

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

Πετροπούλου – Καρκαλά Βαία

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
Ιούνιος 2012

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 01/2007
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ – ΚΑΡΚΑΛΑ ΒΑΪΑ
ΑΜ: ΜΝ/020133

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 τσε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βασίλειος Τσελέντης (Επιβλέπων)
-
-

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

Ευχαριστήρια στους:

- Mr Michael F. Minogue (President and C.E.O ECM Maritime Services: The Industry Leader in Crisis Management and Regulatory Compliance.
Wilton, Connecticut USA, www.ecmmaritime.com
- Mrs Noelle Driscoll
OPA 90 Administrator – USA
ndriscoll@donjonsmit.com
- Mr Evangelos Karcalas – Senior Salvage Consultant Smit Greece
salvage@hol.gr
- Mr David Main , General Manager Smit Africa
E-mail: d.main@smit.com
- Mr Cert Koffeman, General Manager Smit Salvage
Kofga@freeler.nl
- Mr Hans VanRooij, President I.S.U
van. rooij@worldonline.nl
- Mr Richard (Dick) Frederics
Secretary of American Salvage Association
- Θεολόγος Ζησίμου - Δικηγορικό Γραφείο Τιμαγένη
- Την τριμελή εξεταστική Επιτροπή της παρούσης εργασίας
- Θερμές ευχαριστίες στον Πρόεδρο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του ΠΑ.ΠΕΙ κ. Θαλασσινό (χωρίς αυτόν δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της εργασίας)

Περίληψη

Η εργασία αυτή έχει ως στόχο να αναδείξει την απόλυτη ανάγκη της εφαρμογής του Θεσμού των λιμένων καταφυγής σε παγκόσμιο επίπεδο.

Αρχίζει με μια γενική θεώρηση του θέματος, γίνεται μια προσπάθεια ιστορικής αναφοράς των λιμένων καταφυγής προκειμένου να ενημερωθεί γενικότερα ο αναγνώστης

Ενώ παράλληλα εξετάζονται διάφορα τεχνικά και θεσμικά προβλήματα που προκύπτουν

Κατά την προσπάθεια δημιουργίας λιμένων, οι οποίοι θα μπορέσουν να προσφέρουν Βοήθεια σε πλοία που έχουν υποστεί ατύχημα.

Η εργασία εστιάζει επίσης στο νομικό πλαίσιο του θεσμού των λιμένων καταφυγής, Αναλύοντας την θέση των Διεθνών οργανισμών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ παράλληλα παραθέτει κάθε οδηγία που έχει τεθεί σε ισχύ, προκειμένου να τεθεί το νομικό Πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται το θέμα.

Για να αναδειχθεί η σημασία της θεσμοθέτησης ενός συστήματος Λιμένων καταφυγής

Και η συμβολή που αυτό θα έχει στην μείωση ή και αντιμετώπιση της ρύπανσης, θεωρήθηκε σημαντικό να γίνει μια αναφορά στην επιβάρυνση που δέχεται ήδη το θαλάσσιο

Περιβάλλον από την λειτουργία των πλοίων. Έτσι γίνεται καλύτερα κατανοητό το μέγεθος

Της πίεσης που ασκείται στο περιβάλλον από τα ναυτικά ατυχήματα που δεν μπορούν να

Αντιμετωπισθούν χωρίς την σωστή οργάνωση και υποδομή που προϋποθέτει η εφαρμογή

Ενός συστήματος λιμένων καταφυγής.

Στο κεφάλαιο 2, γίνεται εκτενής αναφορά σε περιστατικά άρνησης λιμένος καταφυγής,

Επειδή θεωρήθηκε ότι αυτές οι αρνητικές συγκυρίες οδήγησαν την παγκόσμια ναυτική

κοινότητα σε συνομιλίες και επομένως σε δημιουργία οργανισμών και νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και του Κεφαλαίου.

Στο Κεφάλαιο 3 περιγράφονται οι προτεινόμενες μεθοδολογίες ενός λιμένος καταφυγής.

Παρουσιάζεται το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης που πρέπει να εφαρμόζεται

Αλλά επίσης και το πολύ σημαντικό σχέδιο λήψης αποφάσεων που βασικά είναι αυτό που

Θα καθορίσει την πορεία των πραγμάτων.

Στα κεφάλαια 4, 5, 6, και 7 αναλύονται οι περιπτώσεις χωρών σε όλον τον κόσμο

Όσον αφορά την αντιμετώπιση των πλοίων σε κίνδυνο και την δημιουργία λιμένων

Καταφυγής.

Στο κεφάλαιο 8, παρουσιάζεται η ανάγκη δημιουργίας περιοχών καταφυγής και νομοθεσίας επί του προβλήματος, στο Αιγαίον Πέλαγος λόγω της ιδιαίτερης σημασίας του ως πέρασμα των πλοίων σε σχέση με την τεράστια ανάγκη της διατήρησης της Υγείας του θαλασσίου περιβάλλοντος για την οικονομική επιβίωση της Ελλάδας.

Τέλος στο κεφάλαιο 9, παρατίθεται το νομικό πλαίσιο υπό την σκέπη του οποίου λειτουργεί ο θεσμός της παραχώρησης περιοχών καταφυγής, και η θέση των Διεθνών

Οργανισμών, όπως ο ΙΜΟ, η Ευρωπαϊκή Ένωση, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ΕΣΠΟ).

Abstract

This work has a meaning if it passes on to the reader the great need for places of refuge for ships in distress, to be established in maritime countries all over the world.

Extensive reference is being made to grave ship accidents of the past which have occurred at seas across the world and have caused severe environmental pollution and economic damage. Later, they forced the international shipping community to create organizations (and legislation) in which the majority of the maritime countries take part (IMO, ESPO, SAR, CMI).

However, it seems impossible for the coastal states to agree to or reach a common decision on the issue of granting place of refuge to a vessel in distress. The reason is not only the differences between each country's maritime and coastal environment, but other factors like the legislation (Belgium), the vast distances (Australia), the diversity of the climate across a country (USA) and the great number of islands that depend on tourism (Greece). The case of the Aegean Archipelagos is analyzed, as best as possible.

A general view of the matter of places of refuge is being given and legal and technical issues produced during the establishment of places of refuge all around the world are examined.

Strategies and plans of facing a potential disastrous situation of a ship in distress, in countries with coastline, are analyzed. Criteria for selecting the place of refuge and the proper way to grant it are discussed, according to the laws of the case country.

Nevertheless, granting place of refuge to a vessel in distress is not without great problems due to the numerous effects that can be caused to the environment and the nearby inhabitants.

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT	iii
ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	iv
Ευχαριστήρια.....	vi
Περίληψη.....	vii
Abstract.....	ix
Περιεχόμενα.....	xi
Κεφάλαιο 1. Περιοχές καταφυγής ή λιμένες καταφυγής;.....	20
1.1 Μια πρόταση για ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης ελέγχου και πληροφοριών για τη ναυτική διακίνηση	21
1.2 Πλοία σε κίνδυνο και λιμένες καταφυγής.....	22
1.3 Μια ισορροπημένη προσέγγιση είναι απαραίτητη.....	23
1.4 Συμπέρασμα.....	25
Κεφάλαιο 2. Ιστορικά Περιστατικά Άρνησης Παροχής Περιοχής Καταφυγής.....	26
Κεφάλαιο 3. Μεθοδολογία οργάνωσης περιοχών Καταφυγής.....	41
3.1. Περιβαλλοντική Θεώρηση και τεχνικά χαρακτηριστικά.....	41
3.1.1. Μείωση του κινδύνου ρύπανσης με την παροχής «περιοχών καταφυγής» σε πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.....	41
3.1.2 Σχεδιασμός Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης.....	43
3.1.3 Σημαντικές Δράσεις που μπορούν να εκτελεστούν σε «Περιοχές- Καταφυγής».....	44
3.1.4 Τι πρέπει να συμπεριλαμβάνει ένα σχέδιο λήψης αποφάσεων.....	46
3.1.5 Τι πρέπει να περιλαμβάνει ένα σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης	48
3.1.6 Χαρακτηριστικά «Περιοχών – Καταφυγής»	59

Κεφάλαιο 4. Περιοχές Καταφυγής στην Αμερική.....	60
4.1 Η περίπτωση των Η.Π.Α.....	60
4.1.1 Επισκόπηση του εθνικού συστήματος ανταπόκρισης των Η.Π.Α....	61
4.1.2 Αρχές Λήψης Αποφάσεων	64
4.1.3 Σχεδιασμός Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης	66
4.1.4 Ανταπόκριση σε αίτηση περιοχής καταφυγής και Ευθύνη.....	68
4.1.5 Η περίπτωση της άρνησης εισόδου σε περιοχή καταφυγής.....	70
4.1.6 Το Συμπέρασμα.....	71
4.2 Η περίπτωση του Καναδά	71
4.2.1 Η περίπτωση της Γροιλανδίας.....	73
4.3 Νότια Αμερική	75
4.3.1 Η περίπτωση της Βραζιλίας.....	75
4.3.2 Η περίπτωση της Χιλής.....	76
Κεφάλαιο 5. Περιοχές Καταφυγής στην Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία	77
5.1 Η περίπτωση της Αυστραλίας.....	77
5.1.1 Εισαγωγή.....	77
5.1.2 Ο Ύφαλος του Great Barrier	82
5.1.3 Προτεινόμενες Οδηγίες για τις Περιοχές Καταφυγής	83
5.1.4 Οι Συνθήκες του IMO	84
5.1.5 Το Εθνικό Σχέδιο Ανταπόκρισης.....	84
5.1.6 Συμπέρασμα	85
5.2. Η περίπτωση της Νέας Ζηλανδίας.....	87
Κεφάλαιο 6. Περιοχές Καταφυγής στην Ασία.....	88
6.1 Η περίπτωση της Κίνας.....	88
6.2 Η περίπτωση της Ιαπωνίας.....	90
6.3 Η περίπτωση του Χόνγκ Κόνγκ	91
Κεφάλαιο 7. Περιοχές Καταφυγής στην Ευρωπαϊκή Ένωση	92
7.1 Η Περίπτωση της Ελλάδας.....	92
7.1.1 Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης	95

7.1.2 Νομοθεσία – Κυρώσεις.....	96
7.1.2.1 Διεθνής Νομοθεσία.....	96
7.1.2.2 Ελληνική Εθνική Νομοθεσία.....	97
7.1.2.3 Κυρώσεις.....	97
7.2 Η περίπτωση της Δανίας.....	99
7.2.1 Εφαρμογή της Δανικής Προσέγγισης για τις Περιοχές Καταφυγής	103
7.2.2 Προσδιορισμός περιοχών καταφυγής πλοίων.....	105
7.3 Η περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας.....	107
7.3.1 Η πολιτική του Ηνωμένου Βασιλείου για τις Περιοχές Καταφυγής	112
7.3.2 Η εφαρμοζόμενη πολιτική για τις Περιοχές Καταφυγής.....	115
7.3.3 Διεθνής Συνεργασία: Η Συμφωνία της Βόννης.....	117
7.3.4 Συμπέρασμα.....	118
7.4 Η Περίπτωση του Βελγίου.....	119
7.5 Η περίπτωση της Ολλανδίας.....	122
7.6 Η περίπτωση της Ιρλανδίας.....	123
7.7 Η περίπτωση της Σουηδίας.....	124
7.8 Η περίπτωση της Νορβηγίας.....	125
7.9 Η περίπτωση της Γερμανίας.....	127
7.10 Η περίπτωση της Γαλλίας.....	128
7.11 Η περίπτωση της Ισπανίας.....	129
7.12 Η περίπτωση της Ιταλίας.....	130
Κεφάλαιο 8. Προδιαγραφές – Κριτήρια Επιπτώσεων & Σχετική Νομοθεσία για τη δημιουργία λιμένων καταφυγής στο Αιγαίο Πέλαγος.....	131
8.1 Επιλογή Κριτηρίων για την χάραξη της πορείας πλεύσης των πλοίων	135
8.1.1. Κριτήρια Δρομολόγησης Πλοίων.....	135
8.2 Νομικό Πλαίσιο σχετικά με τις Περιοχές Καταφυγής.....	139
Κεφάλαιο 9. Νομικό πλαίσιο λιμένων καταφυγής. Η θέση των Διεθνών Οργανισμών	
9.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O).....	143
9.2 Ευρωπαϊκή Ένωση.....	148
9.3 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) – Η άποψη των λιμένων.....	151
Κεφάλαιο 10. Συμπεράσματα.....	154

Βιβλιογραφία	156
Παράρτημα Α: Εφαρμοστές Διεθνείς Συνθήκες	156
Παράρτημα Β: Ερωτηματολόγιο του CMI για τις περιοχές καταφυγής	158
Ορισμοί.....	162
Ακρωνύμια.....	164

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1-1: Θαλάσσιοι δρόμοι στην περιοχή της Βαλτικής.....	1
ΧΑΡΤΗΣ 2-1: Το σημείο στο οποίο τα Αγγλικά και Γαλλικά ρυμουλκά προσάραξαν” το “MSC NAPOLI”, στις ακτές της Ν. Αγγλίας.....	19
ΧΑΡΤΗΣ 2-2: Οι κυριότερες πετρελαιοκηλίδες 1967-2003	21
ΧΑΡΤΗΣ 3-1: Τοποθεσίες όπου υπάρχουν εγκαταστάσεις και κατάλληλος εξοπλισμός για την αντιμετώπιση έκτακτων θαλάσσιων κινδύνων.....	31
ΧΑΡΤΗΣ 3-2: Τα σημαντικότερα λιμάνια της Αυστραλίας.....	34
ΧΑΡΤΗΣ 3-3: Οι διαδρομές που ακολουθούν τα πετρελαιοφόρα στην Αυστραλία....	38
ΧΑΡΤΗΣ 3-4: Το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.....	44
ΧΑΡΤΗΣ 3-5: Τα σημαντικότερα λιμάνια της Κίνας.....	48
ΧΑΡΤΗΣ 3-6: Ο χάρτης του Χόνγκ-Κόνγκ.....	51
ΧΑΡΤΗΣ 3-7: Χάρτης της Ελλάδας.....	52
ΧΑΡΤΗΣ 3-8: Ο Χάρτης της Δανίας.....	59
ΧΑΡΤΗΣ 3-9: Προσδιορισμένες περιοχές καταφυγής στη Δανία	66
ΧΑΡΤΗΣ 3-10: Ο χάρτης της Γροιλανδίας.....	67
ΧΑΡΤΗΣ 3-11: Δρομολόγια πλοίων όλων των τύπων στην περιοχή της Μεγάλης Βρετανίας.....	70
ΧΑΡΤΗΣ 3-12: Περιστατικά ατυχημάτων στη Μεγάλη Βρετανία (1997-2000).....	72
ΧΑΡΤΗΣ 3-13: Βέλγιο και οι λιμένες του.....	81
ΧΑΡΤΗΣ 3-14: Ο Χάρτης της Ολλανδίας.....	83
ΧΑΡΤΗΣ 3-15: Ο χάρτης της Ιρλανδίας.....	84
ΧΑΡΤΗΣ 3-16: Ο Χάρτης της Σουηδίας.....	85
ΧΑΡΤΗΣ 3-17: Ο Χάρτης της Νορβηγίας.....	86

ΧΑΡΤΗΣ 3-18: Ο Χάρτης της Γερμανίας.....	88
ΧΑΡΤΗΣ 3-19: Ο Χάρτης της Γαλλίας.....	89
ΧΑΡΤΗΣ 3-20: Ο Χάρτης της Ισπανίας.....	90
ΧΑΡΤΗΣ 3-21: Ο Χάρτης της Ιταλίας.....	91
ΧΑΡΤΗΣ 3-22: Ο Χάρτης της Νέας Ζηλανδίας.....	92
ΧΑΡΤΗΣ 3-23: Ο Χάρτης της Βραζιλίας.....	93
ΧΑΡΤΗΣ 3-24: Ο Χάρτης του Καναδά.....	94
ΧΑΡΤΗΣ 3-25: Ο Χάρτης της Χιλής.....	95
ΧΑΡΤΗΣ 3-26: Ο χάρτης της Ιαπωνίας.....	96

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3-1: Το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης Των Η.Π.Α.....	23
ΠΙΝΑΚΑΣ 3-2: Σχεδιασμός για την εφαρμογή του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης σε Ομοσπονδιακό Επίπεδο.....	29

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 2-1: Torrey Canyon.....	9
ΕΙΚΟΝΑ 2-2: Το “Aeolian Sky” εν πλω.....	11
ΕΙΚΟΝΑ 2-3: Υποβρύχια επιθεώρηση του “Aeolian Sky”.....	12
ΕΙΚΟΝΑ 2-4: Το “La Mawlaya” περιμένοντας για περαιτέρω διαδικασίες στο λιμάνι.....	13
ΕΙΚΟΝΑ 2-5: Η ρωγή στο κατάστρωμα του “Castor”.....	15
ΕΙΚΟΝΑ 2-6: Το “Prestige” κατά τη διάρκεια της βύθισής του.....	16
ΕΙΚΟΝΑ 2-7: Το “Erika” τη στιγμή της βύθισής του.....	17
ΕΙΚΟΝΑ 2-8: Το “MSC Napoli” έχει πάρει επικίνδυνη κλίση.....	18
ΕΙΚΟΝΑ 3-1: Το πετρελαιοφόρο “Kirki” με κομμένη την πλώρη. Φαίνεται η διαρροή πετρελαίου.....	36
ΕΙΚΟΝΑ 3-2: Θαλάσσιες απώλειες στη Ν. Αφρική (1946-1984).....	45

Εισαγωγή

Τα ναυτικά ατυχήματα του Erika και του Prestige και οι επακόλουθες οικολογικές καταστροφές που προκάλεσαν, έχουν φέρει το θέμα των Λιμένων-Καταφυγής στο προσκήνιο των διεθνών ναυτιλιακών διασκέψεων.

Από μία άποψη είναι κατανοητό ότι τα παράκτια κράτη δεν επιθυμούν να εισέλθει σε κάποιο λιμάνι της επικράτειας τους, ένα πλοίο που έχει υποστεί αβαρία. Το ιστορικό όμως των ατυχημάτων του Erika και του Prestige αλλά και άλλων δείχνουν πως η ελεγχόμενη διαχείριση ενός ναυτικού ατυχήματος σε κάποιο λιμάνι θα είχε πολύ καλύτερα αποτελέσματα από το να αφηθεί το πλοίο να βυθιστεί στην ανοιχτή θάλασσα, ελπίζοντας πως η ρύπανση δεν θα πλήξει τις πλησιέστερες ακτές.

Πολλά όμως λιμάνια δεν έχουν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο, ενώ πολλά άλλα είναι απρόθυμα να επενδύσουν στον απαραίτητο εξοπλισμό και εκπαίδευση που χρειάζεται για την αντιμετώπιση τέτοιου είδους περιστατικών ή να παραχωρήσουν χώρο σε ένα πλοίο που χρειάζεται καταφύγιο με αβέβαιο το χρονικό διάστημα που μπορεί να απασχολήσει μια προβλήτα και την δυνατότητα αποπληρωμής.

Τα θέματα επίσης της οικονομικής ασφάλειας και αποζημίωσης πρέπει να εξεταστούν λεπτομερώς. Στον αντίποδα είναι τα λιμάνια που έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες του είδους είτε λόγω υποδομής είτε λόγω φυσικής θέσης και είναι φυσικό να αποτελέσουν πόλο έλξης των πλοίων διαστρεβλώνοντας πιθανά τον ανταγωνισμό. Όλα αυτά είναι θέματα που πρέπει να εξεταστούν με προσοχή αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο για την ταυτόχρονη εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου.

Θα μπορούσε να θεωρηθεί αυτονόητο ότι τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο καταφεύγουν στο πλησιέστερο λιμάνι προς παροχή βοήθειας, κάτι όμως που δεν συνέβη στις περιπτώσεις των Erika, Castor και Prestige, είτε επειδή δεν υπήρχε η κατάλληλη οργάνωση και υποδομή είτε γιατί οι συμμετέχοντες στον καθορισμό της πολιτικής για την αντιμετώπιση ενός τέτοιου περιστατικού αρνούνται να αναλάβουν την ευθύνη προσπαθώντας να «στείλουν» μια πιθανή ρύπανση σε άλλο κράτος, ενώ ουσιαστικά θα ήταν πιο ακίνδυνο εάν το όλο περιστατικό

αντιμετωπιζόταν μέσα σε ένα λιμένα ή μια «προστατευμένη» περιοχή, όπου μια πιθανή ρύπανση θα μπορούσε να ελεγχθεί και περιοριστεί ευκολότερα.

Θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι παρόλη την δραματική αύξηση του αριθμού των πλοίων καθώς επίσης και την αύξηση στο μέγεθος τους και την ποσότητα φορτίων που μεταφέρουν, η ανάγκη για την ύπαρξη Λιμένων-Καταφυγής έχει μειωθεί λόγω της βελτιωμένης τεχνολογίας που εφαρμόζεται στα νέα πλοία και την άμεση αντιμετώπιση των ατυχημάτων από το ίδιο το πλοίο κατά τις πρώτες ώρες εκδήλωσης του περιστατικού.

Παρατηρώντας όμως τον ετήσιο κατάλογο ναυτικών ατυχημάτων των Lloyds, βλέπουμε ότι παρόλη την αύξηση της τεχνολογίας στα πλοία, όπως συστήματα δορυφορικής ναυσιπλοΐας και συστήματα αποφυγής συγκρούσεως, πλοία εξακολουθούν να βυθίζονται και να προκαλούν σοβαρά ατυχήματα¹.

Αν συνυπολογίσουμε το εύρος των αστάθμητων παραγόντων που μπορούν να οδηγήσουν στην εμφάνιση κάποιας αστοχίας κατά τη λειτουργία του πλοίου και να προξενήσουν ένα ναυτικό ατύχημα, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι για όσο θα υπάρχει ναυτιλία, τόσο θα υπάρχουν πλοία που θα βρίσκονται σε κίνδυνο και θα χρειάζονται τις υπηρεσίες ενός Λιμένα-Καταφυγής.

Είναι σημαντικό σε αυτό το σημείο να αναφέρουμε ότι οι Λιμένες-Καταφυγής είναι ένα από τα μέτρα που στόχο έχουν τη μείωση των ατυχημάτων στην ναυτιλία, τα οποία έχουν προκαλέσει μεγάλες οικονομικές και οικολογικές καταστροφές και φυσικά δεν θα μπορούσε να αποτελέσει ποτέ από μόνο του πανάκεια για την λύση όλων των προβλημάτων στα θέματα ναυτικής ασφάλειας.

Προκειμένου για θέματα ναυτικής ασφάλειας και μείωσης των ναυτικών ατυχημάτων υπάρχουν είτε θεσμοθετημένα είτε όχι τα εξής:

- Οι Ζώνες διαχωρισμού Κυκλοφορίας των πλοίων προκειμένου να πλέουν σε ασφαλείς προεπιλεγμένους θαλάσσιους δρόμους

¹ www.lloydlist.com/content.dnamic.maritime.casualty_brief&display

- Η παρακολούθηση των πλοίων κατά την πλεύση τους σε επικίνδυνες περιοχές με την βοήθεια νέων ηλεκτρονικών συστημάτων (AIS VTS)
- Η έγκαιρη ειδοποίηση των αρμοδίων αρχών κάθε κράτους από το πλοίο για κάποιο περιστατικό προκειμένου να ελεγχθεί το συντομότερο δυνατόν μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων(GMDSS)
- Η απόσυρση των πλοίων με μονά τοιχώματα
- Υπηρεσίες ναυαγιορυσίας
- Έλεγχος της συντήρησης των πλοίων κατά την είσοδο τους στο λιμάνι (Port State Control - Equasis)

Κι αν όλα τα παραπάνω συνιστούν μέτρα που στόχο έχουν τον περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων ή τον έλεγχο κάποιας επικίνδυνης κατάστασης που μπορεί να προκαλέσει ατύχημα, το μέτρο των «Λιμένων-Καταφυγής» στόχο έχει τη μείωση των συνεπειών κάποιου ναυτικού ατυχήματος στο περιβάλλον, την οικονομία και κατ' επέκταση την κοινωνία.

Γενική Θεώρηση

Σύμφωνα με την έγκυρη ναυτιλιακή εφημερίδα Tradewinds, δεν υπάρχει σαφής ορισμός για τους Λιμένες-Καταφυγής

Ο Ι.Μ.Ο., η Ε.Ε. και άλλοι οργανισμοί χρησιμοποιούν ο καθένας διαφορετικούς ορισμούς σχετικά με το αν ένα λιμάνι μπορεί να ονομασθεί Λιμένας-Καταφυγής ή όχι. Κι αυτό γιατί είναι δύσκολο να συμφωνηθεί τι πρέπει να περιλαμβάνει και τι να εξαιρεί ένας τέτοιος ορισμός. Ο εξοπλισμός που είναι απαραίτητος και το μέγεθος του λιμένα έχουν άμεσες επιρροές στην τελική διαμόρφωση του ορισμού.

Βασικό χαρακτηριστικό ενός Λιμένα-Καταφυγής είναι η ύπαρξη ενός λιμένα ή κάποιας προστατευμένης περιοχής όπου ένα πλοίο σε κίνδυνο μπορεί να καταπλεύσει, να εκτελέσει

εργασίες επισκευής ή ακόμη σε ποιο σοβαρά περιστατικά να απαλλαγεί το πλοίο από όλες τις ρυπογόνες ουσίες που μεταφέρει και να διαλυθεί ή να μεταφερθεί προς διάλυση.

Όταν συμβαίνει ένα ναυτικό ατύχημα, συχνά προκαλεί σοβαρές ζημιές στην τοπική κοινωνία και δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι έχει σοβαρές οικονομικές, περιβαλλοντικές και νομικές επιπτώσεις

Καταστροφές όπως του Erika και του Prestige έχουν αμαυρώσει στην κοινή γνώμη τόσο τους πλοιοκτήτες όσο και την ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα. Εξ' αιτίας της σοβαρότητας αυτών των ατυχημάτων ο κόσμος έχει γίνει μη ανεκτικός σε αυτά τα ατυχήματα τα οποία επιφέρουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και τις ζωές τους. Ακόμη όμως δεν έχουν μετρηθεί οι πραγματικές επιπτώσεις στο περιβάλλον την κοινωνία και την οικονομία εάν δημιουργηθούν τέτοια σημεία παροχής βοήθειας και οριοθετηθούν ζώνες κυκλοφορίας πλοίων.

Πέρα από τον απροσδιόριστο φόβο των κατοίκων μιας περιοχής που συχνά μπορεί να οφείλεται στην ελλιπή ενημέρωση, οι έμμεσες συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων προχωράνε πιο μακριά από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η καταστροφή της παράκτιας ζώνης μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην εργασιακή απασχόληση της τοπικής κοινωνίας, και στο εισόδημα μέσω του τουρισμού και της αλιείας. Κι αν όλα αυτά θα μπορούσαμε να τα μετρήσουμε και να τα ποσοτικοποιήσουμε, σίγουρα υπάρχουν κι άλλες επιπτώσεις σε δραστηριότητες του ανθρώπου που δεν μπορούν να μετρηθούν όπως είναι η ψυχαγωγία κοντά στις ακτές και οι συνέπειες από τη μείωση της.

Το κόστος καθαρισμού και αποκατάστασης των ακτών μπορεί να φθάσει αρκετά ψηλά, τη στιγμή που πολλοί περιβαλλοντολόγοι θα ισχυριστούν ότι το κόστος δεν μπορεί να μετρηθεί απλά σε χρήματα. Η χλωρίδα και πανίδα της περιοχής μπορούν να κάνουν χρόνια πριν αποκατασταθούν πλήρως.

Προς το παρόν, οι Λιμένες-Καταφυγής φέρνουν διάφορα τμήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε σύγκρουση. Στις περιπτώσεις των δεξαμενόπλοιων Erika, Castor και Prestige, οι λιμενικές αρχές δεν θέλησαν τα συγκεκριμένα πλοία να πλησιάσουν τις περιοχές δικαιοδοσίας τους κι έτσι τους αρνήθηκαν την άδεια εισόδου. Η άρνηση ήταν μεν άδικη αλλά δεν ήταν παράνομη. Πολλοί ισχυρίζονται ότι εάν επιτρεπόταν η είσοδος των πλοίων στους λιμένες, οι συνέπειες από τις πετρελαιοκηλίδες δεν θα ήταν τόσο μεγάλες. Παρ' ολ' αυτά οι

λιμενικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι έχουν το δικαίωμα άρνησης εισόδου σε τέτοιες περιπτώσεις διότι έχουν την υποχρέωση να προστατεύσουν την περιοχή δικαιοδοσίας τους.

Η επιχειρησιακή ηθική των λιμενικών αρχών μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση, αλλά το εάν είναι ηθική ή ανήθικη μια τέτοια απόφαση, δεν έχει και τόση σημασία, καθώς δεν υπάρχει έννομη υποχρέωση που να συνδέεται με την ηθική. Παρόλο που η διεθνής συνθήκη UNCLOS (Unitated Nations Convention for the Law Of the Seas) αναφέρει ότι το Ναυτικό Δίκαιο στηρίζεται στην ηθική, εύκολα μπορεί να αμφισβητηθεί από την καθημερινή πρακτική.

Το πετρέλαιο που διέφυγε από το Erika προκάλεσε ρύπανση ακτής μήκους 400 χλμ, η οποία κατά συνέπεια προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην τοπική πανίδα και χλωρίδα και στον τουρισμό της περιοχής.

Η τότε πρόεδρος της Ε.Ε. σε θέματα Μεταφορών, Mrs Loyola De Palacio, δήλωσε: « Αυτό που ήταν πραγματικά ενοχλητικό σχετικά με το ατύχημα του Erika δεν ήταν μόνο η περιβαλλοντική καταστροφή που προκάλεσε, αλλά ο τρόπος με τον οποίο η ναυτιλιακή βιομηχανία διευθύνεται και με το πώς τα πράγματα μέσα στην βιομηχανία δεν είναι οργανωμένα σωστά».

Μετά την καταστροφή του Erika η Ε.Ε. το Μάρτιο και Δεκέμβριο του 2000, εφάρμοσε μια σειρά νέων προτάσεων. Αυτές οι προτάσεις έγιναν γνωστές ως Erika I και Erika II αντίστοιχα, σε μία προσπάθεια έρευνας του τρόπου διαχείρισης της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. και τρόπους προστασίας από μελλοντικές καταστροφές.

Αυτές οι προτάσεις συνιστούν μια καλή προσπάθεια στην πρόληψη των ατυχημάτων. Για παράδειγμα, αποκλείουν την είσοδο των πλοίων που έχουν κακό ιστορικό συντήρησης, στα χωρικά ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό με την σειρά του ασκεί πίεση στα κράτη όπου ανήκουν τα πλοία και στους πλοιοκτήτες προκειμένου να εφαρμόζουν τη σχετική νομοθεσία και να διατηρούν οργανωμένα συστήματα συντήρησης των πλοίων τους.

Τα μέτρα Eurpota 2000, τα οποία αποκλείουν από το 2015 την είσοδο στα χωρικά ύδατα της Ε.Ε. πλοίων με μονά τοιχώματα , είναι παρόμοια με αυτά που θεσπίστηκαν στις ΗΠΑ από

την OPA90 η οποία θεσμοθετήθηκε μετά το ατύχημα του Exxon Valdez το 1989 στην Αλάσκα.

Δυστυχώς οι Λιμένες - Καταφυγής αναφέρονται μόνο περιληπτικά στις προτάσεις Erika και το θέμα προωθήθηκε στον I.M.O. προς εξέταση.

Το άρθρο 17 του «πακέτου» Erika II αναφέρει ότι «τα κράτη μέλη οφείλουν να καταρτίσουν σχέδια έκτακτης ανάγκης που διευκολύνουν τη λήψη απόφασης σχετικά με την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο και να τα θέσουν στην διάθεση των ενδιαφερομένων μερών.». Ίσως θα ήταν απαραίτητο από αυτούς τους πρώτους κανονισμούς να οριστεί υποχρεωτική η θεσμοθέτηση ενός Ευρωπαϊκού συστήματος λιμένων καταφυγής ώστε να είχαν αποφευχθεί μελλοντικές καταστροφές.

