρα μονού τοιχώματος να μεταφέρουν καύσιμα ή αργό πετρέλαιο από την είσοδο στα λιμάνια της. Αυτός ο Νόμος είναι συμβατός με την UNCLOS αφού Arts 25 (2) και 211 (3) αναφέρονται στο δικαίωμα των παράκτιων κρατών να δώσουν πρόσβαση στα λιμάνια τους και να βάλουν νομοθεσία που αφορά αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης ως Συνθήκη για την είσοδο των ξένων πλοίων στα λιμάνια της.

Η Ε.Ε υποστήριξε ότι ο κύριος λόγος για την καταστροφή του Prestige ήταν η ηλικία του (15).

Λίγα αναφέρονται στο γεγονός, (16) ότι ο καπετάνιος του πλοίου , πριν κοπεί στα δύο, εξαιτίας του άσχημου καιρού και ενώ ήταν μόνο μία ρωγμή στο τοίχωμά του , ρώτησε τις ισπανικές, γαλλικές και πορτογαλικές ακτές για άδεια να προσεγγίσει ένα λιμένα καταφυγής (καταφύγιο) με ήρεμα νερά , κοντά στην ακτή , και του αρνήθηκαν την προσέγγιση. Μετά από έξι (06) ημέρες το πλοίο κόπηκε στα δύο. Εάν το πλοίο προσέγγιζε σε κάποια ακτή, θα αποκαθίστατο η ζημιά και θα είχε δημιουργηθεί μόνο μικρή ρύπανση σε μια πολύ μικρή περιοχή. Ένα σημαντικό βήμα πάρθηκε από τον IMO, τον 12/2003 με την RESOLUTION A. 949 (23). Η Art 18 (2) επιτρέπει στα πλοία που είναι σε κίνδυνο να σταματήσουν, χωρίς να υπάρχει τίποτα στην Συνθήκη που να υποχρεώνει τη χώρα να το αποδεχτεί. Έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν σύμφωνα με τα Arts 211 και 2. Ίσως πρέπει να περιμένουμε να δούμε άλλο ένα ατύχημα μέχρι ο IMO ν'αποφασίσει να συμπεριλάβει τη RESOLUTION A. 949 (17) στις Συνθήκες, ενώ το ενδιαφέρον της Ε.Ε στρέφεται στην σταδιακή εξάλειψη όλων των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος.

15. Committee 2002/780 FINAL/20-12-2002, Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης του Κανονισμού (ΕΚ) Νο 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου.

16. Lloyds List 18/11/2002, 20/12/2002

17. www.imo.org

Τον Δεκέμβρη του 2002, ένα μήνα μετά το ατύχημα και 4 μήνες μετά την είσοδο των παγκόσμιων κανονισμών για τα πλοία μονού τοιχώματος, στην κατηγορία 1 τα δεξαμενόπλοια αποσύρονται το 2005 αντί το 2007 με όριο ηλικίας τα 23 έτη, στην κατηγορία 2 το 2010 αντί το 2015 με όριο ηλικίας τα 28 έτη και στην κατηγορία 3 να μην ξεπερνούν τα 28 έτη.

Σε αντίθεση με ότι συνέβη στο ERIKA , φάνηκε ότι η Ε.Ε δεν θα περίμενε τον I.M.O μέχρι να υιοθετήσει τους δικούς της καινούριους κανονισμούς για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος. Αυτό συνέβη, γιατί μετά το ατύχημα του ERIKA και του PRESTIGE η παγκόσμια κατακραυγή ήταν μεγάλη και οι πολιτικοί προσπάθησαν να ηρεμήσουν τα πλήθη . Ο Γενικός Γραμματέας του I.M.O, και εκπρόσωποι των κρατών μελών ξεκίνησαν συνδιασκέψεις για την υιοθέτηση μέτρων. Παρά τα θετικά αποτελέσματα των συνδιασκέψεων, τα διπλά τοιχώματα στα πετρελαιοφόρα υιοθετήθηκαν την 22/7/2003.

Αναμένεται ότι η καινούρια Νομοθεσία του I.M.O , η απομάκρυνση των single-hulls θα επηρεάσει το 40% του παγκόσμιου στόλου. Θα προκαλέσει αντίδραση, επηρεάζοντας την τιμή του πετρελαίου. Έρευνες έχουν αποδείξει ότι το κόστος των δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος είναι το ½ από ότι στα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, αλλά μπορεί η προστασία του περιβάλλοντος να ποσοτικοποιηθεί. Η νομοθεσία για τα double hulls έγινε με την ελπίδα ότι οι καταστροφές, όπως το Prestige θ'αποφευχθούν στο μέλλον.

2.3 TA DOUBLE HULLS ENANTIA ΣΤΗΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ: Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ Η ΑΠΛΑ ΜΙΑ ΜΕΡΙΚΗ ΛΥΣΗ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ;

Τα πετρελαιοφόρα διπλού τοιχώματος έγιναν μία πραγματικότητα στους παγκόσμιους στόλους μεταφοράς πετρελαίου. Όχι, σε πολλά χρόνια από τώρα, τα πλοία μονού τοιχώματος θα σταματήσουν να πλέουν στις θάλασσες.

Έρευνες (18) που έγιναν από μηχανικούς και αρχιτέκτονες την τελευταία δεκαετία απέδειξαν ότι τα double-hulls έχουν περισσότερα πλεονεκτήματα από τα single-hulls , αντιδρούν καλύτερα σε μικρής ταχύτητας συγκρούσεις και προσαράξεις. Κάτω από αυτές τις Συνθήκες , το εσωτερικό τοίχωμα θα παραμείνει ακέραιο εμποδίζοντας την πετρελαιοκηλίδα. Από την άλλη πλευρά για αυτού του

είδους τον σχεδιασμό, δεν υπάρχει ασφαλής επιστημονική πρόβλεψη για τη συμπεριφορά του πλοίου κάτω από οποιαδήποτε Συνθήκη.

Το ατύχημα του Erika και του Prestige δεν ήταν από σύγκρουση ή προσάραξη, αλλά του Exxon Valdez ήταν από προσάραξη υψηλής ταχύτητας. Αυτά τα ατυχήματα συνετέλεσαν στην απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος, αλλά πιθανότατα να μην είχαν αποφευχθεί αν τα πλοία ήταν διπλού τοιχώματος. Τα double-hulls εξαιτίας του δύσκολου σχεδίου τους και της πολύπλοκης δομής τους, χρειάζονται υψηλά επίπεδα διατήρησης, καλά εκπαιδευμένο προσωπικό για την λειτουργία τους. (19)

Η κατάλληλη διατήρηση και ο χειρισμός του πλοίου είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη και μόνο αν αυτή η υποχρέωση πραγματοποιηθεί, τα πλεονεκτήματα που αναφέρονται αυξάνονται. Όσον αφορά το κόστος τους, είναι 16%-18% περισσότερο από τα πλοία μονού τοιχώματος. Τα πιο σημαντικά ήταν ότι τα ετήσια λειτουργικά έξοδα προέρχονται αποκλειστικά από τη συντήρηση. Καθώς τα πλοία γίνονται μεγαλύτερα τα λειτουργικά τους κόστη αυξάνονται και αυτό είναι το πραγματικό πρόβλημα που αυξάνονται τα ατυχήματα.

Μπορεί κάποια ατυχήματα με τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος να αποφευχθούν, αλλά ο κίνδυνος θα παραμείνει για όσο υπάρχει το πρόβλημα των υποβαθμισμένων πλοίων. Μόνο οι επιθεωρήσεις και επιτηρήσεις είναι ικανές να εξολοθρεύσουν τα θαλάσσια ατυχήματα και τη μόλυνση που θα δημιουργηθεί. Τα double hulls μπορούν να προκαλέσουν ατυχηματική ρύπανση από μικρής ταχύτητας προσαράξεις, αλλά λιγότερο από το 10% της ατυχηματικής ρύπανσης προέρχεται από αυτά τα αίτια.

Το 90% των ατυχημάτων που προκαλεί πετρελαϊκή ρύπανση προκαλείται από ανθρώπινο λάθος, αστοχία μηχανής, υλικού ή επισκευών. Σύντομα θα έρθει η ώρα που όλα τα δεξαμενόπλοια θα γίνουν διπλού τοιχώματος. Αυτό δε σημαίνει βέβαια ότι δεν θα υπάρχουν ατυχήματα με πετρελαιοκηλίδες στους ωκεανούς. Αργά ή γρήγορα θα ακολουθήσει και άλλη καταστροφή, ποιο θα είναι το επόμενο βήμα τα πλοία με τριπλό τοίχωμα. Ανεξαιρέτως το είδος του τοιχώματος, ατυχήματα πάλι θα συμβαίνουν και θα είναι αποτέλεσμα σειράς γεγονότων, όπως ανωτέρα βία, δυσμενών καιρικών συνθηκών, αστοχίας μηχανών, υλικού, κακής συντήρησης και χειρισμών.

18. www.ocimf.com

19. www.bimco.dk

Το πραγματικό πρόβλημα είναι η ύπαρξη των υποβαθμισμένων πλοίων και μόνο η βελτιωμένη επιθεώρηση και η υιοθέτηση των παγκόσμιων δεδομένων, είναι η πραγματική απάντηση για τα θαλάσσια ατυχήματα και της μόλυνσης που προκαλούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

3.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ.

Επιθεώρηση , σημαίνει η συμμόρφωση των πλοίων με τον σχεδιασμό, τη δομή , τα μηχανήματα, όπως αυτά περιγράφονται από τα εκδοθέντα πιστοποιητικά. Αυτές οι επιθεωρήσεις μπορεί να εμπεριέχουν είτε έρευνες για την εγκυρότητα των εγγράφων του πλοίου ή φυσικές έρευνες για το πλοίο. Αυτές οι επιθεωρήσεις γίνονται από έμπειρους Α/Ξ που έχουν την αρμοδιότητα να κάνουν τέτοιες επιθεωρήσεις .

Μερικές φορές τα κράτη σημαίας είναι αδύνατο να συμμορφωθούν, έτσι η UNCLOS, επιτρέπει στα Κράτη να πάρουν πρωτοβουλίες για εθνικά ή διεθνή θέματα. Η άσκηση ελέγχου από μία πολιτεία πάνω σε θέματα ασφάλειας και ρύπανσης είναι γνωστή ως port state control, αναπτύχθηκε το 1982 σαν διεθνής νομοθεσία. Είναι αμφισβητήσιμο, για το εάν το port state control έφτασε σε υψηλά επίπεδα συμμόρφωσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ένα θεωρείται το πιο αποτελεσματικό μέτρο για την πετρελαϊκή ρύπανση και τα υποβαθμισμένα πλοία . Παρόλο αυτά, οι πολιτείες δεν είναι υποχρεωμένες κάτω από τον UNCLOS ή το Νόμο να ασκήσουν port state control.

Το 1991 ο I.M.O με την οδηγία A. 682 (20) πρότεινε τα πλαίσια του port state control, σύμφωνα με το μοντέλο που υιοθετήθηκε από τον PARIS MOU το 1982. Το 1995, η οδηγία A. 787 παρέχει τις βασικές οδηγίες για τις επιθεωρήσεις του port state control , η οποία τροποποιήθηκε με την οδηγία A. 882 το 1999 , που αναφερόταν στον port state control σε σχέση με τον I.S.M. Υπάρχουν και άλλες τροποποιήσεις αυτών των οδηγιών για να δούμε τον έλεγχο των λιμενικών αρχών σε σχέση με τον I.S.P.S. (21).

20. www.imo.org (Res. A 682/1991, A.787/1995, A 882/1999) Resolution No 682, International Maritime Organization, (9/10/2003), Arizona, Resolution A. 787 (19)/29-11-1995, Procedures for Port State Control, Resolution A. 882 (21)/ 4-2-2000, Ammendements to the Procedures for Port State Control (Resolution A. 787 (19))

21. International Ship and Port Facility Security Code 2002: Μπήκε σε ισχύ την 1/7/04 με σκοπό να μειώσει τις εγκληματικές και τρομοκρατικές ενέργειες ενάντια στα πλοία.

3.2 ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ PORT STATE CONTROL

3.2.1 PARIS MOU 1982

Είναι μια συμφωνία μεταξύ των λιμενικών αρχών 17 ευρωπαϊκών χωρών και του Καναδά, κάτω από την οποία πρέπει να διατηρείται ένα αποτελεσματικό σύστημα του port state control, άκρως συνυφασμένο με τα διεθνή πρότυπα και τις συνθήκες θαλάσσιας ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος. Οι επιθεωρήσεις γίνονται από έμπειρο προσωπικό και ο σκοπός κάθε χώρας είναι να επιθεωρήσει το 25% των ξένων πλοίων που θα μπουν στο λιμάνι της. Η επιλογή των πλοίων γίνεται από μία κεντρική βάση δεδομένων, το «SIRENAC». Προτεραιότητα δίνεται σε πλοία που δεν έχουν επιθεωρηθεί ποτέ ή δεν έχουν επιθεωρηθεί για παραπάνω από 12 μήνες. Ένα πλοίο που επιθεωρήθηκε τους προηγούμενους 6 μήνες και ήταν συμμορφωμένο με τους Κανονισμούς απαλλάσσεται από περαιτέρω επιθεώρηση εκτός αν υπάρχουν "clear grounds" (ξεκάθαροι όροι) (22) για περαιτέρω επιθεώρηση. Πλοία που δεν συμμορφώνονται πρέπει να προσχωρήσουν για να φτιάξουν τις ελλείψεις τους.

3.2.2 PORT STATE CONTROL

Το P.S.C είναι ένα μέτρο κατά των υποβαθμισμένων πλοίων και των κρατών σημαίας για να διασφαλίσουν ότι τα πλοία τους συμμορφώνονται με τους απαιτούμενους διεθνείς κανονισμούς. Η Ε.Ε. εναρμόνισε όλες τις διαδικασίες για επιθεώρηση των πλοίων. Πριν από αυτή την οδηγία πολλά πλοία επιθεωρούνταν από ένα σύστημα βασισμένο στα χρκ. του πλοίου, αλλά δεν απαιτούνταν να επιθεωρηθούν σαν μέρος του P.S.C. Εάν το πλοίο αποτύχει επανειλημμένως κατά τις επιθεωρήσεις, θα μπει στη μαύρη λίστα και θα απαγορευτεί η είσοδος στους ευρωπαϊκούς λιμένες.

Πριν την οδηγία του 2000, η απαγόρευση σε ένα πλοίο χρησιμοποιήθηκε μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Το περιστατικό με το Prestige οδήγησε στη δημοσίευση μιας μαύρης λίστας πριν μπει σε ισχύ η οδηγία.

Το πακέτο ERIKA I βρήκε τις αδυναμίες του συστήματος επιθεώρησης στην Ευρώπη και πρότεινε τροποποιήσεις στην 95/21/ EC Ντιρεκτίβα. Αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από την Νέα Ντιρεκτίβα 2001/106/E.C, η οποία ενισχύει τις απαιτήσεις της υπάρχουσας Ντιρεκτίβας.

22. PARIS MOU (AMMENDMENT 25/ SECTION 4 (ANNEX 1)

Εκτός από το «SIRENAC» δημιουργείται και ένα νέο πληροφοριακό σύστημα το «EQUASIS». (23). Τα πλοία κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τον κίνδυνο που ενέχουν για την θαλάσσια ασφάλεια και το περιβάλλον και σύμφωνα με αυτήν γίνονται στόχοι επιθεωρήσεων. Αυτά είναι τα υπερήλικα bulk carriers, χημικά, γκαζάδικα, επιβατηγά και πετρελαιοφόρα (24). Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων πρέπει να δημοσιεύονται και να κυκλοφορούν στις ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές.

3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ FLAG STATE CONTROL ΚΑΙ ΤΩΝ CLASSIFICATION SOCIETIES

Ανάμεσα στα καθήκοντα του flag state control είναι οι επιθεωρήσεις και οι έρευνες στο πλοίο από έμπειρους επιθεωρητές, παρεμπόδιση της μόλυνσης, απαγόρευση απόπλου για το πλοίο που δεν συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς. Η ίδια η φύση της ναυτιλίας είναι ένας παράγοντας που παρεμποδίζει τα κράτη σημαίας να ασκήσουν τον κατάλληλο έλεγχο στα πλοία τους. Τα περισσότερα πλοία, που έχουν τη σημαία μιας χώρας και εμπορεύονται σε όλον τον κόσμο, είναι πιθανό ότι ποτέ δεν θα ελεγχθούν στο κράτος σημαίας τους.

Οι classification societies είναι οργανισμοί που παρέχουν τεχνικά χρκ για την κατασκευή και τη σχεδίαση του πλοίου. Μόλις το πλοίο κατασκευαστεί και σχεδιαστεί, ο πλοιοκτήτης ζητά πιστοποιητικό κλάσης. Παίζουν σημαντικό ρόλο στην θαλάσσια ασφάλεια και αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης, ειδικά της ατυχηματικής.

23. www.equasis.org

24. Enforcement of International Standards for Ships Safety Pollution Prevention and Shipboard living and working conditions, Art 1 (5) 2001/106 /EC DIRECTIVE

25. **Nielsen Detlef**, Places of Refuge for Ships in Need for Assistance- Guidelines and Procedures, Ph D Wales Maritime Consultant

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ (25)

4.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Λιμένας καταφυγής είναι το μέρος όπου ένα πλοίο που χρειάζεται βοήθεια, αναλαμβάνει δράση για να σταθεροποιήσει την κατάσταση του, να μειώσει τον κίνδυνο της πλοήγησης και να προστατέψει την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον. (IMO RESOLUTION A.949 (23)).

Ανακύπτουν πολλά ερωτήματα σχετικά με τους λιμένες καταφυγής:

- 1.) Είναι υποχρεωτικό να προσφέρεις καταφύγιο σε ένα πλοίο που είναι σε κίνδυνο;
 - 2.) Υπάρχει επαρκής ασφάλιση για τις απαιτήσεις από ατυχήματα που προκύπτουν από την άρνηση εισόδου σε έναν λιμένα καταφυγής; Πώς μπορεί αυτή η οικονομική ασφάλιση να είναι ικανοποιητική;
 - 3.) Οι λιμένες καταφυγής πρέπει να ανακοινώνονται και να δημοσιεύονται;
 - 4.) Ποιες είναι οι υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων μερών (λιμενικές αρχές, πλοιοκτήτες, καπετάνιους κ.α)
 - 5.) Πρέπει να υπάρχει ειδικό σύστημα αποζημίωσης, να αποζημιώσει τις αρχές ή τους λιμένες που δέχονται την είσοδο;
 - 6.) Πρέπει να υπάρχουν ειδικοί χώροι υποδοχής στους λιμένες;
- Θα προσπαθήσουμε να τα αναλύσουμε όλα αυτά παρακάτω.

Αναφορικά με τους λιμένες καταφυγής υιοθετήθηκε στον Καναδά το Νοέμβριο του 2003 το Δίκαιο της Θάλασσας που προσπαθεί να εξισορροπήσει τα δικαιώματα πλοήγησης και να προστατέψει τα δικαιώματα των παράκτιων χωρών. Το άρθρο 11 επιτρέπει την είσοδο σε λιμένα καταφυγής για τα πλοία που είναι σε κίνδυνο.

Εξίσου σημαντικές με το Δίκαιο της Θάλασσας είναι η Διεθνής Συνθήκη που έχει σχέση με την πετρελαϊκή ρύπανση των θαλασσών (1969), η SOLAS το 1974-Κεφάλαιο V, η OIL POLLUTION and RESPONSE CONVENTION (OPRC), η MARPOL 73/78, η MARITIME SEARCH AND RESCUE CONVENTION (SAR). Civil liability for oil pollution damage (CLC).

Σύμφωνα με την RESOLUTION A. 949 (23), η οποία υιοθετήθηκε μετά το ατύχημα του PRESTIGE στις ακτές της Ισπανίας το 2003, απαιτείται καθοδήγηση του καπετάνιου όταν το πλοίο είναι σε κίνδυνο.

Οι ενέργειές του σε περίπτωση κινδύνου έχουν ως εξής: αναγνώριση κινδύνων και ρίσκου για το πλοίο, πλάνο ενεργειών, επαφή με τις λιμενικές αρχές της εν λόγω περιοχής, ανάθεση καθηκόντων στο πλήρωμα, σχέδιο αντίδρασης σε συνεννόηση με τις λιμενικές αρχές. Οι ενέργειες των λιμενικών αρχών απαιτούν από τον καπετάνιο/πλοιοκτήτη να πάρει τα απαραίτητα μέτρα, διάφορες διαδικασίες σχετικά με θέματα λιμένων καταφυγής, εγκατάσταση ενός θαλάσσιου συστήματος βοήθειας.

CASE STUDIES: Το 2003 με το PRESTIGE υιοθετήθηκε η RESOLUTION A. 949 (23) και αποτέλεσε καθοδήγηση για λιμένες καταφυγής για πλοία που χρειάζονται βοήθεια. (25)

Στην περίπτωση του ΚΑΝΑΔΑ, οι λιμένες καταφυγής του απασχολούν 56.000 k.m ακτογραμμής και off-shore περίπου 200 ναυτικά μίλια. Παρουσιάζει ευαίσθητα οικοσυστήματα στις ανατολικές ακτές με πολλά θαλάσσια είδη, θηλαστικά, ψάρια, πολλά εκ των οποίων σε κίνδυνο. Τεράστιος κίνδυνος για την αλιεία και τον τουρισμό. Σύμφωνα με στοιχεία του 2000, σε έναν χρόνο περίπου 5.500 με 6.000 πλοία θα φτάσουν στις ανατολικές ακτές του από ξένα λιμάνια. Στην περίπτωση του M/T «Dodslan» το 1987, ο καπετάνιος με πορεία το Quebec, το ενός έτους τάνκερ ανέφερε είσοδο νερό. Οι καιρικές συνθήκες ήταν εξαιρετικά δυσμενείς. Υπήρχε ισχυρός παγετός στον κόλπο του St. Lawrence, 95.000 τόνοι αργού πετρελαίου μεταφέρθηκαν σε άλλα δεξαμενόπλοια. Ο κίνδυνος βύθισης και ρύπανσης αποφεύχθηκε και έγιναν όλες οι απαραίτητες επιδιορθώσεις στο τάνκερ.

Το Δεκέμβριο του 2000 το Eastern Power είχε φορτίο 2 εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου. Αναφέρθηκε από τους επιθεωρητές του TCMS η διαρροή πετρελαίου στους ωκεανούς. Η διαρροή σταμάτησε με υδροστατική εξισορροπητική φόρτωση ενώ από τον καπετάνιο δεν ανακοινώθηκε κίνδυνος. Το πλοίο το παρακολουθούσαν εναέρια και υπήρχε κανένας κίνδυνος πετρελαιοκηλίδας. Την 12/12/01 οι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να το μεταφέρουν σε λιμένες της Καραϊβικής, όπου έφτιαξαν τη ζημιά.

Τον Μάρτιο του 2001, ένα ιαπωνέζικο κονταινεράδικο, το M/V KITANO, ήταν σε ταξίδι από τη Ν. Υόρκη για Μάλτα και Σιγκαπούρη. Ανέφερε φωτιά στο κατάστρωμά του, η οποία ήταν πολύ επικίνδυνη εξαιτίας του εύφλεκτου υλικού και επικίνδυνων αγαθών που μετέφερε. Ο καπετάνιος ζήτησε είσοδο σε λιμένα καταφυγής στο Halifax. Ο επιθεωρητής της TCMS αρνήθηκε την είσοδο έως ότου έρθει σε συνεννόηση με τις τοπικές αρχές. Για 24 ώρες, το πλοίο εκτός λιμένα Halifax πάλευε με τη φωτιά με ένα ιδιωτικό ρυμουλκό.

Το πλήρωμα δεν ήταν σε κίνδυνο και δεν ανακοινώθηκε ποτέ κίνδυνος από τον καπετάνιο. Στις 23/3/01 , μία μέρα ακριβώς μετά την πρώτη κλήση του καπετάνιου, το πλοίο αφέθηκε να μπει στον λιμένα. Το πλοίο επιθεωρήθηκε για να διασφαλιστεί η δομική ακεραιότητά του και η συμμόρφωση με όλες τις λειτουργικές απαιτήσεις . Στις 26/3/01 απέπλευσε από το λιμένα.

CASE STUDIES: (26) Το 2001 είχαμε ατύχημα με το δεξαμενόπλοιο "CASTOR" (31.068 dwt, κατασκευής 1977) στο Γιβραλτάρ. Το Δεκέμβριο του 2000 παρουσίασε ρωγμές στο κατάστρωμα διασχίζοντας τη Μεσόγειο από τον λιμένα της Κοστάντζα στο Λάγος, της Νιγηρίας με άσχημο καιρό. Με το φόβο έκρηξης ή έκχυσης πετρελαίου οι λιμενικές αρχές του Μογασκώ και του Γιβραλτάρ αρνήθηκαν στο πλοίο την είσοδο στα ύδατα. Τότε, το δεξαμενόπλοιο έπλευσε προς την Ισπανία, που επίσης του αρνήθηκαν την είσοδο και το διέταξαν να κρατήσει απόσταση 30 ν.μ από τις ισπανικές ακτές. Στο πλοίο, επίσης αρνήθηκε η είσοδος, στην Αλγερία, την Ελλάδα και τη Μάλτα. Ο καπετάνιος ισχυριζόταν ότι το πλοίο ήταν έτοιμο να βυθιστεί. «Εάν συνεχίσουμε να κάνουμε κύκλους γύρω από τη Μεσόγειο, η κατάσταση του πλοίου θα χειροτερέψει θα κοπεί στα 2. Μετά από περιπλάνηση 40 ημερών στη Μεσόγειο, το φορτίο του μεταφέρθηκε σε άλλο δεξαμενόπλοιο και πήγε στον Πειραιά.

Τον Νοέμβριο του 2002 ,το δεξαμενόπλοιο Prestige (81.564 dwt, κατασκευής 1996) πήγαινε από την Βαλτική στην Ασία με φορτίο ρωσικό πετρέλαιο, όταν το πλοίο άρχισε να σπάει εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών στον κόλπο του Biscay. Στις 14/11/2002 η ομάδα διάσωσης φτάνει στις ακτές της Λα Κορούνια. Οι ισπανικές αρχές διέταξαν να μείνει μακριά από τις ακτές, όπου και βυθίστηκε 3,5 χλμ. (περίπου 2 μίλια) βάθος και 270 χλμ. μακριά από τις ακτές κάνοντας την περισυλλογή πετρελαίου πάρα πολύ δύσκολη. Την 15/11/2002 έως και την 19/11/02 αρχίζουν προσπάθειες ρυμούλκησης υπό την επίβλεψη των ισπανικών και πορτογαλικών αρχών. Τελικά την 19/11/02 το πλοίο σπάει στα δύο και τελικά βυθίζεται 140 μίλια μακριά από τις ακτές της Ισπανίας, έξι (06) ημέρες μετά από το αρχικό περιστατικό. Η τεχνική υπηρεσία που έκανε ανάλυση του ναυαγίου υποστήριξε ότι : εάν είχε προσφερθεί στο πλοίο ένας ασφαλής λιμένας καταφυγής , προστατευόμενος από τους ανέμους και την επικινδυνότητα στην ανοικτή θάλασσα, θα είχε παραμείνει αναλλοίωτο για μεγαλύτερο διάστημα , ικανό για την απάντληση του πετρελαίου και της επισκευής του.

26. Places of Refuge- Responsibilities and Rights of Port Authorities (University of Antwerp - 11/12/2003) –**Young Christopher**, 2003, The IMO and the development of an international legal Framework for places of refuge, University of Antwerp

Όλα αυτά τα περιστατικά οδήγησαν τους πολιτικούς να σκεφτούν για τους λιμένες καταφυγής τα ακόλουθα θέματα: 1.) Τί ενέργειες πρέπει να κάνει ο καπετάνιος όταν το πλοίο είναι σε κίνδυνο; 2.) Τί ενέργειες πρέπει να κάνει η Λιμενική Αρχή; 3) Ποιο είναι το ισχύον θεσμικό πλαίσιο; 4.) Ποια κενά υπάρχουν στην αποζημίωση και τι γίνεται όταν σε ένα πλοίο του αρνείται η είσοδος;

Η Κοινότητα με τριάντα (30) διακανονισμούς , οι οποίοι είναι μεγάλος αριθμός για μία ατζέντα , σε συνεδρίαση του IMO αποφάσισε τα ακόλουθα:

I. Καθοδήγηση των παράκτιων χωρών να αναγνωρίσουν ποια μέρη είναι κατάλληλα για λιμένες καταφυγής.

II. Καθοδήγηση για την εκτίμηση των κινδύνων με σχετικές λειτουργίες.

III. Καθοδήγηση των καπετάνιων των πλοίων σε κίνδυνο.

Τον Ιούλιο του 2002 με την 48^η Συνεδρίαση, η NAVIGATION SUB COMMITTEE ετοίμασε κανονισμό για τους λιμένες καταφυγής για τα πλοία που χρειάζονται βοήθεια. Αυτή η Resolution εγκρίθηκε από την MSC στην 76^η συνεδρίαση τον Δεκέμβριο του 2002 και οριστικοποιήθηκε στην 77^η συνεδρίαση και αποφασίστηκε ότι δεν υπάρχει λόγος προς το παρόν να δημιουργηθεί από τον IMO Συνθήκη για τους λιμένες καταφυγής . Στη συνέχεια συντάχθηκε η Resolution A. 949 (23), όπου αντανακλάται η πολυπλοκότητα του προβλήματος αναφέροντας ότι: “ το θέμα με τους λιμένες καταφυγής δεν είναι καθαρά θεωρητικό, αλλά η λύση σε ένα πρακτικό πρόβλημα. Απαγορεύοντας την είσοδο ενός πλοίου σε έναν λιμένα καταφυγής μπορεί να εμπεριέχει μία πολιτική απόφαση που πρέπει να παίρνεται υπό σκέψη σκεπτόμενοι το περιβάλλον και τον κίνδυνο που ελλοχεύει από ένα πλοίο που είναι κοντά στην ακτή. Επίσης, δεν αναφέρονται όλες οι ενέργειες για την διάσωση ατόμων στη θάλασσα. Με άλλα λόγια, ο Κανονισμός συμπεραίνει ότι τα άτομα που είναι στο κατάστρωμα δεν χρειάζονται διάσωση ή έχουν ήδη διασωθεί.

Η Απόφαση εμπεριέχει δύο (02) κατηγορίες καθοδήγησης. Πρώτα, υπάρχει μία οδηγία για τις ενέργειες που απαιτούνται από τους καπετάνιους ή τα μέλη του πληρώματος για τα πλοία που χρειάζονται λιμένες καταφυγής. Μεταξύ άλλων, ο καπετάνιος αναμένεται να εκτιμήσει τις συνέπειες από μία πιθανή απώλεια σε τέσσερεις (04) υποθετικές περιπτώσεις: (α) εάν το πλοίο παραμείνει στην ίδια θέση , (β) εάν το πλοίο συνεχίσει το ταξίδι του, (γ) εάν το πλοίο προσεγγίσει ένα λιμένα καταφυγής ή (δ) εάν βγει από την θάλασσα.

Πολύ σημαντικό είναι ακόμη ο καπετάνιος να πάρει όλα τα απαραίτητα μέτρα, όπως υπογράφοντας μία συμφωνία ρυμούλκησης διάσωσης. Στο άρθρο 6.2 της Συνθήκης Διάσωσης του 1989 ο καπετάνιος έχει την αρμοδιότητα να συμπεριλάβει συμβόλαια για εργασίες διάσωσης σε λογαριασμό του πλοιοκτήτη του πλοίου.

Η Συνθήκη διάσωσης δεν υπονοεί ότι ο καπετάνιος πρέπει να έχει συγκατάθεση/συνέναιση από τις παράκτιες χώρες. Αυτό είναι ένα ζήτημα που πρέπει να διευθετηθεί.

Η 2^η κατηγορία της Οδηγίας της Απόφασης περιλαμβάνει τις ενέργειες που απαιτούνται από τις χώρες. Μεταξύ άλλων, πρέπει να εγκαθιδρύσουν διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες θα ενεργούν σε περίπτωση ανάγκης με σκοπό τη χρησιμοποίηση του κατάλληλου λιμένα καταφυγής. Οι Λιμενικές Αρχές κάνουν μία αντικειμενική ανάλυση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων αν επιτρέψουν την είσοδο ενός πλοίου σε έναν λιμένα καταφυγής, λαμβάνοντας υπόψη πολλούς παράγοντες. Συνήθως, γίνονται δύο (02) αναλύσεις, μία (01) πιο απλή και μία (01) πιο εμπειριστατωμένη από ειδικούς, οι οποίες συγκρίνουν τους κινδύνους εάν το πλοίο παραμείνει στην θάλασσα ή εάν καταπλεύσει σε λιμένα καταφυγής και την επίπτωση που θα έχει αυτό στο περιβάλλον. Η Οδηγία δεν εξηγεί πώς η διαφορά στην αξιολόγηση κινδύνου του καπετάνιου και των λιμενικών αρχών συμβιβάζεται κάτω από επείγουσες συνθήκες.

Ένα επίσης κρίσιμο σημείο της Απόφασης έχει ως ακολούθως: “ Όταν ζητάει άδεια για προσέγγιση σε έναν λιμένα καταφυγής, δεν είναι υποχρεωμένη η πολιτεία να το επιτρέψει, αλλά να ζυγίσει όλους τους παράγοντες και κινδύνους και να παρέχει καταφύγιο, όπου είναι εφικτό. ” Αυτό έχει άμεση συνάφεια με το άρθρο 9 της Συνθήκης Διάσωσης: “ Τίποτα σε αυτήν την Συνθήκη δεν θα επηρεάσει το δικαίωμα της πολιτείας να πάρει μέτρα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο προστατεύοντας την ακτογραμμή ή τα σχετιζόμενα ενδιαφέροντα από τη μόλυνση ή από απειλή μόλυνσης ακολουθώντας μία θαλάσσια απώλεια, που μπορεί να καταλήξει και σε επικίνδυνες συνέπειες, συμπεριλαμβάνοντας και το δικαίωμα των πολιτειών να δώσουν κατευθύνσεις σε σχέση με τις υπηρεσίες διάσωσης.

Τον Απρίλιο του 2002, όταν η Νομική Επιτροπή συζητούσε για τους λιμένες καταφυγής στην 84^η συνεδρίασή της, παρήχθε από τον Γενικό Γραμματέα μια πρωταρχική υπογράμμιση των σχετικών νομικών θεμάτων. Μεταξύ των νομικών

σκέψεων, αποτελούσε δικαίωμα των χωρών να έχουν κανονισμό εισόδου στους λιμένες τους καθώς και το δικαίωμα να προστατέψουν την ακτογραμμή τους από θαλάσσια μόλυνση κάτω από την UNCLOS.

Παρόλα αυτά, ο Γεν. Γραμματέας επεσήμανε ότι το δικαίωμα ενός ξένου πλοίου να εισέλθει σε έναν λιμένα ή χωρικά ύδατα μιας άλλης πολιτείας δεν καθορίζεται από την UNCLOS . Στην 84^η συνεδρίαση (Απρίλιος 2002) , συμφωνήθηκαν όλοι οι κανονισμοί , που ήταν απαραίτητοι για το σεβασμό και τη διατήρηση της ισοροπίας μεταξύ του δικαιώματος ενός πλοίου σε κίνδυνο και το δικαίωμα της χώρας να προστατέψει την ακτογραμμή της.

Οι περισσότερες Οδηγίες μιλούσαν για την ανάπτυξη της νομοθεσίας για τους λιμένες καταφυγής για να βοηθήσουν τους καπετάνιους και τις παράκτιες χώρες. Δεν υπήρχε κανένα εμπόδιο στη διεθνή νομοθεσία για την ανάπτυξη τέτοιας οδηγίας/νομοθεσίας.

Στην πιο πρόσφατη συνεδρίαση της Νομικής Επιτροπής, η Ισπανία ρώτησε την Επιτροπή για επτά (07) πιθανές περιπτώσεις, κατά τις οποίες θα αποζημιωθούν, και υπάρχει κενό στο υπάρχον σύστημα. Στην περίληψη επικρατούν τέσσερις (04) ερωτήσεις.

- I.) Η πολιτεία παραβιάζει τις υποχρεώσεις της εάν επιτρέψει σε ένα πλοίο την είσοδο χωρίς την κατάλληλη ασφάλιση;
- II.) Ακόμα και αν το πλοίο έχει την κατάλληλη ασφάλεια, η χώρα που του επιτρέπει την είσοδο σε λιμένα καταφυγής διαθέτει την αξιοπιστία της σε περίπτωση που η ασφαλιστική κάλυψη αποτύχει;
- III.) Εάν ο ιδιοκτήτης χάσει το δικαίωμα περιορισμού αξιοπιστίας σαν επακόλουθο της Civil Liability Convention (CLC), έχει η πολιτεία που επιτρέπει στο πλοίο να εισέλθει στον λιμένα καταφυγής καθόλου αξιοπιστία;
- IV.) Το ισχύον νομικό πλαίσιο επιτρέπει την πληρωμή των σταθερών εξόδων;

Οι ερωτήσεις της Ισπανίας ήταν θεωρητικές και βασισμένες σε υποθετικές συνθήκες, οπότε ήταν δύσκολο να παραχθούν συμβουλές κάτω από την έλλειψη παραγόντων.

4.2 ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΗΜΙΑ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ (27)

4.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 8/3/2006 ο EUROPEAN SEA PORT ORGANISATION (ESPO) πιστεύει οι λιμένες που λειτουργούν ως λιμένες καταφυγής πρέπει να αποζημιωθούν σε περίπτωση ζημιάς.

4.2.2 ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ

Με πρόταση της Κομισιόν εισήχθει ανεξάρτητη ανταγωνιστική αρχή, που έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της ανταγωνιστικότητας για την λιμενική αρχή, που θα πρέπει να αποδεχτεί την απόφαση από την ανεξάρτητη ανταγωνιστική αρχή παρά την πιθανότητα ζημιάς στην λιμενική αρχή.

4.2.3 ΖΗΜΙΕΣ

Όταν μπαίνει ένα πλοίο σε έναν λιμένα καταφυγής προσπαθεί να ελαττώσει τον κίνδυνο για το πλοίο ή να φύγει από την ακτή. Η ζημιά μπορεί να είναι ένας συνδυασμός πολλών παραγόντων που σχετίζονται με την επιχείρηση διάσωσης, ζημιά στις εγκαταστάσεις του λιμένα, όπως οι υδατοφράχτες, τοίχος της προκυμαίας, εργασίες που γίνονται στην προκυμαία κ.α.

Ακόμη προκαλούνται από περιβαλλοντικές καταστροφές με τεράστιες συνέπειες και κόστη. Τα κόστη που σχετίζονται με την οικονομική καταστροφή των λιμενικών αρχών και των εταιρειών τοποθετούνται στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα και της ενδοχώρας και πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Η οικονομική καταστροφή μπορεί να είναι πολύ μεγάλη, όταν ένα πλοίο βυθιστεί η μπλοκάρει ένα κανάλι πλοήγησης, ένα συγκεκριμένο ντόκο ή προκυμαία. Το μέγεθος τέτοιας ζημιάς είναι δύσκολο να εκτιμηθεί.

27. **ESPO**, (2006), Places of Refuge and economical damage for ports (Additional comments on the Commission Proposal for a Direktive amending Direktive 2002/59 establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System.

4.2.4 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (28)

Ο ιδιοκτήτης ή ο πράκτορας του πλοίου είναι υπόχρεος για όλες τις ζημιές που απορρέουν από την λειτουργία του πλοίου. Είναι γενικά αποδεκτό ότι οι ασφάλειες των πλοίων σε τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι μη-ικανοποιητικές. Η προτεινόμενη Ντιρεκτίβα προβλέπει ότι η υποχρέωση των πλοιοκτητών παραμένει περιορισμένη χωρίς ξεκάθαρες ρήτρες. Όλες αυτές οι νόμιμες διαδικασίες παίρνουν πολύ χρόνο και αυτό σημαίνει πρόσθετο βάρος, ειδικά για μικρότερα λιμάνια.

Σύμφωνα με το Άρθρο 26 της Ντιρεκτίβας 2002/54, η Κομισιόν παρακαλείται να ερευνήσει την περίπτωση αποζημίωσης σε λιμένα καταφυγής και να έρθουν με τις κατάλληλες προτάσεις μέχρι το 2007. Η Κομισιόν εμπιστεύτηκε την αποζημίωση για τα κόστη και τις ζημιές που προέρχονται από τη στέγαση των πλοίων σε κίνδυνο (συμπεριλαμβανομένου και των απαιτήσεων για την ασφάλιση) στην EMSA.

Μία λιμενική αρχή που αρνείται την είσοδο σε ένα πλοίο σε κίνδυνο, πρέπει να έχει το δικαίωμα να ανακάμψει από τα κόστη που σχετίζονται με τη στέγαση του πλοίου. Αυτά τα κόστη σχετίζονται με αποτρεπτικά μέτρα ή με ρυμουλκά, φασίλιτις αποθήκευσης ή επιδιόρθωσης του πλοίου. Εάν το πλοίο βυθιστεί, στον λιμένα, τότε τα κόστη επιβαρύνουν και την απομάκρυνση του ναυαγίου, καθαρισμό της ρύπανσης, που αποτελούν και οι δύο πολυδάπανες λειτουργίες.

Η ζημιά που προκαλείται στον λιμένα άμεσα ή έμμεσα μπορεί να είναι μεγάλη. Συνίσταται π.χ στην απώλεια περιουσίας για τον λιμένα π.χ εάν το πλοίο συγκρουστεί και πέσει στην προβλήτα του λιμανιού με ζημιά όχι μόνο στη δομή της προβλήτας, αλλά σε όλον τον εξοπλισμό του λιμανιού. Επίσης, περιβαλλοντική και οικονομική ζημιά από τη διακοπή των εργασιών –λειτουργιών του λιμένα, η οποία δεν μπορεί εύκολα να ποσοτικοποιηθεί.

Αν το πλοίο μπλοκάρει το κανάλι που οδηγεί στον λιμένα, παρεμποδίζει και κάθε κανονική λειτουργία του λιμανιού. Όχι μόνο οι λιμενικές αρχές, αλλά και οι terminal operators θα επηρεαστούν και όλες οι υπηρεσίες και η βιομηχανία του λιμανιού, που εξαρτώνται από αυτή τη δραστηριότητα. Αυτό μπορεί να επηρεάσει όχι μόνο την περιοχή του λιμένα αλλά και πολλές εταιρείες στην ενδοχώρα που εξαρτώνται από τα αγαθά που διακινούνται μέσω του λιμανιού. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην RESOLUTION για το PRESTIGE τον 09/2003, η Κομισιόν στην 2002/59 Ντιρεκτίβα, δημιούργησε ένα πληροφοριακό σύστημα και αναγνώρισε τον 12/2003 ότι η αποζημίωση για τους λιμένες καταφυγής απαραίτητα συσχετίζονται με την στέγαση των πλοίων που είναι σε κίνδυνο.

28. ESPO, (2004), Compensation of places of Refuge, EMSA STUDY/30-7-2004

4.2.5 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Το διεθνές πλαίσιο έχει πολλά κενά και ελαττώματα και δεν υπάρχει καμία νομική σταθερότητα σε σχέση με ολόκληρη την αποζημίωση στις λιμενικές αρχές (ή τοπικές αρχές εάν το μέρος καταφυγής δεν είναι λιμάνι) που φιλοξενεί πλοία σε κίνδυνο. (α) υποχρεωτική ασφάλιση και οικονομική αποζημίωση για τις χώρες που επιτρέπουν την είσοδο σε ένα πλοίο. Β) προσβασιμότητα και επιχορηγήσεις να συναντήσουν τα κενά του νομικού συστήματος. Έξι (06) είναι διεθνείς Συνθήκες και τα Πρωτόκολλα που παρέχουν αποζημίωση σε περίπτωση που τα πλοία που είναι σε κίνδυνο, θα καταστρέψουν ένα καταφύγιο.

1971 CONVENTION TO CIVIL LIABILITY FOR MARITIME CARRIAGE OF NUCLEAR MATERIAL

1976 LLMC CONVENTION OF LIMITATION OF LIABILITY OF MARITIME CLAIMS

1992 CLC CIVIL LIABILITY CONVENTION

1992 IOPC FUND OIL POLLUTION COMPENSATION FUND CONVENTION

1996 HNS HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES CONVENTION

2001 BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE CONVENTION

Οι λιμενικές αρχές πρέπει να μοιράζονται το ποσό που είναι διαθέσιμο είτε από διεθνείς επιχορηγήσεις είτε από την ασφάλεια του πλοίου. Πολλές φορές παίρνουν την αποζημίωση στέκοντας τελευταίοι στη σειρά. Δεν έχουν την εγγύηση ότι θα αποζημιωθούν πλήρως για τις απώλειες, τα έξοδα και τις ζημιές.

Σύμφωνα με τη Συνθήκη Salvage οι λιμενικές αρχές παίρνουν μια μικρή αποζημίωση για να καλύψουν τα τρέχοντα κόστη. Ένα άλλο τυπικό παράδειγμα είναι ένα πλοίο που ενώ βρίσκεται καταφύγιο, το παρατάνε οι πλοιοκτήτες γιατί τα κόστη επιδιόρθωσης και επανακατασκευής είναι πολύ τεράστια από την αξία του караβιού. Τα εγκατελειμένα πλοία είναι στο άμεσα ενδιαφέρον της Ε.Ε, γιατί αποτελούν μεγάλο οικονομικό βάρος (μη-πληρωμή σε λιμενικά τέλη, κόστη που προέρχονται από τη διακοπή των εργασιών στο λιμάνι.

Οι ανωτέρω Συνθήκες δεν παρέχουν αποζημίωση για καταστροφή του περιβάλλοντος (παραδοσιακή καταστροφή σε αγαθά, περιουσία, τραυματισμός). Η ασφάλιση είναι υποχρεωτική για τα πετρελαιοφόρα και τα επικίνδυνα φορτία. Μπορεί να υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών –μελών για το μέγεθος της αποζημίωσης σε περίπτωση μόλυνσης ή πετρελαϊκής ρύπανσης. Τέλος, πολλές Συνθήκες αργούν να μπουν σε ισχύ.

4.2.6 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΟΥ

A . Πετρελαιοφόρα

- Οι Συνθήκες CLC , IOPC είναι σε ισχύ και αποτελούν εγγύηση ότι ο λιμένας θα αποζημιωθεί. Σύμφωνα με μία μελέτη πάνω στον περιβαλλοντικό και κοινωνικό αντίκτυπο των ατηχημάτων του Erika και του Prestige , που δημοσιεύτηκε από το Galician Cultural Council (www.counsel/adults-urg.org), τα κόστη και οι ζημιές ανέρχονται πάνω από δύο δισεκατομμύρια που είναι κάτω από τα όρια κάλυψης της IOPC. Εάν ένα πετρελαιοφόρο προκαλέσει άλλη ζημιά εκτός πετρελαϊκής οι Συνθήκες CLC , IOPC δεν χρησιμοποιούνται.

B. Πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν επικίνδυνα αγαθά (όπως χημικά και γκαζάδικα)

-Ισχύει η Συνθήκη HSN.

Γ. Πετρέλαιο που μεταφέρεται ως υγρό σε κάθε τύπο πλοίου bunker.

- Ισχύει η CLC Convention του 1969 καθώς και η Bunkers Convention.

Δ. Πλοία που μεταφέρουν πυρηνικό υλικό

- Σε περίπτωση ενός τέτοιου ατυχήματος, ο λιμένας καταφυγής δεν θα μπορούσε να αποζημιωθεί επακριβώς.

E. Άλλοι τύποι πλοίου

Container

Ro-Ro

Πλοία που μεταφέρουν αυτοκίνητα

Πλοία ξηρού φορτίου, δημητριακά, άνθρακας, σίδηρος

Οι απαιτήσεις του λιμένα μπορούν να σχετίζονται με ζημιά στην περιουσία του λιμένα, με θάνατο, απώλεια ή τραυματισμό προσώπου, οικονομική καταστροφή και περιβαλλοντική καταστροφή που ποικίλλει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου ή του φορτίου, κόστη που αφορούν αποτρεπτικά μέτρα , φορτία και καθαρισμό λειτουργίας.

4.3 ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

4.3.1 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Το βασικό ερώτημα είναι εάν ένα πλοίο σε κίνδυνο έχει δικαίωμα να εισέλθει σε έναν λιμένα καταφυγής ή εναλλακτικά εάν η λιμενική αρχή ή παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να αρνηθεί την είσοδο σε ένα πλοίο σε κίνδυνο. Πάνω σε αυτό το ερώτημα δεν υπάρχουν ναι και όχι, αλλά κάποιες θεωρίες. (29).

4.3.2 Η 1^Η ΘΕΩΡΙΑ: ΑΠΟΛΥΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΙΣΟΔΟΥ

Σύμφωνα με αυτήν, τα πλοία σε κίνδυνο πάντα έχουν το δικαίωμα να μπουν σε λιμένα καταφυγής ανεξαρτήτως από την πρόκληση του κινδύνου.

Η κριτική που ασκούν σε αυτήν την θεωρία έχει ως εξής:

- Δεν συμμορφώνεται με μοντέρνες πρακτικές των πολιτειών, με πλοία που είναι σε κίνδυνο να τους αρνούνται, την είσοδο
- Αγνοεί εντελώς τα περιβαλλοντικά ρίσκα που η είσοδος ενός κατεστραμένου πλοίου εμπεριέχει.

4.3.3 Η 2^Η ΘΕΩΡΙΑ: ΑΠΟΛΥΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΡΝΗΣΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ

Μία αρνητική προσέγγιση που οδηγεί σε καταστροφικές συνέπειες και περιβαλλοντικές καταστροφές. Τα τρωτά σημεία αυτής της θεωρίας είναι ότι αγνοεί πλήρως τα Διεθνή νομικά πλαίσια και τους κανονισμούς.

4.3.4 Η 3^Η ΘΕΩΡΙΑ: ΕΞΙΣΟΡΡΟΠΩΝΤΑΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ

Προτιμάται το δικαίωμα εισόδου και λαμβάνονται υπόψη διάφορα περιβαλλοντικά θέματα. Είναι σαν χρυσή τομή ανάμεσα στην (1) και τη (2) Θεωρία.

29. Pr. Dr. Eric Van Hooydonk_pdf, www.espo.bePorts of Refuge for Ships in Distress-Not in my front pond

4.3.5 Η 4^η ΘΕΩΡΙΑ: ΚΑΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ

Για να αποφευχθεί η περιβαλλοντική ρύπανση και οι μεγάλες καταστροφές, σύμφωνα με αυτή τη θεωρία, το πιο λογικό είναι να επιτραπεί η είσοδος σε ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο.

Ο καλύτερος τρόπος να παρεμποδίσεις την περιβαλλοντική ρύπανση είναι να επιτρέψεις σε ένα πλοίο που είναι σε κίνδυνο να μπει σε έναν λιμένα καταφυγής. Πολύ ιδεατή για να εφαρμοστεί.

4.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΣΕ ΕΝΑΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

Πληροφορίες που ζητούνται αρχικά από ένα πλοίο που ζητά είσοδο σε έναν λιμένα καταφυγής

- 🚦 Όνομα, Εθνικότητα και Χώρα Σημαίας Πλοίου
- 🚦 Ιδιοκτήτης του πλοίου
- 🚦 Μέγεθος, Πλάτος, Μήκος, Σχέδιο Πλοίου
- 🚦 Τοποθεσία
- 🚦 Ταχύτητα
- 🚦 Καιρός και Συνθήκες Θαλάσσης
- 🚦 Τύπος Πλοίου, Φορτίου- Φύση και Ποσότητα Επικίνδυνων Ουσιών
- 🚦 Φύση της Ζημιάς
- 🚦 Απαιτούμενη Βοήθεια που Ζητάτε
- 🚦 Ρύπανση ή Πιθανότητα Ρύπανσης

- ✚ Ενέργειες που γίνονται από το πλοίο
- ✚ Άτομο ή το πλοίο που κάνει την παράκληση
- ✚ Ημερομηνία, Ώρα παράκλησης

4.5 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (CASUALTIES)

- ❖ Καιρικές Συνθήκες
- ❖ Μέγεθος
- ❖ Δομική Κάτασταση του πλοίου
- ❖ Λειτουργική και Μηχανική Κατάσταση
- ❖ Είδος Φορτίου
- ❖ Περιβαλλοντικά Ρίσκα
- ❖ Ρίσκο έκρηξης ή Τοξικός Κίνδυνος
- ❖ Συμμόρφωση με Απαιτήσεις Ασφάλισης
- ❖ Επιθεώρηση από Επιθεωρητές ή Λιμενάρχες
- ❖ Απαιτήσεις για Ρυμουλκά
- ❖ Απαιτήσεις για Πλήρωμα Διάσωσης

4.6 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

- Επαρκές βάθος νερού και βυθού
- Κατάλληλα Ρυμουλκά για να βοηθήσουν τα πλοία κατά την προσέγγιση

- Ελικόπτερα και Αεροσκάφη για Διάσωση και Επιτήρηση
- Πλοήγηση κατά την διάρκεια της προσέγγισης
- Καιρικές Συνθήκες
- Προσέγγιση στον λιμένα από γης ή αέρα
- Διαθεσιμότητα προσωπικού πυρόσβεσης και μηχανισμός καταστολής πετρελαϊκής ρύπανσης

4.7 ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ ΕΝΑΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ:

- ✓ Κατεστραμένο ή πλοίο σε δύσκολη θέση
- ✓ Καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες

Σε μερικές περιπτώσεις όσο περισσότερο κάτσει ένα "κατεστραμμένο" πλοίο στην ανοικτή θάλασσα , τόσο είναι ο κίνδυνος μεγάλος να χειροτερέψει η κατάστασή του λόγω καιρού, ή αλλαγή κατάστασης περιβάλλοντος.