Ο Οργανισμός Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO) και ο IMO (μετά από πιέσεις που δέχθηκε όπως θα δούμε παρακάτω) ισχυρίζονται ότι ένα λιμάνι δεν είναι απαραίτητα και το καλύτερο μέρος για τον κατάπλου ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο. Πράγματι, όπως θα δούμε και αναλυτικότερα παρακάτω, ένα λιμάνι μπορεί να αποβεί το χειρότερο μέρος για τον ελλιμενισμό ενός πλοίου σε κίνδυνο. Μπορεί μάλιστα να προκαλέσει επιπρόσθετα ανυπολόγιστες ζημιές. Αντίθετα οι ναυτιλιακοί οργανισμοί ισχυρίζονται ότι το μόνο που ουσιαστικά χρειάζεται σε μια τέτοια περίπτωση είναι μια καλά προστατευμένη από τις καιρικές συνθήκες περιοχή.

Ουσιαστικά δεν είναι απαραίτητο για ένα πλοίο σε κίνδυνο να εισέλθει σε κάποιον λιμένα, εάν μια επιχείρηση ναυαγιορυσίας μπορεί να εκτελεσθεί αποτελεσματικά σε κάποια προστατευμένη περιοχή. Εξάλλου με την είσοδο του σε έναν λιμένα κάποιο πλοίο το οποίο έχει υποστεί κάποιο ατύχημα μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική λειτουργία ενός λιμένα. Ακόμη κι αν κάποιο λιμάνι διαθέτει ξεχωριστή προβλήτα για την υποδοχή πλοίων σε κίνδυνο μπορεί να χρειαστεί να υπάρχει μια αποκλεισμένη ζώνη γύρω από αυτόν, η οποία θα μειώνει σημαντικά την δραστηριότητα του λιμένα.

Η προσέγγιση «περιοχή-καταφυγής» (a place-of-refuge) παρά «λιμένας-καταφυγής» (a port-of-refuge) κερδίζει συνεχώς υποστήριξη σε επίπεδο Ε.Ε. Και πράγματι ο ESPO (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων) οδήγησε την Ε.Ε. και αργότερα τον IMO να υιοθετήσει τον όρο «προστατευμένη περιοχή» προκειμένου να συμπεριληφθούν και παράκτιες περιοχές.

Άσχετα με το αν τελικά θα επιλεγεί ένας Λιμένας-Καταφυγής ή μια Περιοχή Καταφυγής, υπάρχει σίγουρα η ανάγκη καθορισμού περιοχών όπου τα πλοία σε κίνδυνο θα μπορούν να πλεύσουν για την παροχή υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, μειώνοντας έτσι κάθε πιθανή επίπτωση στο περιβάλλον ή την τοπική κοινωνία ..

Όπως συμβαίνει στα πλοία και το μέγεθος (χωρητικότητα) των λιμένων διαφέρει σημαντικά. Προς το παρόν υπάρχουν ελάχιστα λιμάνια στην Ευρώπη που μπορούν να δεχθούν ένα VLCC, κι έτσι όταν ένα τέτοιο πλοίο βρεθεί σε κίνδυνο θα έχει λίγες επιλογές σχετικά με τον ποιο λιμένα θα πρέπει να επιλέξει ως Λιμένα-Καταφυγής. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι και στη συγκεκριμένη περίπτωση η επιλογή της «προστατευμένης περιοχής» (με τον όρο προστατευμένη περιοχή εννοούμε την περιοχή εκείνη όπου υπάρχουν όλα τα απαραίτητα μέσα για την αντιμετώπιση ενός έκτακτου περιστατικού) είναι πιο κατάλληλη για την παροχή βοήθειας σε πλοία τέτοιου μεγέθους. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τεθούν κριτήρια αξιολόγησης προκειμένου να γίνεται επιλογή λιμένα ή περιοχής καταφυγής.

Σύμφωνα με τον ESPO πολλά λιμάνια είναι έτοιμα να αναλάβουν την δέσμευση παροχής μέτρων ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος με την προϋπόθεση ότι έχουν θεσμοθετηθεί οι απαραίτητοι κανονισμοί. Η οικονομική βοήθεια η οποία θα πρέπει να καθοριστεί στην περίπτωση των Λιμένων-Καταφυγής είναι ένα από τα δυσκολότερα θέματα τα οποία πρέπει να συζητηθούν και ουσιαστικά πρέπει να καθορισθεί το ποίος θα πληρώνει τα έξοδα ελλιμενισμού και παροχής βοήθειας σε τέτοιες περιπτώσεις.

Οι λιμενικές αρχές πρέπει να επενδύσουν μεγάλα ποσά σε εξοπλισμό, εκπαίδευση προσωπικού και συντήρηση που όμως σπάνια θα χρησιμοποιούνται. Θα πρέπει να υπάρξει μια κοινή συναίνεση για την πηγή προέλευσης των χρημάτων που θα καλύψουν το κόστος αυτό.

Υπάρχουν διάφορες απόψεις σε αυτό το θέμα όπως α) οι πλοιοκτήτες να καταβάλουν ένα σταθερό πάγιο τέλος ή β) οι πλοιοκτήτες των πλοίων σε κίνδυνο να επωμίζονται όλο το κόστος κάθε φορά που θα χρειάζονται τις υπηρεσίες ενός Λιμένα-Καταφυγής (αν θεωρηθεί εξωτερικό κόστος τότε σε μια προσπάθεια «μετακύλισης» του κόστους με προσαύξηση της τιμής του μεταφερόμενου προϊόντος τότε ο καταναλωτής είναι αυτός που το επωμίζεται.). Ο ESPO υποστηρίζει ότι θέτοντας ένα λιμάνι στο δίκτυο Λιμένων-Καταφυγής παρεμποδίζεται η

εμπορική και επιχειρησιακή λειτουργία του λιμένα και προφανώς και οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να αποζημιωθούν δικαιωματικά και άμεσα.

Συχνά υποστηρίζεται ότι οι κυβερνήσεις των κρατών έχουν την υποχρέωση να προφυλάξουν τις περιοχές δικαιοδοσίας τους και συνεπώς θα πρέπει να συμμετάσχουν σε σημαντικό βαθμό στα έξοδα δημιουργίας και συντήρησης των Λιμένων-Καταφυγής. Θα μπορούσαν πιθανά, να πάρουν τα χρήματα από τους πολίτες μέσω έμμεσης πράσινης φορολογίας και παρόλο που πιθανά οι πολίτες θα ήταν αρνητικοί σε τέτοια μέτρα τελικά θα πλήρωναν καθώς είναι αυτοί που υποφέρουν από τις αρνητικές συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων. Αλλά και ανεξάρτητα από το αν θα πληρώνει το κράτος ή ο αντασφαλιστικός οργανισμός (P&I Club) του πλοίου, το βάρος τελικά θα πέφτει στον τελικό καταναλωτή που στις περισσότερες περιπτώσεις είναι οι πολίτες. Έχοντας ως στόχο τη θεσμοθέτηση ενός συστήματος Λιμένων-Καταφυγής πολλά λιμάνια, και ιδιαίτερα τα μικρότερα, θα επιβαρυνθούν με ένα μεγάλο κόστος το οποίο ουσιαστικά θα τα εξουθενώσει. Είναι φυσικό πολλοί τέτοιοι λιμένες να αρνηθούν να συμμετάσχουν σε ένα δίκτυο Λιμένων-Καταφυγής και να αναβαθμιστούν, θέτοντας έτσι ανασταλτικούς παράγοντες στην θεσμοθέτηση του όλου συστήματος και αποθαρρύνοντας τις προσπάθειες για ασφαλέστερη ναυτιλία. Αντίθετα αν η επιλογή των λιμένων γίνει επιλεκτικά τότε είναι πιθανό ο ανταγωνισμός εντός της Ε.Ε. να διαστρεβλωθεί και πλοία μεγαλύτερης ηλικίας και πιο επιρρεπή σε ατυχήματα να δραστηριοποιηθούν εντονότερα σε αυτές τις περιοχές.

Περιπτώσεις κατάχρησης βέβαια είναι πιθανό να εμφανιστούν και να μειώσουν την αποδοτικότητα των Λιμένων-Καταφυγής. Πλοία τα οποία έχουν εγκαταλειφθεί από τους πλοιοκτήτες τους μπορεί να παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα στον Λιμένα-Καταφυγής. Τα λιμενικά τέλη σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει λοιπόν να τεθούν σε υψηλά όρια προκειμένου να αποφευχθούν τέτοια περιστατικά.

Μετά την καταστροφή του Erika η εταιρεία έχασε το 80% των πελατών της και κοιτάζοντας πίσω πιθανολογείται ότι θα άξιζε η πληρωμή τιμήματος για την θεσμοθέτηση ενός συστήματος Λιμένων-Καταφυγής.

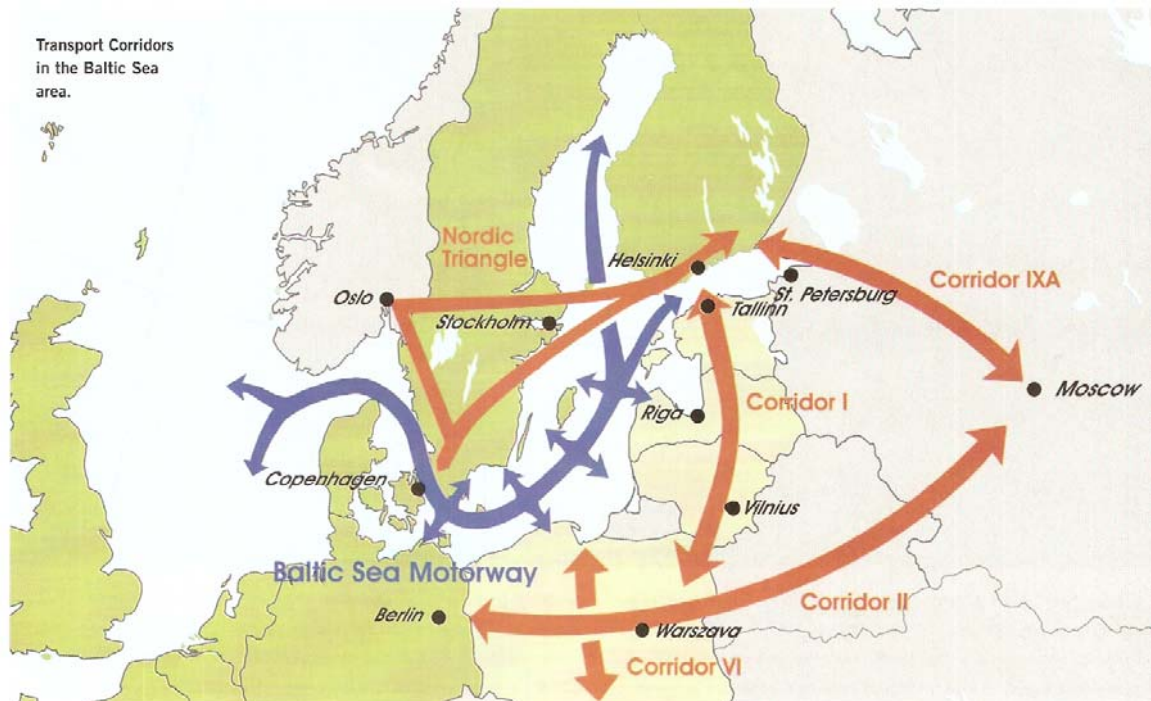
Συχνά, οι πλοιοκτήτες βασίζονται στο P&I Club για να πληρώσει τα έξοδα που προκύπτουν από ένα ατύχημα προκαλώντας οφειλές τρίτων και έξοδα που προκύπτουν από τη διαχείριση

πλοίων. Τεχνικά όμως αυτοί οι οργανισμοί δεν είναι υποχρεωμένοι να καλύπτουν τα έξοδα για ένα σύστημα Λιμένων-Καταφυγής προκαταβολικά.

Στις επόμενες ενότητες αναλύονται όσο καλύτερα είναι δυνατόν οι περιπτώσεις κρατών σε όλον τον κόσμο και τον τρόπο που αντιμετωπίζουν την δημιουργία λιμένων καταφυγής στην επικράτειά τους. Οι περιβαλλοντικές συνθήκες διαφέρουν πάρα πολύ από κράτος σε κράτος, όπως επίσης και οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες.

Οι περιπτώσεις χωρών όπως η Νότιος Αφρική και η Δανία όπου τα θαλάσσια ύδατά τους αποτελούν πυκνούς θαλάσσιους δρόμους είναι αξιοπρόσεκτες. Η περίπτωση της Ελλάδας χρήζει μεγαλύτερης προσοχής επειδή το θαλάσσιο περιβάλλον με τα χιλιάδες νησιά της, τα οποία υποβαστάζουν τον θαλάσσιο τουρισμό που τρέφει τη χώρα, δεν θα άντεχε εκτεταμένη ρύπανση από ναυτικό ατύχημα.

1. Περιοχές καταφυγής ή Λιμένες καταφυγής;



Χάρτης 1-1 : Θαλάσσιοι δρόμοι στην περιοχή της Βαλτικής²

Μετά τη βύθιση του δεξαμενόπλοιου Erika το Δεκέμβριο του 1999, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε δυο σειρές νομοθετικών μέτρων για τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η βύθιση του πετρελαιοφόρου Erika το Δεκέμβριο του 1999, και η επακόλουθη ρύπανση της Γαλλικής ακτής, έχουν αναγκάσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μελετήσει περισσότερο τις αρχές που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια. Με πρωτοφανή ταχύτητα, η Επιτροπή πρότεινε τρεις μήνες μετά το περιστατικό μια πρώτη σειρά συγκεκριμένων νομοθετικών προτάσεων για την πρόληψη τέτοιων ατυχημάτων. Το πρόγραμμα Erika I ακολούθησε μια δεύτερη σειρά μέτρων το πρόγραμμα Erika II το Δεκέμβριο του 2000.

Το πρόγραμμα Erika I περιλάμβανε τις ακόλουθες τρεις προτάσεις:

- μια ουσιώδη τροποποίηση της υπάρχουσας κατευθυντήριας οδηγίας για τον έλεγχο των λιμένων με σκοπό να αυξηθούν οι επιθεωρήσεις στα λιμάνια.

² The Finnish Marine Industry

- την τροποποίηση της υπάρχουσας κατευθυντήριας αρχής για την ταξινόμηση εταιρειών (classification Societies) με γενικό στόχο την επόπτευση των δραστηριοτήτων πιο στενά. και
- μια πρόταση για έναν κανονισμό που θα γενικοποιεί την απαγόρευση μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων.

Αυτές οι προτάσεις επί του παρόντος μελετούνται από το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσον αφορά την τελευταία πρόταση, υπάρχει η πρόθεση να ευθυγραμμιστούν τα μέτρα της ΕΕ με την συμφωνία στην οποία έφτασαν πρόσφατα στη Marine Environment Protection Committee της IMO. Οι δύο άλλες προτάσεις είναι πιθανόν να οδηγήσουν σε ένα λεγόμενο πρωτόκολλο συμβιβασμού ανάμεσα στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Το δεύτερο μέρος των νομοθετικών μέτρων προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το Δεκέμβριο του 2000³, με σκοπό να φέρει μια διαρκή βελτίωση όσον αφορά την προστασία των Ευρωπαϊκών υδάτων για κινδύνους ατυχημάτων στη θάλασσα και τη θαλάσσια ρύπανση. Το δεύτερο πακέτο μέτρων περιέχει τρεις προτάσεις.

- την ίδρυση ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και πληροφοριών για τη ναυτιλιακή διακίνηση.
- την ίδρυση ενός κεφαλαίου για την αποζημίωση από ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και τα σχετικά μέτρα:
- την ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ναυτιλιακή Ασφάλεια (European Maritime Safety Agency - EMSA). Η πρώτη πρόταση είναι η πιο σχετική με τον τομέα των λιμανιών και θα συζητηθεί με περισσότερες λεπτομέρειες παρακάτω

1.1 Μια πρόταση για ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης ελέγχου και πληροφοριών για τη ναυτική διακίνηση.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι, ακόμα και μετά την υιοθέτηση των μέτρων που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα I, πλοία που δεν πληρούν τις προδιαγραφές θα μπορούσαν ακόμη να διαφύγουν του ελέγχου. Τα υπάρχοντα Ευρωπαϊκά και Διεθνή όργανα δεν είναι επαρκή για να ανταπεξέλθουν σε ατυχήματα και ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα που προκαλούνται από πλοία που δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

³ <http://www.thebaltic.com/supplements/World%20Ports/place.htm>

Η Επιτροπή πιστεύει ότι η ΕΕ θα έπρεπε να έχει καλύτερους τρόπους αξιολόγησης και ελέγχου της διακίνησης του εμπορίου κατά μήκος των ακτών της και να παρεμβαίνει πιο αποτελεσματικά σε περιπτώσεις ατυχημάτων ή κρίσιμων καταστάσεων στη θάλασσα.

Σαν μέρος του προγράμματος Erika II, η Επιτροπή έχει γι' αυτό το λόγο προτείνει την ίδρυση ενός θαλάσσιου συστήματος διακίνησης εμπορίου. Η κατευθυντήρια πρόταση που στοχεύει στην ίδρυση αυτού του συστήματος είναι να:

- εισάγει μέτρα για τη βελτίωση της παρακολούθησης και της ασφάλειας της ναυτιλίας στα Ευρωπαϊκά ύδατα.
- εισάγει ένα σύστημα κοινοποίησης για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπαντικά φορτία.
- σκιαγραφεί τη δράση και παρακολούθηση όσον αφορά τα επικίνδυνα πλοία. και
- εισάγει προληπτικά μέτρα με έμφαση στα πλοία υψηλού κινδύνου.

Ο Ευρωπαϊκός τομέας λιμένων έχει δεχτεί ευνοϊκά την αρχή ενός συστήματος παρακολούθησης όπως σκιαγραφήθηκε στην κατευθυντήρια πρόταση, καθώς θα μπορούσε να βελτιώσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα ήταν χρήσιμο και πιο πρακτικό για τις αρχές ελέγχου λιμένων να ανταλλάσουν πληροφορίες σχετικά με την κίνηση πλοίων και με διαφορετικά μέρη όπως οι Λιμενικές αρχές άλλων λιμένων και άλλων λιμανιών που υπάρχουν στο δρομολόγιο του πλοίου, με σκοπό την καλύτερη χρήση των πληροφοριών, την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και τη μείωση των ρίσκων που τίθενται από πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα αγαθά.

Παρ' όλα αυτά εκφράστηκε ένας βαθμός ανησυχίας κυρίως σε σχέση με:

- την πρακτικότητα της πρότασης της Επιτροπής
- το ρίσκο της αισθητά πιο αυξημένης γραφειοκρατίας; και
- τις ευθύνες που επιρρίπτονται στα λιμάνια σε περιπτώσεις άσχημων καιρικών συνθηκών ή την φιλοξενία πλοίων σε κίνδυνο.

1.2 Πλοία σε κίνδυνο και λιμένες καταφυγής

Το άρθρο 17 της πρότασης της Επιτροπής καθοδηγεί τα κράτη μέλη «να κάνουν τις απαραίτητες διευθετήσεις για να εξασφαλίσουν ότι υπάρχουν λιμάνια στα εδάφη τους τα οποία είναι ικανά να παρέχουν καταφύγιο σε πλοία σε κίνδυνο⁴. Γι' αυτό το λόγο, τα κράτη

⁴ <http://www.thebaltic.com/supplements/World%20Ports/place.htm>

μέλη έχοντας συμβουλευτεί τα εμπλεκόμενα μέρη, πρέπει να φτιάξουν σχέδια που θα καθορίζουν για τον καθένα λιμένα ξεχωριστά, τα χαρακτηριστικά της περιοχής, τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις, τις λειτουργικές και περιβαλλοντικές δεσμεύσεις και τις διαδικασίες που αφορούν την πιθανή χρήση τους για φιλοξενία πλοίων σε κίνδυνο για κάθε λιμάνι ξεχωριστά.

Το ζήτημα των Λιμένων Καταφυγής δεν έχει μόνο εγερθεί μετά το περιστατικό με το Erika αλλά έχει υπερτονιστεί μετά το περιστατικό με το δεξαμενόπλοιο Castor το 2001 και το Prestige το 2003.

1.3 Μια ισορροπημένη προσέγγιση είναι απαραίτητη.

Στην πρότασή της, η Επιτροπή παραδέχεται ότι η απόφαση ενός πλοίου να ζητήσει λιμένα καταφυγής είναι πάντα δύσκολη. Απαιτείται μια ρεαλιστική αποτίμηση των ρίσκων που περιλαμβάνονται, τόσο στην άρνηση εισόδου σε λιμάνι με σκοπό να κρατηθεί η ρύπανση ή η έκρηξη μακριά από την ακτή, όσο και στην αξίωση ενός πλοίου αμφιβόλου κατάστασης να κατευθυνθεί προς ένα λιμάνι έτσι ώστε να παραμείνουν το πλοίο και το πλήρωμα του ασφαλή και να αποφευχθεί θαλάσσια ρύπανση. Πράγματι, ένα λιμάνι μπορεί να βάζει τον εαυτό του σε αξιοσημείωτο κίνδυνο δεχόμενο ένα πλοίο σε απόγνωση, διακινδυνεύοντας τους κατοίκους και το περιβάλλον, ειδικά αν οι περιοχές, κυρίως οι εκβολές ποταμών, είναι συχνά πολύ ευαίσθητες περιβαλλοντικά.

Στα σχόλια τους πάνω στην πρόταση της Επιτροπής, οι Ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές, που αντιπροσωπεύονταν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO), υπογράμμισαν αυτές τις δυσκολίες και εξέφρασαν την ανησυχία τους ότι ένα λιμάνι θα έπρεπε ακόμη να διατηρήσει την δυνατότητα άρνησης πρόσβασης σε ένα πλοίο σε κίνδυνο αν η παροχή καταφυγίου σε αυτό το σκάφος θα μπορούσε να βάλει σε κίνδυνο την ασφάλεια του λιμανιού, την ευρύτερη περιοχή, το περιβάλλον και την οικονομία του.

Τα παρακάτω θα πρέπει να μελετηθούν επίσης επισταμένα:

- ένα λιμάνι το οποίο παρέχει καταφύγιο σε ένα πλοίο σε κίνδυνο θα πρέπει να είναι σε θέση να βασιστεί σε άμεση αποζημίωση σε περίπτωση ρύπανσης ακτών και μιας πιθανής ζημιάς που θα έχει σαν αποτέλεσμα αυτή η επιχείρηση.

και

- ένα λιμάνι θα πρέπει να μπορεί να απαιτήσει από το πλοίο που αιτείται καταφυγίου, αποδείξεις ότι είναι επαρκώς ασφαλισμένο για την περίπτωση που θα βρεθεί σε κίνδυνο και σε αναζήτηση λιμένα καταφυγής.

Η ESPO πιστεύει ότι ένα πλοίο δεν είναι απαραίτητο να βρει καταφύγιο σε ένα λιμάνι, καθώς στα προφυλαγμένα μέρη, αντί για τα λιμάνια, μπορούν επίσης να φιλοξενήσουν πλοία σε κίνδυνο.

Οι έλεγχοι για ρύπανση είναι ακόμα πιο εύκολο να διεξαχθούν σε αυτού του είδους τα προφυλαγμένα ύδατα, διότι σε περίπτωση ατυχήματος, το περιβάλλον η ασφάλεια και η οικονομία του λιμένα δεν διακυβεύονται και με το πλοίο να βρίσκεται κοντά στη ακτή, η ρύπανση παραμένει σε πιο περιορισμένη περιοχή.

Αυτή η προσέγγιση, η οποία παρουσιάζει την αρχή του «περιοχή καταφυγής» ή «προφυλαγμένα ύδατα» στη θέση του «λιμένες καταφυγής» φαίνεται να αποκτά στήριξη τόσο στην Ε.Ε όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Σε πρόχειρο σχέδιο της πρότασης της Επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει να επεκταθεί η έννοια των λιμένων καταφυγής σε λιμένες καταφυγής και αγκυροβόλια.

Το International Chamber of Shipping, σε μια πρόσφατη συμφωνία του με τον IMO Maritime Safety Committee, προτείνει την αποφυγή του όρου λιμάνια καταφυγής. Το επιχειρήματά του είναι ότι παρ' όλο που σε μερικές περιπτώσεις μπορεί να είναι απαραίτητες οι εγκαταστάσεις των λιμένων, σε κάποια άλλα περιστατικά η άμεση ανάγκη είναι για πρόσβαση σε προφυλαγμένα ύδατα παρά για πρόσβαση σε κάποιο λιμένα.

Τόσο η Ε.Ε όσο και ο IMO ζητούν ένα νομικό πλαίσιο το οποίο θα βοηθάει τα πλοία σε κίνδυνο. Παρ' όλο που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη συμπεριλάβει ένα προσχέδιο στη κατευθυντήρια πρότασή της για την εισαγωγή ενός συστήματος αναφοράς, ο IMO ήταν αποφασισμένος να εγείρει το θέμα στη 74^η συνεδρίαση της Maritime Safety Committee (MSC).

Πάνω σε αυτό είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι ο αναφέρων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την κατευθυντήρια αρχή κάνει έκκληση για κοινούς κανόνες βοήθειας Ε.Ε / IMO προς τα πλοία σε κίνδυνο και, πιο συγκεκριμένα, για λιμάνια και αγκυροβόλια καταφυγής (Ports and Anchorages of Refuge).

Όσον αφορά την προτεινόμενη σταδιακή απόσυρση των μονοπύθμενων πλοίων και, βέβαια, πολλών ζητημάτων ναυτικής ασφάλειας, τα προβλήματα είναι γενικά και απαιτούν γενικές λύσεις.

1.4 Συμπέρασμα

Η ασφάλεια ναυσιπλοΐας είναι ένα μείζον θέμα του τομέα των λιμένων. Αποτελεσματική δράση πάνω αυτό το θέμα δεν μπορεί να ληφθεί μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά απαιτεί διεθνή συντονισμό. Σαν bona fide σε αυτή την αλυσίδα οι αρχές των λιμένων αποδέχονται τις ευθύνες τους γι' αυτή την άποψη.

Η ανάπτυξη ενός συστήματος ελέγχου, παρακολούθησης και πληροφοριών της Ε.Ε για την ναυτιλιακή κυκλοφορία, όπως προτάθηκε πρόσφατα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα μπορούσε να βελτιώσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης των υδάτων της Ε.Ε. Θα ήταν χρήσιμο και πιο πρακτικό για τις λιμενικές αρχές αν αντάλλασαν πληροφορίες σχετικά με την εμπορική διακίνηση με άλλες ομάδες όπως οι αρχές κρατικού ελέγχου λιμένων και των άλλων λιμανιών που είναι στο δρομολόγιο του πλοίου, με σκοπό να γίνει καλύτερη χρήση των πληροφοριών, παρακολούθηση της διακίνησης και μείωση των ρίσκων που δημιουργούνται από τα πλοία που μεταφέρουν ρυπογόνα και/ή επικίνδυνα αγαθά.

Όπως προτάθηκε από τη Ε.Ε και την IMO, θα πρέπει να δημιουργηθούν Οδηγίες προς πλοία σε κίνδυνο.

Τέτοια πλοία θα μπορούν να βρουν καταφύγιο σε κάποιο λιμένα, με τον όρο ότι έχουν ληφθεί επαρκή μέτρα, συμπεριλαμβανομένης και της κατάλληλης αποζημίωσης, για την ασφάλεια του λιμένα, της γύρω κοινότητας, του περιβάλλοντος και της οικονομίας. Ωστόσο ένας λιμένας δεν είναι απαραίτητα ο καλύτερος τόπος καταφυγής. Σε πολλές περιπτώσεις, τα προφυλαγμένα ύδατα προσφέρουν πολύ μεγαλύτερη εγγύηση για τον περιορισμό γενικών κινδύνων.

Από το 1993, ο ESPO αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των λιμενικών αρχών και της λιμενικής διοίκησης σε επίπεδο Ε.Κ. Μέρος της αποστολής του είναι να προωθήσει τα υψηλότερα δυνατά επίπεδα ασφαλείας στα Ευρωπαϊκά λιμάνια και να τα ενθαρρύνει να είναι υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος.

2. Ιστορικά Περιστατικά Άρνησης Παροχής Περιοχής Καταφυγής

Από τα 75 εκατ. Βαρέλια αργού πετρελαίου που αντλούνται καθημερινά στον κόσμο, περίπου το 45% (33,7 εκατ.) μεταφέρονται διά θαλάσσης. Το 2002 η παγκόσμια κατανάλωση αργού πετρελαίου ανήλθε στα 2,3 εκατ. τόνους που μεταφέρθηκαν με 3.750 δεξαμενόπλοια. Το 50% των εισαγωγών ακατέργαστου πετρελαίου των ΗΠΑ (130 δις γαλόνια) μεταφέρονται δια θαλάσσης. Οι εισαγωγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχονται ετησίως στους 688 εκατ. τόνους ακατέργαστου πετρελαίου, το 90% των οποίων μεταφέρεται με δεξαμενόπλοια.

Η μεγάλη αύξηση μεταφορών πετρελαίου με δεξαμενόπλοια είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναυτικών ατυχημάτων και ως συνέπεια θαλάσσιες ρυπάνσεις. Σύμφωνα με στοιχεία της International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF), οι ρυπάνσεις που έγιναν εκτός των θαλασσών της Ευρώπης την περίοδο 1977-2001 ανέρχονται σε 1.080.000 τόνους πετρελαιοειδών, ενώ οι ρυπάνσεις στις θάλασσες της Ευρώπης κατά την ίδια περίοδο ανήλθαν στους 930.000 τόνους. Τα ανησυχητικά μεγέθη των ρυπάνσεων της θάλασσας από θαλάσσια ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια ενεργοποίησαν τα ναυτιλιακά κράτη και τους διεθνείς οργανισμούς για λήψη άμεσων μέτρων με σκοπό την ελάττωση των ατυχημάτων και τον περιορισμό των ρυπάνσεων.

Στις ΗΠΑ τέθηκε σε εφαρμογή ο κανονισμός Oil Pollution Act (OPA 90), η απαγόρευση εισόδου στους λιμένες έμφορτων δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος και η εφαρμογή αυστηρών ελέγχων στα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια της χώρας. Στην Ευρώπη, η ΕΕ και ο IMO θέσπισαν τα μέτρα ERIKA I και ERIKA II και με μονομερή μέτρα όπως τα λεγόμενα «βελτιώνοντας την ασφάλεια στην θάλασσα, κατόπιν του ατυχήματος του Prestige» και με την κατασκευή δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος γίνονται προσπάθειες να περιοριστούν τα ναυτικά ατυχήματα και οι ρυπάνσεις των θαλασσών.

Ωστόσο, παραμένει σε εκκρεμότητα το ζήτημα των περιοχών καταφυγής και για το λόγο αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και ο International Maritime Organisation (IMO) προτείνουν στα κράτη-μέλη την δημιουργία λίστας περιοχών καταφυγής η οποία θα διευκολύνει άμεσα τον κυβερνήτη του κινδυνεύοντος πλοίου να το οδηγήσει σε ασφαλή περιοχή.

Για να τονιστεί το πόσο διαδεδομένο και διηνεκές έχει καταστεί το πρόβλημα παροχής περιοχής καταφυγής κατά τα τελευταία χρόνια, πρέπει να αναφερθούν ορισμένα ιστορικά πλέον περιστατικά.

Η περιοχή καταφυγής αναφέρθηκε αρχικά στους κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας 1890. όμως διαμορφώθηκε και συμπεριλήφθηκε στους Κανόνες Γενικής Αβαρίας Υόρκης-Αμβέρσας 1950, όπου ρύθμιζε τα έξοδα κινδυνεύοντος πλοίου που εισήρχετο σε λιμένα καταφυγής για την κοινή σωτηρία πληρώματος, πλοίου και φορτίου. Κατά την μεταπολεμική περίοδο, η προσφορά σε κινδυνεύον πλοίο να εισέλθει σε λιμένα καταφυγής ήταν πράξη εθίμου και αλληλοβοηθείας μεταξύ των ναυτικών χωρών. Από το 1970 που η μεταφορά πετρελαίου γίνεται από δεξαμενόπλοια μεγάλης χωρητικότητας στα οποία συνέβησαν ναυτικά ατυχήματα με αποτέλεσμα μεγάλες θαλάσσιες ρυπάνσεις, η έννοια του λιμένος καταφυγής έγινε προβληματική λόγω των μεγάλων οικονομικών επιπτώσεων στην επικράτεια του παρέχοντος καταφύγιο κράτους ως αποτέλεσμα των ρυπάνσεων.