Ένας λιμένας καταφυγής προσφέρεται με σκοπό να προστατέψει:

- Την ασφάλεια του πληρώματος, των επιβατών και των διασωστών.
- Την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και υγείας.
- Τις οικολογικές πηγές.
- Κοινωνικο-οικονομική δομή.
- Ασφάλεια φορτίου και πλοίου

4.8 ΔΗΜΙΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΕΝΑ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ: ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ (30)

4.8.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΑΚΤΕΣ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Η διαδικασία της αξιολόγησης κινδύνου περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια: (α) Μελέτη των κινδύνων (ίδρυση του περιεχομένου και αναγνώριση τους), (β) Ποιοτική και ποσοτική ανάλυση βασισμένη σε κριτήρια χρησιμοποιώντας το Matrix και το Tree Model. Οι κίνδυνοι μειώνονται παρέχοντας καταφύγιο στα πλοία. Η ίδια μεθοδολογία εφαρμόζεται ωστόσο κατά μήκος των ισπανικών ακτών. Η επιλογή των λιμένων καταφυγής έγινε σε τρία (03) στάδια, λαμβάνοντας υπόψη τους γεωγραφικούς παράγοντες και φυσικές συνθήκες καθώς και τον υπάρχον εξοπλισμό: 231 περιοχές αναγνωρίστηκαν ως πιθανοί λιμένες καταφυγής, μόνο 35 από αυτούς επιλέχθηκαν.

4.8.2 Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

Το ατύχημα του Torrey Canyon 1967 έξω από τις βρετανικές ακτές. Στη βάση της Συνθήκης ORPC αναπτύχθηκε ένα Εθνικό Σχέδιο Δράσης. Αλλά αυτό δεν ήταν αρκετό για να αποφευχθεί εκτός των άλλων και η πετρελαιοκηλίδα με το SEA EMPRESS το 1996. Η πολιτική του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τους λιμένες καταφυγής είναι να παρέχουν καταφύγιο σε πλοία σε κίνδυνο, το θεωρούν υποχρέωσή τους, παραβλέποντας τον κίνδυνο για την απώλεια ζωής, και κάθε ένας λιμένας μπορεί να αποτελέσει λιμένα καταφυγής. Δεν υπάρχει λίστα με συγκεκριμένους λιμένες μόνο κριτήρια για κάθε μέρος.

4.8.3 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Από την μία πλευρά έχουμε το ανθρώπινο δικαίωμα των πλοίων να αναζητήσουν λιμένα καταφυγής και από την άλλη το δικαίωμα αυτοπροστασίας της χώρας υποδοχής.

30. **ESPO**, (2003), Places of Refuge: Towards a liability and compensation framework- Rights and Responsibilities of Port Authorities, University of Antwerp

Πρέπει να υπάρξει ισοροπία μεταξύ της ασφάλειας του πλοίου και του πληρώματός του και ασφάλεια του περιβάλλοντος, των ανθρώπων και της οικονομίας του λιμένα.

Η τελική απόφαση για το αν θα επιτρέψουν την είσοδο εξαρτάται από την αξιολόγηση κινδύνου και εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες. Όλα πρέπει να αναπτυχθούν σε εθνικό επίπεδο, στη βάση αντικειμενικών κριτηρίων και περιλαμβάνει κανονισμούς στέγασης, εξοπλισμού και γρήγορες επείγουσες διαδικασίες αντίδρασης. Η συνεργασία μεταξύ των λιμενικών αρχών κρίνεται απαραίτητη. Ένα συγκεκριμένο πλαίσιο πρέπει να αναπτυχθεί για να εγγυηθεί ότι ο λιμένας μπορεί να ανταπεξέλθει στα κόστη που σχετίζονται με την στέγαση των πλοίων σε κίνδυνο και μπορεί να αποζημιωθεί για κάθε ζημιά που προκαλεί ένα πλοίο στον λιμένα. Το διεθνές νομικό πλαίσιο είναι ανεπαρκές. Η ασφάλιση είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία. Το Κοινοβούλιο θα κάνει πρόταση για την εισαγωγή ποινικών ρητρών για τις λιμενικές αρχές.

4.8.4 ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ : ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ

Τα λιμάνια παίζουν κυρίαρχο ρόλο και η απόφαση να παρέχουν καταφύγιο ή όχι βασίζεται σε έναν μηχανισμό, που πρέπει να βρει ισοροπία μεταξύ της προστασίας της ζωής του πληρώματος και του τοπικού πληθυσμού σε περίπτωση κινδύνου του περιβάλλοντος, της ιδιοκτησίας (αξία του φορτίου του πλοίου vs εμπορικά ενδιαφέροντα του λιμανιού).

4.8.5 I.M.O

Η Απόφαση του Δεκεμβρίου του 2003, που περιέχει Οδηγίες σχετικά με τις ενέργειες που απαιτούνται από τον καπετάνιο ή τα μέλη του πληρώματος και τις πράξεις που αναμένονται από τις χώρες. Οι λιμενικές αρχές πρέπει να δουν τα πλεονεκτήματα καθώς και τα μειονεκτήματα όταν επιτρέψουν σε ένα πλοίο να μπει στον λιμένα ή όχι.

4.8.6 ΚΟΣΤΗ (31)

Επιτρέποντας σε ένα πλοίο την είσοδο, οι λιμενικές αρχές εκθέτουν τον εαυτό τους σε οικονομικό κίνδυνο, που πρέπει να καλυφθεί. Συνεπώς, η λιμενική αρχή θα πρέπει να ανταπεξέλθει σε αυτά. Αυτά τα κόστη μπορεί να σχετίζονται είτε με προληπτικά μέτρα είτε με την επιχείρηση διάσωσης. Εάν το πλοίο βουλιάξει ή προσαράξει στον λιμένα, τα κόστη θα πρέπει να καλύπτουν τη μεταφορά του πλοίου ή του φορτίου του, καθώς και τον καθαρισμό της ρύπανσης που είναι πολύ δαπανηρές επιχειρήσεις. Η ζημιά για τον λιμένα μπορεί να είναι τεράστια.

Περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την καταστροφή της περιουσίας του λιμανιού, π.χ. εάν το πλοίο πέσει πάνω σε κάποιον προβλήτα, περιβαλλοντική και οικονομική καταστροφή που προκαλείται από την διακοπή των λειτουργιών και επιχειρήσεων του λιμένα. Επίσης, επηρεάζονται όλες οι επιχειρήσεις και οι βιομηχανίες που εξαρτώνται από αυτήν την δραστηριότητα.

Το πακέτο ERIKA III περιλαμβάνει νέα άρθρα για την αποζημίωση πάνω σε αυτό το θέμα. Ο ESPO εξέφρασε την ανάγκη δημιουργίας νομικού πλαισίου για τις λιμενικές αρχές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέθεσε στην EMSA να ετοιμάσει μια αναφορά για την αποζημίωση. Στην αναφορά της η EMSA επεσήμανε ότι το υπάρχον σύστημα δεν καλύπτει όλα τα οικονομικά ρίσκα για τις λιμενικές αρχές.

Η Wreck Removal Convention (WRC) , η οποία παρέχει διεθνείς κανονισμούς και δικαιώματα, υποχρεώσεις των πολιτειών και των πλοιοκτητών με σεβασμό στα ναυάγια ή στο βυθισμένο φορτίο, που μπορούν να αποτελέσουν κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα και απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η Συνθήκη ξεκαθαρίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που αφορούν την αναγνώριση, την αναφορά, την τοποθεσία και την απομάκρυνση του ναυαγίου. Η προτεινόμενη Συνθήκη θα καλύπτει και το ζήτημα της αποζημίωσης με το γεγονός ότι η Αρχή χρειάζεται να πάρει σχετική πράξη. Το 1974 με την Συνθήκη της Αθήνας έχουμε τις απαιτήσεις για περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού.

31. ESPO, Places of Refuge_pdf, www.espo.be

Η HNS Convention εφαρμόστηκε το 1996. Τα τέλη του 2004 εφαρμόστηκε από έξι (06) χώρες, που αντιπροσώπευαν το 1,73 % του παγκόσμιου θαλάσσιου τονάζ. Για να εφαρμοστεί πλήρως απαιτούνται 12 χώρες, τέσσερις (04) από τις οποίες έχουν 2 εκατομμύρια μονάδες μεγάλου τονάζ και θα μπορούσαν να συνεισφέρουν και να πληρώσουν την εισφορά για το γενικό καλό.

Ο όρος λιμένας καταφυγής παρουσιάστηκε τα τελευταία χρόνια και αποτελεί έναν συνδυασμό είτε ενός ασφαλούς λιμένα ή ακτή, που χρειάζεται ένα πλοίο όταν είναι σε κίνδυνο.

4.8.7 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

Η 74^η Συνεδρίαση περιλαμβάνει την εξής Οδηγία: (α) πράξεις για τον καπετάνιο ή από άλλα πλοία, ή salvage operators, κράτη σημαίας και άλλες γειτονικές χώρες, (β) εκτίμηση του ρίσκου και (γ) πράξεις που αναμένονται από τις παράκτιες πολιτείες.

- Εγκαθίδρυση συστήματος υποχρεωτικής αναφοράς για τα πλοία (Κανονισμός V/8-1 της SOLAS.)
- Μέτρα για περιορισμό των υποβαθμισμένων πετρελαιοφόρων: (εκτελέστηκε από την IALA).
- MSC: 74^η συνεδρίαση 30 Μαΐου- 8/6/01
- Απόφαση A. 950 (23) (26/2/04) : Η MSC έκανε πρόταση στην 76^η και 77^η συνεδρίασή της να δημιουργήσει το MARITIME ASSISTANCE SERVICE (MAS) με σκοπό: (α) να λαμβάνει αναφορές από τον IMO στο ANNEX 1 της πρόσφατης Οδηγίας, (β) να δώσει πλήρη στοιχεία για ένα πλοίο σε κίνδυνο, (γ) να επικοινωνία μεταξύ του καπετάνιου και της χώρας εάν απαιτείται ανταλλαγή πληροφοριών, αλλά δεν είναι κατάσταση κινδύνου που θα οδηγούσε σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης και (δ) ωθεί τις κυβερνήσεις που εγκαθίδρυσαν το MAS να δημιουργήσουν σήματα και νούμερα για να μπορούν να επικοινωνούν όταν είναι απαραίτητο.

ANNEX 1

1. SOLAS 1974 (Διεθνής Συνθήκη για Safety of Life at Sea)
2. MARPOL 1973 (Διεθνής Συνθήκη για καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία)
3. Τροποποίηση της MARPOL 1973 από το Πρωτόκολλο του 1978.

4. International Convention on High Seas σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο (1969)
5. Διεθνής Συνθήκη OPRC (1990)
6. Απόφαση Α. 851 (20) : αρχές συστήματος αναφοράς , οδηγίες για επικίνδυνα φορτία , επιβλαβείς ουσίες και θαλάσσιους ρύπους.
7. Salvage Convention του 1989
8. Η HNS Convention την 3/5/1996 , στα πλαίσια του ΙΜΟ και καλύπτει την ζημιά που προκαλείται από την μόλυνση και την φωτιά ή την έκρηξη, ακόμη περιλαμβάνει χάσιμο ζωής και προσωπικό τραυματισμό.
9. WRC: Από το 1996 προσπαθεί ο ΙΜΟ να δημιουργήσει μία Συνθήκη για την απομάκρυνση του ναυαγίου έξω από τα χωρικά ύδατα, γιατί αποτελούν κίνδυνο στην ναυσιπλοΐα ή κίνδυνος να προκαλέσουν μόλυνση στα χωρικά ύδατα. Ο σκοπός είναι να γίνει υποχρέωση του πλοιοκτήτη σε αυστηρή βάση η απομάκρυνση του ναυαγίου.
10. Η Bunker Oil Pollution Convention (23/3/01)
11. Το Πρωτόκολλο των Αθηνών του 2002. Στο άρθρο 3 σε σχέση με την απώλεια ζωής και τον τραυματισμό σαν αποτέλεσμα ναυαγίου ή προσάραξης το ποσό της αποζημίωσης ανέρχεται στα 350.000 δολάρια.

ANNEX 2

Όταν ένα πλοίο είναι σε ατύχημα , χάνει το φορτίο ή παρουσιάζει διαρροή πετρελαίου οι συνθήκες που απαιτούνται για την MAS είναι διαφορετικές από αυτές που απαιτούνται για τη διάσωση ατόμων.

Το πλοίο χρειάζεται βοήθεια, αλλά δεν είναι σε κίνδυνο (βύθιση, φωτιά). Το πλοίο είναι σε κίνδυνο, αλλά όλοι έχουν σωθεί.

Η Απόφαση λέει ότι κάθε χώρα πρέπει να εγκαταστήσει το MAS. Πολλές φορές, ίσως και περισσότερα από ένα (01). Πρέπει να λειτουργεί όλο το 24ωρο. Οι λειτουργίες του είναι οι ακόλουθες: (α) να λαμβάνει αναφορές από τον ΙΜΟ στο ANNEX 1 της πρόσφατης Οδηγίας, (β) να δώσει πλήρη στοιχεία για ένα πλοίο σε κίνδυνο, (γ) να επικοινωνία μεταξύ του καπετάνιου και της χώρας εάν απαιτείται ανταλλαγή πληροφοριών, αλλά δεν είναι κατάσταση κινδύνου που θα οδηγούσε σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης

4.8.8 Δ/Ε ERIKA (32)

Το Torrey Canyon, το Amoco Cadiz, το Exxon Valdez, το Erika και το Prestige, τα πιο πρόσφατα χρόνια, είναι γνωστά ως τα πιο καταστροφικά ατυχήματα, που άφησαν το κοινό με εικόνες από πετρελαιοκηλίδες, νεκρές ακτές από κάθε είδους ζώων. Ως αποτέλεσμα αυτών των περιστατικών είναι οι οικονομικές συνέπειες για τον καθαρισμό των ακτών καθώς και του τουρισμού.

Σε σύγκριση με την δεκαετία του 1970, που πάνω από 3,1 εκατ. τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στη θάλασσα, την δεκαετία του 1990 μόλις 1,1 εκατ. τόνοι και από το 2000 και έπειτα η μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα προήλθε από το Prestige.

Ενδιαφέρον έχει ακόμα το γεγονός, ότι από το 1974 έως το 2003, 3,1 εκατ. τόνοι χύθηκαν κατά τη διάρκεια διαδικασιών, 554.000 τόνοι από προσαράξεις, 703.000 από αστοχία στα τοιχώματα, 125.000 τόνοι σε φωτιά και εκρήξεις και 2.3 εκατ. τόνοι πετρελαίου χύθηκαν εξαιτίας άγνωστων παραγόντων (www.itopf.org).

Σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν τα τελικά κόστη για τις πετρελαιοκηλίδες είναι ο τύπος της πετρελαιοκηλίδας, ο ρυθμός της έκχυσης, η τοποθεσία και εάν ο καθαρισμός μπορεί να γίνει μέσα στη θάλασσα ή στην ακτή. Το συνολικό κόστος για το Exxon Valdez ανήλθε στα 9,5 δις. δολάρια, για το Amoco Cadiz στα 282 εκατ. δολάρια.

Το δεξαμενόπλοιο ERIKA, σημαίας Μάλτας, μεταφέροντας 30.884 τόνους υγρού πετρελαίου, έσπασε στα δύο, κοντά στις γαλλικές ακτές εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών την 12/12/99. Πριν το ατύχημα είχε μπει νερό και γύρω στα μεσάνυχτα η απάντληση έρματος για δεύτερη φορά απέβη άκαρπη, έχοντας ως αποτέλεσμα την αυξανόμενη δυσκολία μετακίνησης του πλοίου. Το πρωί της 12/12, παρατηρήθηκε πετρέλαιο. Το πλοίο χωρίστηκε στα δύο και άρχισε να βυθίζεται σχετικά γρήγορα. Από τον Ιούνιο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2000, τα κατάλοιπα του πετρελαίου απαντήθηκαν (www.iopcfund.org/erika.htm)

32. **Wene Justine**, (2005), European and International Regulatory Initiatives Due to the ERIKA and PRESTIGE INCIDENTS, 19 MILAAN Journal

Σύμφωνα με την αναφορά της λιμενικής αρχής της Μάλτας, το περιστατικό ήταν αποτέλεσμα συνδυασμού λαθών. Οι ρωγμές οδήγησαν στον πλήρη διαχωρισμό του μεγάλου τομέα του πλαϊνού τοιχώματος, όπου τελικά χωρίστηκε στη μέση. Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες είναι ο άλλος παράγοντας. Άλλος παράγοντας είναι οι ελλειπείς επιδιορθώσεις, πριν το περιστατικό που άρχισαν την ανάπτυξη των ρωγμών. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι ελλατωματικό υλικό χρησιμοποιήθηκε όταν ναυπηγήθηκε το δεξαμενόπλοιο.

Η οδηγία της Ε.Ε , γνωστό ως πακέτο ERIKA I, υιοθετήθηκε τον Μάρτιο του 2000 και έχει να κάνει με την βελτίωση του P.S.C, τις δραστηριότητες των C.S και την απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος. Αρχισε να εφαρμόζεται στις 22 Ιουλίου του 2003. Παρόλο αυτά, αντί να εφαρμοστεί από όλα τα κράτη μέλη, η Ε.Ε εναντιώθηκε σε 10 χώρες μέλη, οι οποίες δεν εφάρμοσαν μέρος ή όλη τη νομοθεσία. Συγκεκριμένα, η Μάλτα και η Κύπρος αποτύγχανε στην εφαρμογή των υποχρεώσεων για το κράτος σημαίας.

Το πακέτο ERIKA II εισήχθη για πρώτη φορά τον 12/2000. Ίδρυσε την EMSA για την εφαρμογή του πακέτου ERIKA I. Ασχολείται με την κίνηση στα ευρωπαϊκά ύδατα και αναγνώριση των λιμένων καταφυγής καθώς και η αποζημίωση σε θύματα των πετρελαιοκηλίδων .

4.8.9 PRESTIGE

Το δεξαμενόπλοιο Prestige, σημαίας Μπαχάμες, μεταφέροντας 76.972 τόνους αργού πετρελαίου την 13 Νοεμβρίου 2002, 50 χλμ. από της ακτές της Galicia, στην Ισπανία παρουσίασε πρόβλημα. Οι αρχές της Ισπανίας αρνήθηκαν την είσοδο του πλοίου σε λιμένα καταφυγής, αλλά διέταξαν το πλοίο να μεταφερθεί στον Β. Ανατολικό Ατλαντικό. Ο καπετάνιος σταμάτησε τις μηχανές την 15/11/02, επειδή φοβήθηκε ότι η δόνηση θα προκαλέσει ζημιά στα τοιχώματα. Στη συνέχεια παρατήρησε 30 μέτρα ρωγμή στο τοίχωμα, γι' αυτό παρακάλεσε ξανά τις Ισπανικές Λιμενικές Αρχές για καταφύγιο, αλλά αυτές διέταξαν να πάρει κατεύθυνση προς τα δυτικά, υποστηρίζοντας ότι το εκτόπισμα του Prestige ήταν πολύ μεγάλο για να μπει στο λιμάνι της Λα Κορούνια. Η διαταγή αυτή παρακούστηκε και η Ισπανία ανακοίνωσε, ότι τώρα που το πλοίο κατευθύνεται ανατολικά, βρίσκεται έξω από τα χωρικά της ύδατα και γι' αυτό έξω από τη δικαιοδοσία της .

Οι Λιμενικές Αρχές της Πορτογαλίας του αρνήθηκαν την είσοδο με αποτέλεσμα το πλοίο να σπάσει στα δύο στις 19/11/02. 640.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα, το οποίο ήταν 60% περισσότερο από αυτό που αρχικά είχε εκτιμηθεί. Το ατύχημα συνέβη, λόγω αστοχίας στο τοίχωμα σε συνδυασμό με έξι (06) ημέρες δυσμενών καιρικών συνθηκών. Οι ισπανικές αρχές συνέλαβαν τον καπετάνιο, επειδή παράκουσε την εντολή και πήγε στα ανατολικά. Οι απώλειες από το ατύχημα ανήλθαν στα 1,1 εκατ. ευρώ και έβλαψε και το περιβάλλον.

4.8.10 EMSA (European Maritime Safety Agency)

Ο ρόλος της είναι σημαντικός, γιατί παρέχει τεχνική υποστήριξη στην Κομισιόν και στα κράτη- μέλη για να διασφαλίσει τη θαλάσσια ασφάλεια και τους κανονισμούς για την ρύπανση, ειδικά αυτούς που σχετίζονται με το P.S.C και τις C.S. Η κύρια ενασχόλησή του είναι να συγκεντρώνει πληροφορίες, να διατηρεί μια βάση δεδομένων, να συντονίζει τις C.S και να αυξάνει τις P.S.C επιθεωρήσεις σε κράτη- μέλη. Η EMSA βρίσκεται σε διαρκή συνεργασία με τον IMO για να αυξηθεί η θαλάσσια ασφάλεια.

4.8.11 CIVIL LIABILITY CONVENTION, (CLC) : ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Μετά το Torrey Canyon το 1967 κατέληξαν το 1969 στο πλαίσιο αποζημίωσης CLC που ασχολείται με ζημιές που προκαλούνται στην παρουσία καθώς και στον περιορισμό της αξιοπιστίας του ιδιοκτήτη. Ακολούθησε η Fund Convention του 1971, η οποία αποζημιώνει τα θύματα της πετρελαϊκής ρύπανσης εάν το θύμα δεν αναγνωρίζει τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή όταν ο ιδιοκτήτης δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να προσφέρει πλήρη αποζημίωση. Και τα δύο μέτρα αποτελούν προληπτικά μέτρα για να μειώσουν τη ζημιά .

Ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την ρύπανση, ως αποτέλεσμα του συμβάντος, εκτός αν ισχύουν οι εξής τρεις (03) προϋποθέσεις:

- (α) εάν το περιστατικό είναι αποτέλεσμα εμφυλίου,
- (β) εάν η ζημιά προκαλείται από την πράξη ή την παράλειψη που γίνεται και να προκληθεί ζημιά από ένα τρίτο μέρος
- (γ) εάν η ζημιά προκληθεί από παράλειψη ή κακούς χειρισμούς της υπεύθυνης αρχής

Τον Μάιο του 2003 υιοθετήθηκε ένα τρίτο μέτρο το Πρωτόκολλο των Αθηνών, που μπήκε σε ισχύ την 3 Μαρτίου 2005.

Τα μέτρα χωρίζονται σε οργανωτικά και τεχνολογικά με σκοπό την παρεμπόδιση και τη δημιουργία κανονισμών αποζημίωσης. Η ταξινόμηση των μέτρων φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα.

ΣΚΟΠΟΣ/ΜΕΤΡΑ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
PREVENTIVE	EMSA FLAG STATE INSPECTION CLASSIFICATION SOCIETIES VTMIS	DOUBLE HULL VESSELS
MITIGATING	EMSA VTMIS PLACES OF REFUGE	DOUBLE HULL VESSELS MITIGATE ENVIRONMENTAL DAMAGE
DAMAGE COMPENSATION	CLC/FUND REGIME SUPPLEMENTARY FUND	_____

Πηγή : www.yen.gr

Το VTMIS είναι και preventive και mitigating . Η απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος έχει διπλή λειτουργία. Ως μέτρο παρεμπόδισης έχει σκοπό να εκμοντερνοποιήσει τον στόλο των δεξαμενοπλοίων με σταδιακή τους απόσυρση. Ως mitigating αυξάνει την αφύπνιση των παράκτιων χωρών. Στο ατύχημα με το Prestige , εάν ήταν σε ισχύ το Δίκτυο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας η Πορτογαλία θα αντιλαμβανόταν καλύτερα της σοβαρότητα της κατάστασης και θα ήταν σε ετοιμότητα. Σε περίπτωση προσαράξεων ή προσκρούσεων σημαντικό ρόλο θα μπορούσε να παίζει η απόσυρση των single-hulls.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο : ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΔΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, στα νομικά κείμενα που υιοθετήθηκαν πριν το 1972 δεν περιλαμβάνεται η έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης ακόμη και ως υπονοούμενος όρος και αυτό διότι σχετίζονται με ειδικές μορφές κινδύνων και ζημιών για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Επόμενο ήταν το περιβαλλοντικό ενδιαφέρον να περιοριζόταν είτε στη ρύπανση από πετρελαιοειδή λ.χ. η σύμβαση OILPOL (1954) του IMO είτε στη ρύπανση που προκαλούσαν τα πυρηνοκίνητα πλοία λ.χ. η σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από Πυρηνικά (1963) η οποία τότε χαρακτηριζόταν περισσότερο ως επικίνδυνη δραστηριότητα παρά ως περιβαλλοντικό πρόβλημα. Ένα άλλο στοιχείο αυτής της περιόδου ήταν ότι όλοι οι διεθνείς κανονισμοί ενέπιπταν στο γενικό πλαίσιο του εθνικού διεθνούς δικαίου που περιείχε λιγοστούς κανόνες σχετικούς με το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης.

5.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (1973/1978) (33)

Η σύμβαση MARPOL θεωρείται από τις σπουδαιότερες στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης και περιλαμβάνει πέντε παραρτήματα: (α) ρύπανση από πετρέλαιο (ισχύει από το 1983), (β) ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα (σε ισχύ από το 1987), (γ) ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα (ισχύει από το 1992), (δ) ρύπανση από λύματα (δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ), (ε) ρύπανση από απορρίμματα (ισχύει από το 1988).

Εκτός από τα πέντε παραρτήματα υπάρχουν και δύο πρωτόκολλα:

- ❖ Υποχρεωτικές Αναφορές Περιστατικών Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες (Άρθρο 8 της Σύμβασης)
- ❖ Διαδικασία και Διακανονισμός Διαφωνιών (Άρθρο 10)

33. International Convention for the Prevention of Pollution from Ship (MARPOL 73/78)_ www.imo.org

Το 1973 είχε διαφοροποιηθεί η ναυτιλιακή κοινότητα. Αυξήθηκε το θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου, αυξήθηκε η μέση χωρητικότητα των τάνκερς και η προσέγγιση προς την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είχε πάρει μεγαλύτερη έκταση. Η νέα σύμβαση όμως θα αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα στην πορεία για την έναρξη ισχύος της. Πολλά κράτη, ανάμεσα τους ορισμένα που διέθεταν μεγάλους στόλους δεξαμενόπλοιων, είχαν επικυρώσει την προηγούμενη σύμβαση (OILPOL) και επόμενο ήταν αυτή να είναι το κύριο νομικό εργαλείο. Γενικότερα μέχρι το 1980 είχαν ήδη τεθεί σε ισχύ αρκετές συμβάσεις, διεθνείς και περιφερειακές, εκτός της MARPOL.

Σύμφωνα με τη σύμβαση τα άρθρα 1-6 αναφέρονται στη δικαιοδοσία ελέγχου, την παράθεση των ορισμών "πλοίο" (μία ευρεία έννοια του όρου η οποία περιλαμβάνει οτιδήποτε σκάφος χρησιμοποιείται στη θάλασσα) και "συμβάν" (ένα γεγονός που αφορά στην απόρριψη ή πιθανή απόρριψη επικίνδυνων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον), την εξαίρεση των πολεμικών πλοίων και αυτών που δε γίνεται χρήση για εμπορικούς σκοπούς, την υποχρέωση όλων των πλοίων για κατοχή πιστοποιητικού προς συμμόρφωση στις διατάξεις της σύμβασης και τη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη μέλη για εντοπισμό παραβάσεων.

Πρόσθετα (κανονισμός 15) όλα τα δεξαμενόπλοια πάνω από 150 grt πρέπει να διαθέτουν δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks) και συσκευές παρακολούθησης ελέγχου του πετρελαίου που πρόκειται να απορριφθεί (monitoring and control system) ενώ τα πλοία πάνω από 400 grt θα εφοδιαστούν με διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (oil water separator). Οι κανονισμοί 11 και 12 αναφέρονται στην ανταλλαγή πληροφοριών και στις απώλειες πλοίων.

Η επικύρωση της σύμβασης υπήρξε χρονοβόρα λόγω οικονομικών και τεχνικών δυσχερειών (η υπογραφή και επικύρωση των δύο πρώτων πρωτοκόλλων ήταν υποχρεωτική). Ο IMO, με τη σύγκληση διάσκεψης για την κατάρτιση της σύμβασης του 1973, είχε την πρόθεση της παγιοποίησης αλλά και επέκτασης της ήδη τροποποιημένης σύμβασης OILPOL, δεδομένου ότι το 75% του παγκόσμιου tonnage τάνκερς είχε επικυρώσει την προηγούμενη σύμβαση.

Οι διαφορές της σύμβασης MARPOL με τη σύμβαση OILPOL 1954 (και τις τροποποιήσεις 1962, 1969) έγκειται:

- (α) καλύπτει όλες τις μορφές ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο
- (β) στην επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών: Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος (άρθρο 10),
- (γ) προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρύπανσης που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

5.2 CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW /1978) (34)

Ο IMO αντί να επισπεύσει την ημερομηνία ισχύος της σύμβασης MARPOL προχώρησε στον σχεδιασμό νέας σύμβασης, της STCW (1978) που αφορά τα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών, γεγονός βέβαια θετικό αλλά πολλές φορές είναι προτιμότερο να αποφεύγονται οι μαζικές ενέργειες κατάρτισης διεθνών συμβάσεων διότι διογκώνεται το ήδη υπάρχον πρόβλημα της γρήγορης υπογραφής και επικύρωσης από τα κράτη μέλη.

5.3 Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ OIL POLLUTION ACT (OPA 1990) (35)

Το ναυάγιο του *Exxon Valdez* ήταν η αφορμή για να υπογραφεί ο νόμος Oil Pollution Act (OPA) ύστερα και από πολύ μεγάλη πίεση που ασκήθηκε από ομάδες πολιτών, περιβαλλοντικές οργανώσεις και ειδικούς της εγχώριας ναυτιλίας. Αυτή τη φορά οι ΗΠΑ έφθασαν στο σημείο χωρίς επιστροφή. Οι προηγούμενες απόπειρες στις διασκέψεις του IMO χάθηκαν μέσα στο γνωστό πλαίσιο συμβιβασμού που διέπει τις διαδικασίες ίδρυσης, τροποποίησης και τα στάδια υπογραφής και επικύρωσης μίας διεθνούς σύμβασης. Το ζήτημα ήταν τώρα διαφορετικό από την ίδια του τη βάση. Το ατύχημα έγινε σε θαλάσσια περιοχή που ανήκει στις ΗΠΑ και δεν ήταν δυνατό να αντιμετωπιστεί με χρονοβόρες διαδικασίες.

Σε αντίθεση με τις διεθνείς συμβάσεις που ορίζουν συγκεκριμένα πρότυπα (εξαιρείται η σύμβαση MARPOL με τις τελευταίες τροποποιήσεις της οι οποίες όμως τέθηκαν σε ισχύ μετά τη θέσπιση της OPA' 90) τα οποία πρέπει να εφαρμόζονται, η αμερικάνικη OPA' 90 σαφώς και προβλέπει ένα συγκεκριμένο σχέδιο για τα δεξαμενόπλοια.

Ως γνωστόν καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή των διπλών περιβλημάτων ασφαλείας (double hull) ή/και των διπύθμενων ασφαλείας (double bottom) για όλα τα νέα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν σε περιοχές δικαιοδοσίας των ΗΠΑ.

Συγκεκριμένα:

(α) όλα τα νέα εμπορικά πλοία (παράδοση μετά την 1/1/94) με χωρητικότητα κάτω των 5.000 grt απαιτείται να εφοδιάζονται με διπλά περιβλήματα ή/και διπλούς πυθμένες. Τα ήδη υπάρχοντα αυτού του μεγέθους απαιτείται να συμμορφώνονται με τη νέα κατασκευή μετά την 1/1/2015,

(β) όλα τα νέα εμπορικά πλοία άνω των 5.000 grt απαιτείται να έχουν double hull και double bottom.

(γ) όλα τα υπάρχοντα πλοία άνω των 5.000 grt θα πρέπει να προσαρμοστούν στις νέες διατάξεις για τα DH/DB ή να αποσυρθούν σταδιακά αρχίζοντας από το έτος 1995 σύμφωνα με την ηλικία και τη χωρητικότητα τους. Η εφαρμογή του σχεδίου μη αποδοχής των υπάρχοντων πλοίων αρχίζει από το 1995 για πλοία ηλικίας 28 ετών και τελειώνει το 2010 για όσα είναι ηλικίας 23 ετών. Τα πλοία που ήδη διαθέτουν DB/DH έχουν μία πρόσθετη περίοδο χάρις 5 ετών.

Παρόλο που η OPA '90 επικεντρώθηκε στον σχεδιασμό και την κατασκευή δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα, αυτό δεν αποτελεί καινοτομία. Οι διπλοί πυθμένες ήταν μία αρκετά συνηθισμένη πρακτική σε φορτηγά πλοία χύδην ξηρού φορτίου (dry bulk carriers) για πολλά χρόνια ενώ δεν ήταν καθόλου περίεργο στο παρελθόν τα "chemical tankers", τα OBO's και τα "product carriers" να εφοδιάζονται με διπλά περιβλήματα. Το διπλό κέλυφος προσφέρει κατάλληλη μόνωση και επομένως μειώνει το κόστος θέρμανσης του φορτίου.

5.4 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS) /1974 (36)

Πολύ σημαντικό ρόλο κατέχει η Συνθήκη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (Safety of Life at Seas), η οποία τέθηκε σε ισχύ το ισχύ. Αναφέρεται σε θέματα όπως η κατανομή και σταθερότητα των φορτίων, μηχανημάτων και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, εξουδετέρωση πυρκαγιών κλπ.

34. Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978) _ www.imo.org

35. Oil Pollution Act (OPA 1990) _ www.imo.org

36. ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π., (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Το βασικό κείμενο περιλαμβάνει:

- ✓ ΚΕΦ I: Γενικές Οδηγίες
- ✓ ΚΕΦ II: Κατασκευές, Υποδιαίρεση και Ευστάθεια .
Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις .
- ✓ ΚΕΦ. II2: Προστασία και Πρόληψη από Πυρκαγιά
- ✓ ΚΕΦ III: Σωστικά Μέσα και Διατάξεις
- ✓ ΚΕΦ IV: Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία
- ✓ ΚΕΦ V: Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας
- ✓ ΚΕΦ VI: Μεταφορά Σιτηρών
- ✓ ΚΕΦ VII: Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων
- ✓ ΚΕΦ VIII: Πυρηνοκίνητα Πλοία
- ✓ Παράρτημα I: Πιστοποιητικά
- ✓ Παράρτημα II: Τροποποιήσεις 1991
- ✓ Παράρτημα III: Πιστοποιητικά και Έγγραφα που πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο

Ακολουθούν οι αλλαγές του 1989 και του 1990 που αναφέρονται σε πλοία Ro-Ro , σε θέματα ευστάθειας για πλοία γενικού φορτίου πάνω από 100 μέτρα και καθιέρωση του Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System /1992).

Το ΚΕΦ. V της SOLAS προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να εμποδίσει τον κυβερνήτη να πάρει μια απόφαση, η οποία κατά την επαγγελματική του κρίση είναι απαραίτητη για την ασφαλή πλοήγηση και προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος (37).

Το ΕΡΙΚΑ και το Prestige είναι σπάνια περιστατικά αν συγκριθούν με την πληθώρα των караβιών που μεταφέρουν ασφαλώς όλες οι απαραίτητες παροχές. Παρόλο αυτά, οι καταστροφές στο περιβάλλον και στις τοπικές οικονομίες, που προκάλεσαν αυτά τα δύο περιστατικά, μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν υπήρχε ασφαλής λιμένας καταφυγής.

Η Ισπανία παρουσιάζει ρεκόρ παροχής λιμένων καταφυγής: Το 2005 παρείχε λιμένες καταφυγής σε 160 πλοία:

- 100 λόγω κακού καιρού
- 20 λόγω μηχανικής αστοχίας
- 5 λόγω μετατόπισης του φορτίου
- 35 για άλλους λόγους

Ο κύριος λόγος που αναζητούσαν λιμένα καταφυγής ήταν οι άσχημες καιρικές συνθήκες.

5.5 Η ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΟΥ Ο.Η.Ε ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNCLOS) (36)

Οι τρεις συνδιασκέψεις του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS I, II, III) διαμορφώνουν το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα η περιβαλλοντική μέριμνα εμφανίζεται οριακή και περιορισμένη στις συμβάσεις το 1958 στη Γενεύη (UNCLOS I). Αντίθετα στη νέα Σύμβαση του 1982 (UNCLOS III), η περιβαλλοντική προστασία αναδεικνύεται σε ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία του σύγχρονου δικαίου της Θάλασσας, το οποίο τέθηκε σε ισχύ 16/11/1994. Η Ελλάδα ως γνωστό κύρωσε τη σχετική σύμβαση με το Ν. 2321/23-6-1995.

5.6 ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (I. S. M CODE) (36)

Ο I.S.M. επιβάλλει την ορθή τήρηση των ήδη υπάρχουσών Διεθνών Συμβάσεων και κυρίως της STCW, MARPOL και SOLAS. Εισάγει κάποια καινούριους κανονισμούς όπως:

- Σχεδιασμός φόρτωσης και εκφόρτωσης
- Σχεδιασμός ταξιδιού
- Διαδικασίες Ελέγχου πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- Ανταλλαγή στοιχείων με τους πλοηγούς
- Επικοινωνία πλοίου-γραφείου-ναυλωτή
- Διαδικασίες Ελέγχου από τον Πλοίαρχο

5.7 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ Ε/Κ /1972 (39)

Η συνθήκη για τα Safe Containers τέθηκε σε ισχύ το 1977. Ο κώδικας ταξινομεί τα επικίνδυνα φορτία σε 9 κλάσεις .

- Κλάση 1: Εκρηκτικά
- Κλάση 2: Αέρια
- Κλάση 3: Εύφλεκτα Υγρά
- Κλάση 4: Εύφλεκτα Στερεά
- Κλάση 5: Οξειδωτικές Ουσίες
- Κλάση 6: Δηλητηριώδεις τοξικές και μολυσματικές ουσίες
- Κλάση 7: Ραδιενεργές Ουσίες
- Κλάση 8: Διαβρωτικά
- Κλάση 9: Διάφορες Επικίνδυνες Ουσίες

Άλλες διεθνείς συνθήκες που αφορούν την ατυχηματική ρύπανση και τους λιμένες καταφυγής είναι οι ακόλουθες: **(37)**

- Η διεθνής σύμβαση του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων
- Η διεθνής σύμβαση του 1969 για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης και το πρωτόκολλό της του

1973 σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές

- Η διεθνής σύμβαση SAR του 1979 για τη ναυτική έρευνα και διάσωση
- Ο διεθνής ναυτιλιακός κώδικας IMDG για την μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Ο διεθνής κώδικας του IMO IBC, ο σχετικός με την ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην, επικίνδυνες ουσίες.
- Ο διεθνής κώδικας του IMO IGC, ο σχετικός με την ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην, υγροποιημένα αέρια.
- Ο κώδικας BC , που περιλαμβάνει πρακτικούς κανόνες του IMO για την ασφαλή μεταφορά στερεών φορτίων χύδην.

37. Π.Δ υπ' αριθ. 49: Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης» (ΦΕΚ 66 Α /11-3-2005)

- Ο κώδικας INF για την ασφαλή μεταφορά ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων , πλουτωνίου και ραδιενεργών καταλοίπων.

Το Νοέμβριο του 2003, ο IMO υιοθετεί δύο Resolutions, που αφορούν τους λιμένες καταφυγής, και με αυτό τον τρόπο γίνεται ένα σημαντικό βήμα για τη βοήθεια των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο. Η Resolution A. 949 (23) αναφέρει ότι όταν ένα Δ/Ξ παρουσιάσει ατύχημα, ο καλύτερος τρόπος να περιοριστεί η ζημιά ή η ρύπανση είναι η μεταφορά του φορτίου και η επιδιόρθωση των καταστροφών. Τέτοια επιχείρηση πρέπει να γίνει σε έναν λιμένα καταφυγής. Παρόλο αυτά για να μπει ένα πλοίο σε έναν λιμένα καταφυγής ενέχει πολλούς κινδύνους για το παράκτιο κράτος, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς, γι' αυτό το λόγο οι λιμενικές αρχές μπορεί να φέρουν έντονες αντιρρήσεις σε αυτήν την επιχείρηση.

Η δεύτερη Resolution A. 950 (23) προτείνει ότι όλες οι παράκτιες πρέπει να εγκαταστήσουν μία υπηρεσία θαλάσσιας βοήθειας (MARITIME ASSISTANCE SERVICE) (MAS). Η επιτακτική ανάγκη για την παροχή ενός λιμένα καταφυγής σε ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, παρουσιάστηκε στο τέλος της δεκαετίας του '80, όταν η Νομική Επιτροπή υιοθέτησε την International Convention on Salvage το 1989. Την ίδια στιγμή υπήρχε η υποχρέωση από τις πολιτείες να αφήνουν τα πλοία να μπουν στους λιμένες. Σαν αποτέλεσμα το Άρθρο 11 της Συνθήκης αναφέρεται στο ότι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η συνεργασία με τους διασώστες και τις λιμενικές αρχές για να σωθεί η ζωή που βρίσκεται σε κίνδυνο, η περιουσία, και να παρεμποδιστεί η θαλάσσια ρύπανση.

Στο άρθρο 2 της Συνθήκης της UNCLOS, αναγνωρίζεται το δικαίωμα να ελέγχουν την είσοδο στους λιμένες καταφυγής. Στο μεταξύ το δικαίωμα της αρχής να προστατέψει την ακτογραμμή από τη θαλάσσια ρύπανση είναι η δημιουργία διεθνών κανονισμών Άρθρα 194, 195 , 198,199, 211, 221, 225 και η Salvage Convention. Για να επικεντρωθούμε περισσότερο στην ανθρώπινη ζωή και ασφάλεια, αυτές οι Συνθήκες δεν δίνουν δικαίωμα εισόδου σε λιμένα καταφυγής.

5.8 ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

LEG 85th / 21-25/10/2002: (38) Η Νομική Επιτροπή κατά την 85^η Συνεδρίαση (22 με 24 Οκτωβρίου) πρότεινε προσθήκες στη Συνθήκη του 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA CONVENTION)).

Η Συνθήκη περιλαμβάνει νομοθετικό πλαίσιο ενάντια στις εγκληματικές και τρομοκρατικές πράξεις. Η Resolution A. 924 (22) παρουσιάζει μέτρα παρεμπόδισης των τρομοκρατικών πράξεων, που απειλούν την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων και του πλοίου.

Αυτές οι πράξεις περιλαμβάνουν:

- την κατάληψη του πλοίου
- βία ενάντια στο πλήρωμα και τους επιβάτες

Εφαρμόζεται από 73 πολιτείες, αντιπροσωπεύοντας το 75,4 του παγκόσμιου θαλάσσιου τονάζ.

Η Επιτροπή συνέχισε με προσθήκες στην WRECK REMOVAL CONVENTION (WRC). Αναφέρεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των αρχών και των ιδιοκτητών σε περίπτωση ναυαγίου ή βυθισμένο φορτίο που είναι κίνδυνος για την πλοήγηση και το θαλάσσιο περιβάλλον. Ακολουθεί η υιοθέτηση της HAZRDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES (HNS 1996).

Όσον αφορά τους λιμένες καταφυγής, η Επιτροπή σύστησε την Committee Maritime International (CMI), για να ασχοληθεί με τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο. Ποιες είναι οι υποχρεώσεις μίας πολιτείας που επιτρέπουν την είσοδο σε έναν λιμένα καταφυγής; Ποιες είναι οι υποχρεώσεις μιας πολιτείας που αρνείται την είσοδο;

LEGAL COMMITTEE, 86th Session /28-4 έως 2/5/2003 (LEG/86): Οι Συνθήκες που χρησιμοποιούνται είναι η CLC του 1992, η IOPC FUND CONVENTION 1992, και αυτές που ήδη έχουν υιοθετηθεί αλλά δεν έχουν μπει σε ισχύ (HNS, BUNKERS and the LLMC Protocol του 1996).

42. www.imo.gr/ http://ec.europa.eu/news/transport/090311_el.htm

Στο τέλος Μαΐου εφαρμόστηκαν η WRECK REMOVAL CONVENTION (WRC) και η SUPPLEMENTARY FUND TO THE IOPC FUND. Η Επιτροπή ώθησε τα κράτη-μέλη να απαντήσουν σε ένα ερωτηματολόγιο που αφορά τους λιμένες καταφυγής.

LEGAL COMMITTEE, 87th Session /13-17/10/2003 (LEG/87): Η Επιτροπή έθεσε γενικά τις ακόλουθες ερωτήσεις που χρειάζονται αναλυτική έρευνα:

- Παραβιάζει η πολιτεία τα δικαιώματά της εάν επιτρέψει σε ένα πλοίο την είσοδο σε έναν λιμένα καταφυγής, χωρίς την κατάλληλη ασφάλιση;
- Εάν τελικά του επιτραπεί η είσοδος, το κράτος έχει κάποια υποχρέωση σε περίπτωση που η ασφάλιση αποτύχει;
- Το συγκεκριμένο πλαίσιο αποζημίωσης επιτρέπει την πληρωμή του σταθερού κόστους;

LEGAL COMMITTEE, 88th Session /19-23/04/2004 (LEG/88): Η Επιτροπή συνεχίζει να ενισχύει την SUA CONVENTION με σκοπό να ανταποκριθεί στα αυξανόμενα ρίσκα της θαλάσσιας ασφάλειας από την τρομοκρατία. Η Επιτροπή έδωσε σημασία σε ουσίες που προκαλούν μόλυνση στο περιβάλλον. Επίσης συνεχίζει με ένα σχέδιο για την WRECK REMOVAL CONVENTION (WRC) και υιοθετεί την Resolution A. 930 (22) – Guidelines on provision of financial security in cases of abandonment of seafarers και την Resolution A. 931 (221) - Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death Seafarers. Η Επιτροπή προτείνει ακόμα μέτρα προστασίας των πληρωμάτων, των επιβατών ενάντια στα εγκλήματα που γίνονται στα πλοία.

LEGAL COMMITTEE, 89th Session /25-29/10/2004 (LEG/89): Η Επιτροπή εγκαθίδρυσε τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός κράτους με την παροχή ενός λιμένα καταφυγής.

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) 46th SESSION (23-27/4/2001)

Τα μέτρα που εφάρμοσε η επιτροπή ήταν τα ακόλουθα:

- ❖ Απομάκρυνση των πλοίων μονού τοιχώματος
- ❖ Μέτρα μετά το EPIKA: CLC CONVENTION για αύξηση 50% των ορίων αποζημίωσης στα θύματα της πετρελαϊκής μόλυνσης και η International

Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (IOPC FUND) . Η Resolution A. 744 (18) με τη λίστα μέτρων που ενισχύουν την ασφάλεια και μειώνουν τον κίνδυνο της ρύπανσης.

Στα Annexes I, II, και V της MARPOL 73/78 ορίζει τις ευαίσθητες /προστατευόμενες περιοχές, την ωκεανογραφική και οικολογική κατάσταση για την υιοθέτηση υποχρεωτικών μέτρων για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης.

(MEPC) 48th SESSION (07-11/10/2002): Υιοθέτηση της Resolution MEPC (99) (48), που περιέχει προσθήκες στο Condition Assessment Scheme, που είναι απαραίτητα προϋπόθεση κάτω από την Regulation 13 G του Annex I της MARPOL 73/78. Υιοθετήθηκαν ακόμα προσθήκες στο Intervention Protocol του 1973.

MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC 76th Session/2-13/12/2002): Ο IMO υιοθέτησε νέους Κανονισμούς για την ασφάλεια των bulk-carriers, επιπρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα bulk-carriers καθώς και σύστημα παρακολούθησης.

Ακόμη η Επιτροπή περιλαμβάνει τα εξής θέματα:

- Προσθήκες στην SOLAS
- Λιμένες Καταφυγής
- Τρομοκρατία ενάντια στα πλοία
- Προσθήκη της STCW CONVENTION

SUB-COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION – (NAV 47 th Session/2-6/7/2001): Ετοίμασε την νομοθεσία που στηρίζεται στα ακόλουθα:

- ❖ Ενέργειες που πρέπει να κάνει ο καπετάνιος για τους λιμένες καταφυγής (βοήθεια από άλλα πλοία κ.α)
- ❖ Εκτίμηση των ζημιών
- ❖ Πράξεις των κρατών για την αναγνώριση των πιο κατάλληλων λιμένων καταφυγής και άλλες σχετικές λειτουργίες

NAV 48 th Session/8-12/7/2002: Όταν ένα Δ/Ξ υποστεί ένα ατύχημα, ο καλύτερος τρόπος αποφυγής της ρύπανσης είναι η μεταφορά του φορτίου και η επιδιόρθωση των ζημιών.

NAV 49 th Session/4/7/2003: Η Επιτροπή οριστικοποίησε την Resolution A. 949 (23) και A. 950 (23).

Σύμφωνα με την Συνθήκη της Βόννης στο άρθρο 27 δίνονται οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχει ένα πλοίο, για να του επιτραπεί η είσοδος σε έναν λιμένα καταφυγής:

- ✚ Σημαία
- ✚ Φορτίο, πληροφορίες για το έρμα
- ✚ Θέση του δυστυχήματος
- ✚ Μετεωρολογικές Συνθήκες
- ✚ Τύπος του ατυχήματος
- ✚ Το χρονικό πλαίσιο/περιθώριο που δίνεται για τις αποφάσεις
- ✚ Βοήθεια από τα media και πως μπορεί να επιτευχθεί
- ✚ Μέτρα οικονομικής κάλυψης
- ✚ Γεωγραφικές Συνθήκες
- ✚ Μέσα επικοινωνίας που είναι διαθέσιμα
- ✚ Κατάσταση της μηχανής
- ✚ Εάν η εκκένωση του πλοίου είναι απαραίτητη
- ✚ Ποια μέτρα αντίδρασης/προστασίας πάρθηκαν από το πλήρωμα
- ✚ Η ύπαρξη ενός ικανού πληροφοριακού συστήματος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: Ε.Ε, ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ : ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

6.1 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκδόσει ένα μεγάλο αριθμό κοινοτικών πράξεων που αφορούν το περιβάλλον. Αυτές οι οποίες είναι σχετικές με τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα εμπορικά πλοία παρατίθενται στη συνέχεια σε χρονολογική σειρά:

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ (82/452/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 1.7.1982 απευθυνόμενη στην Ελληνική κυβέρνηση, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου της 21.12.1978 «περί των ελαχίστων απαιτούμενων προδιαγραφών για ορισμένα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες» και της οδηγίας της 6.12.1979, τροποποιητικής της προηγούμενης. Επίσης υπάρχει και η τροποποίηση στην πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ (COM (90) 452 31.10.90) «για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρυπαντικές ουσίες σε δέματα».

Σχετικό με την παραπάνω οδηγία είναι και το διάταγμα της Γαλλικής κυβέρνησης (24.3.78) το οποίο ήταν φυσικό αποτέλεσμα της εκτεταμένης ρύπανσης που προκάλεσε το ναυάγιο του AMOCO CADIZ στις ακτές της Βρετανίας.

Σύμφωνα με αυτό απαιτείται ο πλοίαρχος ενός δεξαμενόπλοιου που εισέρχεται στα γαλλικά χωρικά ύδατα ή όταν το δεξαμενόπλοιο έχει εμπλακεί σε ένα ατύχημα σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και που πιθανόν να προκαλέσει σοβαρή ρύπανση, να ειδοποιήσει όσο το δυνατό συντομότερα τις γαλλικές αρχές. Επίσης απαιτείται για τα διερχόμενα δεξαμενόπλοια μέσα από την γαλλική αιγιαλίτιδα ζώνη να διατηρούν μία απόσταση μεγαλύτερη των 7 ναυτικών μιλίων από την ακτή εκτός εάν χρησιμοποιούν τις υποχρεωτικές πορείες πλοίων.

ΑΠΟΦΑΣΗ (80/686/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 25.6.1980 «περί συστάσεως συμβουλευτικής επιτροπής στον τομέα του ελέγχου και της μειώσεως της ρυπάνσεως που προξενείται από την έκχυση υδρογονανθράκων στην θάλασσα» λόγω του ατυχήματος του δεξαμενοπλοίου AMOCO CADIZ (1978) που προκάλεσε σημαντική ρύπανση στις ακτές της Γαλλίας και της Κορνουάλης.

Έχει όμως τροποποιηθεί με την ΑΠΟΦΑΣΗ (85/208/ΕΟΚ) της 25.3.1985 ώστε να επεκταθούν οι αρμοδιότητες της συμβουλευτικής επιτροπής και στις άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός των υδρογονανθράκων και την ΑΠΟΦΑΣΗ (87/144/ΕΟΚ) η οποία μειώνει τον αριθμό των εθνικών αντιπροσώπων από τρεις σε δύο και δίνει δυνατότητα συμμετοχής ενός ή περισσότερων προσώπων με ειδικές γνώσεις στον σχετικό τομέα. ΟΔΗΓΙΑ (86/85/ΕΟΚ) «για την καθιέρωση κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στην θάλασσα» η οποία τροποποιήθηκε με την ΑΠΟΦΑΣΗ (88/346/ΕΟΚ) της 16.6.1988.

Το κείμενο αντικαθίσταται ως εξής «καθιερώνεται σύστημα πληροφόρησης προκειμένου οι αρμόδιες αρχές των κρατών - μελών να έχουν στην διάθεσή τους τα στοιχεία που είναι αναγκαία για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από την απόρριψη σημαντικών ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στη θάλασσα ή στα κύρια εσωτερικά ύδατα και ειδικότερα μεταξύ αυτών στις διεθνείς υδάτινες οδούς».

Τα ναυάγια όμως των πετρελαιοφόρων AEGEAN SEA (1992) στη Λα Κορούνια της Ισπανίας (70.000 τόνοι) και του BRAER (1993) στα νησιά Σέτλαντ της Σκωτίας (85.000 τόνοι) θορύβησαν σε μεγάλο βαθμό την Κοινότητα με άμεση συνέπεια τη λήψη αυστηρών μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος μετά από προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Τα αντικρουόμενα συμφέροντα ανάμεσα στα κράτη - μέλη και η απροθυμία να προχωρήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση σε μονομερή νομοθεσία για την ενίσχυση της ασφάλειας στην θάλασσα έρχεται σε αντιδιαστολή με την ευρύτερη συναίνεση και αποδοχή των νέων μέτρων από τον ΙΜΟ, μολονότι ορισμένα κράτη θέσπισαν προσωρινά μέτρα π.χ. η συμφωνία Γαλλίας και Ιταλίας που απαγορεύει την διέλευση δεξαμενοπλοίων από τα στενά Σαρδηνίας και Κορσικής.