Παρακάτω αναφέρονται μερικά από τα σημαντικότερα ατυχήματα που συνέβησαν στην λήψη αποφάσεων από τον IMO.

1. Τον Μάρτιο του 1967, το πετρελαιοφόρο **“TORREY CANYON”** χτύπησε στον ύφαλο Seven Rocks στην βορειοανατολική πλευρά των νησιών Scilly, έξω από την ακτή της Μεγάλης Βρετανίας.

Μετέφερε ακατέργαστο πετρέλαιο από το Κουβέιτ στο Milford Haven της Ουαλίας. Τότε το Torrey Canyon ήταν ένα από τα μεγαλύτερα πλοία που διέσχιζαν τις θάλασσες. Ανήκε σε μια αμερικανική εταιρεία με έδρα τις Βερμούδες, είχε σημαία Λιβύης, είχε ιταλικό πλήρωμα (Ο καπετάνιος ήταν ο Pastrego Rugiati) και εργαζόταν για την British Petroleum.

Όταν χτύπησε στα βράχια Polland, έσκισε 14 από τις 18 δεξαμενές φορτίου. Δημιουργήθηκε κηλίδα ακατέργαστου πετρελαίου και το πλοίο ήταν έτοιμο να διαλυθεί. Μετά από μια τεράστια έκρηξη αποφασίστηκε η ρυμούλκηση του, όμως η Μεγάλη Βρετανία αρνήθηκε περιοχή καταφυγίου. Δέκα μέρες μετά το ατύχημα το πλοίο έσπασε στα τρία και όλο το φορτίο (31 εκατομμύρια γαλόνια) διέρρευσε στην θάλασσα. Τότε αποφασίστηκε ο βομβαρδισμός του πλοίου από αέρος και η RAF ανέλαβε το έργο. Βομβαρδίστηκε δύο φορές, κάηκε το πλοίο, αλλά η κηλίδα παρέμεινε. Χρησιμοποίησαν διαλυτικά και καθαριστικά τα οποία επιβάρυναν την ζημιά στο περιβάλλον. Χάθηκαν 25,000 πουλιά, καλλιέργειες στρειδιών, το μεγαλύτερο μέρος της θαλάσσιας ζωής στην Νότια ακτή της Μεγάλης Βρετανίας έως και τις ακτές της Νορμανδίας στην Γαλλία.



Εικόνα 2-1: Torrey Canyon⁵

Ήταν η πρώτη από τις μεγάλες καταστροφές πετρελαίου και οποιαδήποτε διορθωτική προσπάθεια έγινε, ήταν είτε αργοπορημένη, είτε μικρή, είτε έκανε τα πράγματα χειρότερα. Αλλά ήταν ένα καλό μάθημα.

Τα μακροπρόθεσμα οικονομικά και περιβαλλοντολογικά αποτελέσματα μπορούν να αξιολογηθούν τώρα.

Η σοβαρότητα της καταστροφής οδήγησε στην δημιουργία της Συνθήκης Αστικής Ευθύνης (CLC) του 1969 και τη Συνθήκη Ταμείων (1992). Για πρώτη φορά, οι πλοιοκτήτες θεωρούνται αυστηρά υπεύθυνοι και νέοι νόμοι για την προστασία του περιβάλλοντος απαιτούν να θεσμοθετηθούν νέα σχέδια κατασκευής πλοίων και τα οποία κατέληξαν στην υποχρεωτική κατασκευή των νέων πλοίων με διπλό πυθμένα, όπως και σε νέες διαδικασίες καθαρισμού και συντήρησης (MARPOL 1973/78) και στον Νόμο Πετρελαϊκής Ρύπανσης του 1990.

Ως συνέπεια της καταστροφής του Torrey Canyon, ο IMO κάλεσε μια έκτακτη σύνοδο του συμβουλίου του και αποφάσισε να συγκαλέσει μια διάσκεψη (MARPOL 73) για να προετοιμάσει μια διεθνή συμφωνία που να καθιερώνει περιορισμούς στην ρύπανση της θάλασσας, του εδάφους και του αέρα, από τα πλοία. Εντοπίστηκαν οι ανεπάρκειες του συστήματος για την αποζημίωση μετά από ατυχήματα εν πλω και έγινε σαφές ότι απαιτείτο

⁵ “Classic Casualty” by Grey Hall, Professional Mariner, #103, April/May 2007

διεθνής δράση για να διατυπωθούν τα σωστά κριτήρια όσον αφορούσε την κατασκευή των δεξαμενών των πλοίων, έτσι ώστε να μειωθεί η διαρροή πετρελαίου μετά από κάποιο ατύχημα.

Ενώ το Torrey Canyon απετέλεσε την πρώτη καταστροφή πετρελαιοφόρου που βρέθηκε στο επίκεντρο της προσοχής του κόσμου, δεν ήταν και η τελευταία δυστυχώς. Τόνοι πετρελαίου όλων των ειδών διέρρευσαν στο περιβάλλον τουλάχιστον από δέκα μεγάλα δεξαμενόπλοια κατά την διάρκεια των επόμενων δεκαετιών.⁶

2. “ANDROS PATRIA” - Στις 31 Οκτωβρίου 1978, το τάνκερ “ANDROS PATRIA” ταξίδευε από το νησί Kharg στο Ευροport κουβαλώντας φορτίο 208,000 τόνων ακατέργαστου πετρελαίου. Παρουσίασε μια ρωγμή 50 ποδών στο σκαρί του στις ανοιχτές θάλασσες του Cape Finistere. Έλαβε χώρα έκρηξη και διέφυγε πετρέλαιο. Όλα τα μέλη του πληρώματος εκτός από τρία άτομα εγκατέλειψαν το πλοίο και χάθηκαν.

Περίπου 50,000 τόνοι πετρελαίου χάθηκαν, αλλά το τάνκερ συνέχισε να πλέει και η ομάδα διάσωσης το πλεύρισε και επιβιβάστηκε σε αυτό στις 4 Ιανουαρίου 1979. Η Ισπανική, η Γαλλική και η Βρετανική Κυβέρνηση αρνήθηκαν να δώσουν άδεια στο τσακισμένο τάνκερ να μπει στα χωρικά τους ύδατα από φόβο πρόκλησης ρύπανσης. Οι διασώστες ρυμούλκισαν το τάνκερ 250 μίλια νότια των νησιών Azores, όπου ξεκίνησε η μεταφορά φορτίου από πλοίο σε πλοίο. Συνέχισαν μέχρι τις 9 Φεβρουαρίου, οπότε η συνεχώς μετακινούμενη νηοπομπή είχε φτάσει 200 μίλια νοτιοδυτικά των Cape Verde Islands. Το σκάφος τότε έγινε δεκτό στα Πορτογαλικά ύδατα και στις 19 Φεβρουαρίου αγκυροβόλησε στη Λισσαβώνα. Πουλήθηκε για παλιοσίδερα (scrap) σε Ισπανούς. Το κόστος διάσωσης ήταν πολύ μεγαλύτερο από ότι θα ήταν αν στο σκάφος είχε επιτραπεί νωρίτερα η μετάβαση νοτιότερα σε ασφαλή ύδατα.

3. Το “PROTOKLETOS” ήταν ένα Panamax Bulker το οποίο μετέφερε ορυκτό σίδηρο από τη Βραζιλία το 1992. Αμέσως μετά την έξοδο του από το λιμάνι το πλήρωμα του πλοίου άκουσε μυστηριώδεις θορύβους από το σκαρί. Έχων σύνεση, ο καπετάνιος πολύ λογικά αναζήτησε να καταφύγει σε ένα πολύ κοντινό Βραζιλιάνικο λιμάνι το οποίο είχε εγκαταστάσεις επισκευών (Angra Dos Rias).

Δυστυχώς οι αρχές του λιμανιού αρνήθηκαν την είσοδο στο σκάφος. Κρίθηκε απαραίτητο να εκφορτωθεί το φορτίο πριν την έναρξη της επισκευής αλλά καθώς ήταν αδύνατη η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις επισκευών κρατήθηκε σε ένα κοντινό αγκυροβόλιο.

⁶ “Classic Casualty” by Grey Hall, Professional Mariner, #103, April/May 2007

Μετά από 9 μήνες άκαρπων προσπαθειών να πεισθούν οι αρχές να επιτραπεί στο σκάφος η είσοδος στο λιμάνι και την μάντρα επισκευών η μόνη λύση που απέμενε στον πλοιοκτήτη ήταν να βγάλει το πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα και να το βουλιάξει μαζί με όλο το φορτίο του.

Και αυτό ακριβώς έγινε.

4. Η τέταρτη περίπτωση είναι το “**AEOLIAN SKY**”. Αυτό που έχουμε εδώ είναι κάποιες φωτογραφίες πριν και μετά.



Εικόνα 2-2 : Το “Aeolian Sky” εν πλω⁷.

Η πρώτη είναι μια φωτογραφία του πλοίου να ταξιδεύει στη θάλασσα σε πολύ καλή κατάσταση και η δεύτερη είναι μια φωτογραφία ενός δύτη με το ναυάγιο στον πυθμένα της θάλασσας, αποτέλεσμα της αδυναμίας του πλοίου να λάβει την απαραίτητη στήριξη από τοπικές λιμενικές αρχές.

Ήταν φορτωμένο με γενικό φορτίο και συμμετείχε σε μία σύγκρουση στην Μάγχη με το “ANNA KNUPPLE”. Του αρνήθηκαν άδεια εισόδου σε λιμάνια τόσο της Γαλλίας όσο και της Αγγλίας και σαν αποτέλεσμα προχώρησε στο Lyme Bay όπου, ύστερα από πολλές ώρες τελικά βυθίστηκε, μην έχοντας άδεια να αγκυροβολήσει. Τόσο το πλοίο όσο και το φορτίο του χάθηκαν στις 4 Νοεμβρίου 1979.

⁷ www.inner-space.co.uk/.../detail.asp?album=11&pic=480



Εικόνα 2-2: Υποβρύχια επιθεώρηση του “Aeolian Sky”⁸

5. Στις 19 Δεκεμβρίου 1989, το τάνκερ “KHARK 5” είχε φορτίο περίπου 250,000 τόνους περσικού ακατέργαστου πετρελαίου και ταξίδευε από το νησί Kharg στο Europort των Κάτω Χωρών, όταν υπέστη αρκετές εκρήξεις την ώρα που περνούσε από τη βορειοδυτική ακτή του Μαρόκο.

Το πλήρωμα εγκατέλειψε το πλοίο και 3 μέρες αργότερα η ισχυρή φλόγα σβήστηκε από ένα ρυμουλκό της Smit-Tak με συμβόλαιο LOF. Το σκάφος δεν είχε ηλεκτρισμό και είχε μια τρύπα 20 μέτρων σε ύψος και 30 μέτρων σε πλάτος στην πλευρά της μπουκαπόρτας.

Οι Αρχές τόσο στην Ισπανία όσο και το Μαρόκο, αρνήθηκαν στους διασώστες να ρυμουλκήσουν το σκάφος κοντά στις ακτές τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ακόμα περισσότερο πετρέλαιο να διαρρεύσει από το τάνκερ και συνολικά περίπου 40,000-60,000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου να διαρρεύσουν στη θάλασσα.

Αντιμέτωποι με την έλλειψη βοήθειας από τις τοπικές αρχές, οι διασώστες συνέχισαν νότια σε αναζήτηση πιο ήρεμων υδάτων για να μπορέσουν να κάνουν μεταφορά φορτίου από πλοίο σε πλοίο.

Δεν του επιτράπη η προσέγγιση ούτε στα 200 μίλια από τις Κανάριες Νήσους και παρακολούθηθηκε στενά από ένα σκάφος του Ισπανικού Πολεμικού Ναυτικού. Οι Πορτογαλικές Αρχές τότε αρνήθηκαν την άδεια εισόδου στα χωρικά ύδατα της Madeira. Η Σενεγάλη και τα Cape Verde Islands επίσης απαγόρευσαν την είσοδο του σκάφους στα ύδατά τους.

Τελικά η μεταφορά φορτίου έλαβε χώρα περίπου ενάμιση μήνα αργότερα όταν το πλοίο ήταν σχεδόν 250 μίλια δυτικά της Sierra Leone.

⁸ <http://www.atlantisdivers.co.uk/diary04/diary04.htm>

Μόνο τότε το σκάφος μπόρεσε να πλεύσει αυτοδύναμο στη Ελλάδα όπου και επισκευάστηκε. Η αμοιβή των διασωστών για την υπόθεση αυτή ήταν \$18 εκατομ. Αν οι διασώστες είχαν την δυνατότητα να φέρουν σε πέρας την από πλοίο σε πλοίο μεταφορά του φορτίου στο Cadiz Harbour κατά τα τέλη Δεκεμβρίου/ αρχές Ιανουαρίου είναι πιθανόν ότι οι ασφαλιστές πλοίου και φορτίου θα είχαν πληρώσει μόνο γύρω στα \$10 εκατομμ.

6. Εδώ μπορούμε να δούμε το **“LA MAWLAYA”** λίγο μετά τη σύγκρουσή του. Ήταν ένα σκάφος 50,000 dwt το οποίο ενεπλάκη σε μια σύγκρουση με το N/V **“NEW WORLD”**, το Δεκέμβριο του 1994 στη Μεσόγειο.



Εικόνα 2-3: Το **“La Mawlaya”** περιμένοντας για περαιτέρω διαδικασίες στο λιμάνι⁹.

Του αρνήθηκε η είσοδος στα Ισπανικά, Γαλλικά και Πορτογαλικά ύδατα (παρόλο που η Valencia δήλωσε ότι το σκάφος θα μπορούσε να γίνει δεκτό αλλά υπέβαλλε προϋποθέσεις τις οποίες οι ιδιοκτήτες δεν μπορούσαν να ικανοποιήσουν).

Οι διασώστες κατάφεραν να φέρουν σε πέρας την από πλοίο σε πλοίο μεταφορά φορτίου, ενώ ρυμουλκείται.

Αν στο **«LA MAWLAYA»** είχε επιτραπεί η είσοδος σε προφυλαγμένα ύδατα δεν θα υπήρχε υποχρέωση ως προς τους διασώστες και η μείωση του ρίσκου απώλειας του κύτους και του φορτίου θα ήταν σημαντικά μικρότερη.

7. Μια ακόμη ενδιαφέρουσα απώλεια αφορά το σκάφος **“SMIRDAN”**. Ήταν ένα Ρουμανικό γενικού φορτίου πλοίο αξίας περίπου \$ 850,000. Είχε φορτίο (ατσαλένιων σπειρών με αξία

⁹ <http://www.shipspotting.com/modules/myalbum/photo.php?lid=110654>

ασφάλισης \$1,176,918.74 και κάποιο είδος φασολιών σόγιας το οποίο είχε ασφαλιστεί για \$538,849. Κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού από την Ινδία στην Άπω Ανατολή χτύπησε ένα βυθισμένο αντικείμενο στα Στενά Malacca τον Ιανουάριο του 1997.

Τα νερά μπήκαν αμέσως στο πλοίο αλλά οι διασώστες αμέσως μετά την υπογραφή LOF κατάφεραν να αντλήσουν το νερό και να καταστήσουν το πλοίο αξιόπλοο. Τότε το ρυμούλκησαν στην Σιγκαπούρη όπου του αρνήθηκε η είσοδος από τις Λιμενικές Αρχές μέχρι να δοθεί εγγύηση \$10 εκατομμ. Οι ιδιοκτήτες δε δέχτηκαν και έτσι το σκάφος παρέμεινε αγκυροβολημένο έξω από το λιμάνι έως τις 6 Ιανουαρίου 2000 (ακριβώς τρία χρόνια αργότερα) όταν το φορτίο τελικά πουλήθηκε για το ποσό των \$25,000 σαν μέρος μιας διεθνούς διευθέτησης. Παρόλο που το φορτίο είχε υποστεί κάποια ζημιά αμέσως μετά το περιστατικό, η 3χρονη καθυστέρηση που προκλήθηκε κυρίως από την άρνηση της εισόδου του στο λιμάνι η οποία θα επέτρεπε στο σκάφος να εκφορτώσει το φορτίο, σήμαινε ότι η αξία του φορτίου είχε σιγα σιγα εξανεμισθεί μέχρι τότε.

8. Κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού από την Ινδία στην Κορέα, το “**VENTURA**” ο οποίο ήταν ένα πλοίο αξίας περίπου \$1.2 εκατομμ. και μετέφερε φορτίο μελάσας αξίας περίπου \$800,000, αντιμετώπισε σοβαρά κατασκευαστικά προβλήματα στο Colombo το 1999.

Οι Αρχές της Σρι Λάνκα αρνήθηκαν στο σκάφος την άδεια εισόδου στο λιμάνι, οπότε αυτό αγκυροβόλησε έξω από αυτό για 4 εβδομάδες --- μέχρι που έφτασε ο μουσώνας οπότε το σκάφος καταστράφηκε από τις δύσκολες καιρικές συνθήκες και βυθίστηκε, με αποτέλεσμα την ολοκληρωτική απώλεια τόσο του πλοίου όσο και του φορτίου του. (C.T.L.)

Αυτές είναι κάποιες από τις περιπτώσεις όπου η μη παροχή περιοχή καταφυγής δημιούργησε τεράστια προβλήματα.

Είναι αδύνατο να παρουσιαστεί ακριβής υπολογισμός του κόστους για τους ασφαλιστές, ωστόσο δε χρειάζεται μεγάλη φαντασία για να καταλάβουμε ότι οι αξίες που εμπλέκονται είναι σημαντικές. Επιπλέον, θα ήταν σφάλμα να εστιάσουμε μόνο στο οικονομικό κόστος. Γιατί δεν περιλαμβάνει το κόστος καταστροφής περιβάλλοντος και τον αυξανόμενο κίνδυνο ως προς το πλήρωμα των πλοίων και του προσωπικού διάσωσης, όταν τα παράκτια κράτη αρνήθηκαν στα πλοία πρόσβαση σε ασφαλή σημεία.

9. Το 2000, το “**CASTOR**” έγινε ο λεπρός της θάλασσας. Φορτωμένο με 30.000 τόνους βενζίνη, λίγο έξω από τις Μαροκινές ακτές εμφάνισε μία ρωγμή στο κατάστρωμα η οποία λόγω του θυελλώδους καιρού έφτασε τα 21 μέτρα μήκος. Υπήρχε κίνδυνος διαρροής του

φορτίου στο περιβάλλον, έκρηξης και πυρκαγιάς. Οι διασώστες έκλεισαν έξυπνα τη ρωγμή με ένα μείγμα πολυουρεθάνης και σιλικόνης.



Εικόνα 2-4: Η ρωγμή στο κατάστρωμα του “Castor”¹⁰.

Εν τω μεταξύ, ζήτησαν καταφύγιο από την κυβέρνηση του Μαρόκου. Τους απάντησαν ότι έπρεπε να απομακρυνθούν πάραυτα στέλνοντας ένα πολεμικό τους πλοίο για να τους πείσει. Το πλοίο κατευθύνθηκε προς την Ισπανία η οποία τους αρνήθηκε και αυτή λιμένα καταφυγής.

Οι διασώστες εκκένωσαν το πλήρωμα και έκαναν μερική μεταφορά φορτίου από πλοίο σε πλοίο. Το “CASTOR” περιδιάβαζε τη Μεσόγειο για εβδομάδες, έχοντας ζητήσει λιμένα καταφυγής από 8 κυβερνήσεις οι οποίες είχαν αρνηθεί. Μία βελτίωση του καιρού επέτρεψε στον διασώστη να ρυμουλκήσει το “CASTOR” στον Πειραιά μετά από 6 εβδομάδες¹¹.

10. Το “PRESTIGE” ήταν ένα μονοπύθμενο, ελληνικής ιδιοκτησίας πετρελαιοφόρο, το οποίο βυθίστηκε στις 13 Νοεμβρίου 2002, λίγο πιο έξω από την ακτή της Γαλιτίας στην Ισπανία. Η πετρελαιοκηλίδα που δημιουργήθηκε ρύπανε χιλιάδες χιλιόμετρα ξηράς στην Ισπανία αλλά και τμήμα της Γαλλίας. Προκάλεσε δε μεγάλη καταστροφή στην τοπική βιοποικιλότητα. Ήταν η μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή στην ιστορία της Ισπανίας. Κατά τη διάρκεια μίας ισχυρής θύελλας μία από τις 12 δεξαμενές του πλοίου διερράγη, λίγο έξω από την Γαλιτία της Ισπανίας. Ο κυβερνήτης του πλοίου, Απόστολος Μαγκούρας, ζήτησε την βοήθεια των Ισπανικών Αρχών, οι οποίες όμως αρνήθηκαν κατηγορηματικά και τον κατεδίωξαν. Ο κυβερνήτης προχώρησε στα γαλλικά εθνικά ύδατα ζητώντας βοήθεια από

¹⁰ Tony Redding, “Best Endeavours, ISU.

¹¹ en.wikipedia.org

τους Γάλλους, όμως κι εκείνοι τον κατεδίωξαν. Τότε κατευθύνθηκε προς την Πορτογαλία, όπου και αυτοί τον κατεδίωξαν χρησιμοποιώντας το Πολεμικό Ναυτικό τους.

Στις 19 Νοεμβρίου 2002, μετά από 6 ημέρες αγωνιώδους περιπλάνησης κι ενώ η θύελλα λυσομανούσε, το πλοίο έχασε ένα τμήμα του κύτους του μήκους 40 ποδών από τη δεξιά μεριά, ενώ βρισκόταν 250 χλμ. από τις Ισπανικές ακτές, εκρέοντας 5.000 από τους 77.000 τόνους ακατέργαστου πετρελαίου που μετέφερε. Υπολογίζεται ότι έχει διαρρεύσει το 80% από το συνολικό αρχικό φορτίο, εφόσον η διαρροή συνεχίζεται ακόμη από το βυθισμένο ναυάγιο και θεωρείται ότι οι πολυαρωματικοί υδρογονάνθρακες που περιείχε το φορτίο θα δηλητηριάσουν το περιβάλλον για τα επόμενα 10 έτη. Η εταιρία SMIT, η οποία ανέλαβε τη διάσωση του πλοίου, κατόρθωσε να κλείσει τις περισσότερες τρύπες χρησιμοποιώντας ένα υποβρύχιο αυτόματο ρομπότ.



Εικόνα 2-5: Το “Prestige” κατά τη διάρκεια της βύθισής του¹².

Το συνολικό κόστος της επιχείρησης ανέλκυσης, ανήλθε στα 100 εκ.€. Το κόστος καθαρισμού των ακτών της Γαλικίας, ανήλθε στα 2,5 δις ευρώ. (Το κόστος καθαρισμού των ακτών της Αλάσκας μετά το ατύχημα του “Echhon Valdez”, κόστισε 2 δις ευρώ). Η κυβέρνηση της Ισπανίας έλαβε αρνητικές κριτικές για την απόφασή της να απομακρύνει το πληγωμένο πλοίο στο πέλαγος, όπου και κόπηκε στα δύο.

Όσον αφορά τους διασώστες, θεωρώ ότι θα αποθαρρύνονται στο μέλλον από το να εμπλακούν σε τέτοιου είδους προβλήματα με την προοπτική ότι η εργασία τους θα παρακωλύεται σοβαρά και θα είναι αμφίβολο αν θα λάβουν τις αμοιβές τους.

¹² Με την ευγενική άδεια της εταιρίας SMIT.

Το κύριο ενδιαφέρον των παράκτιων κρατών θα έπρεπε να έγκειται στην ενθάρρυνση άμεσων και αποτελεσματικών διασώσεων και όχι στην απομάκρυνση του κινδύνου από την αυλή τους.

Υπάρχουν στιγμές όπου η λογική απόφαση είναι να κρατηθεί ένα σκάφος μακριά από την ακτή, ιδίως όταν η κατασκευή του σκάφους έχει εκτεθεί σοβαρά και κινδυνεύει με βύθιση, ωστόσο αυτή είναι η άποψη των περισσότερων παράκτιων αρχών, επειδή οι αποφάσεις λαμβάνονται με πολιτικά κριτήρια.

11. Το **“ERIKA”** ήταν ένα Μαλτέζικο δεξαμενόπλοιο, που μετέφερε 28.000 τόνους βαρέως τύπου καυσίμων, το οποίο βρέθηκε σε άσχημες καιρικές συνθήκες στη διαδρομή από τη Δουνκέρκη (Γαλλία) στο Λιβόρνο (Ιταλία). Στις 11 Δεκεμβρίου, ο κυβερνήτης του Erika ανέφερε ρωγμές στην επιφάνεια του καταστρώματος αλλά υποστήριξε ότι η κατάσταση ήταν υπό έλεγχο. Την επόμενη μέρα ωστόσο, ο κυβερνήτης έστειλε σήμα κινδύνου στο Περιφερειακό Κέντρο Παρακολούθησης και Ναυαγισειρίας (Centre Regional de Surveillance et de Sauvetage - CROSS) αναφέροντας σοβαρά δομικά προβλήματα και ζητώντας την εκκένωση του πετρελαιοφόρου από το 26 ατόμων πλήρωμά του, η οποία πραγματοποιήθηκε με ασφάλεια.



Εικόνα 2-6 : Το “ERIKA” τη στιγμή της βύθισής του¹³.

Στις 8:00 μ.μ της ίδιας μέρας, το Erika έσπασε στα δύο, διαρρέοντας 10000 τόνους πετρελαίου στον Βискаϊκό Κόλπο και προκαλώντας εκτενή ρύπανση στην γύρω περιοχή. Τα συντρίμια τελικά ξεβράστηκαν κατά μήκος της Γαλλικής ακτής με το μπροστινό μέρος του κοντά στο Penmarch και το οπίσθιο μισό στο Belle-Ille.

¹³ http://www.meteorologie.eu.org/moathy/plaquette_en.html

Αυτό το γεγονός κατέδειξε τους κινδύνους που απορρέουν από την υπερβολική εμπιστοσύνη που δείχνουν οι παράκτιες αρχές στον κυβερνήτη του πλοίου όσον αφορά την επακριβή κατάσταση του πλοίου κάθε στιγμή. Λαμβάνοντας υπόψη την ταχύτητα με την οποία συνέβησαν τα γεγονότα και την επιδείνωση της κατάστασης του πλοίου, πιθανόν να υπάρχει αμφιβολία ως προς το αν οποιαδήποτε απόφαση σχετικά με την χορήγηση μιας περιοχής καταφυγής θα μπορούσε να οδηγήσει σε διαφορετικό αποτέλεσμα. Η πρώτη αναφορά του κυβερνήτη ωστόσο είχε προειδοποιήσει ότι υπήρχε μια τουλάχιστον ουσιαστική πιθανότητα το πλοίο να βρεθεί σε κίνδυνο. Ένα μάθημα που μπορούμε να πάρουμε από αυτό που συνέβη, είναι ότι οποιαδήποτε πολιτική για τις περιοχές καταφυγής πρέπει επίσης να λάβει μέτρα προληπτικής δράσης.

12.Στις 18 Ιανουαρίου του 2007, το **"MSC NAPOLI"** μετέφερε 2,394 container. 40 μίλια νότια της Κορνουάλλης και ενώ έπνεαν άνεμοι 8 μποφόρ, το μηχανοστάσιο πλημμύρισε. Τα 26 μέλη του πληρώματος διεσώθησαν από ελικόπτερο.



Εικόνα 2-7.: Το "MSC NAPOLI" έχει πάρει επικίνδυνη κλίση.¹⁴

Σύμφωνα με το αγγλογαλλικό κοινό σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων θαλάσσιων κινδύνων¹⁵ (Mancheplan), ο SOSREP και οι γαλλικές λιμενικές αρχές, διεξήγαγαν μία

¹⁴ Shipping news, 019-21-01-2007

¹⁵ Anglo-French Joint Maritime Contingency Plan. Το Mancheplan έχει υπογραφεί από κοινού από την Μεγ. Βρετανία και τη Γαλλία και αφορά την ταυτόχρονη και άμεση απόκριση των ομάδων έρευνας και διάσωσης των δύο χωρών σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα, καθώς και συνεργασία για την απορρύπανση της περιοχής, αν υπάρξει τέτοιο ενδεχόμενο. Η Μεγ. Βρετανία έχει υπογράψει και με τη Νορβηγία μία ανάλογη συμφωνία (The Norbrit Agreement), η οποία εστιάζεται περισσότερο στη συνεργασία των δύο χωρών για την αντιμετώπιση ενδεχόμενης ρύπανσης.

επιτόπια έρευνα για την κατάσταση του πλοίου και οι γαλλικές αρχές αξιολόγησαν διάφορες πιθανές θέσεις για παροχή περιοχής καταφυγής στο πλοίο στα γαλλικά ύδατα.



Χάρτης 2-1: Το σημείο στο οποίο τα Αγγλικά και Γαλλικά ρυμουλκά προσάραξαν” το “MSC NAPOLI”, στις ακτές της Ν. Αγγλίας.

Το συμπέρασμα που προκύπτει από αυτές τις αξιολογήσεις ήταν ότι η λιγότερη περιβαλλοντικά επικίνδυνη επιλογή ήταν να ρυμουλκηθεί το σκάφος σε μια περιοχή καταφυγής στα βρετανικά ύδατα. Η νότια ακτή της Αγγλίας παρείχε τις καλύτερες επιλογές για μια περιοχή καταφυγής, σε αντίθεση με τη Γαλλία όπου δεν βρέθηκε καμία κατάλληλη περιοχή καταφυγής μέσα στη λογική απόσταση.

Μετά από εκτεταμένη κακοκαιρία, τα ρήγματα και στις δύο πλευρές του σκάφους χειροτέρεψαν και η πρύμνη του πλοίου άρχισε βαθμιαία να βυθίζεται. Με τον κίνδυνο το σκάφος να βυθιστεί, πάρθηκε η απόφαση να "προσαράξουν" το πλοίο και να το σταθεροποιήσουν έτσι ώστε να μειωθεί το ενδεχόμενο εκτεταμένης ρύπανσης.

Αμέσως ξεκίνησε μία μεγάλη επιχείρηση διάσωσης των container που βρίσκονταν στο κατάστρωμα και η οποία βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη¹⁶, ενώ παράλληλα άρχισε και η απάντληση του πετρελαίου από το "MSC NAPOLI".