Με τη συμφωνία της Κορσικής, η Ιταλία και η Γαλλία αποφάσισαν τον αποκλεισμό της διέλευσης δεξαμενόπλοιων και πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία από τα στενά του Μπονιφάτσιο, μεταξύ Κορσικής και Σαρδηνίας. Στα στενά αυτά οι δύο χώρες επιθυμούν να δημιουργήσουν «διεθνές θαλάσσιο πάρκο».

Ακόμη, η Γερμανία ζητά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ειδικούς ελέγχους σε όλα τα κοινοτικά λιμάνια των δεξαμενόπλοιων που δεν φέρουν την κλάση ενός από τους μεγάλους νηογνώμονες, ενώ προχωρά σε καθιέρωση αυστηρών κανόνων για την διέλευση των δεξαμενοπλοίων από τις ακτές της σύμφωνα με το αμερικάνικο πρότυπο.

Τον Ιανουάριο του 1993, η Δανική Προεδρία συγκάλεσε μικτό συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την εξέταση μέτρων που θα μπορούσαν να ελαχιστοποιήσουν τους κινδύνους ατυχημάτων σε περιπτώσεις μεταφοράς ρυπογόνων και επικίνδυνων φορτίων.

Συγκεκριμένα, συζητήθηκε η σταδιακή αντικατάσταση του υπάρχοντος στόλου των δεξαμενόπλοιων με νέα που είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες, όπως ισχύει στην Αμερική (νόμος OPA 1990). Συγκεκριμένα η Γερμανία κατέθεσε μία πρόταση που στηρίχθηκε στους εξής παράγοντες:

(α) στην απόσυρση ή τον εκσυγχρονισμό δεξαμενοπλοίων ηλικίας άνω των 10 ετών (υποστηρίχθηκε η άποψη ότι η Γερμανία έκανε την πρόταση με σκοπό την ένταξη των ναυπηγείων των ανατολικών περιοχών της στα προγράμματα της Κοινότητας),

(β) στην κατάρτιση μαύρου καταλόγου που θα περιλαμβάνει πλοία χαμηλών προδιαγραφών (Sub-Standard Vessels). Θεωρούμε ότι είναι αρκετά δύσκολο να υπάρξουν συγκεκριμένα κριτήρια εγγραφής στον παραπάνω κατάλογο,

(γ) στην καθιέρωση της απεριόριστης ευθύνης του πλοίου σε περιπτώσεις οικολογικών καταστροφών. Η άλλη άποψη είναι οι ευθύνες να περιορίζονται στα προβλεπόμενα όρια από τις διεθνείς συμβάσεις CLC και FUND του IMO,

(δ) στον καθορισμό ευαίσθητων περιοχών και πορειών πλοίων που παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους ρύπανσης.

Η Ελληνική αντιπροσωπεία υποστήριξε το εναλλακτικό σχέδιο του δεξαμενόπλοιου με ενδιάμεσο κατάστρωμα (mid-deck tanker) και επισήμανε ότι πολλά από τα πλοία ηλικίας 10 ετών εξακολουθούν να θεωρούνται ικανότατα για

προσφορά υπηρεσιών (ποσοστό 10-15% οφείλεται σε ανεπάρκεια του υλικού στην κατασκευή του πλοίου, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων είναι απόρροια ανθρώπινου λάθους). Επομένως το ενδιαφέρον του ναυτιλιακού κόσμου πρέπει να επικεντρωθεί στην καλύτερη εκπαίδευση των πληρωμάτων και τη συνεργασία με τις παράκτιες αρχές για τον ελλιμενισμό των πλοίων.

Οι νέες προτάσεις του Συμβουλίου στηρίζονται στη στενή και άμεση συνεργασία με τον IMO για την υιοθέτηση των εξής μέτρων:

- (α) τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων με διπλό κέλυφος ή διπλό πυθμένα (double hull-double bottom) ή με ενδιάμεσο κατάστρωμα ή άλλες εναλλακτικές λύσεις που εξασφαλίζουν την προστασία των θαλασσών από ρύπανση πετρελαιοειδών καθώς και ένα σχέδιο προοδευτικής απόσυρσης των υφιστάμενων πετρελαιοφόρων,
- (β) τον καθορισμό ορισμένων περιοχών που πρέπει να αποφεύγονται από τα εμπορικά πλοία και των δρομολογίων ανοιχτής θάλασσας στα Ευρωπαϊκά ύδατα,
- (γ) τις συνεχείς ενέργειες στο πλαίσιο των 4 περιφερειακών συμφωνιών συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρύπανσης στη Βόρειο Θάλασσα (Συμφωνία της Βόννης), στη Μεσόγειο (Σύμβαση της Βαρκελώνης), στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό (Συμφωνία της Λισσαβώνας) και στη Βαλτική Θάλασσα (Σύμβαση του Ελσίνκι),
- (δ) τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφαλή διακίνηση των πλοίων,
- (ε) την ανάγκη για επείγουσα ρυμούλκηση υπό οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες των πλοίων που έχουν υποστεί ζημιές ή έχουν εγκαταλειφθεί.

Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η παρακίνηση των κρατών – μελών για την αναθεώρηση της σύμβασης STCW 1978 (περί εκπαίδευσης ναυτιλλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τήρησης φυλακών) και την επικύρωση το ταχύτερο δυνατόν των συμβάσεων του IMO: (α) CLC 1969 και FUND 1971 «περί αστικής ευθύνης και αποζημίωσης» μαζί με τα πρωτόκολλα τους (1984, 1992), (β) SAR 1989 «περί διάσωσης στη θάλασσα», (γ) OPRC 1990 «για την προετοιμασία, παρέμβαση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο».

Επίσης, σημαντική είναι η ενίσχυση του κρατικού ελέγχου των λιμένων (σύμφωνα με το μνημόνιο του Παρισιού), η καθιέρωση κοινής γλώσσας για την επικοινωνία επί των πλοίων, η επιτήρηση της κυκλοφορίας και τα βοηθήματα ναυσιπλοίας όπως η θέσπιση συστημάτων διαχείρισης της κίνησης των πλοίων (VTS), η εγκατάσταση συστημάτων τηλεπικοινωνίας ανοιχτής θάλασσας προς

υποστήριξη του παγκόσμιου συστήματος ναυτιλιακής βοήθειας (GMDSS) και η δημιουργία σταθμών υποδοχής καταλοίπων.

Κατά τη διάρκεια του μικτού συμβουλίου υπουργών μεταφορών και περιβάλλοντος οι συζητήσεις περιστράφηκαν γύρω από το ζήτημα της νέας αμερικάνικης νομοθεσίας OPA 1990 καθώς και της αναγκαιότητας για την εφαρμογή των διπλών περιβλημάτων και διπλών πυθμένων στα νέα δεξαμενόπλοια.

Είναι γεγονός ότι τα πλοία που κατασκευάστηκαν στη δεκαετία 1970 - 1980 δηλαδή τα συμβατικά δεξαμενόπλοια (single bottom), δεν παρουσίασαν ιδιαίτερα προβλήματα αντοχής του περιβλήματος. Πολλά μάλιστα από τα σοβαρά ατυχήματα των τελευταίων ετών έχουν γίνει σε σχετικά καινούρια πλοία π.χ. EXXON VALDEZ.

Οι διπλοί πυθμένες στα νέα δεξαμενόπλοια είναι πραγματικότητα πλέον και αποτελούν μάλλον «πολιτική λύση» που δεν πρόκειται να καταργηθεί. Το πρόβλημα όμως κοινοτικά εντοπίζεται στις πιέσεις που εξασκούνται για ανανέωση του υπάρχοντος γηρασμένου στόλου, πράγμα που έρχεται σε αντιδιαστολή με το προβλεπόμενο υψηλό κόστος κατασκευών διπλών πυθμένων στα δεξαμενόπλοια.

6.2 ΠΑΚΕΤΑ ΕΡΙΚΑ I, II ΚΑΙ III (42)

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών τον Δεκέμβριο 1999 αποτέλεσε την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Τρεις μήνες μετά το εν λόγω ατύχημα, την 21η Μαρτίου του 2000, η Επιτροπή εξέδωσε μια «Ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου», η οποία περιελάμβανε ορισμένες προτάσεις συγκεκριμένων δράσεων για την αποφυγή της επανάληψης παρόμοιων ατυχημάτων. Εν όψει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 2000 προέβη σε απολογισμό των μέτρων που εφαρμόζονται ήδη και των μέτρων που πρέπει να ληφθούν σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του ζήτησε την ταχεία έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων που ονομάζεται «πακέτο Erika I» και κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, πρόταση για δεύτερη δέσμη μέτρων, για τη συμπλήρωση των τριών νομοθετικών προτάσεων που υποβλήθηκαν την 21η Μαρτίου 2000.

Αυτή η δεύτερη δέσμη μέτρων που αποβλέπει στη βελτίωση, κατά αειφόρο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης, παρουσιάστηκε στις 6 Δεκεμβρίου 2000. Περιέχει μια πρόταση οδηγίας και δύο προτάσεις κανονισμού. Το πακέτο μέτρων ERIKA I και II, (45) θεσπίστηκαν μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου ERIKA και αποτελούν το νέο νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. απέναντι στα θαλάσσια ατυχήματα. Η νομοθετική δέσμη ERIKA I τέθηκε σε ισχύ στις 22 Ιουλίου 2003 και οι κύριες δράσεις των μέτρων ERIKA I και ERIKA II αφορούν στα παρακάτω:

- Εντατικότεροι έλεγχοι των δεξαμενόπλοιων στα λιμάνια και μεγαλύτερη προτεραιότητα στα πλοία μεγάλης ηλικίας και στα πλοία σημαίων ευκαιρίας που ενέχουν τους μεγαλύτερους κινδύνους. (όπως ήταν στην περίπτωση του ERIKA και του PRESTIGE).
- Σύνταξη της Μαύρης Λίστας των Σκαφών από την ΕΕ
- Απομάκρυνση μέχρι το 2015 όλων των δεξαμενόπλοιων που διαθέτουν μονά τοιχώματα
- Ίδρυση του Ευρωπαϊκού Γραφείου Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Αρχές 2003).
- Τα σκάφη που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να εφοδιαστούν με ένα μαύρο κουτί, όπως τα αεροσκάφη, το αργότερο μέχρι το 2007. Σκάφη που δεν θα διαθέτουν το μαύρο κουτί θα παροπλίζονται.
- Καθιέρωση Κοινοτικού συστήματος στενής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των σκαφών στα Ευρωπαϊκά ύδατα.
- Ίδρυση του Ευρωπαϊκού ταμείου για την αποζημίωση θυμάτων σε περίπτωση ζημιάς από πετρελαιοειδή

Ευρωπαϊκό Δίκαιο για τις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαιοειδών και την προστασία του περιβάλλοντος

Οι σημαντικότερες Οδηγίες και Κανονισμοί για την προστασία των θαλασσών από τις εμπορικές θαλάσσιες μεταφορές είναι οι ακόλουθοι:

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα.

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.
- Οδηγία 95/21/ΕΚ, η οποία τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/106/ΕΚ, για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα. Η εν λόγω οδηγία προβλέπει την επιθεώρηση όλων των πλοίων και περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για την επιθεώρηση των πετρελαιοφόρων.
- Οδηγία 94/57/ΕΚ, η οποία τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/105/ΕΚ που θεσπίζει κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να διενεργούν την επιθεώρηση και την κατάταξη των πλοίων
- Οδηγία 2000/59/ΕΚ για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής των αποβλήτων εκμετάλλευσης των πλοίων και των υπολειμμάτων φορτίου. Η εν λόγω οδηγία αποσκοπεί στην τήρηση των διατάξεων της σύμβασης MARPOL, οι οποίες επιβάλλουν την ύπαρξη κατάλληλων εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες.
- Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου
- Οδηγία 98/42/ΕΚ της Επιτροπής που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού).
- Απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2000 για τη θέσπιση κοινοτικού πλαισίου συνεργασίας στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης.

1) Οδηγία για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία

Η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα αποτελεί κεφαλαιώδες ζήτημα, καθώς 90% του εμπορίου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τρίτων χωρών διεξάγεται δια θαλάσσης. Ο κίνδυνος ατυχημάτων, που συνδέονται με τη συγκέντρωση της κυκλοφορίας κατά μήκος των κυριότερων ευρωπαϊκών θαλασσιών οδών, είναι ιδιαίτερα υψηλός σε ορισμένες ζώνες σύγκλισης, όπως τα στενά του Γιβραλτάρ. Εξάλλου, οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος, που ενδέχεται να συμβεί ακόμη και εκτός των ζωνών υψηλής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας, μπορεί να είναι καταστροφικές για την οικονομία και το περιβάλλον των σχετικών κρατών μελών. Ο επιδιωκόμενος στόχος είναι συνεπώς για την Ευρωπαϊκή Ένωση να αποκτήσει τα μέσα που θα της επιτρέψουν καλύτερη επιτήρηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της καθώς και δυνατότητα αποτελεσματικότερης παρέμβασης σε περίπτωση κρίσης στη θάλασσα.

Για το σκοπό αυτό, η παρούσα οδηγία προβλέπει:

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

2) Κανονισμός για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα

Η πρόταση κανονισμού της Επιτροπής συμπληρώνει το ισχύον, σε διεθνές επίπεδο, διττό καθεστώς, σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση, με τη δημιουργία ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού ταμείου «τρίτου επιπέδου», του Ταμείου COPE (Ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα), με στόχο την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Το Ταμείο COPE θα αποζημιώνει θύματα, των οποίων οι απαιτήσεις έχουν κριθεί αιτιολογημένες, μόνον εφόσον η αποζημίωση των τελευταίων δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος, λόγω της ανεπάρκειας του ανώτατου ορίου αποζημίωσης (200 εκατομμύρια ευρώ). Έχει καθοριστεί ανώτατο όριο ενός δισεκατομμυρίου ευρώ. Το Ταμείο COPE θα χρηματοδοτείται από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που εισάγουν περισσότερους από 150.000 τόνους αργού πετρελαίου ή/και πετρελαίου καύσης ετησίως, ανάλογα με το ύψος των εισαγωγών τους.

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

3) Ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

Η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, η οποία προβλέπεται από την παρούσα Οδηγία της Επιτροπής, θα πρέπει να στηρίζει τη δράση της Επιτροπής και των κρατών μελών στην εφαρμογή και τον έλεγχο της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της. Θα στελεχωθεί από πενήντα περίπου άτομα, προερχόμενα κυρίως από τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές και τη βιομηχανία.

Ο εν λόγω οργανισμός, του οποίου η οργάνωση και η αποστολή εμπνέονται σε μεγάλο βαθμό από την Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, θα ασκεί καθήκοντα παροχής τεχνικής βοήθειας (τροποποίηση των κοινοτικών νομοθετικών κειμένων), βοήθειας στα υποψήφια προς ένταξη κράτη, θα οργανώνει δράσεις κατάρτισης, συλλογής πληροφοριών και αξιοποίησης των βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, θα εκτελεί καθήκοντα επιτήρησης της ναυσιπλοΐας,

καθήκοντα αξιολόγησης και ελέγχου των νηογνομόνων, επιτόπιες επιθεωρήσεις και θα συμμετέχει στις έρευνες κατόπιν θαλάσσιου ατυχήματος.

Συναφείς Πράξεις

Οδηγία 2002/84/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία [Επίσημη Εφημερίδα L 324, 29.11.2002].

Ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι η βελτίωση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπει τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στα πλοία.

Η παρούσα οδηγία συνδέεται στενά με την έκδοση του κανονισμού 2099/2002/EK για τη σύσταση επιτροπής ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία. Οι δύο νομοθετικές πράξεις έχουν τους ίδιους στόχους: δημιουργία μίας και μόνης επιτροπής για τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και επιτάχυνση και απλούστευση της ενσωμάτωσης των διεθνών κανόνων στην κοινοτική νομοθεσία.

Οι οδηγίες οι σχετικές με τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης οι οποίες τροποποιούνται με την παρούσα οδηγία είναι: η οδηγία 94/57/EK, η οδηγία 95/21/EK, η οδηγία 96/98/EK, η οδηγία 97/70/EK, η οδηγία 98/18/EK, η οδηγία 98/41/EK, η οδηγία 1999/35/EK, η οδηγία 2000/59/EK, η οδηγία 2001/25/EK και η οδηγία 2001/96/EK.

Δραστικές αλλαγές στην ευρωπαϊκή νομοθεσία

Η θέσπιση το 1990 της αμερικανικής νομοθεσίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είχε ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των πιο επικίνδυνων σκαφών από τα αμερικάνικα νερά και τη μεταφορά τους στα ευρωπαϊκά και ασιατικά. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαιτίας αντιδράσεων από κράτη μέλη (μεταξύ άλλων και της Ελλάδας) και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθυστέρησε να εκσυγχρονίσει την πολιτικής της για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δύο θέματα απολύτως αλληλένδετα

- Κανονισμός 1406/2002 (27-6-2002) «σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα»
- Κανονισμός 417/2002 (18/2/2002) «Εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους»
- Οδηγία 59/2002 (27/6/2002) «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης»

Σύμφωνα με το πακέτο μέτρων Erika I και Erika II:

- Εντείνονται οι έλεγχοι των σκαφών (δεξαμενόπλοιων κα) στα λιμάνια, που είχαν θεσπιστεί με την Οδηγία 95/21, αλλά είχαν αποδειχθεί αναποτελεσματικοί. Σύμφωνα με στοιχεία της Επιτροπής (Annual Report 2000 of the Paris MOU), ενώ η Οδηγία επιβάλλει έλεγχο στο 25% των πλοίων που ελλιμενίζονται σε Ευρωπαϊκά λιμάνια, προς το παρόν λίγες χώρες έχουν εκπληρώσει αυτήν την υποχρέωση, με την Ελλάδα και την Ιρλανδία να πραγματοποιούν τους λιγότερους ελέγχους. Από τους 10.000-12.000 ελέγχους που διενεργούν οι λιμενικές αρχές στα Ευρωπαϊκά λιμάνια, μόνο 700 από αυτούς να είναι ουσιαστικοί και διεξοδικοί. Στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής τώρα είναι να ελέγχονται ουσιαστικά κάθε χρόνο 4.000 σκάφη (το 25% των σκαφών που εισέρχονται σε ένα ευρωπαϊκό λιμάνι), ενώ οι έλεγχοι θα αφορούν σημαντικά σημεία του σκάφους που επηρεάζουν την ασφάλειά του. Σε αυτό το πλαίσιο, εντείνονται οι ετήσιοι έλεγχοι στα δεξαμενόπλοια, με προτεραιότητα στα πλοία που αντιπροσωπεύουν μεγαλύτερο κίνδυνο, δηλαδή πλοία μεγάλης ηλικίας και σημαίων ευκαιρίας (όπως π.χ. δεξαμενόπλοια άνω των 15 χρόνων, όπως το Έρικα ή το Prestige με σημαία ευκαιρίας Μπαχάμες), ή πλοία που το πλήρωμα τους έχει διαμαρτυρηθεί για κακές συνθήκες στο σκάφος
- Δημιουργείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια μαύρη λίστα σκαφών που δεν τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας (αποτυχαίνουν για πάνω από μια φορά στους σχετικούς ειδικούς ελέγχους) και έχουν σημαίες ευκαιρίας.. Τα σκάφη αυτά δεν θα μπορούν να εισέλθουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια
- Επιταχύνεται το χρονοδιάγραμμα, αλλά με ορίζοντα το 2015, περιορισμού των δεξαμενόπλοιων με μονά τοιχώματα.

- Από τις αρχές του 2003 ξεκινάει τη δραστηριότητα του το Ευρωπαϊκό Γραφείο Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (European Maritime Safety Agency). Το γραφείο θα μπορεί να κάνει ελέγχους για την επιστημονική και τεχνική αρτιότητα των μηχανισμών ελέγχου των κρατών μελών, της ποιότητας και επάρκειας των νηογνώμωνων (των εταιριών που παραχωρούν πιστοποιητικά ασφάλειας των σκαφών), ενώ θα συμβάλλει στην εκπαίδευση και αναβάθμιση των λιμενικών αρχών.
- Τα σκάφη που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να εφοδιαστούν με ένα μαύρο κουτί, όπως τα αεροσκάφη, το αργότερο μέχρι το 2007. Αν κάποιο σκάφος δεν έχει μαύρο κουτί θα παροπλίζεται.
- Καθιερώνεται ένα κοινοτικό σύστημα στενής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των σκαφών στα Ευρωπαϊκά ύδατα.
- Δημιουργείται ευρωπαϊκό ταμείο για την αποζημίωση θυμάτων σε περίπτωση ζημιάς από πετρελαιοειδή ύψους 1 δις Ευρώ.

Επιτάχυνση και αποτελεσματική εφαρμογή της νέας ευρωπαϊκής νομοθεσίας

Το ναυάγιο του "Prestige" αποδεικνύει ότι πρέπει να επιταχυνθεί η εφαρμογή και το χρονοδιάγραμμα της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Απαιτείται, παράλληλα, ένταση των προσπαθειών από τα κράτη μέλη, μια και η αποτελεσματικότητα των κανονισμών εξαρτιέται από την δραστηριότητα του κάθε μέλους. Καλούνται τώρα οι κυβερνήσεις των κρατών μελών να κινηθούν γρηγορότερα για την εφαρμογή των νέων κανονισμών ελέγχου στα λιμάνια (port state control).

Συμπερασματικά στα Πακέτα ΕΡΙΚΑ I και II έχουμε:

- Απόσυρση μονοπύθμενων
- Στενότεροι έλεγχοι από νηογνώμονες και λιμενικές αρχές
- Ίδρυση EMSA
- Καλύτερη πληροφόρηση
- Καθεστώς ευθύνης και αποζημίωση

Το πακέτο Erika III , ορίζει κανόνες για τους ελέγχους στα πλοία, για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων και για τη διερεύνηση ατυχημάτων. Περιλαμβάνει μέτρα για την αστική ευθύνη και την υποχρέωση των χωρών να διασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας.

Με τους νέους αυτούς κανόνες επιδιώκεται η πρόληψη καταστροφών όπως η πετρελαιοκηλίδα που δημιουργήθηκε από το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Prestige κατά τη διάρκεια καταιγίδας στη βορειοδυτική Ισπανία τον Νοέμβριο 2002 .

Όπως συνέβη με το Erika, έτσι και για το Prestige δεν ήταν δυνατό να βρεθεί λιμάνι-καταφύγιο για τη μεταφόρτωση των 77.000 τόνων μαζούτ που μετέφερε. Το διέταξαν να επιστρέψει στην ανοικτή θάλασσα όπου και βυθίστηκε στον Ατλαντικό, σε απόσταση 250 χλμ από την Ισπανία. Έκτοτε τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους όπως το Erika και το Prestige απαγορεύτηκαν στην ΕΕ. Σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία:

- οι αποφάσεις για το πού πρέπει να καταφεύγουν τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο πρέπει να λαμβάνονται ανεξάρτητα
- όλα τα πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια θα ελέγχονται. Τα επικίνδυνα πλοία θα ελέγχονται συχνότερα, και αυτά που παραβιάζουν κατ'επανάληψη τους κανόνες θα απαγορεύεται να κυκλοφορούν.
- οι οργανισμοί πιστοποίησης της ασφάλειας των πλοίων θα υπόκεινται σε ελέγχους
- θα δημιουργηθεί ευρωπαϊκό κέντρο για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ θα επικοινωνούν μέσω του SafeSeaNet, του δικτύου πληροφόρησης για τη ναυσιπλοΐα
- οι εθνικές ναυτιλιακές αρχές θα υπόκεινται σε ελέγχους ώστε να διασφαλίζεται ότι αυτές εφαρμόζουν τα διεθνή πρότυπα στα πλοία που φέρουν τη σημαία της χώρας τους.
- θα ισχύουν κατευθυντήριες γραμμές για τη διερεύνηση των ατυχημάτων στη θάλασσα
- ένα υποχρεωτικό ασφαλιστικό σύστημα θα καλύπτει τις ζημιές από ατυχήματα.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι υπεύθυνες για ζημιές που υφίστανται οι επιβάτες.

Πηγή: http://ec.europa.eu/news/transport/090311_el.htm

Στο Πακέτο ERIKA III, περιλαμβάνονται οι εξής νομοθετικές προτάσεις για την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες και πλωτές μεταφορές:

- **Πρόταση Κανονισμού για την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες και πλωτές μεταφορές σε περίπτωση ατυχήματος επιβατών.**
- **Πρόταση οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από τις Αρχές του Κράτους Λιμένα,** με απώτερο στόχο την εγκαθίδρυση ενός αποτελεσματικού συστήματος ελέγχου του συνόλου των πλοίων που προσεγγίζουν τα κοινοτικά λιμάνια, μέσω της επανεξέτασης των διαδικασιών ελέγχου του Κράτους λιμένα. Η χώρα μας, αναγνωρίζοντας την ανάγκη αποτελεσματικότερης προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, έχει τηρήσει θετική στάση. Ειδικότερα, η προστιθέμενη αξία της πρότασης έγκειται κυρίως στην συστηματοποίηση των ελέγχων του Κράτους του Λιμένα και στην δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος συχνότερων ελέγχων στα πλοία υποβαθμισμένων επιπέδων ασφαλείας.
- **Πρόταση Οδηγίας για την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών (Directive on the civil liability and financial guarantees of ship-owners).**
- **Πρόταση Τροποποίησης της Οδηγίας 2002/59/EK Σχετικά με την Δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος Παρακολούθησης της Κυκλοφορίας των Πλοίων και Ενημέρωσης.**
- **Πρόταση Οδηγίας για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων.**

B. Η Πράσινη Βίβλος για τη νέα ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Στόχος της Πράσινης Βίβλου για τη νέα ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική είναι:- η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα βοηθήσει στην αποφυγή των συγκρούσεων μεταξύ διαφόρων τομεακών δραστηριοτήτων (π.χ. ναυτιλιακές μεταφορές, κλάδοι παράκτιων και λιμενικών δραστηριοτήτων, εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας στην ανοικτή θάλασσα, εγκαταστάσεις παραγωγής από παραδοσιακές και εναλλακτικές πηγές ενέργειας, αλιεία, υδατοκαλλιέργειες, θαλάσσια έρευνα, τουρισμός), - η βελτιστοποίηση των συνεργιών μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, έτσι ώστε να αυξηθούν οι οικονομικές δυνατότητές τους και να προστατευθεί το περιβάλλον. - η επιδίωξη ευρύτερης συμμετοχής όλων των παραγόντων του κλάδου έτσι ώστε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να θεωρήσουν τη θάλασσα σαν ένα σύνολο και να κατανοήσουν τις επιπτώσεις που έχει κάθε τύπος δραστηριότητας σε αυτό.

Η χώρα μας υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ως μια από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως, θα πρέπει μεταξύ των άλλων να υιοθετήσει και εφαρμόσει μια ναυτιλιακή πολιτική που θα ικανοποιεί τα συμφέροντα των φορέων που εμπλέκονται στις ευρύτερες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ο πιο πάνω στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής του διεθνούς θεσμικού πλαισίου (UNCLOS και τις Δ.Σ. άλλων Διεθνών Οργανισμών, όπως του IMO). Επίσης, η μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. πρέπει να συμβάλει στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μέσω της υιοθέτησης μέτρων για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας των στόλων υπό τις σημαίες των κρατών μελών αλλά και την υιοθέτηση θετικών μέτρων για τη βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας και του ναυτικού επαγγέλματος καθώς επίσης και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Οι ελληνικές προτεραιότητες ως προς τα θεματικά αντικείμενα της Πράσινης Βίβλου έχουν ως εξής:

- (α) αναγκαιότητα εφαρμογής διεθνών μέτρων στις ναυτιλιακές μεταφορές,
- (β) υιοθέτηση μέτρων για την διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας,
- (γ) η πρόταση για την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής για την φύλαξη των θαλασσίων συνόρων και την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος,
- (δ) απόδοση πολιτικής προτεραιότητας στον επίκαιρο γύρο διαπραγματεύσεων του Π.Ο.Ε. (GATS, Doha Development Agenda) για την επίτευξη της απελευθέρωσης των ναυτιλιακών μεταφορών, και
- (ε) η αναγνώριση της αναγκαιότητας χρήσης πόρων από τα Κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία για την ανάπτυξη των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών της Ε.Ε.Γ.

Το Υ.Ε.Ν. με στόχο τη βέλτιστη δυνατή εκμετάλλευση των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων που θα διατεθούν για έργα Θαλασσίων Διαδρόμων στο πλαίσιο ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και την εν γένει προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, συγκρότησε Διυπουργική Επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των καθ' ύλη αρμόδιων Υπουργείων, Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών & Επικοινωνιών, Οικονομίας & Οικονομικών και Εξωτερικών. Στο πλαίσιο αυτό και με στόχο την ανάληψη πρωτοβουλιών συνεργασίας με γειτονικά Κράτη-Μέλη αναφορικά με την ανάπτυξη Θαλασσίων

Διαδρόμων στη Μεσόγειο υπογράφηκαν Μνημόνια Συνεργασίας με την Ιταλία, τη Μάλτα και τη Σλοβενία.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ :

ΕΡΙΚΑ I: Νομοθεσία για την θαλάσσια ασφάλεια και αποφυγή της ατυχηματικής ρύπανσης από τα πλοία , Νομοθεσία για τα υποβαθμισμένα πλοία, Έλεγχος των πλοίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι λιμενικές αρχές έχουν την υποχρέωση να βελτιώσουν τη θαλάσσια ασφάλεια , αλλά και επωφελούνται από αυτήν.

ΕΡΙΚΑ II: Έλεγχος της ναυσιπλοΐας και αναγνώριση των λιμένων καταφυγής και την εγκαθίδρυση της ΕΜΣΑ. Ακόμη, βελτίωσε την αποτελεσματικότητα στα ήδη υπάρχοντα μέτρα.

ΕΡΙΚΑ III: Με το τρίτο πακέτο θαλάσσιας ασφάλειας η ντιρεκτίβα για το σύστημα έχει νέα άρθρα πάνω στους λιμένες καταφυγής.

- Άρθρο 20: Εγκαθίδρυση ανεξάρτητων αρχών.
- Άρθρο 20 α: Σχέδια για λιμένες καταφυγής για πλοία σε κίνδυνο.
- Άρθρο 20 β: Οικονομική Ντιρεκτίβα για τους πλοιοκτήτες.

Classifications Societies: (COM/2005/0587) Μέτρα από την Ε.Ε μετά το Έρικα και το Πρεστίζ

PORT STATE CONTROL: (COM/2005/0588) Μέτρα από την Ε.Ε μετά το Έρικα και το Πρεστίζ

TRAFFIC MONITORING SYSTEM (COM/2005/0589) Κατάλληλοι λιμένες καταφυγής κατά μήκος της ακτογραμμής

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ: (COM/2005/0590) Επικεντρώνεται σε τεχνικές πτυχές, νομικό πλαίσιο των επιθεωρήσεων

Αποζημίωση για τους επιβάτες όταν γίνονται θαλάσσια ατυχήματα: (COM/2005/0592)

Η ανάγκη των ναυλωτών να συμπεριφέρονται υπεύθυνα (COM/2005/0593)

6.3 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ Η ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Η κυκλοφορία των πλοίων στις θάλασσες και ειδικά σε ακτογραμμές γίνεται ελεύθερα και μπορούν να ακολουθήσουν όποια διαδρομή επιθυμούν για να φτάσουν στον προορισμό τους. Συνήθως, ο καπετάνιος είναι υπεύθυνος για την πορεία του πλοίου.

Η συγκέντρωση της κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα σημεία ΕΕΖ και στενά αυξάνουν τον κίνδυνο για θαλάσσια ατυχήματα και ως επόμενο για ατυχηματική ρύπανση. Αυτό το πρόβλημα αναγνωρίστηκε από την UNCED το 1992 και την Agenda 21, που αναφέρονται στην προώθηση ασφαλούς πλοήγησης μέσω των διαδρομών των πλοίων (43). Το V.T.M.I.S. αποτελεί ένα σύστημα παρακολούθησης των πλοίων. Η πορεία ή οι καιρικές συνθήκες μπορούν να δείξουν την πιθανότητα προσάραξης ή ατυχήματος και έτσι η χώρα μπορεί να προειδοποιήσει ή να πάρει κάποιο μέτρο, προκειμένου ν'αποφευχθεί το ατύχημα. Το πλοίο πριν μπει στην περιοχή με το V.T.M.I.S πρέπει ν'αναφέρει όλες τις πληροφορίες που θα βοηθήσουν τον V.T.M.I.S OPERATOR να δώσει συμβουλές και οδηγίες για ασφαλή πλοήγηση, καθώς το πλοίο πλοηγηθεί σε συγκεκριμένη ζώνη.

Το V.T.M.I.S υιοθετήθηκε από το ΚΕΦ. V της SOLAS από τον IMO. Το σύστημα συνεισφέρει στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και στην ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη του συστήματος απαιτεί, πρώτη εφαρμογή του από τους ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ του I.M.O. Η Ντιρεκτίβα του V.T.M.I.S (44) θέτει ποικίλες υποχρεώσεις στα πλοία που πλέουν στα νερά της Ε.Ε.

6.4 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

6.4.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΠΛΕΟΥΝ ΣΤΑ ΝΕΡΑ ΤΗΣ Ε.Ε

Σύμφωνα με την Art 4 annex I (1) περιγράφουν την ταυτότητά τους τα πλοία, τον λιμένα προορισμού, πιθανή ώρα κατάπλου.

43. Agenda 21 par. 17. 30 (viii)

44. 2002/59 E.C DIREKTIVE establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System.

Πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, έχουν επιπλέον την υποχρέωση (Art 13 , annex I (3)) να ενημερώνουν για την ακριβή τεχνική ονομασία του επικίνδυνου φορτίου, την ποιότητά του, την ποσότητά του, τους λιμένες ή τον λιμένα πριν τον τελικό λιμένα προορισμού.

Η Art 8 της Ντιρεκτίβας εγκαθιστά ένα σύστημα πορείας εκτός χωρικών υδάτων της Ε.Ε. Όποιο πλοίο είναι εκτός των χωρικών υδάτων πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του συστήματος και να πάρει κάθε απαραίτητο μέτρο για να εξασφαλίσει συμμόρφωση . Πλοία που καλούν τα ευρωπαϊκά λιμάνια (Art 10) πρέπει να έχουν ένα VDR (Voyage Data Recorder) (καταγραφέα δεδομένων ταξιδιού σύμφωνα με το παράρτημα II (II) της Ντιρεκτίβας. Είναι κάτι σαν ένα «μαύρο κουτί» που υπάρχει και στα αεροσκάφη, που βοηθάει σε περίπτωση ατυχήματος να γίνει επανάληψη των διαδικασιών και των οδηγιών πριν το ατύχημα για να βρεθεί η αιτία του (45).

6.4.2 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟ V.T.M.I.S

Ορισμένα από αυτά ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις των πλοίων και είναι τα ακόλουθα: Arts 16 (3), 18 και 19. Φυσικά τα μέτρα πρέπει να κρίνονται με βάση τη σοβαρότητα του ατυχήματος και τις συνέπειες; στις χώρες.

Η Ντιρεκτίβα του V.T.M.I.S είναι απόλυτα συμβατή με τις απαιτήσεις του I.M.O και την UNCLOS 1982 και προσπαθεί να κρατήσει ισορροπία μεταξύ της ελευθερίας πλοήγησης και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος. Είναι ένα σύστημα που θα επιφέρει μεγάλες αλλαγές στην Ε.Ε.

6.5 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η εξαιρετικά σημαντική γεωγραφική θέση της Ελλάδας, δηλαδή από τη μία πλευρά οι διεθνείς θαλάσσιες πορείες με μεγάλη κυκλοφορία πλοίων, τα πολλά νησιά που είναι διασπαρμένα στα πελάγη της και το μεγάλο μήκος των ακτών της και από την άλλη πλευρά τα τουριστικά ενδιαφέροντα και η μεγάλη εμπορική ναυτιλία, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για την υιοθέτηση μέτρων με σκοπό την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος της.

Στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο και ιδιαίτερα στους μεγάλους κόλπους π.χ. Σαρωνικός, Παγασητικός, Αμβρακικός κλπ. οι βασικές αιτίες της θαλάσσιας ρύπανσης είναι η απόρριψη λυμάτων και αποβλήτων που προέρχονται από τη συγκέντρωση του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα ή τα λιμάνια, αλλά και η απόρριψη βιομηχανικών και χημικών αποβλήτων από τις διάφορες εγκαταστάσεις ξηράς που εδρεύουν πολύ κοντά στις ακτές, π.χ. ναυπηγεία, διωλιστήρια, βιομηχανίες τσιμέντου, αλουμινίου κλπ.

Η ευθύνη για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος έχει ανατεθεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ). Παλαιότερα οι κανόνες εσωτερικού δικαίου που ρύθμιζαν θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος εντοπίζονταν στους διάφορους κανονισμούς λιμένων καθώς και σε ορισμένες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ). Όμως οι εξελίξεις και οι ιδιόζουσες συνθήκες του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου κατέστησαν τις παραπάνω διατάξεις ατελείς και αναποτελεσματικές.

Συγκεκριμένα δεν προέβλεπαν την αντιμετώπιση όλων των μορφών ρύπανσης π.χ. τοξικές ουσίες, λύματα, απορρίμματα, ενώ δεν υπήρχε νομοθετικό πλαίσιο που να διέπει την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρύπανση των παράκτιων εγκαταστάσεων (βιομηχανιών και επιχειρήσεων). Παράλληλα η επιβολή κυρώσεων από τη διοίκηση αφορούσε μόνο στα περιστατικά ρύπανσης από πετρελαιοειδή κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους χωρίς να υπάρχει ενιαία διαδικασία και χωρίς να προβλέπονται αντίστοιχες κυρώσεις κατά άλλων μορφών ρύπανσης.

Γεγονός είναι ότι στην Ελλάδα αφενός δεν υπάρχει κεντρικός σχεδιασμός και έλεγχος της διαχείρισης και διάθεσης των απορριμμάτων και λυμάτων και αφετέρου δεν υφίσταται επαρκής επιτήρηση και αντίστοιχος έλεγχος στις παράκτιες περιοχές με αποτέλεσμα να διατίθενται ανεξέλεγκτα κάθε είδους απορρίμματα και άχρηστα υλικά. Επίσης, δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα καμία προσπάθεια καταγραφής των μόνιμων και εποχιακών χερσαίων πηγών ρύπανσης και ιδιαίτερα εκείνων που βρίσκονται εντός ή κοντά στα αστικά κέντρα και επομένως απορρίπτονται τα διάφορα απόβλητα ανενόχλητα χωρίς ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις.

Σαν συνέπεια δεν μπορεί να εφαρμοστεί αποτελεσματικά η ισχύουσα νομοθεσία αλλά και εμφανίζεται με την πάροδο του χρόνου μία έντονη ποιοτική υποβάθμιση των κλειστών θαλάσσιων περιοχών λ.χ. κόλπος της Ελευσίνας, καθώς

και των περιοχών που βρίσκονται πλησίον των μεγάλων αστικών κέντρων λ.χ. Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος και με την επίδραση των ανέμων και θαλάσσιων ρευμάτων τα απορρίμματα εκβράζονται στις ακτές δημιουργώντας μία αντιαισθητική εικόνα καθιστώντας τες ακατάλληλες για τουριστική χρήση.

Θα επιχειρήσουμε μία αναφορά στους κυριότερους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις με σειρά χρονικής εξέλιξης που έχουν άμεση σχέση με την προστασία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος: (45)

1. Νόμος 4529/66 (ΦΕΚ Α'154 27.7.66) κύρωση της διεθνούς σύμβασης (OILPOL 1954) «για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο» η οποία δεν ισχύει πλέον διότι έχει αντικατασταθεί από τη νέα σύμβαση του IMO την MARPOL 73'78.

2. Νόμος 314/76 (ΦΕΚ 106Α' 5.5.76) κύρωση της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελών (CLC 1969) «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή». Η διαδικασία της ίδρυσης, διαχείρισης και κατανομής κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη καθορίζεται από το Προεδρικό Διάταγμα 666/82 όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Π.Δ. 494/89. Ακόμη με το Π.Δ. 98/90 καθορίζεται η αρμοδιότητα των δικαστηρίων και η διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.

3. Νόμος 743/77 (ΦΕΚ 319Α' 17.10.77) που δεν αποτελεί κύρωση κάποιας σύμβασης αλλά εκδόθηκε βάσει του άρθρου 24 του συντάγματος και του άρθρου XI της σύμβασης OILPOL 1954. Με τον νόμο αυτό που συνεπικουρείται από ένα αριθμό Υπουργικών αποφάσεων γίνεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από την Ελλάδα της σύμβασης MARPOL 73'78.

Η έκταση εφαρμογής του νόμου καθορίζεται με τα άρθρα 1 και 2 όπου δίνονται οι ορισμοί της ρύπανσης, των εγκαταστάσεων και σταθμών ευκολιών υποδοχής καταλοίπων, του πετρελαίου και των μιγμάτων του, των λυμάτων και των απορριμμάτων για την καλύτερη ερμηνεία των διατάξεων.

45. **ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π.**, (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα www.google.gr/nomothesia for ports of refuge, www.imo.gr

4. Νόμος 855/78 (ΦΕΚ Α'235/23.12.78) κύρωση της διεθνούς σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση μαζί με τα πρωτόκολλα «περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» και «περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης».

5. Νόμος 1147/81 (ΦΕΚ 110Α'/18.4.81) κύρωση της διεθνούς σύμβασης του Λονδίνου «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών από πλοία και αεροσκάφη».

6. Νόμος 1269/82 (ΦΕΚ 89Α'/21.7.82) κύρωση της διεθνούς σύμβασης MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και του πρωτοκόλλου 1978. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές με τα Προεδρικά Διατάγματα 404/ 7.11.86 «διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες», 254/89 και του 46/92 «σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του παραρτήματος Ι της ΔΣ MARPOL».

7. Νόμος 1634/86 (ΦΕΚ 104Α'/86) κύρωση των πρωτοκόλλων της σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (1980) και περί των ειδικά προστατευόμενων περιοχών της Μεσογείου (1982).

8. Νόμος 1638/86 (ΦΕΚ 108Α'/86) κύρωση της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελών (FUND convention 1971) για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

9. Νόμος 2252/94 (ΦΕΚ 192Α'/18.11.94) που πρόκειται για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης του IMO για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, (OPRC 1990) αλλά και άλλες διατάξεις.

6.6.ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (Άρθρο 17_ ΦΕΚ 66 Α/11-3-05)

Οι πλοίαρχοι των πλοίων που πλέουν εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης /αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής, με την επιφύλαξη του διεθνούς δικαίου υποχρεούνται να ειδοποιούν αμέσως το κατά τόπον αρμόδιο κέντρο σχετικά με:

- α) κάθε συμβάν ή ατύχημα που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου, όπως σύγκρουση, προσάραξη, αβαρία, δυσλειτουργία ή βλάβη, κατάκλιση ή μετατόπιση φορτίου, καθώς και κάθε ελάττωμα της γάστρας ή αστοχία των δομικών στοιχείων του πλοίου
- β) κάθε συμβάν ή ατύχημα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως βλάβες που ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητα ελιγμών ή πλεύσης του πλοίου, καθώς και κάθε δυσλειτουργία στα συστήματα πρόωσης ή στα πηδάλια, στην ηλεκτρογεννήτρια, στο ναυτιλιακό ή τον τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό
- γ) κάθε περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση των υδάτων ή των ακτών κράτους μέλους, απόρριψη ή απειλή απόρριψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα.
- δ) κάθε κηλίδα ρυπογόνων υλικών και εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες που παρασύρονται στη θάλασσα

Επίσης, αποστέλλουν τα στοιχεία του πλοίου, τη θέση του, τον λιμένα απόπλου, τον λιμένα προορισμού, την διεύθυνση στην οποία μπορούν να ληφθούν πληροφορίες σχετικά με τα επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει, τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο, τις λεπτομέρειες του συμβάντος καθώς και κάθε σχετική πληροφορία που αναφέρεται στο ψήφισμα Α. 851 (20) ΙΜΟ.

6.6.1 ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ (Άρθρο 18_ ΦΕΚ 66^Α/11-3-2005)

Εφόσον οι αρμόδιες αρχές εκτιμούν, σε περίπτωση που οι μετεωρολογικές συνθήκες ή η κατάσταση της θάλασσας είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, ότι υπάρχει

σοβαρός κίνδυνος ρύπανσης των περιοχών ναυσιπλοΐας ή των παράκτιων υδάτων άλλων κρατών ή ότι κινδυνεύει η ασφάλεια ανθρώπινης ζωής:

- α) ενημερώνουν , εφόσον είναι εφικτό, τον πλοίαρχο που βρίσκεται σε συγκεκριμένη περιοχή του λιμένα και που έχει σκοπό να καταπλεύσει σε αυτόν ή να αποπλεύσει σχετικά με τις μετεωρολογικές και θαλάσσιες συνθήκες
- β) λαμβάνουν μέτρα που μπορούν να περιλαμβάνουν σύσταση ή απαγόρευση απόπλου ή κατάπλου, είτε ενός συγκεκριμένου πλοίου είτε όλων γενικώς των πλοίων στις θιγόμενες περιοχές, έως ότου διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται πλέον κίνδυνος για την ανθρώπινη ζωή ή και το περιβάλλον.
- γ) περιορίζουν ή απαγορεύουν τον ανεφοδιασμό των πλοίων σε καύσιμα στα Ελληνικά χωρικά ύδατα.

6.6.2 ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ Η΄ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

(Άρθρο 19_ΦΕΚ 66^Α/11-3-09)

Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των προσώπων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, ο πλοίαρχος του πλοίου και ο κύριος των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρει, υποχρεούνται, σύμφωνα με το εθνικό και διεθνές δίκαιο να συνεργάζονται πλήρως με τις αρμόδιες αρχές προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος.

Ο πλοίαρχος σύμφωνα με τον κώδικα I.S.M υποχρεούται να ενημερώνει την εταιρεία για κάθε ατύχημα ή συμβάν που συντελείται στη θάλασσα. Η εταιρεία, μόλις ενημερωθεί για το γεγονός αυτό, οφείλει να έρχεται σε επαφή με το αρμόδιο παράκτιο κέντρο και να τίθεται στη διάθεσή του σε περίπτωση ανάγκης.

6.6.3 ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ (Άρθρο 20_ΦΕΚ 66^α)

Λιμένας, τμήμα λιμένα ή άλλο ασφαλές σημείο προσόρμισης ή αγκυροβόλιο ή οποιοσδήποτε άλλος προφυλαγμένος χώρος, ο οποίος έχει καθοριστεί για την υποδοχή πλοίων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο.

Οι Διευθύνσεις Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ, καταρτίζουν, μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές οδηγίες του ΙΜΟ, σχέδια για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στα Ελληνικά χωρικά ύδατα ή στην Ελληνική Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης. Τα σχέδια αυτά περιέχουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις και διαδικασίες, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών περιορισμών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο μπορούν να πλεύσουν αμέσως σε καταφύγιο, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης της λιμενικής ή άλλης αρμόδιας αρχής. Τα σχέδια πρέπει να περιέχουν ρυθμίσεις για την πρόβλεψη επαρκών μέσων και εγκαταστάσεων με σκοπό τη συνδρομή προς τα πλοία, τη διάσωσή τους και την αντιμετώπιση της ρύπανσης. Τα σχέδια για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο διατίθενται κατόπιν αιτήσεως.

6.6.4 ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ: (Άρθρο 11_ΦΕΚ 66 Α/11-3-05) Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του Π.Δ 314/2001 "Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση δρομολογίων " (Α '212), οι αρμόδιες αρχές συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα του ΙΜΟ για την έρευνα των θαλάσσιων συμβάντων και ατυχημάτων, όταν διεξάγουν οποιαδήποτε έρευνα για θαλάσσιο συμβάν ή ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται πλοίο που αναφέρεται στο παρόν διάταγμα. Το ΥΕΝ συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές κρατών μελών στην έρευνα για θαλάσσια συμβάντα στα οποία εμπλέκονται πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία.

6.6.5 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (Άρθρο 16_ΦΕΚ 66 Α/11-3-05)

Τα πλοία που τηρούν τα κατωτέρω κριτήρια θεωρείται ότι παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή ότι συνιστούν απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων ή το περιβάλλον:

Α) Πλοία τα οποία, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους :

- έχουν εμπλακεί στα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα ή δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς και τους κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο των

συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων και των VTS που λειτουργούν υπ'ευθύνη του ελληνικού κράτους.

Β) Πλοία για τα οποία υπάρχουν αποδείξεις ή ενδείξεις εσκεμμένων απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων παραβάσεων της σύμβασης της MARPOL στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Γ) Πλοία στα οποία απαγορεύτηκε ο κατάπλους στους λιμένες των κρατών μελών.

6.6.6 ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΑΠΕΙΛΕΙΤΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V/ΦΕΚ 66 Α'/11-3-05)

α) Η αρχή περιορίζει τις κινήσεις του πλοίου ή του επιβάλλει συγκεκριμένη πορεία. Η απαίτηση αυτή δεν θίγει την ευθύνη του πλοιάρχου για την ασφαλή διακυβέρνησή του.

β) Ειδοποιεί τον πλοίαρχο ώστε να θέσει τέρμα στην απειλή του περιβάλλοντος

γ) Αποστέλλει στο πλοίο ομάδα αξιολόγησης για εκτίμηση του βαθμού κινδύνου, παροχή βοήθειας στον πλοίαρχο προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση και να ενημερώσει σχετικά με το αρμόδιο παράκτιο κέντρο.

Αυτό που απαιτείται για ένα πιο λειτουργικό και ενσωματωμένο σύστημα για τους λιμένες καταφυγής είναι:

- Πολιτική ευαισθησία
- Συνεργασία Ε.Ε και ΙΜΟ
- Διαφάνεια
- Τεχνολογία
- Αποτελεσματικότητα
- Εθνικά και Διεθνή Σχέδια
- Αυξημένη τοπική επαγρύπνηση για ατυχήματα που περιλαμβάνουν πετρέλαιο
- Αυξημένη περιβαλλοντική προστασία μέσω μέτρων σε τοπικό επίπεδο
- Αυξημένη συνεργασία μεταξύ των αρχών σε διαφορετικά επίπεδα μέσα στα πλαίσια της θαλάσσιας ασφάλειας

Οδηγίες/ διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 20 της Οδηγίας 2002/59-ορισμός περιοχών καταφυγής.

6.7.1 ΠΛΟΙΑ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΑ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ Η' ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΠΡΟΚΛΗΘΕΙ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Σε περίπτωση πλοίου ευρισκόμενου σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου εξαιτίας θαλασσοταραχής, σύγκρουσης, προσάραξης, διαρροής, βύθισης κλπ, από την οποία προκαλείται ή ενδέχεται να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας, την ευθύνη για την αποτροπή, περιορισμό ή εξουδετέρωση της και την καταβολή των σχετικών δαπανών φέρουν οι υπεύθυνοι του πλοίου ή της εγκατάστασης σύμφωνα με τα άρθρα 11, 12 και 13 του ΠΔ 55/98 (αντίστοιχα άρθρα Ν. 743/77).

Παράλληλα όμως απαιτείται ανάλογη κινητοποίηση της αρμόδιας Διεύθυνσης (ΔΠΘΠ). Όπως είναι φυσικό το ΕΚΣΕΔ, δίνει προτεραιότητα στην ασφάλεια και τυχόν ανάγκη διάσωσης των επιβαινόντων στο πλοίο, προβαίνει όμως παράλληλα δια μέσω του αρμόδιου Α/Ξ χειριστή για θέματα ΠΘΠ (ΑΓΚ) και στις εξής ενέργειες:

6.7.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΥΕΝΑΝΠ/ΑΓΚ

α) Τηλεφωνική επικοινωνία με την κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή, καθώς και με τις γειτονικές προς την περιοχή του κινδυνεύοντα πλοίου Λιμενικές Αρχές για ετοιμότητα εξοπλισμού και μέσων που διαθέτουν για παροχή συνδρομής εφόσον απαιτηθεί.

β) Αποστολή σήματος προς τους υπευθύνους του πλοίου (πλοίαρχο, πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία) σύμφωνα με το μνημόνιο ενεργειών πρόληψης/ αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών (υπόδειγμα ΡΥΠΑΝΣΗ 8 του μνημονίου ενεργειών) με σκοπό:

- Την εξακρίβωση της ποσότητας και του είδους των μεταφερόμενων φορτίων, των πετρελαιοειδών καυσίμων και των λοιπών ρυπογόνων ουσιών.
- Τον έλεγχο των στοιχείων του ασφαλιστικού οργανισμού P & I CLUB του πλοίου (πιστοποιητικού ασφάλισης αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή).
- Την επισήμανση των υποχρεώσεων των υπευθύνων του πλοίου για άμεση λήψη κάθε πρόσφορου μέτρου, για την αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας.

γ) Ενημέρωση ιεραρχικά του Δ/ντού ΠΘΠ και σε περιπτώσεις εγκατάλειψης πλοίου, αίτησης ή απαίτησης περιοχής καταφυγής ή πρόκλησης ή επαπειλούμενης σοβαρής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (όπως προβλέπεται από το ΠΔ 11/2002 που απαιτείται η ενεργοποίηση του Εθνικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης), ενεργοποίηση της Ομάδας Διαχείρισης Περιστατικών Έκτακτης Ανάγκης (Ο.Δ.Π.Ε.Α), που προβλέπεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV της παρούσας, κατόπιν εντολής Α/Λ.Σ.

δ) Ενημέρωση των εμπλεκόμενων Λιμενικών Αρχών σε περίπτωση μεταβολής των αρχικών πληροφοριών.

ε) Επίσης ο Α.Γ.Κ. μετά από εντολή Διευθυντού Π.Θ.Π. προβαίνει στις παρακάτω ενέργειες:

- ✚ Ενημέρωση γειτονικών Κρατών σε περιπτώσεις περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από τα οποία είναι δυνατόν ή ενδέχεται να προσβληθεί η περιοχή άσκησης των κυριαρχικών τους δικαιωμάτων.