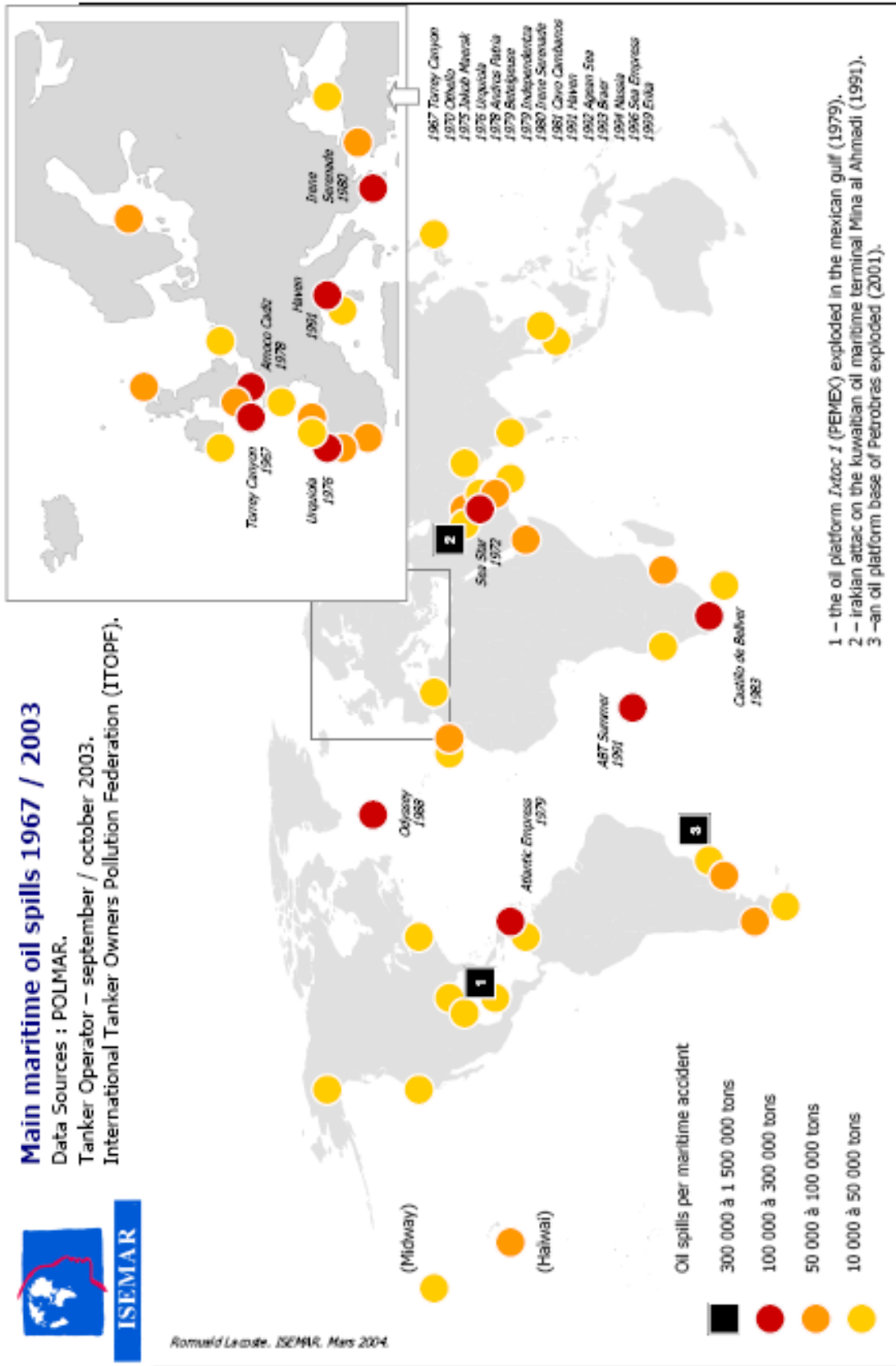
13. Τον Ιούνιο του 2000 το “**MV TREASURE**”, ένα Παναμεζικό φορτηγό πλοίο μεταφοράς σιδήρου υπέστη ρήγμα στο κύτος κατά τη διάρκεια άσχημων καιρικών συνθηκών έξω από την ακτή της Δυτικής Αφρικής. Το πλοίο με δυσκολία έφτασε στο Table Bay στα ύδατα της Νοτίου Αφρικής, όπου η Αρχές Ναυτιλιακής Ασφάλειας της Νοτίου Αφρικής (SAMSA) επιθεώρησαν το πλοίο. Έχοντας εντοπίσει ένα ρήγμα 170 μέτρων στο κύτος του πλοίου, η

¹⁶ Μέχρι τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές, περίπου 1000 container έχουν μεταφερθεί με φορτηγίδες στο λιμάνι του Portland στην Αγγλία.

SAMSA διέταξε το “Treasure” να φύγει από το Table Bay ή να εκφορτώσει το φορτίο και τα καύσιμά του στο Cape Town και να ξεκινήσει επισκευές.

Μετά από μια παρατεταμένη περίοδο αναποφασιστικότητας, οι ιδιοκτήτες και οι ασφαλιστές του “Treasure” αποφάσισαν τελικά να αποχωρήσει το πλοίο από το Table Bay. Ωστόσο, η κατάσταση του πλοίου επιδεινώθηκε γρήγορα μόλις αυτό άρχισε να πλέει, και τελικά βυθίστηκε ενώ βρισκόταν ακόμα κοντά στην ακτή, διαρρέοντας περίπου 1.300 τόνους πετρελαίου από τις δεξαμενές καυσίμων στη θάλασσα. Αυτή η διαρροή πετρελαίου έβλαψε το κοντινό ζωικό και φυτικό περιβάλλον, ιδιαίτερα τις αποικίες των Αφρικανικών πιγκουϊνων.

Το περιστατικό με το “Treasure” δείχνει τι μπορεί να συμβεί όταν οι διαδικασίες και οι συνεννοήσεις για την αντιμετώπιση πλοίων σε κίνδυνο είναι ατέρμονες. Η απόφαση να εισέλθει στον λιμένα ή να απομακρυνθεί από το Table Bay δεν θα έπρεπε ποτέ να ληφθεί από τον πλοιοκτήτη ή τους ασφαλιστές του «Treasure», αφού υπήρχε άμεσος κίνδυνος περιβαλλοντικής καταστροφής αν δεν παιρνόταν σύντομα αποφάσεις. Η SAMSA, ως αρμόδια παράκτια κρατική αρχή, έπρεπε να ενεργήσει άμεσα, λαμβάνοντας υπόψη τον πιθανό κίνδυνο προς το περιβάλλον, και να λάβει την απόφαση της σχετικά με το αν το «Treasure» θα έπρεπε να προσπαθήσει να βρει καταφύγιο ή να ξανοιχτεί στην θάλασσα. Το περιστατικό αποδεικνύει πόσο σημαντικό είναι για ένα παράκτιο κράτος να υπάρχουν μηχανισμοί σε ισχύ οι οποίοι θα επιτρέπουν να αντιμετωπίζονται γρήγορα και ενεργητικά τα προβλήματα που δημιουργούνται από ένα πλοίο σε κίνδυνο.



Χάρτης 2-2 : Οι κυριότερες πετρελαιοκηλίδες 1967-2003¹⁷

¹⁷ International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF).

3. Μεθοδολογία οργάνωσης περιοχών Καταφυγής

3.1. Περιβαλλοντική Θεώρηση και τεχνικά χαρακτηριστικά

3.1.1. Μείωση του κινδύνου ρύπανσης με την παροχής «περιοχών καταφυγής» σε πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι όταν κληθεί ένα παράκτιο κράτος να δεχτεί στα χωρικά του ύδατα ή σε κάποιο λιμάνι ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο η απόφαση είναι πολύ δύσκολη, επειδή δεν υπήρχε μέχρι πρόσφατα ουσιαστικά καμία νομική υποχρέωση να δεχθεί το πλοίο, ενώ για την λήψη απόφασης κυριαρχούν παράγοντες, όπως η ασφάλεια και η περιβαλλοντική προστασία. η απόφαση πρέπει να ληφθεί με γνώμονα την ελάχιστη επιζήμια λύση, έχοντας την επιλογή είτε να κρατήσει το πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα με κίνδυνο την πρόκληση μεγάλης ρύπανσης εφ' όσον ο καιρός, η συμπεριφορά του πλοίου κλπ, είναι ανεξέλεγκτοι παράγοντες, είτε να αποδεχθεί την αίτηση καταφυγής από το πλοίο και τον κίνδυνο πιθανής ρύπανσης. Στην τελευταία περίπτωση μειώνεται η πιθανότητα ρύπανσης, αφού υπάρχει η δυνατότητα ελέγχου της όποιας κατάστασης δημιουργηθεί με τα απαιτούμενα μέσα και εξοπλισμό.

Είναι πολύ σημαντικό να έχουν προϋπάρξει ρυθμίσεις που βοηθούν στη λήψη της απόφασης και τον τρόπο αντιμετώπισης του κινδύνου.

Παίρνοντας ως παράδειγμα την περιοχή της Μεσογείου και την δουλειά που έχει γίνει από το Τοπικό Κέντρο Θαλάσσιας Ρύπανσης των Ηνωμένων Εθνών (REMPEC - Regional Emergency Marine Pollution Centre) μπορούμε να δούμε ότι στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ των παράκτιων κρατών, έχουν ληφθεί κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση πλοίων σε κίνδυνο.

Πολύ πριν το περιστατικό του Δ/Ξ Castor, στα πλαίσια των συμφωνημένων κανονισμών και οδηγιών αναφορικά με την συνεργασία και αμοιβαία παροχή βοήθειας", οι Μεσογειακές παράκτιες χώρες είχαν συμφωνήσει σε ένα αριθμό ζητημάτων που έπρεπε να εξετασθούν στις περιπτώσεις που ένα παράκτιο κράτος καλείται να επιτρέψει την είσοδο στα χωρικά του ύδατα ή σε κάποιο λιμάνι, ενός πλοίου σε κίνδυνο.

Κάτω από την αυξανόμενη ανάγκη των κρατών-μελών για την ύπαρξη ενός μηχανισμού λήψης αποφάσεων σχετικά με το θέμα, τα συμβαλλόμενα μέρη στη συνθήκη της Βαρκελώνης τροποποίησαν το πρωτόκολλο εκτάκτου ανάγκης (το πρωτόκολλο αφορά τη

συνεργασία στην καταπολέμηση ρύπανσης στην Μεσόγειο θάλασσα από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης). Το σχετικό πρωτόκολλο παρέχει ένα σημαντικό πλαίσιο στις γείτονες παράκτιες χώρες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τρέχοντα ή αναμενόμενα περιστατικά ρύπανσης.

Το αναθεωρημένο πρωτόκολλο (άρθρο 16) ζητάει από τα κράτη μέλη να καθορίσουν εθνικά, περιφερειακά ή τοπικά σχέδια έκτακτης ανάγκης για την υποδοχή σε «περιοχές καταφυγής» πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο και αποτελούν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η συνεργασία μεταξύ των κρατών αναμένεται να ενισχύσει το αποτέλεσμα με την ενσωμάτωση στα υπάρχοντα σχέδια έκτακτης ανάγκης μιας κοινής μεθοδολογίας αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών του είδους.

Σε περιπτώσεις όπου ένα περιστατικό ρύπανσης έχει εκδηλωθεί μέσα σε λιμενική περιοχή ή αγκυροβόλιο από πλοίο που βρισκόταν σε κίνδυνο και έχει ζητήσει καταφύγιο, η διοίκηση του λιμένα αυτού παρεμβαίνει στην διαδικασία αντιμετώπισης στο πλαίσιο που ορίζει το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης του Λιμένα, όπως αυτό έχει εγκριθεί από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, εξαρτώμενη πάντα από το μέγεθος του περιστατικού. Η διοίκηση του λιμένα είναι επίσης υποχρεωμένη να παρέχει τον απαιτούμενο χώρο για την εγκατάσταση εξοπλισμού πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης, την αποθήκευση μηχανικών μέσων ανάκτησης ρυπογόνων ουσιών από τη θάλασσα και τον ελλιμενισμό πλωτών σκαφών του Λιμενικού Σώματος. Από αυτό το σημείο προκύπτει και το αίτημα των λιμένων για εύλογη αποζημίωση των υπηρεσιών όπως έχουμε προαναφέρει και που ο ΙΜΟ αναφέρει στην οδηγία Α.949.

Σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, ο κίνδυνος ρύπανσης λόγω της κατάστασης του κύτους του πλοίου και της πιθανής διαρροής πετρελαίου από τις δεξαμενές φορτίου ή καυσίμων είναι άμεσος. Η φύση των εργασιών ρυμούλκησης και ναυαγιοεπισκευής απαιτεί τη συνεργασία και ενημέρωση του Εθνικού Τοπικού Συντονιστή ή της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, καθώς επίσης και των άμεσα ενδιαφερόμενων μερών, όπως ο πλοίαρχος του πλοίου, ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής ή διαχειριστής του πλοίου, του ιδιοκτήτη του φορτίου και των εταιρειών ναυαγιοεπισκευής που συμμετέχουν στην επιχείρηση .

Ο πρωταρχικός στόχος των αρχών είναι η αποφυγή κάθε πρόσθετης ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες μέσω:

- άμεσης ενεργοποίησης του μηχανισμού αντιμετώπισης περιστατικού επί του υπάρχοντος σχεδιασμού για την επιχείρηση ναυαγαιαρσίας κάποιου πλοίου σε κίνδυνο και του φορτίου του
- σύστασης ασφαλών αγκυροβολιών ή περιοχών καταφυγής όπου θα μπορεί να εκτελεστεί με ασφάλεια μετάγγιση φορτίου και καυσίμων, καταπολέμηση ρύπανσης και καθαρισμός δεξαμενών ή προσωρινή επισκευής τους εάν αυτό είναι δυνατόν.

3.1.2 Σχεδιασμός Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης

1) Σχέδια για την υποδοχή πλοίων σε κίνδυνο

Ο σχεδιασμός αντιμετώπισης περιστατικών έκτακτης ανάγκης έχει αποδειχθεί βασικό συστατικό στην καταπολέμηση περιστατικών ρύπανσης και καθώς η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2002/59 απαιτεί τη δημιουργία σχεδίων για την υποδοχή πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο ένα σημαντικό στοιχείο στην κατάρτιση αυτών των σχεδίων θα αποτελέσει η εμπειρία και γνώση που έχει αποκτηθεί από τα σχέδια αντιμετώπισης ρυπάνσεων και τεχνολογικών ατυχημάτων στα πλοία.

Ο κίνδυνος που αντιπροσωπεύει το φορτίο ενός πλοίου που έχει υποστεί κάποιο ατύχημα πρέπει να εξακριβωθεί και να εκτιμηθεί για κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Έχει εκτιμηθεί ότι περισσότερο από το 50% είτε των συσκευασμένων είτε των χύμα φορτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης μπορούν να θεωρηθούν επικίνδυνα ή επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον σύμφωνα με εκτιμήσεις του IMO. Τα φορτία που χωρίς εξαίρεση μπορούν να προκαλέσουν σημαντική ρύπανση, είναι τα προϊόντα που μεταφέρονται χύμα όπως το πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου, τα χημικά, τα αέρια και τα επικίνδυνα απόβλητα. Καθώς ο κόσμος μας στηρίζεται όλο και πιο πολύ στη βιομηχανία και η βιομηχανική παραγωγή γίνεται ακόμη πιο σύνθετη, η μεταφορά αυτών των προϊόντων θα αυξάνεται συνεχώς.

Στην περίπτωση υποδοχής ενός πλοίου σε κίνδυνο που πιθανά να προκαλέσει περιστατικό ρύπανσης, ο εξοπλισμός και τα μέσα που αντιστοιχούν στις ανάγκες θα κινητοποιηθούν μετά από μια εκτίμηση της κατάστασης διασφαλίζοντας ότι ο απαραίτητος εξοπλισμός θα είναι διαθέσιμος και θα περιλαμβάνει εξοπλισμό μετάγγισης φορτίου, εξοπλισμό αντιμετώπισης ρύπανσης, εξειδικευμένο προσωπικό

κλπ. Έτσι από την πείρα που έχει αποκτηθεί σε θέματα αντιμετώπισης ρυπάνσεων, η εγκατάσταση και λειτουργία μιας «περιοχής-Καταφυγής» ή μιας περιοχής ασφαλούς αγκυροβολίας μπορεί εύκολα να πραγματοποιηθεί από λειτουργικής πλευράς χωρίς μεγάλη υποδομή αλλά με απαραίτητη την ύπαρξη Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτων Περιστατικών και τον ανάλογο εξοπλισμό σε ετοιμότητα στην περιοχή. Αυτές οι δύο απαραίτητες συνθήκες παρέχουν τη δυνατότητα υλοποίησης όλων των απαραίτητων από τη νομοθεσία μέτρων για την πρόληψη της ρύπανσης και την αντιμετώπιση περιστατικών.

Στην περίπτωση του Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτων Περιστατικών για ένα τυχαίο συμβάν ρύπανσης είναι υποχρεωτικό να εξετασθούν όλες οι εναλλακτικές πιθανότητες δράσεις εξαρτώμενες πάντα από την φύση του κάθε περιστατικού:

- Περιορισμός στην πηγή της διαρροής πετρελαιοειδών του ρυθμού απόρριψης στο περιβάλλον ή άμεση διακοπή της διαρροής εάν αυτό είναι τεχνικά δυνατόν.
- Αντιμετώπιση της ρύπανσης στην ανοικτή θάλασσα όσο δεν υπάρχει κίνδυνος ρύπανσης της ακτογραμμής.
- Όταν υπάρχει άμεσος κίνδυνος ρύπανσης των ακτών, πρέπει να ληφθεί απόφαση για την αντιμετώπιση του περιστατικού στην ανοικτή θάλασσα και πόντιση πλωτών φραγμάτων προκειμένου να προστατευθεί η ευαίσθητη ακτογραμμή.
- Καθορισμός των προτεραιοτήτων για τον καθαρισμό την ακτής που έχει ρυπανθεί, όταν οι καιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη ειδικού εξοπλισμού στην ανοικτή θάλασσα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης.

3.1.3 Σημαντικές Δράσεις που μπορούν να εκτελεστούν σε «Περιοχές-Καταφυγής» Μεταγίσεις Φορτίων

Όταν αναλογιζόμαστε τις δυσκολίες και το πιθανό κόστος καταπολέμησης μιας ρύπανσης, είναι εύκολο να αναγνωρίσουμε τη σημαντικότητα της μετάγχισης του εναπομείναντος φορτίου από ένα πλοίο που έχει υποστεί αβάρια, το οποίο αποτελεί

κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η παροχή βοήθειας από εξειδικευμένες εταιρείες πρέπει να ζητηθεί όταν κριθεί απαραίτητα μια επιχείρηση μετάγγισης φορτίου σε άλλο πλοίο, καθώς αποτελεί μια επιχείρηση με πολλούς συντελεστές που πρέπει να ληφθούν υπόψη όπως η κατάσταση του πλοίου, η φύση του φορτίου, το φυσικό περιβάλλον της περιοχής, την ύπαρξη κατάλληλου εξοπλισμού, την αποθηκευτική ικανότητα των πλοίων που θα παραλάβουν το φορτίο κλπ.

Ανάσχεση του πετρελαίου που διαρρέει από ένα πλοίο και ανάκτηση του πετρελαίου από την θάλασσα.

Ο κυριότερος σκοπός μια επιχείρησης αντιμετώπισης ρύπανσης είναι να μειώσει την συγκέντρωση κάθε επιβλαβούς ουσία στην θάλασσα, από τη στιγμή που έχει διαρρεύσει μετά από ένα ναυτικό ατύχημα. Ιδιαίτερα, όταν έχουμε διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα, αυτό δεν μένει περιορισμένο στην περιοχή του ατυχήματος. Κινείται κι απλώνεται σύμφωνα με ποικίλους παράγοντες (Σχήμα 1) καθώς επίσης και ανάλογα με την ένταση / διεύθυνση του ανέμου και τα ρεύματα που έχουν πάντα αρνητικά αποτελέσματα σε κάθε προσπάθεια περιορισμού κι ελέγχου μιας ρύπανσης. Έτσι αυτοί οι παράγοντες πρέπει πάντα να συνυπολογίζονται στο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης μια «Περιοχής-Καταφυγίου».

Για την αποφυγή ρύπανσης της ακτής στην <<Περιοχή-Καταφυγής>> και με στόχο τον έλεγχο της κίνησης της πετρελαιοκηλίδας είναι απαραίτητη η πόντιση πλωτών φραγμάτων. Τα πλωτά φράγματα έχουν την δυνατότητα να περικλείουν και να συγκεντρώνουν το πετρέλαιο που έχει διαρρεύσει (εξαρτάται πάντα από τις καιρικές συνθήκες που θεωρητικά θα είναι ηπιότερες σε μια προστατευμένη περιοχή) με στόχο τη διευκόλυνση της επιχείρησης συλλογής και την προστασία των ακτών. Να σημειώσουμε εδώ ότι όταν μια κηλίδα προσβάλει την ακτή τότε το κόστος απορρύπανσης αυξάνεται κατακόρυφα.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι δύο πολύ σημαντικά στοιχεία στον επιχειρησιακό τομέα των Περιοχών-Καταφυγής αποτελούν α) το σχέδιο λήψης αποφάσεων και β) το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης. Υποστηρίζοντας την άποψη ότι δεν πρέπει να δημιουργηθεί μια και μοναδική περιοχή-καταφυγής, (καθώς κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε

δυσκολίες σε περιπτώσεις που το ατύχημα θα έχει εκδηλωθεί σε μεγάλη απόσταση και πιθανά να δημιουργούσε μεγαλύτερη ζημιά κατά την διάρκεια πλεύσης του πλοίου προς την συγκεκριμένη περιοχή) αυτά τα δυο σχέδια θα πρέπει να λειτουργούν σε εθνικό επίπεδο και να εξετάζουν την κάθε περίπτωση ξεχωριστά αναζητώντας πάντα την βέλτιστη δυνατή λύση δεδομένων των συνθηκών.

Την όλη διαδικασία θα διευκόλυνε η εύρεση και ο αποκλεισμός των περιοχών εκείνων που για διάφορους λόγους δεν θα πρέπει να υποδεχτούν ένα πλοίο σε κίνδυνο καθορίζοντας τόσο την πλεύση των πλοίων μακριά από αυτές όσο και τον ελλιμενισμό τους.

3.1.4 Τι πρέπει να συμπεριλαμβάνει ένα σχέδιο λήψης αποφάσεων

Από την στιγμή που ένα πλοίο θα βρεθεί σε κατάσταση κινδύνου και θα ζητήσει τη βοήθεια της αρμόδιας αρχής για υποδοχή σε περιοχή ή λιμένα καταφυγής, η αρμόδια ρυθμιστική αρχή θα πρέπει να εξετάζει το θέμα λαμβάνοντας υπόψη τα εξής

1. Είναι δυνατή κάτω από τις παρούσες συνθήκες η παροχή αποτελεσματικής βοήθειας στην ανοιχτή θάλασσα.
2. Εάν είναι απόλυτα απαραίτητο το πλοίο να οδηγηθεί σε περιοχή ή λιμένα καταφυγής τα ακόλουθα κριτήρια πρέπει να εξετάζονται:
 - Σύγκριση των κινδύνων στην ανοιχτή θάλασσα με αυτούς πλησίον των ακτών ή εντός λιμένα
 - Απόσταση του λιμένα από κατοικημένες περιοχές
 - Ευαίσθητες περιοχές κι εγκαταστάσεις όπως ιχθυοκαλλιέργειες κλπ
 - Πιθανές επιπτώσεις στην λειτουργία του λιμένα
 - Ιεράρχηση υπευθύνων για την αντιμετώπιση του κινδύνου
 - Ευκολίες διαχείρισης του φορτίου

- Ευκολίες υποδοχής και διαχείρισης αποβλήτων

- Επισκευαστικές ευκολίες

3) Η υπεύθυνη λιμενική αρχή στην περιοχή δικαιοδοσίας της οποίας θα καταφύγει το πλοίο πρέπει να ειδοποιηθεί προκειμένου να δώσει άδεια ελλιμενισμού στο πλοίο και να μην υπάρξουν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις

4) Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ή ο Υ.Ε.Ν. θα πρέπει να έχει το γενικό πρόσταγμα πάνω από την τοπική λιμενική αρχή

5) Και στις δύο περιπτώσεις η αρμόδια αρχή που έχει θεσμοθετηθεί να διαχειρίζεται τα περιστατικά του είδους θα αναλαμβάνει το γενικό πρόσταγμα

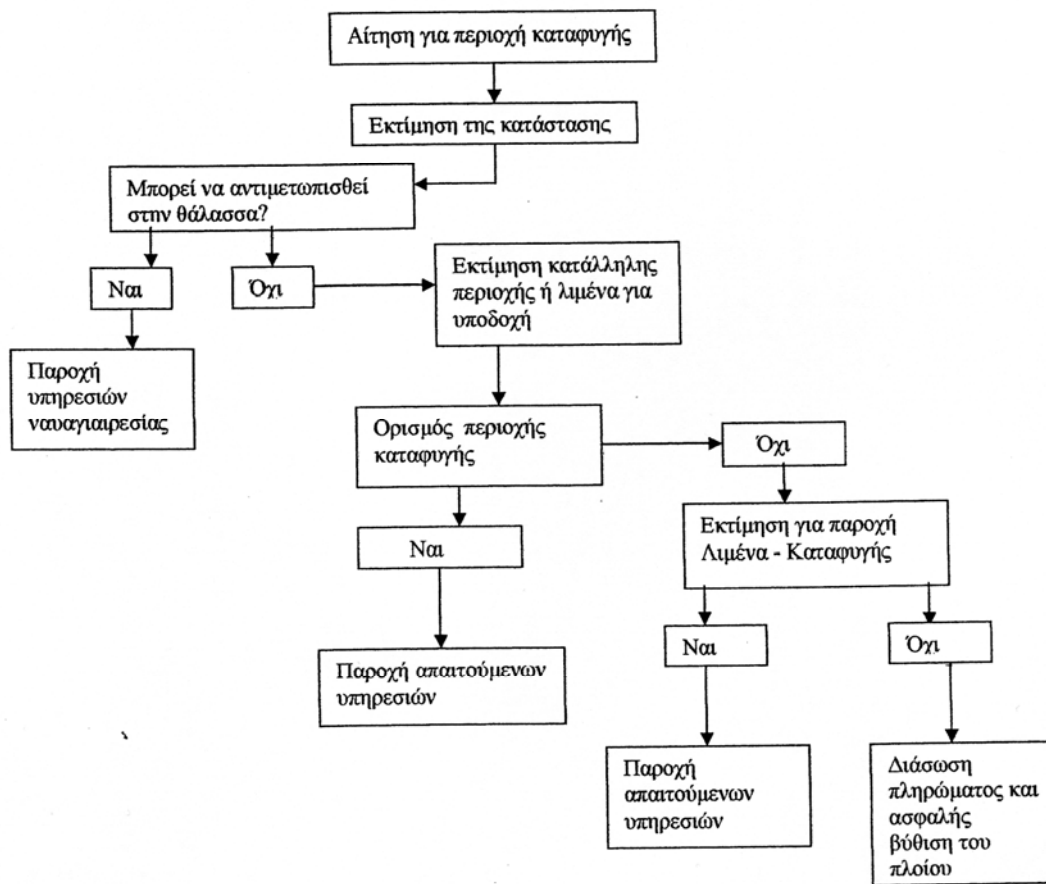
6) Η υπόθεση μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει λήξει είτε εάν το πλοίο οδηγηθεί προς επισκευή σε κάποιο ναυπηγείο είτε όταν αρχίζει και πάλι την εμπορική του δραστηριότητα είτε όταν αποπλεύσει με την άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής.

Κατά την λήψη της απόφασης τα επόμενα στοιχεία πιστεύουμε ότι πρέπει αν συμπεριληφθούν ενώ παράλληλα πρέπει να υπάρχει κάποιο ερωτηματολόγιο για παροχή πληροφοριών όπως αυτό στο παράρτημα 6.

1. Ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην περιοχή όπου θα καταπλεύσει το πλοίο
2. Προστασία του περιβάλλοντος
3. Οικονομικές επιπτώσεις στην περιοχή καταφυγής που έχει επιλεγεί
4. Μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια για το πλοίο και το φορτίο

Σχήμα 3.1. Διαδικασία λήψης απόφασης για την υποδοχή ή μη πλοίων σε κίνδυνο από ένα κράτος.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ



3.1.5 Τι πρέπει να περιλαμβάνει ένα σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης

Ο προσεκτικός σχεδιασμός είναι μια σημαντική προετοιμασία για κάθε επιχείρηση αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης. Η αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων που προέρχονται από ένα ναυτικό ατύχημα είναι ένα τυπικό παράδειγμα. Πολλοί άνθρωποι μπορεί να επηρεαστούν από μια πετρελαιοκηλίδα όπως είδαμε και σε παραδείγματα παραπάνω και πολλοί οργανισμοί εμπλέκονται στην διαδικασία παροχής βοήθειας σε ένα πλοίο που κινδυνεύει. Για παράδειγμα, για την αντιμετώπιση ενός περιστατικού σε πλοίο μπορεί να χρειάζονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, μετάγγισης του φορτίου, υπηρεσίες ναυαγιορresίας και τελικά ίσως υπηρεσίες αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδας. Πάντα θα υπάρχει ανησυχία για τα αποτελέσματα μιας πιθανής ρύπανσης που μπορεί να προκαλέσει ένα πλοίο όταν οδηγηθεί σε περιοχή καταφυγής τόσο στο περιβάλλον όσο και στην αλιεία, την αναψυχή και φυσικά την δημόσια υγεία. Και φυσικά, θα υπάρχουν πάντα συγκρουόμενα συμφέροντα κατά την διαδικασία λήψης της απόφασης για τον τρόπο και την περιοχή

διαχείρισης της κρίσης με τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης να καιροφυλακτούν προκειμένου να αναφέρουν κάθε λάθος ενέργεια και πιθανά να διογκώσουν τα αρνητικά αποτελέσματα.

Αυτά τα περιστατικά μπορούν ευκολότερα να αντιμετωπιστούν όταν υπάρχει ένα καλά προετοιμασμένο και δοκιμασμένο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης.

Αυτός ο σχεδιασμός μπορεί να ακολουθήσει το σύστημα των τριών επιπέδων (Tier1, Tier2, Tier 3). Τα περισσότερα περιστατικά είναι μικρά και μπορούν να αντιμετωπιστούν τοπικά (Tier1). Εάν το περιστατικό είναι πέρα από τις τοπικές ικανότητες ή επηρεάζει μεγαλύτερη περιοχή ένα ενισχυμένο περιφερειακό σχέδιο απαιτείται (Tier2). Η βάση αυτού του σχεδιασμού των τριών επιπέδων είναι το τοπικό σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης ενός λιμένα ή μιας περιοχής που πληροί τα κριτήρια για την υποδοχή πλοίων σε κίνδυνο. Αυτά σε συνδυασμό μπορούν να αποτελέσουν τα μέρη ενός εθνικού σχεδιασμού (Tier3) με διαφορετικό κέντρο λήψης αποφάσεων. Η εναρμόνιση εθνικών σχεδίων κατά την υιοθέτηση τους μπορεί να αποτελέσει το περιφερειακό σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών μεταξύ δύο χωρών. Γενικά, τα σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης (ΣΑΕΑ) πρέπει να ακολουθούν ένα παρόμοιο σχεδιασμό άσχετα με το αν είναι τοπικά, εθνικά ή περιφερειακά με στόχο βέβαια πάντα το περιεχόμενο τους να διαφέρει ανάλογα με το μέγεθος και το είδος της περιοχής που καλούνται να καλύψουν.

Αυτή η ομοιογένεια των ΣΑΕΑ θα βοηθήσει την εύκολη κατανόηση τους και θα εξασφαλίσει την ομαλή μετάβαση από το ένα επίπεδο στο άλλο αν οι συνθήκες τελικά το επιβάλλουν κι ανάλογα την εξέλιξη που θα έχει ένα περιστατικό.

Ενώ όμως η δομή θα είναι παρόμοια, τα ΣΑΕΑ των πλοίων θα χρειάζονται διαφορετικές πληροφορίες από αυτές των παράκτιων επιχειρήσεων.

Τα ΣΑΕΑ είναι καλύτερα να διαιρούνται σε δύο ξεχωριστά μέρη. Το πρώτο μέρος πρέπει να περιέχει περιγραφικά ένα κείμενο πολιτικής το οποίο θα αναλύει τη στρατηγική του σχεδίου, ενώ το δεύτερο μέρος πρέπει να περιέχει το επιχειρησιακό σχέδιο με αναφορές σε διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν όταν συμβαίνει ένα περιστατικό. Η ενότητα του σχεδίου που θα αναφέρεται στη στρατηγική θα πρέπει να καλύπτει την πολιτική, τις υπευθυνότητες και την λογική του επιχειρησιακού σχεδίου για το οποίο είναι απαραίτητος ένας πίνακας ελέγχου (checklist) με δείκτες σε πηγές πληροφόρησης. Τέλος, ένα σχέδιο θα

πρέπει να είναι λογικά συμπληρωμένο και δεν πρέπει να περιέχει παραπομπές σε άλλες εκδόσεις, κάτι το οποίο θα προκαλεί καθυστερήσεις. Η βιβλιοδεσία του θα πρέπει να επιτρέπει την συχνή ενημέρωση του ακόμη και τμηματικά και θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για σημείωση των αναθεωρήσεων.

Αναλυτικά τα δύο ξεχωριστά μέρη ενός ΣΑΕΑ μπορούν να είναι ως εξής

A) Στρατηγική

Το κομμάτι της στρατηγικής θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον οκτώ (8) κύριες θεματικές ενότητες

1. Εισαγωγή
2. Ανάλυση Κινδύνου
3. Καθορισμός πλουτοπαραγωγικών πηγών που βρίσκονται σε κίνδυνο
4. Προτεραιότητες παροχής προστασίας
5. Τεχνικές επέμβασης και αντιμετώπισης
6. Οργάνωση και διοίκηση εξοπλισμού, εφοδίων, παρεχόμενων υπηρεσιών και διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού
7. Επικοινωνίες και έλεγχος
8. Εκπαίδευση, ασκήσεις και αναθεώρηση διαδικασιών.

Στην εισαγωγή, η τοπική αρχή ή ο οργανισμός που θα έχει τη διοίκηση για τη δημιουργία και εφαρμογή του σχεδίου και επεξήγηση των κανονισμών που ισχύουν και το διέπουν θα πρέπει να καθορίζονται αναλυτικά. Επίσης, η γεωγραφική περιοχή που καλύπτει θα πρέπει να αναφέρεται καθώς και τα σημεία που εγγίζουν άλλες γεωγραφικές περιοχές και καλύπτονται από άλλα σχέδια.

Θα πρέπει να αναφέρεται η αναμενόμενη συχνότητα, το μέγεθος και το είδος των περιστατικών. Ιστορικά στοιχεία που έχουν συγκεντρωθεί μπορεί να δώσουν αυτά τα συμπεράσματα μέσα από μια ποσοτική ανάλυση. Σχετικός επίσης είναι και ο αριθμός διελεύσεων των πλοίων και ειδικά των δεξαμενόπλοιων. Έτσι, θα προκύψει μια σειρά πιθανών σεναρίων από την ανάλυση κυρίως της κυκλοφοριακής συχνότητας στην περιοχή αλλά και τις μεταφορές πετρελαίου δια θαλάσσης (επίκαιρο θέμα για το Αιγαίο με τον αγωγό μεταφοράς πετρελαιοειδών από την Κασπία). Η πιθανή κίνηση μιας πετρελαιοκηλίδας είναι επίσης ένα θέμα που πρέπει να εξεταστεί και να καταγραφεί σε συνδυασμό με τις επικρατούσες μετεωρολογικές και ωκεανογραφικές συνθήκες οι οποίες πρέπει να καταγραφούν για κάθε περιοχή και να επισυνάπτονται.

Στην συνέχεια θα πρέπει να αναφέρονται περιοχές αναψυχής, ευαίσθητες οικολογικές περιοχές, ιχθυοκαλλιέργειες, θαλασσοπούλια και θηλαστικά της περιοχής και πλουτοπαραγωγικές πηγές που μπορεί να πληγούν από μια ρύπανση ή ένα ναυάγιο (αν και λογικά ευαίσθητες περιοχές ή περιοχές αναψυχής θα έχουν αποκλειστεί κατά τον αρχικό σχεδιασμό επιλογής περιοχών καταφυγής οπότε ΣΑΕΑ υπάρχει περίπτωση να υπάρχει σε τέτοιες περιοχές μόνο εάν το επιβάλει η νομοθεσία). Εφόσον δεν θα είναι δυνατόν να δοθεί ίση προστασία σε όλες της ευαίσθητες περιοχές θα πρέπει να καθοριστούν προτεραιότητες εκ των προτέρων.

Σε αυτή τη διαδικασία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα πρακτικά προβλήματα που προκύπτουν καθώς επίσης και οι σχετικές περιβαλλοντικές και οικονομικές αξίες κάθε πλουτοπαραγωγικής πηγής όπως και η ευαισθησία τους σε περιστατικό ρύπανσης.

Στην συνέχεια θα πρέπει να καθοριστούν οι τεχνικές αντιμετώπισης του περιστατικού, περισυλλογής πιθανής ρύπανσης και καθαρισμού των ακτών, αναφορικά με τον τύπο του κινδύνου που έχει εκδηλωθεί και τις προσυμφωνημένες προτεραιότητες προφύλαξης. Σε αυτή την διαδικασία θα πρέπει να δοθεί προσοχή στους περιορισμούς των τεχνικών ελέγχου μιας ρύπανσης και του καταλληλότερου εξοπλισμού περισυλλογής ανάλογα με τις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες και τον τύπο πετρελαίου. Παράλληλα οι τεχνικές καθαρισμού των ακτών θα πρέπει να έχουν καθοριστεί ανάλογα με τον τύπο των ακτογραμμών που συνορεύουν με την περιοχή καταφυγής και φυσικά θα πρέπει να έχει προβλεφθεί τόσο η προσωρινή αποθήκευση απορριμμάτων που θα προκύπτουν κατά την

διάρκεια των εργασιών όσο και ο καθορισμός τρόπων τελικής διαχείρισης και καταστροφής μέσω ορισμένου ασφαλούς οδικού ή άλλου δικτύου.

Ακολουθεί μια περιγραφή του οργανισμού που θα είναι υπεύθυνος για την αντιμετώπιση του περιστατικού και οι υπευθυνότητες αυτών που θα αναμιχθούν στην όλη επιχείρηση εξετάζοντας όλα τα πιθανά σενάρια ατυχημάτων. Καλύτερο θα ήταν να υπάρχει μια κεντρική διοίκηση που θα έχει όλη την υπευθυνότητα για τον χειρισμό της επιχείρησης προκειμένου να αποφευχθεί σύγχυση στην διαδικασία λήψης αποφάσεων. Παρ' ολ' αυτά θα ήταν χρήσιμο να αναλυθούν στο ΣΑΕΑ και οι διαδικασίες συντονισμού μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Το μέγεθος του οργανισμού που θα αναλάβει την ευθύνη αντιμετώπισης του περιστατικού εξαρτάται από την περιοχή που καλύπτει το κάθε σχέδιο και την ευαισθησία της εν λόγω περιοχής, καθώς το κάθε περιστατικό θα εξετάζεται ξεχωριστά πριν αποφασισθεί αν και που θα το δοθεί άδεια ελλιμενισμού. Έτσι θα πρέπει να επισυνάπτονται όλα τα σχετικά κυβερνητικά κλιμάκια που εμπλέκονται, οι σύμβουλοι, οι ειδικοί επιστήμονες καθώς και τρόποι επικοινωνίας μαζί τους.

Το επόμενο πολύ σημαντικό στάδιο αφορά τον καθορισμό του εξοπλισμού αντιμετώπισης των περιστατικών (ρυμουλκά, μπάρτζες, πλωτοί γερανοί, καταδυτικά σκάφη, εξοπλισμός και υλικά απορρύπανσης, πλωτά συνεργεία, εξειδικευμένα σκάφη περισυλλογής πετρελαιοειδών, εξοπλισμός μετάγχισης φορτίων κλπ). Αρχικά πρέπει να γίνει μια καταγραφή του διαθέσιμου εξοπλισμού (καθώς και ανάγκες για προμήθεια νέου εξοπλισμού σε περίπτωση που αυτό απαιτηθεί). Σημαντικός επίσης είναι και ο καθορισμός αναλωσίμων υλικών, ιατροφαρμακευτικού εξοπλισμού και μέσων μεταφοράς. Προτεραιότητα εδώ έχει ο σχεδιασμός εναλλακτικών σχεδίων υποστήριξης τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε διεθνές στην περίπτωση που το περιστατικό πάρει μεγάλες διαστάσεις και χρειαστεί επιπλέον εξοπλισμό. Στην τελευταία περίπτωση θα πρέπει να οριστούν οι τελωνειακές διαδικασίες για την απρόσκοπτη μεταφορά του εξοπλισμού καθώς και οικονομικές ρυθμίσεις προκειμένου να μην παρατηρηθούν καθυστερήσεις. Έχοντας καθορίσει τα μέσα και τον εξοπλισμό που θα είναι διαθέσιμος, το επόμενο βήμα είναι η καταγραφή του ανθρώπινου δυναμικού που απαιτείται να είναι διαθέσιμος. Σε περίπτωση μεγάλων περιστατικών θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για επιπρόσθετο ανθρώπινο

δυναμικό μέσω υπερβολών τα στοιχεία των οποίων πρέπει να επισυνάπτονται λεπτομερειακά με στοιχεία επικοινωνίας.

Όλα αυτά μας οδηγούν εύκολα να συμπεράνουμε ότι είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός κέντρου επικοινωνιών το οποίο θα εξασφαλίζει ότι οι σωστές πληροφορίες διαβιβάζονται στον σωστό υπεύθυνο. Στην περίπτωση που κάποιο τμήμα της επιχείρησης εκτελείται σε απομακρυσμένη περιοχή θα πρέπει να δημιουργούνται φορητά ενδιάμεσα κέντρα επικοινωνίας εγκατεστημένα στην εν λόγω περιοχή και εξοπλισμένα με τους απαραίτητους χάρτες, δελτία αναφορών κλπ. Σημαντικό ρόλο παίζει η συνεχής και ακριβής καταγραφή όλων των ενεργειών σχετικά με τη χρήση του εξοπλισμού, του ανθρώπινου δυναμικού, των υλικών και εξόδων για την μελλοντική αναφορά σε αυτά και τον καθορισμό του ποσού της οικονομικής αποζημίωσης που θα ζητηθεί.

Στο τελευταίο τμήμα του πρώτου μέρους του ΣΑΕΑ θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης για όλα τα επίπεδα του προσωπικού επέμβασης και αντιμετώπισης των περιστατικών. Οι ασκήσεις θα πρέπει να γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να διασφαλιστεί η ετοιμότητα και ενημέρωση όλων των μερών ενώ παράλληλα θα πρέπει να δοκιμάζεται η επιχειρησιακή ετοιμότητα του διαθέσιμου εξοπλισμού. Η καλύτερη άσκηση είναι η αντιμετώπιση ενός πραγματικού περιστατικού, έτσι μετά το πέρας μιας επιχείρησης θα πρέπει να γίνεται μια ανακεφαλαίωση των γεγονότων προκειμένου να αντιμετωπιστούν αδυναμίες και να γίνουν οι απαραίτητες αλλαγές στο σχέδιο.

B) Επιχειρησιακό Σχέδιο

Η επιχειρησιακή διαδικασία μπορεί να διαιρεθεί σε έξι (6) κύρια μέρη κυρίως ακολουθώντας τη χρονολογική σειρά από τη εκδήλωση ενός περιστατικού:

1. Ανακοίνωση του περιστατικού
2. Εκτίμηση της κατάστασης (τα δύο πρώτα μέρη αφορούν και τον σχεδιασμό λήψης απόφασης για την υποδοχή ενός πλοίου σε κίνδυνο και σε ποια περιοχή)
3. Μέθοδος αντιμετώπισης
4. Επισκευή, καθαρισμός πιθανής ρύπανσης
5. Επικοινωνίες

6. Λήξη επιχείρησης

Οι πληροφορίες χρειάζονται για την ακριβή εκτίμηση της κατάστασης και μπορεί να περιλαμβάνουν ημέρα, ώρα, θέση, πηγή, αιτία ατυχήματος, είδος και ποσότητα φορτίου, εάν υπάρχει διαρροή ποσότητα και είδος πετρελαίου στην θάλασσα, μέγεθος κηλίδας κλπ. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να υπάρχει κι ένας μηχανισμός κινητοποίησης του προσωπικού και των αρμοδίων αρχών. Είναι χρήσιμο να υπάρχουν μοντέλα εκτίμησης της κατάστασης και μέθοδοι αέριας επιτήρησης για τον εντοπισμό των απειλούμενων περιοχών και διαδικασίες για την ειδοποίηση περιοχών που πιθανά να πληγούν.

Το σχέδιο θα πρέπει να επιτρέπει την εκτίμηση διαφόρων μεθόδων αντιμετώπισης ανάλογα με την κατάσταση και να μην επιβάλει μια μονοδιάστατη προσέγγιση λόγω π.χ. έλλειψης υλικών ή ανθρώπινου δυναμικού, ενώ θα πρέπει να υπάρχει διαδικασία για την μετάβαση του εξοπλισμού και του προσωπικού σε κατάσταση ετοιμότητας πριν την κινητοποίηση.

Στην συνέχεια, πρέπει να αναλύονται οι διαδικασίες για την εγκατάσταση ενός κέντρου αντιμετώπισης στην πιο κατάλληλη περιοχή, την κινητοποίηση και χρήση του απαραίτητου για την κάθε περίπτωση εξοπλισμού, την οργάνωση των διοικητικών θεμάτων υποστήριξης, την συνεχή εναέρια επιτήρηση και τις μεθόδους απόρριψης όποιων αποβλήτων δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια της επιχείρησης.

Οι διαδικασίες για την έναρξη των καναλιών επικοινωνίας με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς.

Σε αυτό το σημείο μπορεί να υπάρχουν οδηγίες για το επίπεδο καθαρισμού που απαιτείται σε κάθε περιοχή σε περίπτωση ρύπανσης (εφόσον έχουν εκτιμηθεί τα περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής κατά την προετοιμασία του σχεδίου) καθώς επίσης και για την αποκατάσταση των περιοχών που έχουν προεπιλεγεί ως χώροι προσωρινής αποθήκευσης απορριμμάτων και υγρών καταλοίπων.

Ένας κατάλογος πληροφοριών που θα διευκολύνει μια αποτελεσματική και αποδοτική επιχείρηση θα πρέπει να επισυνάπτεται στο ΣΑΕΑ και να περιλαμβάνει:

- Κατάλογο επικοινωνίας του προσωπικού επέμβασης

- Κατάλογο επικοινωνίας των εμπλεκόμενων φορέων και φορέων που πιθανά να έχουν άμεσο ενδιαφέρον (δήμους, κοινότητες, αστυνομία κλπ)
- Αρχικό διαθέσιμο εξοπλισμό αντιμετώπισης και εξοπλισμό από άλλους φορείς πιθανά στην περιοχή
- Βοηθητικό εξοπλισμό, όπως σκάφη εργασίας, ρυμουλκά, μπάρες, ελικόπτερα, βυτιοφόρα κενού αντiekρηκτικού τύπου, προστατευτικό εξοπλισμό, εργαλεία χειρός, κλπ.
- Εξοπλισμό υποστήριξης, όπως μεταφορικά μέσα, σίτιση, διαμονή, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη
- Επιπλέον προσωπικό από υπεργολάβους, τοπικές αρχές, στρατό, εθελοντικές οργανώσεις κλπ.
- Ειδικούς σε θέματα αντιμετώπισης ναυτικών ατυχημάτων, πετρελαιοκηλίδων ναυαγιορυσίας, περιβαλλοντολόγους κλπ.
- Χάρτες με σημειωμένες τις ευαίσθητες περιοχές, περιοχές αναψυχής, ιχθυοκαλλιέργειες κλπ που μπορούν να πληγούν ανεπανόρθωτα κι έχουν μεγάλο κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος.
- Χάρτες που σημειώνουν τις προτεραιότητες για προστασία στη περιοχή και υποδεικνύουν σημεία επέμβασης, σημεία υποδοχής καταλοίπων κλπ.
- Κατάλογο με τύπους πετρελαίων με τις ιδιότητες τους και την καταλληλότερη μέθοδο αντιμετώπισης και συλλογής.

3.1.6 Χαρακτηριστικά «Περιοχών – Καταφυγής»

Κατά την διάρκεια εντοπισμού περιοχής (ή λιμένα) καταφυγής όπου τα πλοία σε κίνδυνο θα μπορούν να καταφύγουν, είτε προκαταβολικά πριν την εκδήλωση κάποιου ατυχήματος είτε κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης κάποιου περιστατικού είναι αρκετοί οι παράγοντες που πρέπει να εξετασθούν προκειμένου να βρεθεί η κατάλληλη περιοχή.

- Πλησιέστερη απόσταση από τις ήδη υπάρχουσες ναυπλιακές οδούς μεταφοράς επικινδύνων φορτίων,
- Ηρεμία των υδάτων της προστατευόμενης περιοχής από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και τα τοπικά ρεύματα.
- Καταλληλότητα του λιμένα για πιθανή προσάραξη του πλοίου
- Ικανοποιητικός χώρος για ελιγμούς του πλοίου
- Υπάρχουσα υποδομή ρυμουλκών στην περιοχή
- Ευκολίες μετάγγισης φορτίων
- Πυροσβεστικά μέσα
- Οδικό δίκτυο της περιοχής για οργάνωση δικτύου μεταφοράς εξοπλισμού κι απόβλητων
- Υπάρχοντα μέσα καταπολέμησης ρυπάνσεων ή εκτιμώμενος χρόνος άφιξης αυτών από την πλησιέστερη περιοχή

3.1.6.1 Κριτήρια για την επιλογή της θέσης

Πρέπει σε γενικές γραμμές να πληροί δύο προϋποθέσεις:

- Να μη θέτει σε κίνδυνο κατοικημένες περιοχές ή το θαλάσσιο περιβάλλον ή την υπάρχουσα ναυτιλιακή κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή
- Να παρέχει εύκολη πρόσβαση στα πλοία και φυσική προστασία έναντι των καιρικών συνθηκών και της θάλασσας

3.1.6.2 Φυσική προστασία

Η θέση πρέπει να εξασφαλίζει προστασία στα αγκυροβολημένα ή/και προσορμισμένα πλοία ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματική κράτηση και πρόσδεση για την απρόσκοπτη και χωρίς δυσκολίες εργασίες μετάγγισης φορτίου ή καυσίμων, προσωρινών επισκευών και επιθεωρήσεων. Τα αποδεκτά ύψη κύματος στις θέσεις παραβολής εξαρτώνται σε γενικές γραμμές από την περίοδο των κυμάτων, το μέγεθος και τον προσανατολισμό των πλοίων, τη διεύθυνση των κυμάτων, την ελαστική συμπεριφορά των μέσων πρόσδεσης, κ.α. Ισχύουν σε γενικές γραμμές οι παρακάτω αποδεκτές τιμές του σημαντικού ύψους κύματος για διαφορετικούς τύπους πλοίων:

Πίνακας 9: Τιμές ύψους κύματος για διαφορετικούς τύπους πλοίων³⁰

Πλοία	Προσεγ. Αποδεκτά ύψη κύματος (Hs) μέτρα	
	Γωνίες πρόσπτωσης 0°	45 - 90°
Φορτηγά γενικού τύπου	1.0	0.8
Container και Ro-Ro πλοία	0.5	0.4
Bulk carriers 30.000 - 100.000 dwt	1.0 - 1.5	0.8 - 1.0
Δεξαμενόπλοια 30.000 - 200.000 dwt	1.5 - 2.5	1.0 - 1.2
Δεξαμενόπλοια άνω των 200.000 dwt	2.5 - 3.0	1.0 - 1.5

3.1.6.3 Θεώρηση του ναυτιλιακού περιβάλλοντος

Οι δίαυλοι που θα καθοριστούν για την υποδοχή των πλοίων σε κίνδυνο πρέπει να έχουν επαρκείς διαστάσεις ώστε να αποφευχθεί πρόσθετο ατύχημα κατά την είσοδο ή αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι, κατά τους ελιγμούς και τη ρυμούλκηση του. Ισχύουν ουσιαστικά οι κλασικές ναυτικές προϋποθέσεις για το ελάχιστο πλάτος και βάθος των διαύλων σε σχέση με τα μεγέθη των πλοίων που θα εξυπηρετούν (πλάτος τουλάχιστον 5B το πλάτος των πλοίων, βάθος τουλάχιστον το βύθισμα του μεγαλύτερου για υποδοχή πλοίου συν 0.1D για μη εκτεθειμένες περιοχές).

3.1.6.4 Διαθεσιμότητα ρυμουλκών και άλλων σκαφών

Ανάλογα με τα πλοία που είναι πιθανό να υποδεχθούν, πρέπει να υπάρχει επάρκεια ρυμουλκών με ανάλογη ιπποδύναμη πρόωσης και ικανότητας έλξης.

Από τον ΙΑΡΗ δίνεται το εξής

Πίνακας 10: Αριθμός απαιτούμενων ρυμουλκών ανά εκτόπισμα πλοίου

Εκτόπισμα πλοίου	Αριθμός ρυμουλκών
30.000	3.000 hp X 2 ρυμουλκά
80.000	3.000 hp X 2 - 3 ρυμουλκά
200.000	3.000 hp X 4 ρυμουλκά
300.000	3.000 hp X 4 - 6 ρυμουλκά

3.1.6.5 Μέσα πυρόσβεσης

Αυτό μπορεί να γίνει από τα ρυμουλκά σκάφη ή τυχόν πυροσβεστικά σκάφη για την κατάσβεση πυρκαγιών στο πλοίο που κινδυνεύει. Πρέπει όμως να είναι κατάλληλα για την καταπολέμηση πυρκαγιάς τυχόν επικίνδυνων φορτίων.

3.1.6.6 Εξοπλισμός αντιμετώπισης ρύπανσης.

Δεν καθορίζεται τι πρέπει να περιλαμβάνει, αλλά θεωρείται το δεύτερο σημαντικότερο χαρακτηριστικό μετά τη φυσική προστασία που παρέχει το λιμάνι. Συνήθως αποτελείται από πλωτά φράγματα, απορροφητικά υλικά, διάφορους τύπους ελαιοσυλλεκτών, χημικά διασκορπιστικά κλπ.

3.1.6.7 Μετάγχιση φορτίου ή/και καυσίμων.

Εφαρμόζεται ο Οδηγός Ship to Ship Transfer του ICS, για μεταγχισεις χύμα πετρελαίου ή υγροποιημένων αερίων, με τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ουσιαστικά ενσωματωθεί και στο Γενικό Κανονισμό Λιμένα για τέτοιες εργασίες και πάντα με την άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής.

3.1.6.8 Υποβρύχιες έρευνες

Απαραίτητες για την εξέταση της ακεραιότητας του σκάφους, της κατάστασης πηδαλίου, ελίκων, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και συμπιεσμένου αέρα.

3.1.6.9 Υποδοχές Καταλοίπων

Η ελαχιστοποίηση της βλάβης από τις απορρίψεις των αποβλήτων των πλοίων στο θαλάσσιο περιβάλλον μπορεί να επιτευχθεί με τον περιορισμό της απόρριψης στη θάλασσα αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Αναγκαία αλλά όχι "ικανή συνθήκη αποτελεί η βελτίωση της διαθεσιμότητας και της χρήσης εγκαταστάσεων παραλαβής των αποβλήτων αυτών σε « ευκολίας υποδοχής» (reception facilities).

Ως ευκολίες υποδοχής, ορίζονται γενικά οι κάθε είδους χερσαίες ή πλωτές εγκαταστάσεις, που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται για την παραλαβή και περαιτέρω διάθεση, από τα πλοία καταλοίπων και πετρελαιοειδών μιγμάτων, τοξικών και επικινδύνων ουσιών, απορριμμάτων, υπολειμμάτων φορτίου, λυμάτων και εν γένει κάθε ουσίας ή αντικειμένου η εκβολή ή διαφυγή του οποίου, είναι δυνατόν να αλλοιώσει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού νερού ή να το καταστήσει επιβλαβές για την υγεία του ανθρώπου ή την πανίδα και τη χλωρίδα των βυθών και είναι ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του.

Οι υποδοχές καταλοίπων έχουν θεσμοθετηθεί υποχρεωτικά από την Ε.Ε και την χώρα μας με την οδηγία 2000/159/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική μας νομοθεσία.

Η Οδηγία αυτή επιβάλλει την ύπαρξη ευκολιών υποδοχής καταλοίπων σε όλα τα Κοινοτικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και μαρίνες και έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, εφόσον προσεγγίζουν σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Περιοχές Καταφυγής στην Αμερική

4.1 Η περίπτωση των Η.Π.Α

Η μεταφορά φορτίων από τη θάλασσα δεν είναι άνευ κινδύνου. Σημαντικές θαλάσσιες απώλειες όπως το M/T «Torrey Canyon» το 1967 και το M/T «Eckon Valdez» το 1989 είναι μόνο δύο παραδείγματα της πιθανώς τεράστιας κλίμακας ρύπανσης της θάλασσας από πλοία. Μεγάλης σημασίας είναι οι «θεραπίες» που έχουν εμπνεύσει αυτές οι καταστροφές. Το «Torrey Canyon» φανέρωσε ελλείψεις τόσο στο εθνικό όσο και στο ιδιωτικό δίκαιο, οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα την δημιουργία της Διεθνούς Συνέλευσης για την Αστική Υπαιτιότητα για Ζημιές Πετρελαϊκής Ρύπανσης (CLC) 1969 και της Διεθνούς Συνέλευσης για την Ίδρυση ενός Κεφαλαίου για την Αποζημίωση Ζημιών Πετρελαϊκής Ρύπανσης (Fund Convention) 1971, και το «Eckon Valdez» είναι ευρέως γνωστό σαν η «γέννηση του Νόμου της Ρύπανσης από Πετρέλαιο 1990 (OPA 90¹⁸). Αυτές οι καίριες αλλαγές έχουν μειώσει την πετρελαϊκή ρύπανση από πλοία κατά τη διάρκεια του χρόνου, κυρίως μέσω οικονομικών κυρώσεων. Παρ' όλη την επιτυχία αυτών των Συνελεύσεων, ατυχήματα συμβαίνουν ακόμα. Τα υπάρχοντα σχέδια νομικής υπαιτιότητας δεν έχουν εξαφανίσει (και ίσως δεν μπορούν) την μεγάλη κλίμακας πετρελαϊκή ρύπανση από πλοία, όπως αποδεικτικέ το 2002 με τη βύθιση του «Prestige» έξω από την Ισπανία.

Ο τρόπος που εξελίχθηκε το περιστατικό με το «Prestige» και συγκεκριμένα η άρνηση παροχής ενός ασφαλούς καταφυγίου στο δεξαμενόπλοιο, έφερε στο φως την πιθανή διαμάχη δυο βασικών μερών στο θέμα των περιοχών καταφυγής. Στη μια πλευρά υπάρχει το δικαίωμα του πλοίου σε ανάγκη να αναζητήσει μια περιοχή καταφυγής και από την άλλη το

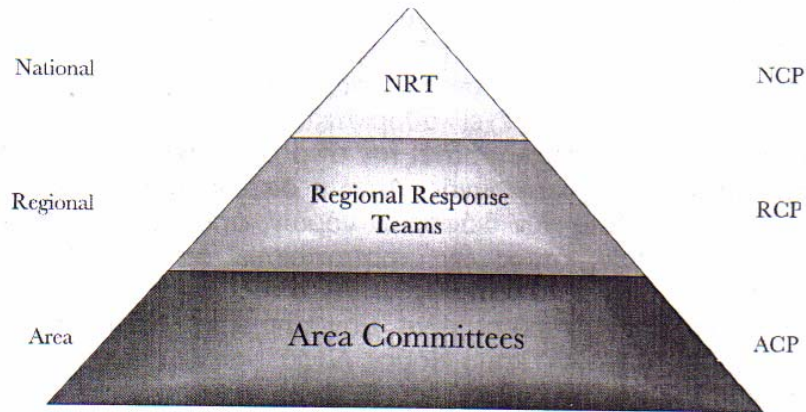
¹⁸ ίδε Παράρτημα II

αναμφισβήτητο δικαίωμα του παράκτιου κράτους να προστατεύσει την ακτογραμμή του. Αν δεν διευθετηθούν σωστά αυτές οι διαφορές μπορεί να «γίνουν ο κόμπος στο χτένι» μπροστά στις προσπάθειες να διασφαλιστεί η θαλάσσια ασφάλεια και η περιβαλλοντική προστασία. Στην περίπτωση του «Prestige» ο κόμπος έσφιξε μέχρι που τελικά έσπασε το σχοινί με τη βύθιση του φορτωμένου δεξαμενόπλοιου ανοιχτά στη θάλασσα της Μεσογείου. Για να χαλαρώσει ή ίσως να λυθεί ο κόμπος, οι Οδηγίες του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) σχετικά με τις Περιοχές Καταφυγής για Πλοία σε Κίνδυνο που Χρειάζονται Βοήθεια παρέχουν ένα πλαίσιο για την καταγραφή διαφόρων παραγόντων σεναρίων τύπου «Prestige». Για τις Ηνωμένες Πολιτείες, υπάρχει μια σχέση ανάμεσα στις Οδηγίες του IMO και στο Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης, το οποίο θα είναι το θέμα για συζήτηση σε αυτό το κεφάλαιο.

4.1.1 Επισκόπηση του εθνικού συστήματος ανταπόκρισης των Η.Π.Α

Παρακολουθώντας την καταστροφή του «Torrey Canyon» (1967), ο Πρόεδρος Lyndon Johnson διέταξε τα Υπουργεία Εσωτερικών και Μεταφορών να εξετάσουν την εθνική ικανότητα ανταπόκρισης σε πετρελαιοκηλίδες τέτοιου βεληνεκούς. Σαν αποτέλεσμα, δημιουργήθηκε το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης (National Response System) (NRS) για να συντονίσει όλες τις κυβερνητικές Υπηρεσίες με ευθύνη την περιβαλλοντική προστασία, σε μια επικεντρωμένη στρατηγική ανταπόκρισης για τον άμεσο και αποτελεσματικό καθαρισμό διαρροών πετρελαίου ή επιβλαβών ουσιών. Μέσω αυτής της Ιεραρχίας, το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης είναι ένα λογικό πλαίσιο για την ενσωμάτωση των Οδηγιών του IMO στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Πίνακας 4-1: Το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης Των Η.Π.Α



Source: NRS, USA

Το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης παρέχει αποτελεσματική διαχείριση κινδύνων ρύπανσης μέσω ενός δικτύου ανθρώπων, σχεδίων και πηγών. Όπως παρουσιάζεται και στην εικόνα το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης είναι ένα σύστημα συνεργασίας τριών επιπέδων – ομοσπονδιακών, κρατικών και τοπικών. Έχει σχεδιαστεί να ενισχύει τον προηγούμενο Επιτόπιο Συντονιστή (Federal On Scene Co-ordinator) στον συντονισμό των ενεργειών των ομοσπονδιακών, κρατικών και τοπικών διοικήσεων, καθώς και της πλευράς της βιομηχανίας και υπαιτιότητας, σε σχέση με τα περιστατικά ρύπανσης.

Για παράδειγμα, όταν μία αίτηση για περιοχή καταφυγής δεν αφορά μόνο τον Ομοσπονδιακό Επιτόπιο Συντονισμό, η Τοπική Ομάδα Ανταπόκρισης μπορεί να σπεύσει σε βοήθεια με ολοκληρωτική συνεργασία ή να δώσει επιπλέον βοήθεια μέσω των γραφείων της.

Οι λειτουργίες σχεδιασμού ετοιμότητας και ανταπόκρισης του Εθνικού Συστήματος Ανταπόκρισης για περιστατικά ρύπανσης όλων των μεγεθών και ειδών περιέχουν έναν μεγάλο αριθμό εργασιών προ και μετά ατυχήματος. Σε εθνικό επίπεδο, η Εθνική Ομάδα Ανταπόκρισης (National Response Team) συντονίζει τις δραστηριότητες του Εθνικού Συστήματος Ανταπόκρισης. Η Εθνική Ομάδα Ανταπόκρισης αποτελείται από 16 περιφερειακά παραρτήματα, το καθένα με ευθύνες και ειδικότητες σε ποικίλα θέματα επείγουσας ανταπόκρισης σε περιστατικά ρύπανσης. Μέσω της κατανομής ευθυνών σε όλη τη χώρα, για εσωτερικό σχεδιασμό, πολιτική και συνεργασία, η Εθνική Ομάδα Ανταπόκρισης εξασφαλίζει την ολοκληρωτική ετοιμότητα της χώρας απέναντι σε περιστατικά ρύπανσης κάθε μεγέθους και είδους. Πριν το οποιοδήποτε περιστατικό, η Εθνική Ομάδα Ανταπόκρισης παρέχει οδηγίες και πληροφορίες και κατά τη διάρκεια ενός

περιστατικού, παρέχει τεχνικές συμβουλές και πρόσβαση σε πηγές και εξοπλισμό σε όλα τα παραρτήματα της.

Η Εταιρία Περιβαλλοντικής Προστασίας των Ηνωμένων Πολιτειών (EPA) (The U.S Environmental Protection Agency) προεδρεύει της Εθνικής Ομάδας Ανταπόκρισης και η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών τελεί χρέη αντιπροέδρου. Η Εθνική Ομάδα Ανταπόκρισης είναι επίσης υπεύθυνη για την τήρηση του Εθνικού Σχεδίου Ενδεχόμενης Ρύπανσης από Πετρέλαιο και Επιβλαβείς Ουσίες, κοινώς Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (National Contingency Plan - NCP). Το NCP είναι μέρος της ομοσπονδιακής νομοθεσίας, η οποία παρέχει την οργανωτική δομή και διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε διαρροές πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών ουσιών, ρυπαντικών και μολυσματικών. Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης απεικονίζει αρχές λήψης αποφάσεων και προσφέρει συντονισμό στον σχεδιασμό, την ετοιμότητα και τη διαδικασία ανταπόκρισης στο επίπεδο περιφερειακού, κρατικού και τοπικού παραρτήματος. Για περιπτώσεις του NCP διαρροή (πετρελαίου, επιβλαβών ουσιών, ρυπαντικών και μολυντικών) σημαίνει επίσης «πιθανός κίνδυνος διαρροής». Σαν αποτέλεσμα οι αρχές και οι διαδικασίες που περιγράφονται στο NCP απευθύνονται σε ένα ευρύ φάσμα περιπτώσεων που περιλαμβάνουν τόσο πραγματικές όσο και πιθανές διαρροές πετρελαίου και επιβλαβών υλικών, συμπεριλαμβανομένης της απειλής διαρροών από πλοία που χρειάζονται βοήθεια.