- ✚ Αίτηση για αποστολή υλικοτεχνικής βοήθειας από Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και από το Περιφερειακό Κέντρο Καταπολέμησης Ρύπανσης της Μεσογείου (REMPEC), εφόσον αυτό απαιτηθεί, μετά από εισήγηση ΥΕΝΑΝΠ/ΔΠΘΠ και αποδοχή της ιεραρχίας του ΥΕΝΑΝΠ.
- ✚ Αν συνεκτιμώντας τα γεγονότα και την κατάσταση, διαπιστώνεται ότι επαπειλείται σοβαρός κίνδυνος πρόκλησης ρύπανσης ή καθυστέρηση των επιβαλλόμενων ενεργειών πρόληψης αυτής από μέρους των υπευθύνων του πλοίου, θα αποστέλλεται σήμα όπως το υπόδειγμα "ΡΥΠΑΝΣΗ 9" μνημονίου ενεργειών πρόληψης/ αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών προς την αρμόδια Λιμενική Αρχή (ή και τις παραπλήσιες αυτής) με το οποίο θα ζητείται από τη Λιμενική Αρχή η κινητοποίηση και των παράκτιων εγκαταστάσεων της περιοχής της, που διαθέτουν υλικά, μέσα και προσωπικό για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης. Το παραπάνω σήμα θα κοινοποιείται και προς ΥΕΝΑΝΠ/ΔΕΜΕΜ για ανάλογη εξασφάλιση ετοιμότητας, προκειμένου επέμβει εφόσον απαιτηθεί, μετά από σχετική έγκριση ΔΠΛΣ Α' - ΔΠΘΠ.

6.7.3 ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

Πλοίο σε δυσχερή θέση θεωρείται κάθε πλοίο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες:

(I) Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης, δηλώνει ότι υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας στο πλοίο, πλην όμως όχι σε τέτοια έκταση που θα μπορούσε να εξελιχθεί σε κατάσταση κινδύνου. Οι λόγοι που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια ενός πλοίου συνήθως είναι:

- Βλάβη στον ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου (σύστημα πρόωσης, πηδαλιουχίας, black out κλπ).
- Σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά, εισροή υδάτων, μετατόπιση φορτίου, δυσμενείς καιρικές συνθήκες και οποιοσδήποτε άλλος λόγος που κατά την κρίση του Πλοίαρχου ή του Κυβερνήτη επηρεάζει την ασφάλεια του

- πλοίου σε τέτοιο βαθμό που να μην αποτελεί κίνδυνο για τους επιβαίνοντες και το πλοίο.

(II) Εκδηλώνεται πρόβλημα υγείας του Πλοιάρχου ή του Κυβερνήτη, χωρίς όμως αυτό να επηρεάζει την ασφάλεια των επιβαινόντων.

(III) Λαμβάνονται πληροφορίες που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η λειτουργική ικανότητα του πλοίου ή του σκάφους έχει μειωθεί, όχι όμως σε τέτοια έκταση που να εξελιχθεί σε κατάσταση κινδύνου.

(IV) Εκδηλώνεται ή απειλείται πειρατεία στο πλοίο ή ένοπλη επίθεση.

Πλοίο σε κίνδυνο θεωρείται κάθε πλοίο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες:

(I) Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης, δηλώνει ότι υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας στο πλοίο και κρίνεται απαραίτητη η εγκατάλειψη του.

(II) Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης ή άλλο άτομο επί του πλοίου έχει πρόβλημα υγείας και αυτό επηρεάζει την ασφάλεια των επιβαινόντων.

(III) Λαμβάνονται πληροφορίες που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η λειτουργική ικανότητα ενός σκάφους μειώθηκε σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι πιθανή μια κατάσταση κινδύνου.

Αρμόδιος για να κρίνει την κατάσταση του πλοίου:

Ο μόνος αρμόδιος για να κρίνει εάν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση δυσχερούς θέσεως ή κινδύνου είναι ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης του σκάφους και σε περίπτωση αδυναμίας αυτού ο νόμιμος αντικαταστάτης του. Σε μικρά σκάφη (π.χ. ιστιοπλοϊκά, μικρά τουριστικά κλπ) τα οποία διακυβερνώνται μόνο από ένα άτομο, σε περίπτωση αδυναμίας αυτού, η κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου μπορεί να δηλωθεί από τους λοιπούς επιβαίνοντες του σκάφους.

Μοναδική περίπτωση κατά την οποία το ΥΕΝΑΝΠ/ΕΚΣΕΔ θεωρεί ότι το πλοίο βρίσκεται σε κάποια από τις εν λόγω καταστάσεις χωρίς αυτό να δηλωθεί από το ίδιο το πλοίο, είναι όταν λαμβάνει σχετικές πληροφορίες από άλλες πηγές

(παραπλέοντα πλοία, πλοιοκτήτρια εταιρία κλπ) και οι συνεχείς προσπάθειες επικοινωνίας με το πλοίο είναι χωρίς αποτέλεσμα, είτε είναι τόσο εμφανής η δυσχερής κατάσταση του πλοίου ώστε η διαβεβαίωση του Πλοίαρχου ή του Κυβερνήτη σχετικά με την καλή του κατάσταση να θεωρείται εσφαλμένη ή ψευδής.

Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης του πλοίου είναι ο μόνος αρμόδιος να κρίνει το είδος της βοήθειας που επιθυμεί να του παρασχεθεί και σε περίπτωση υπογραφής συμφωνίας για επιθαλάσσια αρωγή, να επιλέξει την εταιρεία και το είδος της συμφωνίας που θα προσυπογράψει.

Ενέργειες YENANΠΙ/ΕΚΣΕΔ (θάλαμος επιχειρήσεων YEN) για πλοία σε δυσχερή θέση :

Ο πρωταρχικός σκοπός του YENANΠΙ/ΕΚΣΕΔ στην περίπτωση που ένα πλοίο βρίσκεται σε δυσχερή θέση, είναι να θέσει σε ετοιμότητα και συναγερμό τα κατάλληλα μέσα και να συντονίσει αποτελεσματικά την επιχείρηση παροχής συνδρομής. Προς επίτευξη αυτού του στόχου προβαίνει στις κατωτέρω ενέργειες:

- ❖ Τηρεί συνεχή επικοινωνία με τον Πλοίαρχο ή Κυβερνήτη και λαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν το πλοίο (κατασκευαστικά στοιχεία, μέσα επικοινωνίας, είδος φορτίου, αριθμό επιβαινόντων, κατάσταση πλοίου, επικρατούσες καιρικές συνθήκες, το είδος του κινδύνου που αντιμετωπίζει κλπ.). Παράλληλα ενημερώνεται από τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη για το αν επιθυμεί συνδρομή και το είδος αυτής.
- ❖ Θέτει σε επιφυλακή την αρμόδια Λιμενική Αρχή της περιοχής ή και τις όμορες Λιμενικές Αρχές εάν αυτό απαιτείται.
- ❖ Σε περίπτωση που εξαιτίας του συμβάντος (π.χ. σύγκρουση, προσάραξη κλπ) ενδέχεται να δημιουργηθεί ή έχει δημιουργηθεί θαλάσσια ρύπανση, ενημερώνεται τηλεφωνικά η ΔΠΘΠ (κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες) ή ο ΑΓΚ (κατά τις μη εργάσιμες ημέρες και ώρες) για τις δικές τους περαιτέρω ενέργειες
- ❖ Ενημερώνει τα παραπλέοντα πλοία και τα ναυαγοσωστικά γραφεία για το περιστατικό, τις δυνατότητες επικοινωνίας του πλοίου και διαβιβάζει το σχετικό αίτημα για παροχή ρυμούλκησης εφόσον υπάρχει.

- ❖ Ενημερώνει σχετικά τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΓΕ-ΕΘΑ και του ΓΕΝ (ΕΘ/ΚΕΠΙΧ και ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ) οι οποίες ενδεχομένως να εμπλακούν ενεργά στην περίπτωση που αυτό απαιτηθεί.
- ❖ Εάν ο ΑΑΝ εκτιμήσει ότι λόγω των επικρατουσών δυσμενών καιρικών συνθηκών, ή της ολιγορίας Πλοίαρχου/ Εταιρείας, υπάρχει πιθανότητα μετάπτωσης του περιστατικού σε κατάσταση κινδύνου, τότε αποστέλλει σήμα στον Πλοίαρχο και του επισημαίνει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Σε περίπτωση αδυναμίας αποστολής έντυπου σήματος αυτό μπορεί να διαβιβαστεί και ραδιοτηλεφωνικά. Επίσης μπορεί να ζητήσει από το ΕΚΣΕΔ/ΠΑ να θέσει σε ετοιμότητα κατάλληλο αεροπορικό μέσο για την ταχύτερη δυνατή παροχή συνδρομής εάν απαιτηθεί.
- ❖ Ενημερώνεται, κατά την κρίση του ΑΑΝ και του ΑΕ ο Τμηματάρχης ΔΑΝ/Β'. Στη συνέχεια και εάν αυτό κριθεί σκόπιμο μετά τον Τμηματάρχη ΔΑΝ/Β', ακολουθεί ενημέρωση του Δ/ντη της ΔΑΝ και της Ιεραρχίας του ΥΕΝ.
- ❖ Τηρεί συνεχή επαφή με τους εκπροσώπους της εταιρείας και ανταλλάσσει πληροφορίες για ειδικότερα θέματα που αφορούν το πλοίο. Ζητά την αποστολή μέσω FAX του "ARRANGEMENT PLAN" και του "CREW LIST", εφόσον δε πρόκειται για επιβατηγό πλοίο και του "PASSENGER LIST", στο οποίο αναφέρονται τα πλήρη στοιχεία των επιβατών.
- ❖ Σε περίπτωση που το περιστατικό αφορά πλοίο ξένης σημαίας με επιβαίνοντες αλλοδαπούς ναυτικούς, ενημερώνει σημαντικά:

(i) Το RCC της σημαίας του πλοίου (σε περίπτωση που η σημαία του πλοίου δεν διαθέτει RCC ή άλλη αρμόδια Αρχή για ναυτιλιακά θέματα, δηλωμένη στο Admiralty List of Radio Signals Volume 5, το σήμα αποστέλλεται μέσω ΥΠ.ΕΞ/Ε3 προς τη Διπλωματική Αρχή της σημαίας του πλοίου στην Ελλάδα).

(ii) Το ΥΠ.ΕΞ. προς ενημέρωση των αρμοδίων Διπλωματικών ή Προξενικών Αρχών στην Ελλάδα (εφόσον δεν έχει ενημερωθεί ως ανωτέρω).

- Ανάλογα με την εξέλιξη του συμβάντος συνεχίζει την ενημέρωση των παραπλεόντων πλοίων, με τη διαβίβαση τροποποιητικών σημάτων μέσω των επίγειων σταθμών μετάδοσης (OLYMPIA RADIO, NAVTEX κλπ), ή μέσω δορυφορικών κλήσεων (SAR SITREP).

- ο Τηρεί ειδικό φάκελο για το περιστατικό με όλα τα εκδιδόμενα και λαμβανόμενα σήματα και την εν γένει αλληλογραφία, τον οποίο παραδίδει μετά τη λήξη του συμβάντος στις αρμόδιες κατά περίπτωση Διευθύνσεις του ΥΕΝ (ΔΕΕΠ, ΔΝΕΡ, ΔΑΝ, ΔΠΘΠ) για τις τυχόν δικές τους περαιτέρω ενέργειες.

Ενέργειες ΥΕΝΑΝΠ/ΕΚΣΕΔ για πλοία σε κίνδυνο: Οι ενέργειες του ΥΕΝΑΝΠ /ΕΚΣΕΔ σε περίπτωση που ένα πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου αποσκοπούν στην κατά το δυνατό συντομότερη κινητοποίηση των σωστικών μέσων και τον αποτελεσματικό συντονισμό της επιχείρησης διάσωσης. Προς επίτευξη αυτού του στόχου το ΥΕΝΑΝΠ/ΕΚΣΕΔ:

- * Τηρεί συνεχή επικοινωνία με τον Πλοίαρχο ή Κυβερνήτη του πλοίου και λαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν το πλοίο (κατασκευαστικά στοιχεία, μέσα επικοινωνίας, είδος φορτίου, αριθμό επιβαινόντων, κατάσταση πλοίου, επικρατούσες καιρικές συνθήκες, το είδος του κινδύνου που αντιμετωπίζει κλπ).

- * Κινητοποιεί άμεσα την αρμόδια Λιμενική Αρχή της περιοχής του συμβάντος ή και τις όμορες Λιμενικές Αρχές, εάν αυτό απαιτείται, για να συνεισφέρουν ανάλογα με τα μέσα και το προσωπικό που διαθέτουν.

- * Ενημερώνει τα παραπλέοντα πλοία και τα ναυαγοσωστικά γραφεία για το συμβάν καθώς και για τις δυνατότητες επικοινωνίας του κινδυνεύοντα πλοίου.

- * Σε περίπτωση που εξαιτίας του συμβάντος (π.χ. σύγκρουση, προσάραξη κλπ) ενδέχεται ή έχει δημιουργηθεί θαλάσσια ρύπανση, ενημερώνεται τηλεφωνικά η ΔΠΘΠ (κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες) ή ο ΑΓΚ (κατά τις μη εργάσιμες ημέρες και ώρες) για τις δικές τους περαιτέρω ενέργειες.

- * Αναλόγως της φύσης του περιστατικού και εφόσον κριθεί αναγκαίο, ζητά από το ΕΚΣΕΔ/ΠΑ να θέσει σε ετοιμότητα και να διαθέσει κατάλληλο αεροπορικό μέσο και παράλληλα την διάθεση πολεμικού πλοίου από το ΕΘ/ΚΕ-ΠΙΧ όταν αυτό απαιτείται.

- * Ενημερώνεται, κατά την κρίση του ΑΑΝ και του ΑΕ ο Τμηματάρχης ΔΑΝ/Β'(ή ο αναπληρωτής του). Στη συνέχεια και εάν αυτό κριθεί σκόπιμο από τον Τμηματάρχη ΔΑΝ/Β', ακολουθεί ενημέρωση του Δ/ντή ΔΑΝ και της Ιεραρχίας ΥΕΝ.

* Επιδιώκει τη συνεχή παρακολούθηση του πλοίου με κάθε πρόσφορο μέσο (Ναυτικά /Αεροπορικά παρατηρητήρια, Στρατιωτικά φυλάκια, VTMIS, άλλα παραπλέοντα πλοία κλπ).

* Εφόσον απαιτείται, ενεργοποιεί τη ΜΥΑ/ΛΣ.

* Παρακολουθεί, καταγράφει και συντονίζει τα σωστικά μέσα που σπεύδουν σε βοήθεια, ορίζει τον OSC (on scene commander), καθορίζει τον τρόπο και την περιοχή έρευνας σε κάθε ένα από αυτά και αναπροσαρμόζει τις σχετικές οδηγίες ανάλογα με την εξέλιξη του περιστατικού.

* Τηρεί συνεχή επαφή με τους εκπροσώπους της εταιρείας και ανταλλάσσει πληροφορίες για ειδικότερα θέματα που αφορούν το πλοίο. Ζητά την αποστολή μέσω FAX του "ARRANGEMENT PLAN", και του "CREW LIST" εφόσον δε πρόκειται για επιβατηγό πλοίο και του "PASSENGER LIST" στο οποίο αναφέρονται τα πλήρη στοιχεία των επιβατών.

* Σε περίπτωση που το περιστατικό αφορά πλοίο ξένης σημαίας με επιβαίνοντες αλλοδαπούς ναυτικούς, ενημερώνει σηματικά:

(i) Το RCC της σημαίας του πλοίου (σε περίπτωση που η χώρα της σημαίας του πλοίου δεν διαθέτει RCC ή άλλη αρμόδια Αρχή για ναυτιλιακά θέματα, δηλωμένα στο Admiralty List of Radio Signals Volume 5, το σήμα αποστέλλεται μέσω ΥΠ.ΕΞ/Ε3 προς τη Διπλωματική Αρχή της χώρας της σημαίας του πλοίου στην Ελλάδα).

(ii) Το ΥΠ. ΕΞ. προς ενημέρωση των αρμοδίων Διπλωματικών ή Προξενικών Αρχών στην Ελλάδα (εφόσον δεν έχει ενημερωθεί ως ανωτέρω).

* Ανάλογα με την εξέλιξη του συμβάντος συνεχίζει την ενημέρωση των παραπλεόντων πλοίων, με τη διαβίβαση όταν απαιτείται τροποποιητικών σημάτων μέσω των επίγειων σταθμών μετάδοσης (OLYMPIA RADIO, NAVTEX κλπ), ή μέσω δορυφορικών κλήσεων (SAR SITREP).

✚ Τηρεί ειδικό φάκελο για το περιστατικό με όλα τα εκδιδόμενα και λαμβανόμενα σήματα και την εν γένει αλληλογραφία, τον οποίο παραδίδει μετά την λήξη του συμβάντος στις αρμόδιες κατά περίπτωση Διευθύνσεις του ΥΕΝΑΝΠ για τις τυχόν δικές τους περαιτέρω ενέργειες.

6.7.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Σε περίπτωση εκδήλωσης σοβαρού περιστατικού πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας εφαρμόζεται η παρακάτω μεθοδολογία:

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

Κατά το σχεδιασμό αντιμετώπισης ενός περιστατικού ρύπανσης επιβάλλεται η εξέταση των ακόλουθων εναλλακτικών δυνατοτήτων δράσης κατά περίπτωση:

α) Περιορισμός του ρυθμού διαφυγής του πετρελαίου στο περιβάλλον από την πηγή πρόκλησης ρύπανσης ή άμεση διακοπή της διαρροής, εφόσον είναι τεχνικά εφικτό.

β) Καταπολέμηση της πετρελαιοκηλίδας στην ανοικτή θάλασσα.

γ) Συνέχιση παρακολούθησης της κηλίδας, εφόσον δεν υφίσταται κίνδυνος προσβολής ακτών.

δ) Εφόσον συντρέχει περίπτωση προσβολής ακτών και η αρμόδια Λιμενική Αρχή διαθέτει περιορισμένα ή ανεπαρκή μέσα αντιμετώπισης της πετρελαιοκηλίδας, λήψη απόφασης για καταπολέμηση της ρύπανσης στην ανοικτή θάλασσα ή ανάπτυξη των διαθέσιμων μέσων (πλωτών φραγμάτων) για προστασία των ευαίσθητων περιοχών της ακτογραμμής.

ε) Καθορισμός προτεραιοτήτων για καθαρισμό των ακτών που έχουν προσβληθεί, όταν οι καιρικές συνθήκες είναι απαγορευτικές για την αξιοποίηση του ειδικού εξοπλισμού καταπολέμησης στη θάλασσα.

στ) Ενημέρωση και κινητοποίηση των φορέων υποστήριξης των Λιμενικών Αρχών για την παροχή συνδρομής στην οργάνωση συνεργείων καταπολέμησης όπως προβλέπουν τα κατά περίπτωση Τοπικά Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης.

Σε περίπτωση ανάγκης για κινητοποίηση του μηχανισμού αντιμετώπισης ενός περιστατικού ρύπανσης που υπερβαίνει τα δεδομένα όρια αρμοδιότητας μιας Λιμενικής Αρχής, μπορεί να ενεργοποιούνται περισσότερα από ένα Τοπικά

Σχέδια και να δρα ως Περιφερειακός Συντονιστής ο ιεραρχικά ανώτερος, μεταξύ των εμπλεκόμενων επιμέρους Τοπικών Συντονιστών, σύμφωνα με τις οδηγίες του Εθνικού Συντονιστή.

Η καταπολέμηση της ρύπανσης με χρήση Χ.Δ.Ο. μπορεί να εκτελεστεί μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο ύστερα από άδεια του και κατόπιν συνεννόησης με τη ΔΠΘΠ.

Οι επιχειρησιακές ομάδες επέμβασης με την εκδήλωση του περιστατικού αναλαμβάνουν τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- (1) Εγκλωβισμό της κηλίδας.
- (2) Ανάκτηση πετρελαίου.
- (3) Χρήση Χ.Δ.Ο (Χημικών Διασκορπιστικών Ουσιών Πετρελαίου).
- (4) Καθαρισμό ακτών.
- (5) Προσωρινή εναπόθεση περισυλλεγμένων πετρελαιοειδών καταλοίπων και ρυπανθέντων υλικών.
- (6) Τελική διάθεση καταλοίπων.
- (7) Καταδυτικές εργασίες.

Ενέργειες σε περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας

1. Ο εγκλωβισμός του πετρελαίου και ο περιορισμός της εξάπλωσης του εξετάζονται παράλληλα με τη δυνατότητα απομάκρυνσης της πηγής ρύπανσης, εφόσον αυτό είναι εφικτό.

2. Ο σκοπός εγκλωβισμού του πετρελαίου είναι ο περιορισμός της εξάπλωσης του και η διευκόλυνση της περισυλλογής του, γι' αυτό και οι συγκεκριμένες εργασίες σχεδιάζονται παράλληλα, σε τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται ικανοποιητικός ρυθμός ανάκτησης των πετρελαιοειδών που έχουν διαφύγει στο περιβάλλον.

3. Η περισυλλογή του εγκλωβισμένου πετρελαίου εκτελείται από τις επιχειρησιακές ομάδες επέμβασης που χρησιμοποιούν συσκευές ανάκτησης πετρελαιοειδών (αντλίες κλπ) διαφόρων τύπων.

4. Αν οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν οι εργασίες εγκλωβισμού και ανάκτησης του πετρελαίου εκτελούνται στη θάλασσα, διαφορετικά κατά

μήκος των ακτών. Οι εργασίες καθαρισμού των ακτών αναλαμβάνονται όταν έχει ολοκληρωθεί σε σημαντικό ποσοστό η ανάκτηση του πετρελαίου από τη θάλασσα και δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος νέας προσβολής αυτών.

5. Η επιχείρηση εγκλωβισμού - περισυλλογής αρχίζει αφού έχουν εξασφαλισθεί προηγουμένως οι χερσαίοι χώροι προσωρινής αποθήκευσης και τα πλωτά/ χερσαία μέσα μεταφοράς των ανακτωμένων ποσοτήτων πετρελαιοειδών.

6. Ο εγκλωβισμός της κηλίδας εκτελείται από την ομάδα φραγμάτων.

7. Αν υπάρχει κίνδυνος προσβολής των κατά προτεραιότητα προστατευόμενων περιοχών, σύμφωνα με το περιεχόμενο του παρόντος σχεδίου, τότε χρησιμοποιούνται πλωτά φράγματα για την εκτροπή του πετρελαίου σε άλλες λιγότερο ευαίσθητες περιοχές.

8. Η ομάδα καταδυτικών εργασιών μπορεί να χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση, συλλογή και απομάκρυνση των πλωτών φραγμάτων, εφόσον κριθεί απαραίτητο.

9. Αν ποντισθούν πλωτά φράγματα, είτε για τον εγκλωβισμό της κηλίδας είτε για την προστασία ευαίσθητων περιοχών, πρέπει να επιτηρούνται συνεχώς από κατάλληλο προσωπικό. Τα φράγματα απομακρύνονται μετά την ολοκλήρωση της ανάκτησης του πετρελαίου από τη θάλασσα και μετά από άδεια του Τοπικού Συντονιστή.

10. Ο εγκλωβισμός του διαρρέυσαντος πετρελαίου με πλωτά φράγματα και η ανάκτηση του στη θάλασσα με τη βοήθεια ειδικών αντλιών και μηχανικών διατάξεων (SKIMMERS) είναι κατά κανόνα προτιμότερη από τη χρήση χημικών ουσιών διασκορπισμού της κηλίδας.

11. Μόνο όταν ο εγκλωβισμός της κηλίδας και η περισυλλογή του επιπλέοντος πετρελαίου είναι αδύνατη εξετάζεται η δυνατότητα χρήσης Χ.Δ.Ο. με κατάλληλα μέσα, αφού ληφθούν υπόψη οι γενικότερες περιβαλλοντικές συνθήκες και οι σχετικές μόνιμες διαταγές (ΜΕ-ΠΘΠ 16η).

12. Πριν την απόφαση για χρήση Χ.Δ.Ο πρέπει να ελεγχθούν τα χαρακτηριστικά του πετρελαίου (ιξώδες, σημείο ροής) και η θερμοκρασία του θαλασσινού νερού και να επιβεβαιωθεί ότι η κηλίδα μπορεί να καταπολεμηθεί με τη μέθοδο αυτή.

13. Ο ψεκασμός Χ.Δ.Ο. γίνεται μόνο με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού, ενώ γενικά η χρήση των Χ.Δ.Ο πρέπει κατά κανόνα να αποφεύγεται σε κλειστές θάλασσες και σε παράκτιες περιοχές με χαμηλή υδροδυναμική κυκλοφορία.

14. Ο τελικός καθαρισμός των ακτών δεν πρέπει να ξεκινήσει προτού επιτευχθεί η οριστική διακοπή της διαρροής και η σε μεγάλο ποσοστό ανάκτηση του διαρρεύσαντος πετρελαίου και μόνον εφόσον έχει εξασφαλιστεί εκ των προτέρων η διαθεσιμότητα ευκολιών προσωρινής εναπόθεσης-αποθήκευσης, μέσω μεταφοράς και χώρων τελικής διάθεσης των συλλεγόμενων πετρελαιοειδών μιγμάτων, απορριμμάτων και πετρελαιομένων αχρήστων υλικών.

15. Ο καθαρισμός ακτών εκτελείται κυρίως από τους συναρμόδιους ΟΤΑ και τα Λιμενικά Ταμεία της περιοχής του συμβάντος με οργάνωση ομάδας καθαρισμού ακτών με εργατοτεχνίτες που θα προσληφθούν από την περιοχή του συμβάντος σύμφωνα με το ημερήσιο πρόγραμμα εργασιών που εγκρίνεται από τον Τοπικό Συντονιστή και επι-καιροποιείται τακτικά σύμφωνα με τις εξελίξεις. Κάθε συνεργείο θα αποτελείται από 5 έως 10 άτομα με επικεφαλής έμπειρο προϊστάμενο από την ομάδα καθαρισμού ακτών.

Ενέργειες σε περιπτώσεις προσβολής των ακτών

1. Ο Τοπικός Συντονιστής αποφασίζει για τη μέθοδο που θα εφαρμοστεί και την έκταση του καθαρισμού που θα εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Καταπολέμησης Ρύπανσης (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 17) του Τοπικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης (L.C.P). Η απομάκρυνση του συγκεντρωμένου πετρελαίου από τις ακτές των φυσικών κολπίσκων, λιμενίσκων και όρμων διενεργείται με συνεργεία εργατοτεχνιτών, οι οποίοι υποστηρίζονται από κατάλληλα μηχανήματα έργου και ειδικό εξοπλισμό ανάκτησης (αντλίες κενού κλπ).

2. Πριν αποφασίσει τη μέθοδο που θα εφαρμοστεί, συνεκτιμά:

- (1) Το είδος και την ποσότητα του πετρελαίου που βρίσκεται στην ακτή.
- (2) Το είδος και τις χρήσεις της ακτής.
- (3) Το βάθος που έχει εισχωρήσει το πετρέλαιο.
- (4) Τη δυνατότητα πρόσβασης στην περιοχή από ξηρά και θάλασσα.
- (5) Την πιθανή επίπτωση στο ευρύτερο οικοσύστημα της ακτογραμμής.