Οι Ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών εκτείνονται έως την Νότια Αμερική και τα νησιά του Ειρηνικού και ποικίλουν γεωγραφικά, διαφέροντας από την παγωμένη Αλάσκα της Αρκτικής έως την τροπική Καραϊβική. Αντίστοιχα το γεωγραφικό εύρος των Ηνωμένων Πολιτειών προβάλλει δυσκολίες για την δημιουργία σχεδίων ανταπόκρισης για διαρροές. Ως βοήθεια σε αυτή την πρόκληση, 13 Περιφερειακές Ομάδες Ανταπόκρισης Regional Response Teams (RRT) προσφέρουν εσωτερική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των παραρτημάτων, ανάπτυξη πολιτικής της εταιρείας και δραστηριότητες υποστήριξης σε τοπικό επίπεδο. Η RRT καθρεφτίζει την Εθνική Ομάδα Ανταπόκρισης με την προσθήκη αντιπροσώπων από κρατικές, τοπικές και φυλετικές κυβερνήσεις. Η EPA και ο USCG προεδρεύουν από κοινού σε κάθε Τοπική Ομάδα Ανταπόκρισης, η οποία αναπτύσσει ένα Τοπικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (RCP) στο οποίο περιγράφει την πολιτική της και τις διαδικασίες ανταπόκρισης κατά της ρύπανσης μέσα στην επικράτεια της.

Σαράντα πέντε ζώνες Λιμεναρχών καλύπτουν όλες τις Ηνωμένες Πολιτείες και τα εδάφη τους, με όρια προς τη θάλασσα που επεκτείνονται μέχρι την οικονομική ζώνη. Γενικά, ο Λιμενάρχης υπηρετεί και σαν προκαθορισμένος Επιτόπιος Αξιωματικός Ομοσπονδιακός Συντονιστής, του οποίου η δικαιοδοσία συνδέεται με τον Λιμενάρχη.

Στο επίπεδο COTP/FOSC, μια Επιτροπή Περιοχής αναπτύσσει και διατηρεί μέσω του συντονισμού των παραρτημάτων, ένα Σχέδιο Ενδεχόμενου Συμβάντος ανά περιοχή (ACP) για τον τομέα υπευθυνότητας του Περιφερειακού Επιτόπιου Συντονιστή. Αφού έχουν καθιερωθεί από τον Νόμο Καθαρών Υδάτων (Clean Water Act), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον OPA 90, οι Επιτροπές Περιοχής είναι ο τόπος συνάντησεως για τον προγραμματισμό, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση όσον αφορά τις περιοχές καταφυγής.

4.1.2 Αρχές Λήψης Αποφάσεων

Ως η εφαρμοζόμενη αρχή για το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης, το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης διαιρεί την αρμοδιότητα των Περιφερειακών Συντονιστών Επιτόπιων σε δύο ευρείες ζώνες: την εσωτερική και την παράκτια. Ο Περιφερειακός Επιτόπιος συντονιστής είναι επίσημα προκαθορισμένος από την EPA [για την εσωτερική ζώνη] ή από την USCG [για την παράκτια ζώνη] για να συντονίζει και να καθοδηγεί σύμφωνα με τα πλαίσια του Νόμου Καθαρών Υδάτων (Clean Water Act)¹⁹. Η παράκτια ζώνη, η οποία είναι το κυρίως θέμα εδώ, περιλαμβάνει όλα τα πλεύσιμα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών και επεκτείνεται προς τη θάλασσα ως τα όρια της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Οι ρόλοι και οι ευθύνες του Περιφερειακού Επιτόπιου συντονιστή της Ακτοφυλακής περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο στόχο της Ακτοφυλακής που είναι η διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας και η προστασία του περιβάλλοντος στα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών. Συνεπώς, η Ακτοφυλακή έχει καθοριστικό ρόλο στην υλοποίηση των Οδηγιών του IMO, ο οποίος περιλαμβάνει την απόλυτη αρχή λήψης αποφάσεων όσον αφορά τις περιοχές καταφυγής. Σε αυτό το επίπεδο, η Ακτοφυλακή ασκεί ένα γερό σύνολο συμπληρωματικών αρχών σε τέσσερις λειτουργικές περιοχές: τον Λιμενάρχη, τον Ομοσπονδιακό Επιτόπιο συντονιστή, τον Ομοσπονδιακό συντονιστή Θαλάσσιας Ασφάλειας, και τον Υπεύθυνο Θαλάσσιας Επιθεώρησης.

α) Ο λιμενάρχης διαχειρίζεται ίσως το ευρύτερο σύνολο αποστολών μεταξύ των λειτουργικών περιοχών που έχουν αναφερθεί και διαδραματίζει έναν προεξέχοντα ρόλο στην ανταπόκριση στα αιτήματα παροχής περιοχής καταφυγής. Ο λιμενάρχης είναι αρμόδιος για την επιβολή των νόμων και των κανονισμών που έχουν σχεδιαστεί για:

¹⁹ Η Clean Water Act είναι υποκοριστικό του Federal Water Pollution Control Act Amendments of 1972 η οποία αντικατέστησε την Federal Water Pollution Control Act του 1948.

- Να ελαχιστοποιηθούν οι θάνατοι, οι προσωπικοί τραυματισμοί, και η απώλεια ή ζημιά ιδιοκτησίας που συνδέονται με πλοία που έχουν εμπλακεί σε εμπορικές, επιστημονικές ή ερευνητικές δραστηριότητες στο θαλάσσιο περιβάλλον
- Να προστατεύουν τους λιμένες του έθνους, τις υδάτινες οδούς, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα σκάφη, τα άτομα, την ιδιοκτησία και τις εγγύς του λιμένα περιοχές, από τυχαία ή σκόπιμη καταστροφή, ζημιά, απώλεια, ή τραυματισμό
- Να προστατεύουν τα πλεύσιμα ύδατα και τις κοντινές ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών και των κοντινών πόρων από περιβαλλοντική ζημιά, και
- Να αποτρέπουν τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τυχαίες ή σκόπιμες διαρροές πετρελαίου, επικίνδυνων ουσιών, λύματα, και απόβλητα σκαφών.

Για να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις, ο λιμενάρχης ασκεί εξουσία που πηγάζει από νομικές αρχές. Για να εξασφαλίσει την προστασία της παράκτιας ζώνης, ο Λιμενάρχης μπορεί να κατευθύνει ένα πλοίο που χρειάζεται βοήθεια σε έναν συγκεκριμένο προορισμό εκτός της ζητούμενης περιοχής²⁰.

β) Στα πλαίσια του Νόμου Καθαρών Υδάτων (, όπως έχει τροποποιηθεί από την OPA 90, ο Ομοσπονδιακός Επιτόπιος συντονιστής πρέπει να εξασφαλίσει την αποτελεσματική και άμεση απομάκρυνση πραγματικών ή επαπειλούμενων διαρροών πετρελαίου και επικίνδυνων ουσιών. Για να το καταφέρει αυτό, ο Ομοσπονδιακός Επιτόπιος συντονιστής, εξασκεί διευρυμένες αρμοδιότητες, οι οποίες περιλαμβάνουν την απομάκρυνση και/ή την καταστροφή ενός πλοίου από το οποίο υπάρχει διαρροή ή απειλή διαρροής πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών ουσιών με οποιοδήποτε τρόπο, και προγραμματίζει και συντονίζει τις δραστηριότητες απορρύπανσης επί τόπου. Επίσης μπορεί να ζητήσει βοήθεια στον προγραμματισμό, τον συντονισμό, και την εκτέλεση δραστηριοτήτων απομάκρυνσης από ένα ευρύ φάσμα υποστηρικτών, όπως η Εθνική Ομάδα Επιδρομών της Ακτοφυλακής,, η Ναυτική Επιθεώρηση Διάσωσης των Ηνωμένων Πολιτειών κ.λπ. Μπορεί να κλείσει συμβόλαια με επαγγελματίες διασώστες και εργολάβους καθαρισμού για να εξασφαλίσει την αποτελεσματική ανταπόκριση²¹. Εν ολίγοις, έχει σημαντικές αρμοδιότητες για την επίτευξη άμεσης και αποτελεσματικής απομάκρυνσης απειλών ρύπανσης, που τον

²⁰ Νόμος Καθαρών Υδάτων (Clean Water Act) όπως τροποποιήθηκε από την OPA 90, 33 U.S.C 132 (c), Ομοσπονδιακή Αρχή Μετακίνησης. Ομοίως σύμφωνα με την CERCLA (42 U.S.C 9604(a), Αρχές Ανταπόκρισης), όποτε (Α) οποιαδήποτε επιβλαβής ουσία διαρρέει ή υπάρχει φόβος διαρροής της στο περιβάλλον, ή (Β) υπάρχει διαρροή ή κίνδυνος διαρροής κάποιου μολυσματικού ή ρυπαντικού το οποίο μπορεί να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο την δημόσια υγεία, ο Πρόεδρος [μέσω της FOSC] έχει την εξουσία να δράσει, σύμφωνα με το Εθνικό Σχέδιο Ενδεχόμενου Συμβάντος, για την απομάκρυνση ή τις ρυθμίσεις απομάκρυνσης, και να παρέχει μια θεραπεία σε σχέση με την επικίνδυνη ουσία, ρυπαντικό ή μολυσματικό οποιαδήποτε στιγμή, ή να λάβει άλλα σχέδια ανταπόκρισης σύμφωνα με το Εθνικό Σχέδιο Ενδεχόμενου Συμβάντος τα οποία ο Πρόεδρος θεωρεί απαραίτητα [μέσω της FOSC] για την προστασία της κοινής γνώμης και του περιβάλλοντος.

²¹ Marine Transportation Security Act of 2002, Chapter 701, 33 C.F.R. 103, Maritime Security: Area Maritime Security.

καθιστούν την κύρια αρχή λήψης αποφάσεων σε περιπτώσεις αιτήσεων περιοχής καταφυγής.

γ) Ο Νόμος Ασφαλών Θαλάσσιων Μεταφορών του 2002 τροποποίησε τις αρμοδιότητες του Λιμενάρχη έτσι ώστε να μπορέσει να περιληφθεί και ο ρόλος του Ομοσπονδιακού Συντονιστή Θαλάσσιας Ασφάλειας (FMSC). Δουλειά του είναι να συντονίζει την ασφάλεια στη θάλασσα και τους λιμένες και να επιβλέπει την Επιτροπή Ασφάλειας Θαλασσιών Μεταφορών (Area Maritime Security Committee) κατά τον Σχεδιασμό του Σχεδίου Ασφάλειας Θαλάσσιας Περιοχής. Λαμβάνοντας υπόψη τη περίπτωση τρομοκρατικών επιθέσεων ενάντια στις Ηνωμένες Πολιτείες, είναι πιθανό ότι για την ανταπόκριση σε μια αίτηση περιοχής καταφυγής θα πρέπει επίσης να εξεταστεί το θέμα της εθνικής ασφάλειας η οποία συντονίζεται από τον Ομοσπονδιακό Συντονιστή Θαλάσσιας Ασφάλειας, που κατέχει απόρρητες πληροφορίες που αλλάζουν σημαντικά ή επηρεάζουν την απόφαση σχετικά με μια αίτηση για περιοχή καταφυγής.

δ) Ο Επικεφαλής Αξιωματικός, Θαλάσσια Επιθεώρηση (Officer in charge, Marine Inspection - OCMI) εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τους διάφορους νόμους και κανονισμούς σχετικά με την ασφαλή κατασκευή και λειτουργία των πλοίων. Παρ' όλο που δεν είναι μια κεντρική αρχή λήψης αποφάσεων, ο Επικεφαλής Αξιωματικός- Θαλάσσια Επιθεώρηση, μπορεί να συμβουλευθεί σχετικά με την κατασκευαστική ακεραιότητα ενός πλοίου και αν το πλοίο έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με τους κανόνες²².

Οι τέσσερις παραπάνω υπηρεσίες και οι αντίστοιχες αρμοδιότητες τους είναι ξεχωριστές αλλά έντονα αλληλένδετες. Μέσα σε κάθε ζώνη του Λιμενάρχη, δέχονται εντολές από έναν διοικητή ο οποίος έχει τη θέση του Λιμενάρχη (COTP). Εν πάση περιπτώσει, αυτές οι αρμοδιότητες εργάζονται ξεχωριστά αλλά συντονισμένες μεταξύ τους. Παρ' όλο που αυτή η συλλογική αρχή λήψης αποφάσεων προεδρεύει σε κάθε περίπτωση περιοχής καταφυγής, η ανώτερη εξουσία μπορεί να επέμβει όταν υπάρχουν ζητήματα εθνικής ασφάλειας ή εθνικής άμυνας.

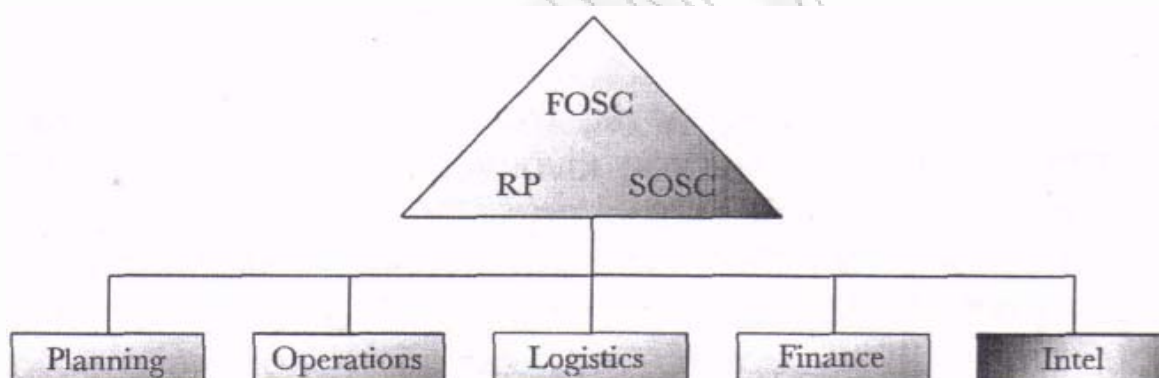
4.1.3 Σχεδιασμός Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης

Σαφώς, ένα σενάριο για παροχή περιοχής καταφυγής μπορεί να θέσει δύσκολα ερωτήματα. Οι Επιτροπές Περιοχής είναι ο αρχικός τόπος συναντήσεως για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων και την ενσωμάτωση συμφωνιών σχετικά με τα

²² Endangered Species Act of 1973, as amended through P.L. 107-136, 24 January 2002; Coastal Management Act of 1972, as amended through P.L. 106-580, 29 December 2000.

κριτήρια και την διαδικασία που πρέπει να χρησιμοποιηθούν στο Τοπικό Σχέδιο Ενδεχόμενου Συμβάντος. Για να διευκολύνει τη διαδικασία λήψης αποφάσεων κατά τη διάρκεια ενός περιστατικού, ένα Τοπικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης μπορεί να περιλαμβάνει μια προ-αξιολόγηση των πιθανών περιοχών καταφυγής στον τομέα ευθύνης του. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, η προ-αξιολόγηση πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τους νόμους διατήρησης των ειδών, όπως ο Νόμος Ειδών υπό εξαφάνιση ή ο Νόμος Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης²³, και άλλα ζητήματα που αφορούν την περιοχή. Αξίζει να σημειωθεί ότι για τις ΗΠΑ, η αξιολόγηση των κινδύνων εκ των προτέρων είναι διαφορετική

Πίνακας 4-2: Σχεδιασμός για την εφαρμογή του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης σε Ομοσπονδιακό Επίπεδο



Source: NRT, 2005

και προτιμάται από τον προ-καθορισμό. Αυτό είναι ένα σημαντικό σημείο. Τα μεμονωμένα γεγονότα και περιστάσεις δεν οδηγούν απαραίτητα σε σχέδια προ-καθορισμού. Αντ' αυτού, μια σειρά επιλογών που επιτυγχάνονται μέσω της προ-αξιολόγησης διατηρεί τη ζωτικής σημασίας ευελιξία για την λήψη απόφασης κατά τη διάρκεια των περιστατικών. Αν και η προ-αξιολόγηση των κινδύνων δεν εμφανίζεται σε καμία νομοθεσία, είναι η επίσημη θέση

²³ Ο Ομοσπονδιακός Επιτόπιος συντονιστής πρέπει να συμβουλευτεί ανώτερους αξιωματικούς και καταλληλές αρχές, αντιπροσωπείες διαχείρισης φυσικών πόρων, και επιμελητές φυσικών πόρων σχετικά με τις ενέργειες ανταπόκρισης που περιλαμβάνονται στις δικαιοδοσίες τους. Για παράδειγμα, η FOSC πρέπει να συμβουλευτεί με τους επιμελητές ενός φυσικού πόρου που έχει δεχτεί επίδραση για τις ενέργειες μετακίνησης (40 C.F.R. 305). Ομοίως, μια μετακίνηση θεωρείται ολοκληρωμένη όταν έχει οριστεί από την FOSC σε συμφωνία με την Κυβέρνηση των Κυβερνήσεων των περιοχών απειλούμενων περιοχών (40 C.F.R. 320)

που υιοθετείται από τους υπεύθυνους της Ακτοφυλακής που είναι υπεύθυνοι για τη λήψη των αποφάσεων.

4.1.4 Ανταπόκριση σε αίτηση περιοχής καταφυγής και Ευθύνη

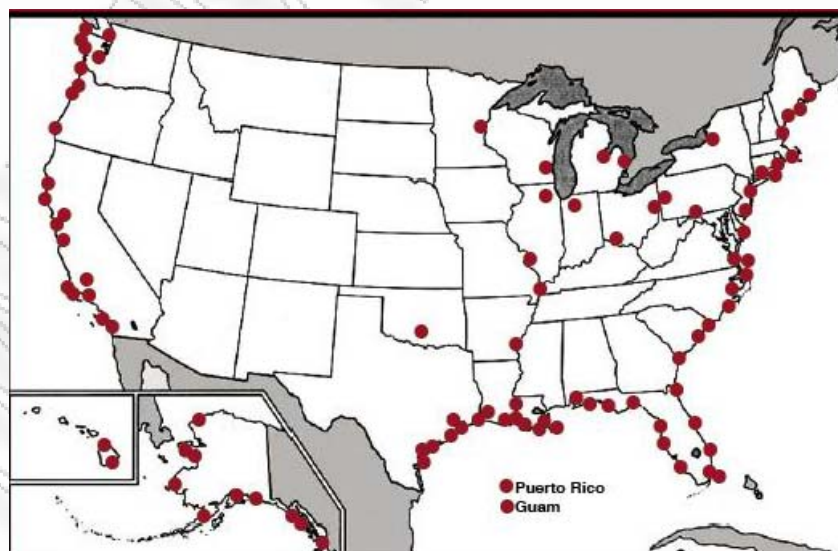
Οι υπεύθυνοι που λαμβάνουν τις αποφάσεις ανταποκρίνονται σε αιτήσεις παροχής περιοχών καταφυγής σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Κατά την ανταπόκριση σε μια πραγματική ή επαιλούμενη διαρροή πετρελαίου ή επιβλαβών ουσιών από ένα πλοίο σε ανάγκη, το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης (μαζί με τον Ομοσπονδιακό Επιτόπιο συντονιστή) ενσωματώνει μια ενοποιημένη εντολή σαν σώμα λήψης αποφάσεων, το οποίο βασικά αποτελείται από τον Ομοσπονδιακό Επιτόπιο συντονιστή, τον Κρατικό Επιτόπιο Συντονιστή (State On-Scene Co-ordinator - SOSC) και το Αρμόδιο Μέρος (Responsible Party – RP). Η ενοποιημένη εντολή, όπως χρησιμοποιείται μέσα από το Σύστημα Διοίκησης Περιστατικών (Incident Command System – ICS) και όχι μόνο συντονίζει τις προσπάθειες πολλών περιοχών δικαιοδοσίας, αλλά και προβλέπει και βεβαιώνει τις κοινές αποφάσεις και την εκτέλεση κατά τα περιστατικά, τις στρατηγικές και την τακτική, τις απαραίτητες συμβουλές και τις δημόσιες ανακοινώσεις. Αυτό διευκολύνει τις συμπληρωματικές προσπάθειες και εξασφαλίζει ότι το κοινό ακούει μια φωνή από την ομάδα διαχείρισης – βασικός παράγοντας για τη διατήρηση της εμπιστοσύνης μεταξύ του κοινού και των ανώτερων αρχών.

Κανονικά, οι αποφάσεις βασίζονται στην ομοφωνία. Εντούτοις, οι επείγουσες περιστάσεις μπορεί να απαιτούν αποφάσεις πριν γίνει συνεννόηση με όλους τους συμμετέχοντες, και ειδικά πριν την ενεργοποίηση μιας ομόφωνης εντολής. Ενώ η ακτοφυλακή δεν είναι υποχρεωμένη να παρέξει περιοχή καταφυγής σε ένα πλοίο σε ανάγκη, οι νόμοι και οι κανονισμοί των ΗΠΑ εξασφαλίζουν ότι τα άτομα που λαμβάνουν τις αποφάσεις θα πάρουν τα σωστά μέτρα για την επίτευξη της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Εν ολίγοις, ενώ ο κανόνας είναι οι διαβουλεύσεις και η ομόφωνη απόφαση λήψης αποφάσεων, η Ακτοφυλακή μπορεί σε μια έκτακτη περίπτωση, να παρέχει ή να αρνηθεί περιοχή καταφυγής χωρίς να συμβουλευθεί όλους τους συμμετέχοντες. Αυτό, φυσικά, υπογραμμίζει τη σημασία του σχεδιασμού πριν από τα περιστατικά.

Οι διεθνείς νόμοι σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση έχουν ελάχιστη σχέση με την παροχή μιας περιοχής καταφυγής στα χωρικά ύδατα και τα λιμάνια των ΗΠΑ διότι οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν είναι μέλος της CLC (International Civil Liability Convention for

Oil Pollution Damage) και της Συνθήκης Ταμείων και των πρωτοκόλλων τους. Το νομικό καθεστώς των Ηνωμένων Πολιτειών σχετικά με την ευθυνότητα και την αποζημίωση για απειλητικές ή πιθανές διαρροές πετρελαίου βρίσκεται στον Τίτλο 1 του OPA 90, συμπεριλαμβανομένης της διαθεσιμότητας του Κεφαλαίου Πετρελαϊκής Διαρροής (Το Κεφάλαιο) στον Ομοσπονδιακό Επιτόπιο συντονιστή για ανταπόκριση σε πιθανές ή πραγματικές διαρροές. Για να διασφαλιστεί η άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση, η OPA 90 ίδρυσε ένα κεφάλαιο έκτακτης ανάγκης που ανέρχεται στα 50\$ εκατομ. ετησίως. Όταν το ποσό των 50\$ εκατομ. δεν είναι αρκετό, η ο Τομέας 323 του Νόμου Ασφάλειας Ναυτικών Μεταφορών του 2002, όπως έχει τροποποιηθεί από την OPA 90, εξουσιοδοτεί την Ακτοφυλακή για μια αύξηση στα 100\$ εκατομ, από το Κεφάλαιο για δραστηριότητες μετακίνησης. Αυτά τα όρια είναι παραπάνω από αρκετά για την πλειοψηφία των πραγματικών ή επαπειλούμενων διαρροών. Από την άλλη πλευρά, κάποιες ειδικές περιπτώσεις μπορεί να τα ξεπεράσουν. Στην υπόθεση του «Prestige», το συνολικό κόστος για τον καθαρισμό από το πετρέλαιο από τη βύθιση υπολογίζεται ότι έφτασε στα 120\$ εκατομ., και αφορά μόνο ένα μέρος του συνολικού καθαρισμού. Η Ισπανική κυβέρνηση υπολόγισε το ολικό κόστος καθαρισμού στα 1.06 US δις στις αρχές του 2003.

Συνεπώς, από μια καθαρά οικονομική άποψη, υπάρχουν σημαντικά κίνητρα για την αποφυγή εκβάσεων παρόμοιων με του «Prestige», είναι προτιμότερο να οδηγούνται σε περιοχές καταφυγής, όπου είναι δυνατόν, για να αποφεύγεται η εξάπλωση της ρύπανσης.



Χάρτης 4-1: Τοποθεσίες όπου υπάρχουν εγκαταστάσεις και κατάλληλος εξοπλισμός για την αντιμετώπιση έκτακτων θαλάσσιων κινδύνων.²⁴

4.1.5 Η περίπτωση της άρνησης εισόδου σε περιοχή καταφυγής

Για να τοποθετήσουμε αυτό το ζήτημα σε κάποιο πλαίσιο, θα εξετάσουμε αρχικά την προσιτότητα και το πεδίο της θαλάσσιας αρμοδιότητας των ΗΠΑ.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι οι ΗΠΑ δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συνθήκη του Νόμου της Θάλασσας των Η.Ε, 10 Δεκεμβρίου, 1982 («UNCLOS») (1833 U.N.T.S.3) αλλά το σχέδιο παράκτιας κρατικής αρμοδιότητάς του έχει υιοθετηθεί γενικά από τις ΗΠΑ ως θέμα πολιτικής.

Η αμερικανική θαλάσσια αρμοδιότητα περιλαμβάνει τα εξής:

Κατ' αρχάς, τα χωρικά ύδατα εκτείνονται από τη βασική γραμμή του παράκτιου κράτους προς τη θάλασσα σε μια απόσταση 12 μιλίων. (UNCLOS, Άρθρο 8(1); Διακήρυξη 5928 της 27ης Δεκεμβρίου, 1988. (ΗΠΑ)). Σε αυτήν την περιοχή, η κυρίαρχη αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους (ΗΠΑ) είναι πλήρης.

Η αποκλειστικά οικονομική ζώνη («EEZ»), αρχίζει στο εξωτερικό όριο των χωρικών υδάτων και επεκτείνεται για 200 μίλια από τη βασική γραμμή του παράκτιου κράτους. [Άρθ. UNCLOS. 53 και 75, 48 Fed. Κανονισμός. 10605 (10 Μαρτίου 1983) (Αμερικανικό Προεδρικό Διάταγμα)]. Κάτω από τα διάφορα αμερικανικά καταστατικά, το δικαίωμα της αμερικανικής κυβέρνησης, σαν παράκτιο κράτος, να ελέγχει τις διαρροές και την εκφόρτωση στο θαλάσσιο περιβάλλον έχει οριστεί και έχει καθιερωθεί. (Clean Water Act, 33 U.S.C. §.1321)

Οι ανοιχτές θάλασσες, η περιοχή γενικά προς τη θάλασσα από την EEZ. Αυτή η περιοχή είναι ανοικτή προς όλα τα κράτη και υπό την αρμοδιότητα κανενός. (UNCLOS, Άρθ. 87.89). Η αρμοδιότητα πάνω σε ένα πλοίο που λειτουργεί στις ανοιχτές θάλασσες ανήκει στο κράτος σημαίας του πλοίου. (UNCLOS, Άρθ.82). Το κράτος σημαίας έχει λοιπόν καθήκον να βεβαιώσει τη συμμόρφωση του πλοίου του προς το θαλάσσιο περιβάλλον. (UNCLOS, Άρθ. 94 και 96). Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι τα παράκτια κράτη δεν μπορούν να λάβουν μέτρα στην περίπτωση που ένα πλοίο ρυπαίνει τις ακτές τους στις ανοιχτές θάλασσες.

²⁴ www.tandbisso.com, Τα κόκκινα σημεία του χάρτη στην ενδοχώρα, αφορούν τους ποταμούς Οχάιο και Μισσισιπιπί και στα βορειοανατολικά της λίμνες Superior, Michigan, Huron και Ontario.

Η ενεργός παρέμβαση της Αμερικανικής Κυβέρνησης στα γεγονότα ρύπανσης στις ανοιχτές θάλασσες καθιερώνεται με καταστατικό. (Intervention on the High Seas Act, 33 U.S.C §§1471-81. Αυτό το καταστατικό αντιπροσωπεύει την εσωτερική κωδικοποίηση της Συνθήκης του 1969). Σχετικά με την Παρέμβαση στις Ανοιχτές Θάλασσες σε Περιπτώσεις Απωλειών Πετρελαϊκής Ρύπανσης [(η «Συνθήκη») (26 UST 765, T.I.A.S. 8068) και το Πρωτόκολλο του 1973 (T.I.A.S. 10561)] τα οποία προσυπογράφουν οι ΗΠΑ, ήταν ένα αποτέλεσμα του περιστατικού Torrey Canyon το 1967 και ο σκοπός του ήταν να διευκρινίσει τις ενέργειες που θα μπορούσαν να λαμβάνονται από ένα παράκτιο κράτος στις ανοιχτές θάλασσες όταν έρχεται αντιμέτωπο με απώλειες αυτής της μορφής.

4.1.6 Το Συμπέρασμα

Το μάθημα από το «Prestige» είναι ότι η απειλή της μεγάλης κλίμακας ρύπανσης από τα πλοία παραμένει. Σε αντίθεση με τα καθεστώτα και τους νόμους υπευθυνότητας που έχουν σχεδιαστεί με σκοπό να μειώσουν τη ρύπανση από τα πλοία, οι οδηγίες IMO για τις Περιοχές Καταφυγής για πλοία σε ανάγκη βοήθειας στοχεύουν στις δραστηριότητες σχεδιασμού και ανταπόκρισης αυτών των περιπτώσεων. Παρέχουν ένα πλαίσιο για την αντιμετώπιση πιθανών συγκρουόμενων συμφερόντων κατά την παροχή περιοχής καταφυγής σε ένα πλοίο που χρειάζεται βοήθεια.

Στις ΗΠΑ, το Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης παρέχει το πλαίσιο για τον σχεδιασμό και την ανταπόκριση σε περιστατικά παροχής περιοχής καταφυγής. Οι Επιτροπές Περιοχής είναι ο πρωταρχικός τρόπος συναντήσεων για την ενσωμάτωση των Οδηγιών του IMO στο Εθνικό Σύστημα Ανταπόκρισης μέσω των Τοπικών Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης. Με την εξασφάλιση των συμφωνιών για τα κριτήρια και τη διαδικασία της λήψης αποφάσεων κατά την ηρεμία του σχεδιασμού πριν να συμβεί το περιστατικό, οι εμπλεκόμενες αρχές μπορούν να συγκεντρωθούν σε ένα στενότερο φάσμα σημείων για να ληφθεί η απόφαση τη στιγμή του περιστατικού. Τα Τοπικά Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης μπορεί να περιλαμβάνουν μια προ-αξιολόγηση πιθανών περιοχών καταφυγής, η οποία μπορεί να βοηθήσει σημαντικά στην διαδικασία λήψης αποφάσεων κατά τη διάρκεια του περιστατικού.

Καθ' όλη την διαδικασία σχεδιασμού, οι Επιτροπές Περιοχής μπορεί να περιλαμβάνουν αντιπροσώπους από Λιμενικές Επιτροπές και Τοπικές Επιτροπές Ναυτικής Ασφάλειας για να καλύψουν τις ανησυχίες όλων των συμμετεχόντων – μια σημαντική εκτίμηση δεδομένων των πιθανών συγκρουόμενων ενδιαφερόντων που μπορεί να

προκύπτουν στην περίπτωση ενός σεναρίου άσκησης ενός περιστατικού περιοχών καταφυγής. Κατά τη διάρκεια ενός περιστατικού, η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών ασκεί την αρμοδιότητα της ως απόλυτη αρχή λήψης αποφάσεων σε τοπικό επίπεδο. Ενώ η Ακτοφυλακή διατηρεί την αρχή λήψης αποφάσεων, η διαδικασία είναι συνήθως ομόφωνη μέσω μιας ενοποιημένης εντολής εκτός αν επείγουσες καταστάσεις απαιτούν άμεση δράση. Η ομόφωνη εντολή εξασφαλίζει τις συμπληρωματικές προσπάθειες και το άκουσμα «μιας φωνής», κάτι που είναι κρίσιμο για να υπάρχει η εμπιστοσύνη και η πίστη μεταξύ του κοινού και των αρχών. Παρ' όλο που πρακτικά αυτές οι έννοιες μπορεί να περιλαμβάνουν σημαντικές προκλήσεις, οι Οδηγίες του IMO προσφέρουν ένα τεράστιο πλεονέκτημα στην συγκέντρωση των προσπαθειών προγραμματισμού και ανταπόκρισης.

4.2 Η περίπτωση του Καναδά



Χάρτης 3-2: Ο Χάρτης του Καναδά²⁵

Στον Υπουργό, στους Αξιωματικούς Πρόληψης της Ρύπανσης και (Pollution Prevention Officers) και τις Λιμενικές Αρχές δίνεται εξουσία να κατευθύνουν τα πλοία σε ορισμένες περιοχές (ή για να απαγορεύσουν την είσοδο στα Καναδικά ύδατα ή συγκεκριμένες περιοχές) στο πλαίσιο του *Canada Shipping Act 1985* και του *Canada Marine Act 1998*

²⁵ <http://www.worldlanguage.com/CountryMaps/37.gif>

Υπάρχουν παραδείγματα πλοίων στα οποία αρνήθηκε η παροχή καταφυγίου, αρχικά, αλλά κατόπιν διαβουλεύσεων τους επιτρέπει είσοδος: «Travel Ore» (1987), «Kitano» (2001), «Eastern Power» (2001).

4.2.1 Η περίπτωση της Γροιλανδίας



Χάρτης 3-3: Ο χάρτης της Γροιλανδίας²⁶

Η Γροιλανδία, ανήκει στη Δανία. Την ευθύνη για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης, την έχει το Δανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος, το οποίο έχει μεταβιβάσει τον σχεδιασμό και την πρακτική πλευρά στο Danish Environmental Protection Agency (NEPA). Αυτοί έχουν ήδη ετοιμάσει ένα σχέδιο αντιμετώπισης πετρελαϊκής ρύπανσης που αφορά την Γροιλανδία. Παρ' όλο που δεν έχει συμβεί καμία σοβαρή ρύπανση στα ύδατα της Γροιλανδίας, η Δανία έχει κάνει διμερή συμφωνία με τον Καναδά η οποία καλύπτει το Baffin Bay, τα στενά Davis και άλλες συνορεύουσες θαλάσσιες περιοχές. Η NEPA λοιπόν

²⁶ http://www.phrasebase.com/images/map_Greenland.gif

εμπλέκεται σε διεθνή θέματα συνεργασίας που αφορούν την Καναδική πολιτική που αφορά τις περιοχές καταφυγής.²⁷

²⁷ International Tanker Owners Pollution Fund (ITOPF), “Greenland: Country Profiles – A Summary of Spill Response Arrangements and Resources Worldwide (Regional and Bilateral Agreements)”, June 1998, www.itopf.com/country_profiles/profiles/greenlan.pdf, 5 August 2005

4.3 Νότια Αμερική

4.3.1 Η περίπτωση της Βραζιλίας



Χάρτης 3-4: Ο Χάρτης της Βραζιλίας²⁸

Οι Ναυτικές Αρχές δείχνουν μεγάλη σύνεση όσον αφορά την παροχή περιοχής καταφυγής σε ένα πλοίο ευρισκόμενο σε έκτακτη ανάγκη μπορούν να απαιτήσουν ως προϋποθέσεις της εισόδου: αποδείξεις για την ασφάλεια, διορισμό αξιόπιστων διασωστών κ.λπ. Στο Act on Safety of Traffic in Jurisdictional Waters 1997, στα άρθρα 5, III και IV οι αρχές εξουσιοδοτούνται να διατάξουν ένα ξένο πλοίο που λόγω «λειτουργικών συνθηκών αντιπροσωπεύει απειλή για βλάβη στο περιβάλλον, στο πλήρωμα, σε τρίτους ή στην θαλάσσια κυκλοφορία», είτε να μην εισέλθει σε κάποιο λιμένα, είτε να μην εξέλθει κάποιου λιμένα, είτε να εξέλθει των υδάτων της δικαιοδοσίας τους.

Η Βραζιλία έχει επικυρώσει τη Basel Convention του 1989 για τον έλεγχο των διασυνοριακών μετακινήσεων των Επιβλαβών αποβλήτων. Επιπλέον, σύμφωνα με τον Κανονισμό όταν ένα πλοίο φέρει τη σημαία ενός ξένου κράτους αλλά diverted for operations στα Βραζιλιάνα ύδατα, και προκαλεί θαλάσσια προβλήματα συνόρων με κάποιο άλλο κράτος είναι δυνατόν να ανακληθεί η προσωρινή του άδεια.

²⁸ <http://www.pnm.my/mtcp/images/maps/Brazil-map.gif>

«Aida». Στο πλοίο δόθηκε διαταγή από τις Ναυτιλιακές αρχές της Βραζιλίας να απομακρυνθεί από τα χωρικά της ύδατα λόγω της μη ασφαλούς του κατάστασης.

4.3.2 Η περίπτωση της Χιλής



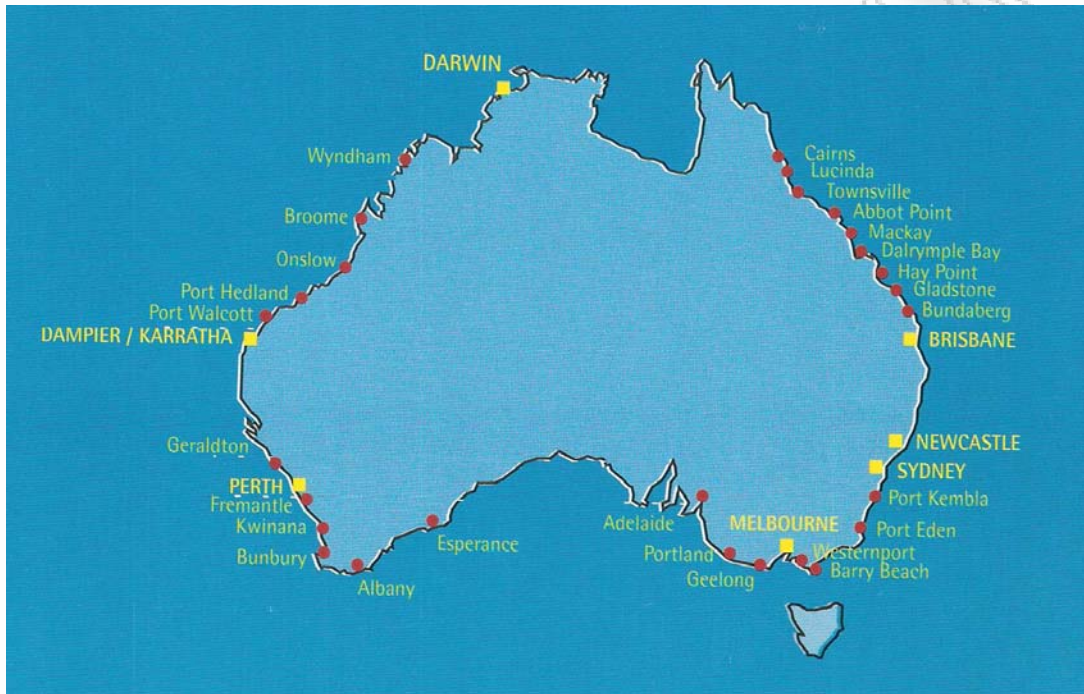
Χάρτης 3-5: Ο Χάρτης της Χιλής²⁹

Άρθρο 32 του νόμου της ναυσιπλοΐας: «Σε ορισμένες κατάλληλες περιπτώσεις η Directorate μπορεί να περιορίσει ή να απαγορεύσει τη διάπλευση ή την παραμονή των πλοίων στις καθορισμένες περιοχές ή θέσεις, ή να απαγορεύσει τη διάπλευση τους μέσω των υδάτων της εθνικής της αρμοδιότητας αν δεν είναι αθώα ή είναι επικίνδυνη.»

²⁹ http://www.langage.com/images/cartes/chile_map.gif

5. Περιοχές Καταφυγής στην Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία

5.1 Η περίπτωση της Αυστραλίας



Χάρτης 4-1 : Τα σημαντικότερα λιμάνια της Αυστραλίας³⁰

5.1.1 Εισαγωγή

Η διαχείριση των περιοχών καταφυγής σε ένα ομοσπονδιακό σύστημα κυβέρνησης όπου τα κράτη και οι περιφέρειες έχουν δικαιοδοσία πάνω στα εσωτερικά ύδατα και ένα μέρος των χωρικών υδάτων είναι το θέμα που ανησυχεί την Αυστραλία από τότε που συνέβη το περιστατικό με το “Kirki” έξω από τις δυτικές ακτές της Αυστραλίας το 1991, και όταν το “Iron Baron” προσάραξε έξω από τη Βόρειο Τασμανία το 1995. Στην Αυστραλία δεν υπάρχει καμία αρχή υπεύθυνη για την θαλάσσια ασφάλεια και αυτές οι περιπτώσεις απαιτούσαν από την Κοινοπολιτειακή κυβέρνηση της να διαπραγματευτεί με κρατικές κυβερνήσεις σχετικά με κάποια πιθανή περιοχή καταφυγής για πλοία που χρειάζονται βοήθεια. Παρ’ όλο που τα περιστατικά με το “Kirki” και το “Iron Baron”, μαζί με πολλά πιο πρόσφατα, έχουν τονίσει την ανεπάρκεια των τωρινών διακανονισμών, η Αυστραλία διστάζει να προ-καθορίσει περιοχές καταφυγής. Κάθε περίπτωση θεωρείται μοναδική και

³⁰ www.sinwa.com

απαιτεί μια πολιτική απόφαση από την Κοινοπολιτειακή κυβέρνηση και/ή τη σχετική κρατική ή περιφερειακή κυβέρνηση. Δεδομένης της εξαιρετικής ευαισθησίας που συνδέεται με το Great Barrier Reef, η πολιτεία Queensland έχει κάνει την αρχή δημιουργώντας τις κατάλληλες οδηγίες και νομοθεσία. Παρά τη Συμφωνία του 2002 για τις Οδηγίες Αξιολόγησης Κινδύνου Εθνικών Ναυτικών Περιοχών Καταφυγής, υπάρχει ακόμα κάποια αβεβαιότητα ανάμεσα σε κάποια κρατικά και Κοινοπολιτειακά παραρτήματα και τις λιμενικές αρχές σχετικά με το ποιος έχει την εξουσία να παρέξει μια περιοχή καταφυγής σε ένα πλοίο σε κίνδυνο.

Η γεωγραφία της Αυστραλίας, και ειδικά οι μεγάλες αποστάσεις που υπάρχουν ανάμεσα στις παραθαλάσσιες περιοχές και τις απομακρυσμένες περιοχές της ενδοχώρας και οι δυσκολίες που προκύπτουν κατά την παροχή βοήθειας, θέτουν μεγάλη πρόκληση για τη διαχείριση των θαλάσσιων ατυχημάτων. Ωστόσο, η σχετική απομόνωση της Αυστραλίας προσφέρει κάποια πλεονεκτήματα διότι έτσι μειώνεται το ποσοστό των αιτήσεων παροχής περιοχών καταφυγής.

Η ακτογραμμή της ηπειρωτικής εσωχώρας της Αυστραλίας είναι σχεδόν 36.000 χιλιόμετρα σε μήκος. Οι αποστάσεις ανάμεσα σε μερικές περιφερειακές περιοχές της Αυστραλίας είναι αξιοσημείωτες.

Η Αυστραλία έχει ένα Ομοσπονδιακό κυβερνητικό σύστημα τριών επιπέδων: το ομοσπονδιακό (Κοινοπολιτεία), το κρατικό και το τοπικό. Η Αυστραλία έγινε Ομοσπονδία το 1901 όταν οι έξι πρώην Βρετανικές αποικίες ενώθηκαν για να σχηματίσουν την Κοινοπολιτεία της Αυστραλίας. Τα έξι κράτη της Αυστραλίας υπάρχουν ακόμα: η New South Wales (NSW), το Queensland, η South Australia (SA), η Tasmania, η Victoria και η Western Australia καθώς και δύο περιφέρειες: η Australian Capital Territory (ACT) και η Northern Territory (NT). Οι δύο περιφέρειες τώρα έχουν ένα σημαντικό βαθμό αυτονομίας παρόμοιο με αυτόν των κρατών αλλά με έναν Πρωθυπουργό και όχι με έναν Πρόεδρο.

Σύμφωνα με το Αυστραλιανό Σύνταγμα η εξουσία χωρίζεται ανάμεσα στην Κοινοπολιτεία και τις κρατικές κυβερνήσεις. Η Κοινοπολιτεία έχει πιο συγκεκριμένες δυνάμεις από τα κράτη. Μία αίτηση παροχής περιοχής καταφυγής αναμφίβολα οδηγεί σε καταστάσεις πολιτικών ελιγμών ανάμεσα σε αυτά τα δύο κυβερνητικά επίπεδα.

Κατά την αναθεώρηση του Εθνικού Σχεδίου το 1993 τέθηκε το ερώτημα αν τα ασφαλή καταφύγια θα έπρεπε να είναι προκαθορισμένα ή να καθορίζονται σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Ακούστηκαν δύο θεωρίες. Από την μία πλευρά οι αντιπρόσωποι των βιομηχανιών πίστευαν ότι αν τα καταφύγια ήταν προκαθορισμένα δεν θα υπήρχε καθυστέρηση και οι διασώστες θα οδηγούσαν αμέσως το χτυπημένο πλοίο σε κάποια

περιοχή ή λιμάνι. Αυτό υποστηριζόταν και από περιβαλλοντικής άποψης διότι θα μπορούσαν να δημιουργηθούν και σχέδια ενδεχόμενου κινδύνου για την καταπολέμηση της ρύπανσης.

Από τη άλλη, μερικά κράτη και περιφέρειες υποστήριζαν ότι ο προκαθορισμός των περιοχών θα οδηγούσε σε μακροχρόνιες συζητήσεις και διαπραγματεύσεις με όλα τα συμβαλλόμενα μέλη συμπεριλαμβανομένων και εκείνων «που δεν έχουν σωστή κρίση μιας ναυτικής κατάστασης». Κατά την άποψη τους οι πιθανότητες χορήγησης πρόσβασης σε μία περιοχή ή λιμάνι θα ήταν πολύ μεγαλύτερες την ώρα του περιστατικού καθώς θα μπορούσαν να ληφθούν μέτρα προστασίας και να γίνουν σχέδια κατά της ρύπανσης πριν την άφιξη του πλοίου. Η Αυστραλιανοί διασώστες συμφώνησαν με αυτή την άποψη.

⇒ Το περιστατικό του πλοίου «Kirki» είναι ένα συμβάν που έδωσε στους Αυστραλούς να καταλάβουν πολλά.



Εικόνα 4-1: Το πετρελαιοφόρο “Kirki” με κομμένη την πλώρη. Φαίνεται η διαρροή πετρελαίου³¹.

Στις 21 Ιουλίου του 1991, το ελληνικό πετρελαιοφόρο 87.000dwt «Kirki», που μετέφερε 82.660 τόνους ελαφριού ακατέργαστου πετρελαίου βρισκόταν 22 μίλια έξω από τις Δυτικές Αυστραλιανές αρχές όταν ξέσπασε φωτιά σε πέντε διαφορετικές περιπτώσεις η οποία σβηνόταν από την θάλασσα κάθε φορά. Τα μέλη του πληρώματος απομακρύνθηκαν

³¹ http://www.amsa.gov.au/Marine_Environment_Protection/Major_Oil_Spills_in_Australia/Kirki/index.asp

με ελικόπτερο και το «Kirki» ρυμουλκήθηκε προς την ξηρά αναμένοντας την εκτίμηση της κατάστασης και τις αποφάσεις για το πρόγραμμα δράσης.

Η κυβέρνηση της Δυτικής Αυστραλίας αρνήθηκε να επιτρέψει στο πλοίο να καταφύγει έξω από Fremantle, το κοντινότερο λιμάνι, στην υπήνεμη πλευρά του νησιού Rottneest, καθώς η περιοχή δεν είχε αρκετά βαθιά νερά και ήταν περιβαλλοντικά ευαίσθητη. Τέσσερις μέρες αργότερα, και για τις επόμενες 14 μέρες το «Kirki» ρυμουλκήθηκε σε μία περιοχή βορειοδυτικά του Dampier για να μεταφέρει το υπόλοιπο φορτίο στην υπήνεμη πλευρά του νησιού Monte Bello. Η περιφερειακή κυβέρνηση συμφώνησε σε μία περιοχή καταφυγής, η οποία απορρίφθηκε από την Κρατική Κυβέρνηση. Η μεταφορά του φορτίου έγινε τελικά στις 19 Αυγούστου και το πλοίο ρυμουλκήθηκε στην Σιγκαπούρη για επισκευές. Κατά την επακόλουθη ανασκόπηση του περιστατικού, σημειώθηκε η ανάγκη προσδιορισμού περιοχών καταφυγής.

Ο διαχωρισμός των ευθυνών ανάμεσα στις κρατικές και περιφερειακές κυβερνήσεις οδήγησε στην έλλειψη σταθερής κατεύθυνσης σε σχέση με το θέμα της περιοχής καταφυγής κατά την διάρκεια του περιστατικού με το «Kirki».

⇒ Το δεύτερο σημαντικό περιστατικό του «Iron Baron» το οποίο ήταν ένα μεταφορικό εμπορικό πλοίο 37,557dwt, μισθωμένο από την Broken Hill Proprietary (BHP) Ltd., προσάραξε το 1995 στο Hebe Reef στη βόρεια ακτή της Τασμανίας, προκαλώντας εκτεταμένες ζημιές στον πυθμένα του. Διέρρευσαν περίπου 325 τόνοι βαρέως καυσίμου πετρελαίου και 53 τόνοι ντίζελ, ρυπαίνοντας τις περιοχές της ακτογραμμής. Το πλοίο ρυμουλκήθηκε και ζητήθηκε άδεια από τις Λιμενικές Αρχές του Launceston να εισέλθει στο λιμάνι για να αδειάσει το υπόλοιπο φορτίο. Η άδεια δεν δόθηκε λόγω της έλλειψης πληροφοριών για την δομική κατάσταση του πλοίου, την πιθανή ρύπανση και τους ναυσιπλοϊκούς κινδύνους σε περίπτωση που το πλοίο βυθιζόταν και έκλεινε την είσοδο του λιμένα.

Τότε οι ιδιοκτήτες παρά τις αντιρρήσεις των διασωστών, αποφάσισαν ότι η μόνη λύση ήταν να βουλιάξουν το πλοίο στα βαθιά νερά μακριά από την ξηρά. Οι κύριοι λόγοι αυτής της απόφασης ήταν η επικίνδυνη κατάσταση του πλοίου, η αβεβαιότητα σε σχέση με την έκταση της ρύπανσης και η αδυναμία να εξασφαλίσουν περιοχή καταφυγής. Ούτε η κρατική κυβέρνηση ούτε οι ιδιοκτήτες του πλοίου, μπορούσαν να δώσουν στο λιμάνι την αποζημίωση που ζητούσε. Η λύση των διασωστών και των ασφαλιστών να επισκευαστεί πρόχειρα το πλοίο και έπειτα να ρυμουλκηθεί στην Σιγκαπούρη για επισκευές απορρίφθηκε από τους ιδιοκτήτες.

5.1.2 Ο Ύφαλος του Great Barrier

Υπάρχουν κάποιες ιδιαίτερες ανησυχίες σχετικά με τον ύφαλο Great Barrier. Ο Ύφαλος είναι μια περιοχή Παγκοσμίου Κληρονομιάς που απέχει περίπου 3,000 χιλιόμετρα από την ακτή του Queensland. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO) το καθιέρωσε ως μια Ιδιαίτερος Ευαίσθητη Περιοχή (PSSA) το 1990. Από το 1987 έχουν καταγραφεί πάνω από 600 περιστατικά που αφορούν πλοία και μικρότερα σκάφη.

Τα ύδατα στα οποία βρίσκεται το Θαλάσσιο Πάρκο του Υφάλου Great Barrier ανήκουν στην Κοινοπολιτεία, το κράτος και είναι περιοχές της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης.

Οι λόγοι για το γεγονός ότι οι Αυστραλοί θέτουν σε υψηλή θέση την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι:

- Το Αυστραλιανό θαλάσσιο περιβάλλον είναι σχετικά παρθένο και περιλαμβάνει τρεις περιοχές οι οποίες βρίσκονται στη λίστα Παγκόσμιας Πολιτισμικής και Εθνικής Κληρονομιάς. Ο Ύφαλος Great Barrier, το Shark Bay στην Δυτική Αυστραλία και το Fraser Island στο Queensland.

- Οι κύριες εξαγωγές της Αυστραλίας είναι χύδην μέταλλα και δημητριακά, οπότε έχει μεγάλη ζήτηση σε υπηρεσίες εμπορικών πλοίων, τα οποία θεωρούνται πλοία που θέτουν σχετικά μεγάλους κινδύνους στο θαλάσσιο περιβάλλον σε σχέση με άλλων ειδών πλοία.

- Τα ναυτιλιακά ατυχήματα στα Αυστραλιανά ύδατα προσελκύουν περισσότερο την προσοχή του κοινού και του τύπου, ιδιαίτερα αυτά που συμβαίνουν εντός των υδάτων του Ύφαλου Great Barrier. Εκτός της κοινής γνώμης με την πίεση της οποίας οι Λιμενικές αρχές βοηθούν τα πλοία σε κίνδυνο, δεν υπάρχει καμία συγκεκριμένη νομοθεσία στην Αυστραλία η οποία να αναγκάζει μια λιμενική αρχή να μελετήσει και να αποφασίσει την παροχή ασφαλούς καταφυγίου.

Ένα άλλο θέμα πολύ σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι το παρόν επίπεδο διασωστικών δυνατοτήτων στα Αυστραλιανά ύδατα περιορίζεται από τις αποστάσεις και την έλλειψη πλοίων αποκλειστικά για τη χρήση της ναυαγιαυρεσίας.

Η ισχύς ανταπόκρισης σε αιτήσεις για μια περιοχή καταφυγής στην Αυστραλία πρέπει να επικεντρωθεί περισσότερο. Προβλήματα εμφανίζονται στην Αυστραλία εξαιτίας της συγκέντρωσης της δύναμης χορήγησης περιοχής καταφυγίου και της ευελιξίας σε μη δεσμευτικά όργανα όπως το Εθνικό Σχέδιο και οι Εθνικές Οδηγίες Αξιολόγησης Κινδύνου Ναυτικών Περιοχών Καταφυγής.

Πιο σοβαρά, η ομοσπονδιακή δικαιοδοσία εισάγει ένα άλλο επίπεδο διακυβέρνησης με μεγάλη έκταση πολιτικής παρέμβασης και έντονης συναισθηματικής κοινοτικής ανάμειξης. Όλοι αυτοί οι παράγοντες λειτουργούν ενάντια στη σωστή και δραστική ανταπόκριση σε μια αίτηση πλοίου σε έκτακτη ανάγκη για μια περιοχή καταφυγής που εξισσοροπεί τα συμφέροντα όλων των μερών και προστατεύει τις ζωές των θαλασσινών.

5.1.3 Προτεινόμενες Οδηγίες για τις Περιοχές Καταφυγής

Το Μάιο του 2002, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (MSC) ενέκρινε αρχικά ένα γενικό πλαίσιο οδηγιών για την παραχώρηση περιοχών καταφυγής.

Αυτές είναι:

1. Οι ενέργειες που αναμένονται από τα παράκτια κράτη που παρέχουν περιοχές καταφυγής σε πλοία σε κίνδυνο.
2. Πώς να αξιολογούνται οι κίνδυνοι που συνδέονται με την παροχή περιοχών καταφυγής.
3. Τα κατάλληλα μέτρα που θα πρέπει να λαμβάνονται από τους κυβερνήτες των πλοίων που έχουν ανάγκη περιοχής καταφυγής.
4. Η κατάλληλη δράση που θα πρέπει να λαμβάνεται από άλλους σημαντικούς παράγοντες, όπως το πλήρωμα άλλων πλοίων και οι διασώστες.

Φαίνεται ότι αυτές οι οδηγίες θα λάβουν τη μορφή μιας καθορισμένης διαδικασίας που θα πρέπει να ακολουθείται κατά τις περιστάσεις όπου ένα πλοίο αναζητά καταφύγιο. Αυτό θα απέτρεπε τα παράκτια κράτη από την αυθαίρετη απόρριψη του αιτήματος ενός πλοίου για παροχή καταφυγίου.

Οι οδηγίες προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις καταστάσεις όπου ένα σκάφος χρειάζεται βοήθεια αλλά δεν υπάρχει κανένας άμεσος κίνδυνος για ανθρώπινες ζωές. Έχουν σαν αρχή ότι η ασφάλεια είναι η κυρίαρχη ανησυχία σε οποιαδήποτε θαλάσσια απώλεια. Σε περίπτωση όπου ένα πλοίο αναζητά περιοχή καταφυγής, αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την ασφάλεια του πληρώματος, των διασωστών και άλλων προσώπων που σχετίζονται άμεσα στις διαδικασίες διάσωσης, των χρηστών του λιμένα και των μελών της ευρύτερης κοινότητας.

Οι οδηγίες επίσης αναγνωρίζουν ότι, όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο, ο καλύτερος τρόπος για να αποτραπεί η περαιτέρω ζημιά και ρύπανση από την προοδευτική επιδείνωση της κατάστασης του πλοίου είναι να μεταφερθεί το φορτίο και τα καύσιμα και να επισκευαστεί η ζημιά. Επίσης αναγνωρίζουν ότι, λόγω του κινδύνου της ρύπανσης των

παράκτιων κρατών και της ιδιαίτερα πολιτικής φύσης της απόφασης να χορηγηθεί καταφύγιο, κάθε αίτημα θα πρέπει να εξετάζεται σαν ξεχωριστή περίπτωση

5.1.4 Οι Συνθήκες του IMO

Η Αυστραλία είναι συμβαλλόμενο μέρος της Διεθνούς Συνθήκης Διάσωσης 1989 (I.S.U) που είναι προς το παρόν η μόνη συνθήκη IMO που αγγίζει, αν και μόνο έμμεσα, τις περιοχές καταφυγής. Το άρθρο 11 της Συνθήκης Ναυαγιοεπισίας ορίζει ότι:

«Ένα κράτος μέλος θα πρέπει, όταν ρυθμίζει ή αποφασίζει για θέματα σχετικά με τις διαδικασίες διάσωσης πλοίων όπως η είσοδος πλοίων σε κίνδυνο σε λιμένες ή η παροχή εγκαταστάσεων στους διασώστες, να λάβει υπόψη την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των διασωστών, των άλλων ενδιαφερόμενων μελών και των δημόσιων αρχών, προκειμένου να εξασφαλιστούν αποδοτικές και επιτυχείς διαδικασίες ναυαγιοεπισίας με σκοπό τη διάσωση ζωής ή ιδιοκτησίας ευρισκόμενα σε κίνδυνο καθώς και την πρόληψη βλαβών στο περιβάλλον γενικότερα.»

5.1.5 Το Εθνικό Σχέδιο Ανταπόκρισης

Αντίθετα από χώρες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και το Ηνωμένο Βασίλειο, δεν υπάρχει καμία άλλη αρχή αρμόδια για τη θαλάσσια ασφάλεια στην Αυστραλία. Η αρμοδιότητα χωρίζεται ανάμεσα στην Ομοσπονδιακή κυβέρνηση και τις κυβερνήσεις των Κρατών. Το Εθνικό Σχέδιο είναι μια συμφωνία μεταξύ των κυβερνήσεων του Κράτους και της Κοινοπολιτείας που παρέχει μια στρατηγική για την αντιμετώπιση καταστάσεων που περιλαμβάνουν σοβαρές απειλές θαλάσσιας ρύπανσης.

Το Εθνικό Σχέδιο προβλέπει, μεταξύ άλλων, σχέδια ενδεχόμενου κινδύνου για την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, αποθέματα εξοπλισμού για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών και την κατανομή ευθυνών για τις πετρελαϊκές διαρροές και τις περιβαλλοντικές καταστροφές σε συγκεκριμένες περιοχές στις αρμόδιες αρχές. Υπάρχουν επίσης Κρατικά σχέδια ενδεχόμενου κινδύνου για πετρελαϊκές διαρροές και ειδικά τοπικά σχέδια για την αντιμετώπιση σε συγκεκριμένες περιοχές όπως το Great Barrier Reef (REEFPLAN) and Torres Strait (TORRESPLAN).

Το 1993 μια επιτροπή η οποία επιφορτίστηκε με την αναθεώρηση του Εθνικού Σχεδίου εξέτασε το θέμα των περιοχών καταφυγής. Αυτό περιλάμβανε συζητήσεις σχετικά

με το αν θα πρέπει να υποδειχθούν προκαθορισμένες περιοχές σαν περιοχές καταφυγής. Αυτή η πρόταση απορρίφθηκε ως αντιπαραγωγική, δεδομένου ότι οι διαπραγματεύσεις με τις τοπικές κυβερνήσεις, τις περιβαλλοντικές υπηρεσίες και άλλες ενδιαφερόμενες οργανώσεις θα ήταν δύσκολες, ιδιαίτερα όπου οι εν λόγω οργανώσεις δεν θα εκτιμούσαν την κρίσιμη σημασία των περιοχών καταφυγής στην περίπτωση ατυχημάτων. Θεωρήθηκε ότι οι πιθανότητες έγκρισης να χρησιμοποιηθεί μια περιοχή ως περιοχή καταφυγής θα ήταν περισσότερες κατά την διάρκεια του περιστατικού, όταν οι τοπικές αρχές θα ήταν σίγουρες ότι γίνονται οι κατάλληλες διαδικασίες και χρησιμοποιείται ο κατάλληλος εξοπλισμός

Η επιτροπή ωστόσο, προσδιόρισε διάφορα κριτήρια που θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν για την αξιολόγηση της καταλληλότητας μιας περιοχής που χρησιμοποιείται ως περιοχή καταφυγής. Αυτά ήταν:

- το βάθος της θάλασσας
- το καλό έδαφος
- το είδος καταφυγίου από τις καιρικές συνθήκες
- η σχετικά ανεμπόδιστη προσέγγιση από τη θάλασσα
- η περιβαλλοντική ταξινόμηση της περιοχής
- η πρόσβαση από τον αέρα και την ξηρά
- η πρόσβαση σε εγκαταστάσεις για την φόρτωση και εκφόρτωση του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης.

Οι σύνεδροι στη Διάσκεψη Σχετικά με τα Ασφαλή Καταφύγια και τη Διάσωση AMSA/AAMPA 2002 αναγνώρισαν την ανάγκη να εξεταστεί το Εθνικό Σχέδιο σχετικά με τις περιοχές καταφυγής, και ιδιαίτερα όσον αφορά την αξιολόγηση των αιτημάτων για παροχή ασφαλούς καταφυγίου και την ανάπτυξη οδηγιών εθνικής αξιολόγησης του κινδύνου. Αυτό σημαίνει ότι άσχετα με το αν οι διαδικασίες για τη σύνταξη οδηγιών του IMO ολοκληρωθούν επιτυχώς ή όχι, η Αυστραλία γνωρίζει πλήρως το πρόβλημα και τι χρειάζεται για να εξασφαλιστεί μελλοντική πρόοδος.

5.1.6 Συμπέρασμα

Το περιστατικό με το “Prestige”, καταδεικνύει την επείγουσα ανάγκη να αντιμετωπιστεί το ζήτημα των περιοχών καταφυγής. Αναγνωρίζοντας αυτό, ο IMO έχει δώσει στο θέμα των περιοχών καταφυγής, την προτεραιότητα που τους αξίζει και έχει κινηθεί προς την εφαρμογή των Οδηγιών σε ισχύ μέχρι το τέλος του 2003. Αυτές οι

Οδηγίες ενδεχομένως θα προσφέρουν πολλά στην παροχή κοινών προτύπων για την αντιμετώπιση των αιτημάτων για παροχή καταφυγίου από πλοία που ως τώρα είναι ελλιπή και την καθιέρωση διαδικασιών μέσω των οποίων όλοι οι συμμετέχοντες, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των πληρωμάτων, των διασωστών, και των παράκτιων κρατών, θα μπορούν να συνεργαστούν για να πετύχουν το καλύτερο αποτέλεσμα.