3. Διαπιστώνει την ακριβή εικόνα και το βαθμό προσβολής των ακτογραμμών μόνο κατόπιν επιτόπιας εξέτασης και ελέγχου των ακτών για την ανίχνευση πετρελαίου στο υπόστρωμα των παραλιών.

4. Συνεργάζεται με τον Εθνικό Συντονιστή για τη μέθοδο που θα χρησιμοποιηθεί ώστε να ληφθούν επιπρόσθετα υπόψη ισχύουσες κατευθυντήριες οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), του Περιφερειακού Κέντρου Καταπολέμησης της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα (REMPEC) καθώς και οι συστάσεις άλλων διεθνών κέντρων που ασχολούνται με συναφή θέματα.

5. Μπορεί να αποφασίζει να μην γίνουν εργασίες καθαρισμού σε κάποια ακτή αλλά αντίθετα να αφηθεί το πετρέλαιο να αποικοδομηθεί με τη φυσική διαδικασία. Μια τέτοια απόφαση θα πρέπει να ληφθεί εφόσον οι συνέπειες του καθαρισμού με μηχανικά μέσα είναι δυσμενέστερες από τη φυσική αποικοδόμηση του παραμένου πετρελαίου (όπως σε λιμνοθάλασσες, υδροβιότοπους κλπ).

6. Μπορεί να αποφασίζει για ενίσχυση ορισμένων ομάδων ανακατανέμοντας άτομα που ανήκουν σε ομάδες που έχουν ολοκληρώσει τις εργασίες τους και δύνανται να χρησιμοποιηθούν στις εργασίες καθαρισμού άλλων ακτών της περιοχής.

7. Σε συνεργασία με τον Εθνικό Συντονιστή αποφασίζει για την επιστημονική παρακολούθηση της περιοχής του συμβάντος από αναγνωρισμένα ερευνητικά εργαστήρια. Εάν κριθεί σκόπιμο, η εργασία αυτή μπορεί να αρχίσει αμέσως και να εκτελείται παράλληλα με τις εργασίες καταπολέμησης ή να συνεχίζεται και μετά από την ολοκλήρωσή τους.

8. Λαμβάνει την απόφαση για τερματισμό των εργασιών καθαρισμού των ακτών ύστερα από σύμφωνη γνώμη των εμπλεκόμενων φορέων της Αυτοδιοίκησης, εφόσον περαιτέρω συνέχιση των εργασιών κριθεί από πλευράς αποτελέσματος ατελέσφορη και επιτευχθεί ο επιθυμητός βαθμός καθαρότητας των παραλίων.

Η Ομάδα σχεδίασης της επιχείρησης, όπως προβλέπεται από το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

1. Επιτηρεί την περιοχή του περιστατικού με τα διαθέσιμα πλωτά, χερσαία και εναέρια μέσα - υποτύπωση της κίνησης και της συμπεριφοράς της κηλίδας.
2. Αξιολογεί την κατάσταση από πλευράς πιθανών εξελίξεων. Η εκτίμηση γίνεται με βάση τις ιδιότητες του διαρρευσαντος πετρελαίου, τις επικρατούσες περιβαλλοντικές συνθήκες (άνεμο, ρεύματα, θερμοκρασίες κλπ) και επικαιροποιείται διαρκώς ενσωματώνοντας όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες. Για τη διαπίστωση των ιδιοτήτων του πετρελαίου και την παρακολούθηση της συμπεριφοράς του, εφόσον κριθεί αναγκαίο, λαμβάνονται δείγματα που αποστέλλονται για εξέταση στο πλησιέστερο Κρατικό Εργαστήριο.
3. Επανεκτιμά την κατάσταση με τη λήψη νεότερων στοιχείων για τη θέση και την κατάσταση της κηλίδας.
4. Διασφαλίζει την επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μονάδων.
5. Αποφασίζει για τις ενδεικνύμενες μεθόδους καταπολέμησης.
6. Αποφασίζει για τη διάθεση των πετρελαιοειδών και των ρυπανθέντων απορριμμάτων ή στερεών αχρήστων υλικών που συλλέγονται από τα συνεργεία καθαρισμού.
7. Έχει την επιστημονική παρακολούθηση των επιπτώσεων του περιστατικού.
8. Συνεργάζεται με άλλες αρμόδιες Υπηρεσίες της Περιφέρειας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

9. Ενημερώνει τον Γ.Γ. της Περιφέρειας και τον Εθνικό Συντονιστή για τα στάδια εξέλιξης και αντιμετώπισης του περιστατικού.

10. Τηρεί τα στοιχεία σχετικά με την αντιμετώπιση του περιστατικού ρύπανσης και των συναφών εξελίξεων.

11. Χειρίζεται νομικά θέματα και ενδεχομένως προετοιμάζει τις απαιτήσεις αποζημίωσης (CLAIMS).

12. Προετοιμάζει την ενημέρωση των εκπροσώπων του ημερήσιου και περιοδικού τοπικού τύπου και των Μ.Μ.Ε.

Πλοίο σε κατάσταση ανάγκης συνεπεία της οποίας προκαλείται ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος υποχρεούται να αναφέρει στην αρμόδια Αρχή του Κράτους τα ακόλουθα:

1. Θέση πλοίου.
2. Καιρικές συνθήκες.
3. Χαρακτηριστικά πλοίου.
4. Είδος, ποσότητα φορτίου αλλά και κάθε είδος ρυπογόνων ουσιών.
5. Εξοπλισμός πλοίου.
6. Φύση κινδύνου.
7. Διαθέσιμος εξοπλισμός και μέσα καταπολέμησης ρύπανσης πλησίον περιοχής καταφυγής.
8. Ρυθμός διαρροής, φύση και μέγεθος προβλήματος.
9. Εξέταση ύπαρξης περιβαλλοντικά ευαίσθητων θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών, καθώς και οικονομικά ευπαθών σημείων πλησίον της περιοχής συμβάντος και της πορείας προς την περιοχή καταφυγής.
10. Ασφάλιση πλοίου (είδος, φορέας, ισχύς).
11. Δυνατότητα επιτόπιας παροχής βοήθειας.
12. Εάν το πλοίο παραμένει στην ίδια κατάσταση. Επισημαίνεται ότι η περιοχή καταφυγής δεν θα πρέπει να θεωρείται η περιοχή επισκευών του πλοίου, αλλά η περιοχή στην οποία μπορεί να προσφερθεί βοήθεια, ώστε να σταθεροποιηθεί η κατάσταση του πλοίου και να πλεύσει αυτό ασφαλώς σε επισκευαστική ζώνη (εξέταση θέματος επισκευής εντός της χώρας).

Προϋποθέσεις που καθορίζουν και ενδυναμώνουν τον χαρακτηρισμό συγκεκριμένων περιοχών ως περιοχών καταφυγής.

1. Καιρικές συνθήκες (άνεμος, κυματισμός).
2. Απουσία ναυτιλιακού κινδύνου (καλώδια, ναυάγια, κίνδυνοι κλπ) ή περιοχών αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.
3. Μορφολογία - ποιότητα βυθού.
4. Απουσία ή και γεινίαση με ιδιαίτερα ευαίσθητες περιοχές και περιοχές μεγάλου οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος.
5. Προσβασιμότητα ώστε να είναι δυνατή η πλήρης εκμετάλλευση όλου του διατιθέμενου εξοπλισμού ανάκτησης και μετάγγισης φορτίου και καυσίμων αλλά και κάθε είδους ρυπογόνων ουσιών.
6. Δυνατότητα άμεσης μεταφοράς μέσων, υλικών και εξοπλισμού απορρύπανσης από άλλες περιοχές.
7. Δυνατότητα μεταφοράς υλικών επισκευής υφιστάμενων ζημιών.
8. Ενδεχόμενη ύπαρξη λιμενικών διευκολύνσεων (αγκυροβόλια, ναύδετα κ.λ.π.).
9. Ενδεχόμενη ύπαρξη στην περιοχή επισκευαστικών μονάδων.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

1. Ν. 1844/89 (ΦΕΚ Α 100)
"Κύρωση Σύμβασης για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση και άλλες διατάξεις".
2. Κοινή υπουργική απόφαση αριθμ. 1432.52/93/26-7-1993ΥΕΘΑ-ΥΕΝ
"Κανονισμός οργάνωσης και λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης".
3. Ν. 743/77 (ΦΕΚΑ'319/17-10-77)
"Περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων"
4. Ν. 855/78 (ΦΕΚ Α'235/23-12-78)
"Κύρωση Δ.Σ. Βαρκελώνης 1976 - Προστασία Μεσογείου Θάλασσας από ρύπανση κ.λπ."

5. Ν. 2252/94 (ΦΕΚΑ'192/18-11-94)

"Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για - την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, 1990 - και άλλες διατάξεις"

6. Ν. 3022/02 (ΦΕΚ Α' 144/19-6-02)

"Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 "Για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση" και των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1980 "Για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές".

7. Π.Δ. 55/98 (ΦΕΚ Α'58/20-3-98) "Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος"

8. Π.Δ. 11/02(ΦΕΚΑ'6/21-01-02)

"Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες"

Άρθρο δεύτερο

Οι Λιμενικές Αρχές της χώρας καθορίζουν τις περιοχές καταφυγής με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στο ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙV του άρθρου πρώτου καθώς και τις ιδιαιτερότητες/ ιδιομορφίες της περιοχής δικαιοδοσίας τους.

7. ΕΠΙΛΟΓΟΣ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η αυγή του 21^{ου} αιώνα βρήκε τη διεθνή κοινότητα επαγρυπνημένη για τα θαλάσσια περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο πλανήτης και ειδικά αυτά που προκλήθηκαν από θαλάσσια ατυχήματα, που δείχνουν έλλειψη έμπειρου πληρώματος και υποβαθμισμένα πλοία.

Ο χώρος της ναυτιλίας πλήττεται από τον ανθρώπινο παράγοντα, κάτι το οποίο μπορεί να μην προκαλεί μεγάλη έκπληξη, προσδίδει όμως μεγάλη ανησυχία καθώς η αντιμετώπιση του συγκεκριμένου -εξαιρετικά αστάθμητου- παράγοντα παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες.

Η περαιτέρω θωράκιση της ασφάλειας είναι άμεση συνέπεια του περιορισμού της βασικής αιτίας των ατυχημάτων : του ανθρώπινου παράγοντα. Η αποστολή αυτή είναι εξαιρετικά δύσκολη και έχει πολλές παραμέτρους, όμως ο στόχος της αποφυγής έστω και ενός ατυχήματος, έστω και μίας ανθρώπινης ζωής την κάνει επιτακτική ανάγκη.

Βασικοί άξονες προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να είναι :

- i) η πλήρης ανάλυση της ανθρώπινης συμπεριφοράς, η κατανόηση των δυνατοτήτων και αναγκών του ανθρώπου και η συμμετοχή των κατάλληλων ατόμων σε θέματα μελέτης και σχεδιασμού.
- ii) η αγωγή ασφάλειας, που θα πρέπει να διέπει την ναυτιλία σε όλα τα επίπεδα ιεραρχίας αποτελώντας έτσι αναπόσπαστο μέρος της εργασίας και που θα αναγνωρίζεται από όλους, όχι απλά ως σημαντική.

Η Ε.Ε που υπέφερε επίσης από καταστροφές την τελευταία δεκαετία, κατόρθωσε να αναπτύξει ένα πολύ καλό θεσμικό πλαίσιο για τα υποβαθμισμένα πλοία. Χρειάζεται κοινή προσπάθεια και επαγρύπνηση για να γίνουν λιγότερα ατυχήματα τις επόμενες δεκαετίες και να χύνεται λιγότερη ποσότητα πετρελαίου.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

- Καλύτερη νομοθεσία όσον αφορά τα πλαίσια αποζημίωσης για τα ατυχήματα
- Να επικεντρωθεί ο IMO σε ζημιές που δεν καλύπτονται από αποζημιώσεις σε περίπτωση που ένα πλοίο είναι σε κίνδυνο και του δίνεται καταφύγιο : όπως τα κονταινερ και τα dry –bulk carriers.
- Νέα Συνθήκη για τους Λιμένες Καταφυγής
- Υιοθέτηση νέας Ντιρεκτίβας για τις απαιτήσεις των κρατών σημαίας
- Υιοθέτηση Ντιρεκτίβας ή Κανονισμού για τις Επιθεωρήσεις Πλοίων.
- Διεθνές Πλαίσιο για τους λιμένες καταφυγής για να σταματήσουν να είναι απόρρητοι και να είναι πλήρως ορισμένοι και ανοιχτοί στο κοινό και τα M.M.E.
- Προσθήκες στην International Salvage Convention (1989)
- Συνθήκες που υιοθετήθηκαν, αλλά δεν έχουν μπει ακόμα σε ισχύ πρέπει να μπουν σε ισχύ
- Πρέπει να κατανοηθεί από όλους ότι οι λιμένες καταφυγής, αποτελούν το πιο κατάλληλο μέτρο για την αποφυγή της πετρελαϊκής ρύπανσης , ότι είναι η καλύτερη περιβαλλοντική προοπτική.
- Πολιτική Επαγρύπνηση.
- Ξεκάθαρο πλαίσιο αποζημίωσης για τις λιμενικές αρχές .
- Καλύτερο νομοθετικό πλαίσιο που συνεισφέρει στην αποτροπή των περιβαλλοντικών καταστροφών.

- Προσθήκες στην Ντιρεκτίβα του TRAFFIC MONITORING SYSTEM..
- Συνεργασία του IMO με τα κράτη –μέλη
- Ορισμός των λιμένων καταφυγής σε κάθε χώρα.
- Ντιρεκτίβα για τις απαιτήσεις των κρατών σημαίας που μπαίνουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια.
- Ντιρεκτίβα ή Κανονισμός για την επιθεώρηση των ατυχημάτων
- Κανονισμός για τις απαιτήσεις των επιβατών, που θα βασίζεται στο Πρωτόκολλο των Αθηνών
- Καθιέρωση διαδρόμων ναυσιπλοΐας των Δ/Ξ στις θάλασσές μας
- Καθορισμός ασφαλών λιμένων ή συγκεκριμένων κόλπων καταφυγής για την απορρύπανση μεγάλων ατυχημάτων.
- Απαγόρευση προσέγγισης στα ευρωπαϊκά λιμάνια πλοίων υψηλού κινδύνου νηολογημένων σε σημαίες ευκαιρίας
- Βελτιωμένη αποζημίωση για τα θύματα της ρύπανσης
- Κύριος στόχος είναι οι λιμένες να είναι προετοιμασμένοι να υποδεχτούν ένα πλοίο που είναι σε κίνδυνο, αλλά και να έχουν κοινωνικές αρμοδιότητες.
- Ο μέσος όρος ηλικίας των Δ/Ξ που προκαλούν ναυτικά ατυχήματα με συνέπεια τη δημιουργία πετρελαϊκής ρύπανσης είναι κοντά στα 30 έτη. Το γεγονός αυτό επικαιροποιεί για μία ακόμα φορά τους Κανονισμούς 13 F και 13 G και θέτει το ζήτημα του εκσυγχρονισμού του στόλου με πλοία νέας τεχνολογίας.

- Διαχωρισμός της κυκλοφορίας πλοίων σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα κίνησης
- Εξοπλισμοί πλοήγησης πιο αξιόπιστοι και ακριβέστεροι (Τεχνολογία πλοήγησης μέσω δορυφόρου.
- Δημιουργία ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιας επισκόπησης, με τη χρήση επίγειων και δορυφορικών σταθμών εντοπισμού πλοίων υψηλού κινδύνου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

- ✚ Η έλλειψη ελέγχου και συμμορφώσεως μπορεί να προκαλέσει ναυτικά ατυχήματα.
- ✚ Η υπερβολική νομοθεσία μπορεί να μην έχει πάντα τα κατάλληλα αποτελέσματα για τους λιμένες καταφυγής
- ✚ Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι η ατυχηματική ρύπανση απουσιάζει από τα νεότευκτα πλοία.
- ✚ Όσον αφορά τη σχεδίαση των πλοίων, τα double-hulls, αποτελούν τη βασική λύση για την αποφυγή της πετρελαϊκής ρύπανσης.
- ✚ Η Διεθνής Συνθήκη MARPOL 73/78 και οι τροποποιήσεις της αποτελούν το κύριο νομοθετικό πλαίσιο για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πλοία.

ACCIDENTAL POLLUTION – PORTS OF REFUGE: The Legal framework in E.U, Greece and globally.

In the following thesis we deal with accidental pollution, ports of refuge and the legal framework in the E.U and Greece. At first is given a short description of accidental pollution, the legislation on double-hulls and whether they are answer to pollution or just a partial solution. The second and third chapter describes port state control and the Vessel Traffic Monitoring System. At the end of the thesis we show all about ports of refuge, the compensation regime , case studies and the international and regional framework.

The terms "place of refuge" and "ship in need of assistance" are used in these Guidelines with the same definitions as used in the IMO resolution A.949(23):

Ship in need of assistance means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the vessel or an environmental or navigational hazard.

Place of Refuge means a place where the ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment.

The need to access a place of refuge might arise for the ship as a consequence of

- a maritime disaster, e.g. a fire, a collision, a grounding or an explosion,
- a technical defect, e.g. breakdown of vital machinery items or navigational aids
- a stability incident, e.g. shifting or liquefaction of cargo on board
- a pollution incident

Why seeking or providing a place of refuge?

A place of refuge should be provided with the intention of protecting and safeguarding:

- the safety of the ship's crew, her passengers and possible salvage crew or teams on board the ship
- the safety of human life and health
- the marine, coastal and/or terrestrial environments, including aquaculture
- ecological and marine resources
- economic infrastructure and installations
- the vessel as a piece of property
- the ship's cargo as a piece of property

Selection of a place of refuge

A Place of Refuge are evaluated against these criteria:

- Navigational considerations, how is the access and how is the possibilities for manoeuvring.
- Can it be used for different types of vessels?
- How exposed is it to wind, waves and current?
- Sea-bottom conditions for anchoring?
- Tidal water/tidal currents?
- Communication, how is coverage for VHF and mobile phones?
- Harbour facilities like electric power, docks ets?
- How easy can emergency and pollution preparedness storage facility be reached (roads/distance)

The right of ships in distress to enter a port of refuge

The basic question is whether a ship in distress has the right to enter a port of refuge, or, alternatively, whether a coastal state and/or port authority has the right to refuse a ship in distress.. There are no simple yes or no answers to this question. There are four different approaches.

First theory – The absolute right of access

According to this first theory ships in distress always have the right to enter any port or place of refuge whatsoever regardless of the cause of the distress. The theory has its defects. First of all it does not perfectly conform to the modern practice of states and it ignores the environmental risks that the entry of a damaged ship might entail

Second Theory – The absolute right of refusal

The theory that coastal states or port authorities have a right to refuse ships in distress and that in consequence there is no right of access.

Third Theory – Balancing Interests

There is no question of an absolute right of access, nor of an absolute right of refusal, but rather one of a balance between the interests, rights, and/or risks concerned. A balanced approach is, as such, much to be preferred. The theory has the advantage that it recognizes the old right of access *and* takes into account modern environmental concerns and other relevant interests.

Fourth theory – Good management on the basis of the right of access

The best way of preventing environmental pollution is to allow the distressed ship to enter a place of refuge. The trouble with this approach is that it is still very much an ideal.

According to the legal framework the most important is Resolutions A. 949 and A.950, Directive 2002/59, and Bonn Agreement. After the accident of ERIKA the EU established

Erika I and II Rackage

- Single hull phase out
- Tighter inspections by class and port state control
- Establishment of EMSA
- Better information and monitoring
- Liability & compensation regime

As a Conclusion is given the following Recommendations:

- A new compensation regime should be established
- Focus on damages which are not covered by funds in case a ship in distress causes damage after given shelter.
- A new Convention on Places of Refuge.
- Cooperation between IMO and port authorities
- A new framework, where ports of refuge are fully designated and they stop being secret to the media
- We should not have another Prestige

Βιβλιογραφία:

Α΄ Βιβλία-Αρθρογραφία

1. **ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π** , (1999), Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον , Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
2. **ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π**, (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
3. **Chircop Aldo**, Places of Refuge for Ships: An Emerging International Framework for best Practices Decision Making, Marine and Environmental Law Institute, Dalhousie Law School, Halifax, NS, Canada
4. **ESPO**, (2003), Places of Refuge: Towards a liability and compensation framework- Rights and Responsibilities of Port Authorities, University of Antwerp
5. **ESPO**, (2004), Compensation of places of Refuge, Tronenberg 6-B-1000 Brussels
6. **ESPO** (2005), 3rd Maritime Safety Package Consultation Meeting, Brussels
7. **ESPO**, (2006), Places of Refuge and economical damage for ports (Additional comments on the Commission Proposal for a Directive amending Directive 2002/59 establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System.
8. **Hoenders Roel** , (2004) , The 3rd Maritime Safety Package –Eu Port Authority Perspective, European Sea Port Organisation (ESPO) , Port Net Seminar –Antwerp
9. **Hooydonk Van Eric**, (2002), Places of Refuge- Report of the CMI to the IMO Part II-The Work of the CMI , CMI Yearbook
10. **Hooydonk Van Eric**, (2003), Part II-The Work of the CMI , The Obligation to offer a Place of Refuge to a ship in distress, Document 9, University of Antwerp, CMI Yearbook
11. **Hooydonk Van Eric**, Places of Refuge: The legal Context , Transport Law, University of Antwerp
12. **Lambros Anthony**, (2003) , Ports of Refuge or Ports Authorities that Refuge; Centrofin Management Inc.
13. **Mai Andreas**, Ports of Refuge: Considerations of Access and Assistance, Harbourmaster Bremen, Hausstadt Bremishes Hafenamt
14. **Murray F. Christopher**, (2002) , Any Port in a Storm; The Right of Entry for Reasons of force majeure or distress in the wake of the Erika and the Castor, Ohio State Law Journal [Vol. 63.1465]
15. **Nielsen Detlef**, Places of Refuge for Ships in Need for Assistance- Guidelines and Procedures, Ph D Wales Maritime Consultant
16. **Novoa Fernando**, (2006) , Planning Refuge Area best Practice Identification and Stakeholder Involvement

17. **Pallis A. Athanasios- Tsiotsis George-Spiros**, Themes of the European Port Policy: Ongoing and Forthcoming Initiatives, Department of Shipping , Trade and Transport , University of the Aegean, Greece

18. **Posaeg Erik and Ringbaken Henrik**, (2004), Liability and Compensation with regard to Places of Refuge, Scandinavian Institute of Maritime Law, University of Oslo

19. **Psaraftis Harilaos**, (2004), General Framework of Maritime Framework , Οικονομική Θαλασσιών Μεταφορών III, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα

20. **Ringbaken Henrik** , Places of Refuge and Environmental Liability and Compensation with particular reference to the E.U.

21. **Ringbakken A. Svein**, (2002), Prestige Accident-Current Developments, Cobett and Holt Maritime Symposium, London, Inetertanko

22. **Sturgeon Andrew** , (2002), Should a port of Refuge System be implemented within the European Union , International Shipping , Herald Hielle

23. **Terno Dieter** , (2003), Implementation of the E.U Regulations and Post "Prestige" measures, Regional Marine Manager Europe Central Region, Propeller Club Geneva

24. **Timagenis J. Gregory**, Places of Refuge as a legislative problem, LLM, Ph. D

25. **Urrutia Bernardo**, (October 2003), Recent Developments in the E.U maritime safety legislation , Tanker Operator Conference

26. **Wene Justine** , (2005), European and International Regulatory Initiatives Due to the ERIKA and PRESTIGE INCIDENTS, 19 MILAAN Journal

27. **Young Christopher**, 2003, The IMO and the development of an international legal Framework for places of refuge, University of Antwerp

28. **Zoelen van Frans**, (2003), Places of Refuge in International Context, International Association of Ports and Harbors , Antwerp

Γ' Νομικά Κείμενα:

29. Νόμος υπ' αριθ. 3497/ ΦΕΚ 219 Α' /13-10-2006 "Κύρωση του Πρωτοκόλλου περί Συνεργασίας για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας."

30. Νόμος υπ' αριθ 3743/ ΦΕΚ 24 Α' /13-2-2009 "Κύρωση του Πρωτοκόλλου 1996 σχετικά με την τροποποίηση της Σύμβασης για τον περιορισμό της Ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976

31. Resolution No 682, International Maritime Organisation , (9/10/2003), Arizona

32. .Resolution A. 787 (19)/29-11-1995, Procedures for Port State Control

33. Resolution A. 882 (21)/ 4-2-2000, Ammendements to the Procedures for Port State Control (Resolution A. 787 (19))

34. Resolution A. 949 (23)/5-3-04 Agenda Item 17, Guidelines on Places for Ships in Need of Assistance
35. Resolution A. 950 (23)/26-2-04 Agenda Item 17, Maritime Assistance Services (MAS)
36. Committee 2002/780 FINAL/20-12-2002, "Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης του Κανονισμού (ΕΚ) Νο 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου.
37. Committee 2000/802 , " Proposal of the European Parliament and of the Council establishing a Community Monitoring, Control and Information System for Maritime Traffic "
38. Ασφάλεια στη θάλασσα –Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα , (2004) 0350
39. Marine Environment Protection Committee 47th Session Agenda Item 5 (MEPC 47) , " Implementation of the OPRC Convention and the OPRC –HNS Protocol and relevant OPA Resolutions" Places of Refuge for Ships in Distress Submitted by the International Association of Ports And Harbors (IAPH)
40. Marine Environment Protection Committee (MEPC 46/23 Annex 3, Resolution MEPC . 95 (46) /27-4-2001, Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from Ships, 1973, Amendments to Regulation 13 G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the Supplement to the IOPP Certificate
41. Marine Environment Protection Committee, Resolution MEPC . 94 (46) /27-4-2001, Condition Assessment Scheme
42. Marine Environment Protection Committee (MEPC 51/21 Annex 6, Resolution MEPC. 116 (51) /01-4-2004, Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from Ships, 1973, Amendments to the Appendix Annex V of MARPOL 73/78
43. ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 2411.1/07/2003 ΦΕΚ Β/ 850/27.6.2003 Οδηγίες/ διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 20 της Οδηγίας 2002/59-ορισμός περιοχών καταφυγής.
44. Οδηγία 2009/20 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις , Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε, 28-5-09
45. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος , Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

46. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974/ 01-11-74)
47. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)
48. Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)
49. PARIS MOU
50. Enforcement of International Standards for Ships Safety Pollution Prevention and Shipboard living and working conditions.(ART 1 (5) 2001/106/EC DIREKTIVE)
51. AGENDA 21 PAR. (17), 30 (viii)
52. 2002/59 E.C DIREKTIVE establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System.
53. Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978)
54. Oil Pollution Act (OPA 1990)
55. RESOLUTION A 682/1991, A.882/1999

Δ΄ Πηγές Διαδικτύου :

56. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: www.yen.gr
57. International maritime Organization: www.imo.org
58. Greenpeace Website: www.greenpeace.org
59. Lloyd's Register Website: www.lyods.org
60. Oil Companies International Marine Forum: www.ocimf.com
61. www.bimco.dk
62. European Sea Port Organisation: www.espo.be
63. www.counsel/adults_urg.org
64. www.equasis.org.
65. Internation Oil Pollution Compensation Fund: www.iopcfund.org/erika.htm
66. Εθνικό Τυπογραφείο: www.et.gr
67. Μηχανή Αναζήτησης: www.google.gr
68. European Union Website: http://ec.europa.eu/news/transport/090311_el.htm