Το περιστατικό του πλοίου “Kirki” αποδεικνύει ότι το ζήτημα δεν είναι πρωτοφανές στην Αυστραλία. Πράγματι, λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό της Ναυσιπλοΐας που περνάει από τα Αυστραλιανά ύδατα, η πιθανότητα να συμβεί ένα παρόμοιο γεγονός στο ίδιο μέρος μελλοντικά δεν είναι καθόλου μικρή. Η Αυστραλία αντιμετωπίζει προς το παρόν προβλήματα όπως η διάσπαση της εξουσίας χορήγησης καταφυγίου μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών μέσων και η εμπιστοσύνη στα μη δεσμευτικά όργανα όπως το Εθνικό σχέδιο, που στηρίζονται σε έναν βαθμό συνεργασίας που μπορεί να μην είναι πάντοτε ευπρόσδεκτος για την παροχή ενός σχεδιαγράμματος για συνεργασία μεταξύ της Κοινοπολιτείας και των πολιτειών σε περιπτώσεις ατυχηματικών καταστροφών πλοίων. Είναι προφανές ότι εάν ο ΙΜΟ πραγματικά συμφωνεί ή όχι ότι στις νέες ουσιαστικές αλλαγές οδηγιών πρέπει να γίνουν ουσιαστικές αλλαγές στον τρόπο που εξετάζονται τα θέματα για τις περιοχές καταφυγής στην Αυστραλία στο μέλλον.

5.2. Η περίπτωση της Νέας Ζηλανδίας



Χάρτης 4-3: Ο χάρτης της Νέας Ζηλανδίας³³

Το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης αντιμετώπισης Πετρελαιοκηλίδων (National Oil Spill Contingency Plan) προβλέπει είτε τα ασφαλή λιμάνια να υποδεικνύονται από τα Περιφερειακά Συμβούλια είτε κατά τη διάρκεια ενός περιστατικού από τον Διορισμένο Επιτόπιο Διοικητή. Στον καθορισμό ενός ασφαλούς λιμανιού το Appendix 15 δηλώνει: «Πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στο πλήρωμα των πλοίων, κατόπιν στο περιβάλλον, κατόπιν το ίδιο το πλοίο. Η ανίχνευση του ασφαλούς λιμανιού την ίδια ημέρα εξαρτάται από την κατάσταση της θάλασσας, των καιρικών συνθηκών και της θέσης του πλοίου και θα γίνεται από τον εθνικό επιτόπιο Διοικητή σε συνεννόηση με τον τοπικό επιτόπιο Διοικητή και/ή τον εντόπιο Λιμενάρχη.»

Στο πλαίσιο της παραγράφου 248 του Νόμου Θαλάσσιων Μεταφορών ο Διευθύνων της Ναυτιλιακής Ασφάλειας εξουσιοδοτείται να διανείμει τις οδηγίες στα πλοία και / ή στους διασώστες αν ο Διευθύνων είναι ικανοποιημένος ότι το πλοίο είναι επικίνδυνο. (Αυτές περιλαμβάνουν τις οδηγίες μετακίνησης του πλοίου σε μια άλλη περιοχή.)

³³ http://www.geocities.com/hetnznz/images/new-zealand-map_small.jpg

6. Περιοχές Καταφυγής στην Ασία

6.1 Η περίπτωση της Κίνας



Χάρτης 6-1 : Τα σημαντικότερα λιμάνια της Κίνας³⁴

Στο Συνέδριο CMI Colloquium στο Cape Town της Ν. Αφρικής τον Φεβρουάριο 2006³⁵, ο αντιπρόσωπος της Κίνας MLA δήλωσε ότι η Κινεζική κυβέρνηση δεν έχει πλήρη κατανόηση των θεμάτων περί οικονομικής εξασφάλισης. Το ζήτημα της πρόσβασης πλοίων σε περιοχές καταφυγής είναι ουσιαστικά δημόσιος νόμος (public law), και έθεσε το αναπάντητο ερώτημα: Μπορούμε να διαχωρίσουμε τα θέματα οικονομικής αποζημίωσης από τα θέματα του δημόσιου νόμου;

Το άρθρο 18 του Νόμου του P.R.C³⁶ ή Maritime Traffic Safety (Θαλάσσια Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας) επιτρέπει στις αρχές τις οποίες αφορά ένα συμβάν πλοίου σε δύσκολη θέση και που απειλεί την ασφάλεια του λιμένος, να του αρνηθεί η είσοδος ή να αναγκάσει το πλοίο να εγκαταλείψει τον λιμένα.

³⁴ www.sinwa.com

³⁵ CMI Colloquium Cape Town, February 2006, Report of Session on Places of refuge

³⁶ "The Work of the CMI" σελ. 129

Αφού έχουν συμβεί περιστατικά πετρελαιορύπανσης ή απόρριψης πετρελαίου κατά παράβαση των κανονισμών, τα εμπλεκόμενα πλοία δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιήσουν χημικά διάλυσης πετρελαίου κατά βούληση. Αν αυτά πρέπει να χρησιμοποιηθούν, θα πρέπει να γίνει εν των προτέρων αίτηση τηλεφωνικά ή με γραπτή μορφή στις Λιμενικές Αρχές, αναφέροντας τις μάρκες των χημικών, τις ποσότητες και τις περιοχές όπου θα γίνει χρήση και μόνο κατόπιν έγκρισης, μπορούν αυτές να χρησιμοποιηθούν.

Η Κίνα έχει θεσπίσει τα εξής:

Άρθρα 11 και 19 της θαλάσσιας ασφάλειας κυκλοφορίας νόμου 1983:

Το άρθρο 11: «ένα μη στρατιωτικό πλοίο ξένης υπηκοότητας δεν θα εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα και τα λιμάνια της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας χωρίς λήψη έγκρισης από την αρμόδια αρχή. Εντούτοις, κάτω από απροσδόκητες περιστάσεις, όπως οξείες ασθένειες του προσωπικού εν πλω, δυσλειτουργία της μηχανής, θαλάσσιες καταστροφές ή επιδίωξη καταφυγίου λόγω καιρικών συνθηκών, το παραπάνω πλοίο, που δεν έχει χρόνο να λάβει τέτοια έγκριση, μπορεί να εισέλθει στην παραπάνω περιοχή υποβάλλοντας έκθεση αμέσως στην αρμόδια αρχή και υπακούοντας διαταγές ».

Το άρθρο 19: «μια αρμόδια αρχή έχει τη δύναμη να του απαγορεύσει την αναχώρηση από ένα λιμάνι ή να το διατάξει να αναστείλει το ταξίδι του, να αλλάξει τη διαδρομή του ή να σταματήσει τη λειτουργία του, στην περίπτωση που ένα πλοίο ή μια εγκατάσταση περιλαμβάνει τις ακόλουθες περιστάσεις:

- (ii) είναι σε κατάσταση μη-πλοϊμότητας ή ακαταλληλότητας για ρυμούλκηση, ή
- (iii) δεν έχει περάσει τις απαραίτητες διατυπώσεις μετά το συμβάν ενός περιστατικού, ή
- (v) άλλες επιβλαβείς περιστάσεις που αναγνωρίζονται από την αρμόδια αρχή οι οποίες θα θέσουν σε κίνδυνο ή μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τη ναυτιλιακή κυκλοφοριακή ασφάλεια.»

Άρθρα 3, 13 των Κανόνων που διέπουν σκάφη ξένης εθνικότητας, 1979.

Άρθρο 3: «εάν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του, ένα πλοίο πρέπει να εισέλθει ή να επιστρέψει προσωρινά στο λιμένα λόγω ειδικών συνθηκών όπως ατύχημα, δυσλειτουργία, οξεία ασθένεια των ναυτικών ή των επιβατών του, πρέπει να γίνει μια έκθεση προς την Ανώτατη Λιμενική Διοίκηση εκ των προτέρων ».

Άρθρο 13: «Πλοία που πρέπει να εισέλθουν σε έναν λιμένα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, ο οποίος είναι ανοικτός προς τα ξένα πλοία, με σκοπό τη λήψη καταφυγίου ή προσωρινού αγκυροβολίου, θα πρέπει να κάνουν μια δήλωση ζητώντας την έγκριση της

Ανώτατης Λιμενικής Διοίκησης. Η δήλωση τους θα περιλαμβάνει: το όνομα του πλοίου, το διεθνές διακριτό σήμα και υπηκοότητα, το όνομα της ναυτιλιακής επιχείρησης, τους λιμένες αναχώρησης, το λιμένα προορισμού, τη θέση του πλοίου, την ταχύτητα, το βύθισμα το χρώμα(τα) της γάστρας του πλοίου, το χρώμα(τα) των φουγάρων. Το πλοίο θα λάβει προσωρινό καταφύγιο ή αγκυροβόλιο στην περιοχή που θα του υποδειχθεί. Τα πλοία που θα βρουν προσωρινό καταφύγιο ή αγκυροβόλιο σε περιοχή εκτός του λιμένα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας ο οποίος είναι ανοικτός για τα ξένα πλοία, θα πρέπει πέρα από τις παραπάνω διαδικασίες έγκρισης να συμμορφωθεί με τα εξής:

(iv) έκθεση καθήκοντος στην Ανώτατη Λιμενική Διοίκηση για τον χρόνο αγκυροβόλησης, τη θέση του και το χρόνο αναχώρησης

(v) τήρηση των διατάξεων του σχετικού τοπικού τμήματος, υφιστάμενο επιθεώρηση, έρευνα και υπακοή σε διαταγές.

(vi) το επιβιβασμένο στο πλοίο προσωπικό δεν θα έρθει στην ξηρά και ούτε αγαθά θα φορτωθούν ή θα εκφορτωθούν χωρίς έγκριση από τα σχετικά τοπικά τμήματα."

6.2 Η περίπτωση της Ιαπωνίας



Χάρτης 6-2: Ο χάρτης της Ιαπωνίας³⁷

³⁷ <http://www.bsca.org/Images/T-Japan-map.gif>

Η Ιαπωνική Ακτοφυλακή απαιτεί από τον ιδιοκτήτη του πλοίου να ανυψώσει την απαραίτητη διεθνή σημαία, να διορίσει αρμόδιους πράκτορες και να οργανώσει ένα σύστημα τηλεπικοινωνιών για την αντιμετώπιση της δύσκολης κατάστασης. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένα παραδείγματα αλλά σε περιπτώσεις άμεσου κινδύνου ενός πλοίου που ευρίσκεται σε έκτακτη ανάγκη, χορηγείται άδεια εισόδου στα χωρικά ύδατα της Ιαπωνίας.

6.3 Η περίπτωση του Χόνγκ Κόνγκ



Χάρτης 6-3: Ο χάρτης του Χόνγκ-Κόνγκ³⁸

Ο Ναυτιλιακός Διευθύνων έχει απεριόριστη δύναμη μέσα στο πλαίσιο των διάφορων νομοθεσιών να αρνηθεί την είσοδο, να δώσει οδηγίες γενικά και για την πρόληψη της ρύπανσης κ.λπ. MS (Shipping and Port Control) Ordinance. MS (Prevention of Oil pollution) Ordinance.

Υπάρχουν προσδιορισμένες περιοχές καταφυγής αλλά λόγω συνεχούς χρήσης, τέτοιου είδους περιοχές είναι γνωστές στους ντόπιους διασώστες και άλλους στην ναυτική κοινότητα. Συνήθως χρησιμοποιούνται αγκυροβόλια νότια της νήσου Lantan.

³⁸ <http://geology.com/world/hong-kong-map.gif>

7. Περιοχές Καταφυγής στην Ευρωπαϊκή Ένωση

7.1 Η Περίπτωση της Ελλάδας



Χάρτης 7-1: Ο χάρτης της Ελλάδας και οι νήσοι του Αιγαίου Πελάγους και του Ιονίου³⁹

Η Ελλάδα είναι μια χερσόνησος στο ΝΑ άκρο της Ευρώπης. Είναι χωρισμένη σε 14 περιφέρειες (με 14^η το Άγιο Όρος).

Έχει την 10^η παγκοσμίως σε μήκος ακτογραμμή από 14880km.

Μέσα στο Αιγαίον Πέλαγος στα ανατολικά και στο Ιόνιο Πέλαγος στα δυτικά είναι σκορπισμένα γύρω στα 2000 όμορφα νησιά – δεν συμπεριλαμβάνονται οι βραχονησίδες.

Το Αιγαίον Πέλαγος διαπλέεται ετήσια από 60.000 πλοία διαφόρων μεγεθών και φορτίων και αυτός ο αριθμός αναμένεται να αυξηθεί μετά την κατασκευή και λειτουργία του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, χωρίς να είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε το

³⁹ <http://www.justmaps.org/maps/europe/greece/#>

πόσο. Στατιστικά θα αυξηθούν οι πιθανότητες ατυχήματος. Δεν θα θέλαμε τα κρυστάλλινα, σμαραγδένια νερά του Αιγαίου αλλά και του Ιονίου να μετατραπούν σε βούρκο με μηδενική ζωή μέσα τους.

Πρέπει λοιπόν να συσκεφθούν οι κατάλληλοι άνθρωποι για να ορισθούν περιοχές καταφυγής, (περισσότερες από δεκαέξι που υπάρχουν έως σήμερα) και στα δύο πελάγη.

Η Ελλάδα απαιτεί ο κυβερνήτης του πετρελαιοφόρου ή του πλοίου σε κίνδυνο που μεταφέρει επικίνδυνες ουσίες, να ειδοποιήσει την πλησιέστερη στην περιοχή καταφυγής Ακτοφυλακή για την άφιξη του, τι είδους ουσίες μεταφέρει, την ποσότητα, και τους λόγους που επιβάλλουν παροχή περιοχής καταφυγής. Ο Κυβερνήτης πρέπει να κρατήσει το πλοίο του στην περιοχή που του υποδείχθηκε από την ακτοφυλακή.

Μετά το πρόσφατο ναυάγιο του “SEA DIAMOND” αποκαλύφθηκε ότι η Ελλάδα είχε προκαθορίσει 16 (δεκαέξι) λιμάνια-περιοχές καταφυγής για πλοία ευρισκόμενα σε έκτακτη ανάγκη.

Το σχέδιο λιμένων καταφυγής⁴⁰ για πλοία που κινδυνεύουν καταρτίστηκε το 2003 από τους έξι περιφερειάρχες του Λιμενικού Σώματος και του λιμενάρχη Πειραιά, βάσει της υπουργικής απόφασης «Οδηγίες και διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 20 της κοινοτικής οδηγίας 2002/59 – ορισμός περιοχών καταφυγής», της 27 Ιουνίου του 2003/ ΕτΚ, τεύχος δεύτερο, αριθμός φύλλου 850.

Οι περιφερειάρχες Καβάλας, Βόλου, Κυκλάδων, Κρήτης και Δωδεκανήσων, Πάτρας και Κέρκυρας, καθώς και ο λιμενάρχης Πειραιά είχαν καθορίσει δεκαέξι λιμάνια καταφυγής για τα κινδυνεύοντα πλοία, στις εξής περιοχές:

1. Κυνοσούρα
2. Θεσσαλονίκη
3. Ηράκλειο
4. Αθηνίος-Σαντορίνης
5. Μύκονος
6. Ρόδος
7. Κέρκυρα
8. Πάτρα

⁴⁰ Εφημερίδα «Ο κόσμος του Επενδυτή», Σάββατο 21 – Κυριακή 22 Απριλίου 2007

9. Χίος
10. Μυτιλήνη
11. Κως
12. Κυλλήνη
13. Αλεξανδρούπολη
14. Καρλόβασι Σάμου
15. Άγιος Κωνσταντίνος
16. Βόλος

Η κοινοτική οδηγία αναφέρει ότι τα λιμάνια καταφυγής ορίζονται με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις που μπορούν να εξυπηρετήσουν διάφορες και άμεσες ανάγκες των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο, αλλά και του ίδιου του πλοίου. Ειδικότερα, οι προϋποθέσεις που καθορίζουν και ενδυναμώνουν τον χαρακτηρισμό συγκεκριμένων περιοχών ως περιοχών καταφυγής είναι οι εξής:

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

Παρ'όλα αυτά μετά το συμβάν του “Sea Diamond” ο ΥΠΕΝ. Μ. Κεφαλογιάννης, έδωσε εντολή στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος ν’ αποσφραγισθούν οι δεκαέξι φάκελοι και να αναζητηθούν νέα λιμάνια καταφυγής, σε περίπτωση που θαλάσσιες περιοχές που έχουν ορισθεί για έκτακτες ανάγκες είναι μεγάλης τουριστικής σημασίας⁴¹.

⁴¹ www.dimokratis.gr/index.php?view_option=subject&id=4368, εδώ κρατήθηκε ο όρος «λιμάνια καταφυγής». Γιατί αυτός είναι που χρησιμοποιείται στην τρέχουσα βιβλιογραφία όσον αφορά την Ελλάδα.

7.1.1 Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης

Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης⁴² (National Contingency Plan – NCP) καλύπτει το σύνολο της επικράτειας, ενώ το Τοπικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (Local Contingency Plan – LCP) αναφέρεται στο συγκεκριμένο γεωγραφικό τομέα χωρικής αρμοδιότητας της Λιμενικής αρχής.

Το εθνικό σύστημα ετοιμότητας καθορίζει ως Εθνικό Συντονιστή το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ) του ΥΕΝ σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Δ.Π.Θ.Π) του ΥΕΝ και προβλέπει την κλιμάκωση των ενεργειών αντιμετώπισης ανάλογα με τη βαρύτητα του κάθε περιστατικού ρύπανσης.

Για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο υιοθετείται κλιμακωτή ενεργοποίηση μηχανισμών αντιμετώπισης που περιλαμβάνει τρία επίπεδα κινητοποίησης:

Επίπεδο 1: Αναφέρεται στο σχεδιασμό αντιμετώπισης περιστατικών λειτουργικών ή ατυχηματικών ρυπάνσεων που κατά κανόνα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τις υφιστάμενες δυνατότητες κάθε συγκεκριμένης εγκατάστασης ή εμπορικού λιμένα. (Εφαρμοζόμενο σχέδιο: PCP⁴³ / FCP⁴⁴ / LCP⁴⁵ – Ποσότητα διαφυγόντος πετρελαίου στο περιβάλλον: έως και 7 τόνους).

Επίπεδο 2: Αναφέρεται στο σχεδιασμό αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης, το μέγεθος του οποίου απαιτεί τον συντονισμό περισσότερων φορέων διάθεσης τεχνικών μέσων, εξοπλισμού και προσωπικού καταπολέμησης. (Εφαρμοζόμενο σχέδιο: LCP / RCP⁴⁶ / NCP⁴⁷ – Ποσότητα διαφυγόντος πετρελαίου στο περιβάλλον: Μεγαλύτερη των 7 τόνων και μικρότερη των 700 τόνων.

Επίπεδο 3: Αναφέρεται σε μεγάλης έκτασης σοβαρά περιστατικά ρύπανσης όταν τίθενται σε ετοιμότητα όλα τα διαθέσιμα μέσα και ενεργοποιείται σε εθνική κλίμακα το δυναμικό καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας. (Εφαρμοζόμενο σχέδιο: NCP – Ποσότητα διαφυγόντος πετρελαίου στο περιβάλλον: από 700 τόνους και πάνω).

⁴² <http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=25101>

⁴³ PCP (Port Contingency Plan): Εγκεκριμένο σχέδιο έκτακτης ανάγκης του φορέα διοίκησης ή εκμετάλλευσης του λιμένα)

⁴⁴ FCP (Facility Contingency Plan): Εγκεκριμένο σχέδιο έκτακτης ανάγκης της παράκτιας ή υπεράκτιας εγκατάστασης διακίνησης πετρελαιοειδών ή εξόρυξη πετρελαίου αντίστοιχα.

⁴⁵ LCP (Local Contingency Plan): Εγκεκριμένο σχέδιο έκτακτης ανάγκης της Λιμενικής Αρχής.

⁴⁶ RCP (Regional Contingency Plan): Περιφερειακό σχέδιο έκτακτης ανάγκης που αποτελεί σχεδιασμό των τοπικών σχεδίων των εμπλεκόμενων Λιμενικών Αρχών υπό τον γενικό συντονισμό του ιεραρχικά ανώτερου Τοπικού Συντονιστή.

⁴⁷ NCP (National Contingency Plan): Εθνικό σχέδιο αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες.

Η ποσότητα των 700 τόνων πετρελαίου αποτελεί το όριο ενεργοποίησης των δύο πρώτων επιπέδων. Ωστόσο στην πράξη, δεν ακολουθείται απαραίτητα η πιο πάνω κατηγοριοποίηση η οποία σχετίζεται μόνον με την ποσότητα, αφού οι επικρατούσες συνθήκες κατά την εκδήλωση του περιστατικού και οι βάσιμες προγνώσεις εξέλιξης του, με τις εκτιμώμενες συνακόλουθες συνέπειες, βαρύνουν καθοριστικά στην απόφαση για το επίπεδο ενεργειών που ενδείκνυται να αναληφθούν.

Όσον αφορά στους λιμένες καταφυγής, με την υπουργική απόφαση 2411.1/07/2003 (Β' 850) ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία το άρθρο 20 της Κοινοτικής Οδηγίας 2002/59 «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». Σε εκτέλεση της απόφασης αυτής έχει ορισθεί από την προηγούμενη Κυβέρνηση ως λιμένας καταφυγής στην περιοχή της Σαντορίνης το Αθηνιό. Με εντολή του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ξεκινήσει η διαδικασία κατάργησης της θέσης αυτής ως λιμένας καταφυγής όπως επίσης και ο λιμένας του Ηρακλείου Κρήτης. Υπάρχει πληροφόρηση ότι έχουν ορισθεί νέοι λιμένες καταφυγής στην Σκύρο και στην Γαύδο και σε άλλα δώδεκα σημεία της νησιώτικης Ελλάδας.

Το εξειδικευμένο έμπυχο προσωπικό, η ύπαρξη σχεδιασμού και η πληθώρα των υλικών και μέσων απορρύπανσης, δίνει την δυνατότητα στη χώρα μας όχι μόνο της αυτοτελούς αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης αλλά και της παροχής βοήθειας, όπως αυτό έχει υλοποιηθεί στην περίπτωση της Ιταλίας αλλά και πρόσφατα του Λιβάνου με την παροχή τεχνογνωσίας και υλικών – μέσων προστασίας περιβάλλοντος⁴⁸

7.1.2 Νομοθεσία – Κυρώσεις⁴⁹

7.1.2.1 Διεθνής Νομοθεσία

1. Δ.Σ. CLC 1992: Για την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη, συνέπεια ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.
2. Δ.Σ. Βαρκελώνη 1976: Για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσης από την ρύπανση.
3. Δ.Σ. Λονδίνου 1972: Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία.
4. Δ.Σ. MARPOL 73/78: Για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

⁴⁸ http://www.tidis.yen.gr/upload/yopen_docs_final/20070429/1177837222-30295.doc

⁴⁹ <http://www.yen.gr/yen.chtm?pnbr=25101>

5. Παράρτημα VI της Δ.Σ MARPOL 73/78: Για την πρόληψη της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από πλοία (Air Pollution ANNEX)
6. Δ.Σ Κεφαλαίου 1992: Για την Ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών από πετρέλαιο.
7. Δ.Σ. «OPRC 1990»: Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο.
8. Δ.Σ. «OPRC – HNS» 2000: Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.
9. Διμερής Συμφωνία Ελλάδος Ιταλίας 1978: Περί προστασίας του Ιονίου Πελάγους.
10. Κανονισμοί & Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU) που αναφέρονται στο θαλάσσιο περιβάλλον.

7.1.2.2 Ελληνική Εθνική Νομοθεσία

1. Ν.Δ. 187/73: Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
2. Π.Δ. 55/98: Για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (Ν.743/77)
3. Ν. 1650/86: Για την προστασία του περιβάλλοντος.
4. Π.Δ. 11/2002: Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες ουσίες.
5. Ε 1β/221/1965 Υγειονομική Διάταξη.
6. Νομαρχιακές Αποφάσεις.
7. Κανονισμοί Λιμένα.
8. Αριθ. Υ.Α. 2411.1/07/03/ΦΕΚ Β'850/27-06-2003- 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.

7.1.2.3 Κυρώσεις

Σύμφωνα με τις διατάξεις των ανωτέρω νόμων, οι υπαίτιοι ρύπανσης της θαλάσσιας και των ακτών τιμωρούνται ποινικά και διοικητικά ενώ οι Έλληνες ναυτικοί τιμωρούνται επιπρόσθετα και πειθαρχικά.

1. Ποινικές Κυρώσεις: Από τα αρμόδια Ποινικά Δικαστήρια (φυλάκιση από 10 ημέρες μέχρι 5 χρόνια)
2. Διοικητικές Κυρώσεις: Από τις Λιμενικές Αρχές επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 58.694 ευρώ και σε σοβαρά περιστατικά από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι 1.173.881 ευρώ. Όταν η ρύπανση προκαλείται από μια εγκατάσταση ξηράς, η δικαιοδοσία για επιβολή κυρώσεων μέχρι 120.000 ευρώ ανήκει στον οικείο Νομόρχη και σε σοβαρά περιστατικά επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 733.676 ευρώ από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και κατά περίπτωση συναρμόδιο Υπουργό.
3. Πειθαρχικές Κυρώσεις: Από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΠΣΕΝ) και περιλαμβάνουν την προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος.
4. Αστική Ευθύνη: Στην Ελλάδα έχει εφαρμογή η διεθνώς αποδεκτή Αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

7.2 Η περίπτωση της Δανίας



Χάρτης 7-2: Ο Χάρτης της Δανίας⁵⁰

Περίπου 60.000 πλοία περνούν κάθε χρόνο από τα Δανικά νερά, και σε αυτόν τον αριθμό δεν συμπεριλαμβάνεται η κίνηση των τοπικών φέρρου-μπόουτ.

Η πλειοψηφία των πλοίων για ένα μεγάλο μέρος της διαδρομής ναυσιπλοεί σε απόσταση λιγότερη των 5 ναυτικών μιλίων από την ακτή και διασχίζοντας ένα στενό⁵¹ εισέρχεται στα Δανικά χωρικά ύδατα.⁵² Τα πλοία που αντιμετωπίζουν κίνδυνο σ' εκείνα τα νερά, είναι συνήθως τόσο κοντά στην ακτή και σε καταφύγιο, ώστε η απόφαση για το πού θα ρυμουλκηθεί ή θα πλεύσει, πρέπει να ληφθεί μέσα σε λεπτά. Συχνά το πλοίο φθάνει «σε

⁵⁰ http://www.stolaf.edu/depts/norwegian/nordic/images/maps/map_denmark_lrg.jpg

⁵¹ Το πέρασμα των εμπορικών πλοίων από τα Δανικά Στενά (τη Little Belt, the Great Belt and the Sound) ρυθμίζεται από μια συνθήκη ανάμεσα στη Δανία και τις περισσότερες από τις Ευρωπαϊκές χώρες που υπεγράφη στη Κοπεγχάγη στις 14 Μαρτίου 1857, την United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 Δεκεμβρίου 1982, UN/Doc. A/CONF.62/122, 7 Οκτωβρίου 1982 (από εδώ και στο εξής Συνθήκη LOS) και το σύνηθες διεθνές δίκαιο. Η Δανία έγινε μέλος της Συνθήκης LOS το 2004. Μετά την επικύρωση, η Δανία έκανε την ακόλουθη δήλωση: 'Είναι η θέση της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Δανίας ότι η εξαίρεση από το καθεστώς διάβασης transit που παρέχει το άρθρο 35 (c) της Συνθήκης εφαρμόζεται για το συγκεκριμένο καθεστώς των Δανικών Straits (την Great Belt, την Little Belt και το Δανικό μέρος του Sound), το οποίο αναπτύχθηκε στη βάση της Συνθήκης της Κοπεγχάγης του 1857. Το παρόν νομικό καθεστώς των Δανικών Straits δεν θα επιδεχθεί αλλαγές».

⁵² Η Δανική Θαλάσσια Επικράτεια έχει καθιερωθεί από το Νόμο No.200 της 17^{ης} Απριλίου 1999 με ένα μέγιστο σημείο 12 ναυτικών μιλίων και μειωμένο σε κάποιες περιοχές ανάμεσα στη Σουηδία και την Γερμανία με σκοπό να ασφαλίσει τους διαδρόμους των υδάτων εκτός επικράτειας.

καταφύγιο» όταν παρασύρεται και βγαίνει στην ξηρά. Έτσι λοιπόν δεν θεωρήθηκε από την Δανική Κυβέρνηση επιτακτικό μέχρι τώρα να ορίσει περιοχές καταφυγής. Ούτε ποτέ είχαν εκδιωχθεί από τα Δανικά χωρικά ύδατα, πλοία σε έκτακτη ανάγκη άρα και δεν ζητήθηκαν ποτέ από αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή Κυβερνήσεις περιοχές καταφυγής.

Ο κίνδυνος ρύπανσης στα Δανικά ύδατα ήταν πάντα υπαρκτός και το κατέδειξαν περιπτώσεις όπως του «Παλλάς» που φορτωμένο ξυλεία, έπιασε φωτιά 60 ναυτικά μίλια από το Esbjerg και ήταν αδύνατον να ρυμουλκηθεί σε καταφύγιο λόγω σφοδρής κακοκαιρίας. Αφού διέσωσαν το πλήρωμα με ελικόπτερο, το πλοίο (προς ανακούφιση των Δανών) παρασύρθηκε προς τα Γερμανικά χωρικά ύδατα, και προσάραξε στις ακτές.

Ο κίνδυνος πετρελαιορύπανσης από δραστηριότητες των πετρελαιοπηγών στην βόρεια θάλασσα, είναι επίσης ορατός. Στις 29 Μαρτίου 2001, στη Γερμανική ΕΕΖ, συνέβη μια σύγκρουση και το διπύθμενο δεξαμενόπλοιο «Baltic Carrier» έχασε 2.700 τόνους πετρελαίου, προκαλώντας μεγάλη ρύπανση κατά μήκος της ακτογραμμής της Δανίας.

Το ατύχημα έδειξε επίσης ότι παρ' όλη την εξαιρετική συνεργασία με τις Σουηδικές μονάδες αντιμετώπισης ρύπανσης, ο καιρός και το είδος του πετρελαίου έκανε την καταπολέμηση της ρύπανσης πολύ δύσκολη.

Ήταν επίσης η αφορμή να συγκαλεσθεί έκτακτο Υπουργικό Συμβούλιο (HELCOM) στην Κοπεγχάγη το 2001. Εκεί λήφθηκαν αποφάσεις όσον αφορά την διαδρομή των πλοίων, την πλοήγηση, την ηλεκτρονική χαρτογράφηση, το σύστημα πληροφόρησης (ECDIS), το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης πλοίων (AIS), την απαγόρευση διόδου μονοπύθμενων πετρελαιοφόρων, την επαρκή ικανότητα ανταπόκρισης για αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών και τον ορισμό περιοχών καταφυγής.⁵³

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η Danish Maritime Authority (DMA) κατέγραψε 47 πλοία με ξένη σημαία που εμπλέχθηκαν σε σύγκρουση στα Δανικά ύδατα, κατά το 2002-2003. Οκτώ από αυτά ήταν πετρελαιοφόρα.

Όταν τον Νοέμβριο του 2001, η Ρωσία άρχισε να εξάγει πετρέλαιο από το Πρίμορσκ, με πετρελαιοφόρα έως και 150.000 DWT, ο φόβος των Δανών για πιθανά μεγάλα ατυχήματα αυξήθηκε. Έτσι επιζήτησαν μια διεθνή συμφωνία στον IMO, σχετικά με κίνητρα ώστε να αποφευχθούν τα ατυχήματα ή τουλάχιστον να μειωθεί ο κίνδυνος πρόκλησης.

Ένα από τα σοβαρότερα ατυχήματα ρύπανσης συνέβη στα Δανικά ύδατα τον Μάιο του 2003, όταν το Κινεζικό «Fu Shan Hai» πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίο, 70,000 DWT,

⁵³ Το HELCOM είναι η Επιτροπή του Helsinki, το διοικητικό σώμα της Συνέλευσης επί της προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας. Έγινε στο Ελσίνκι στις 9 Απριλίου 1992. www.helcom.fi/stc/files/Convention/Conv0704.pdf, και στις 2 Αυγούστου 2005 με μέλη από όλα τα παράκτια κράτη της Περιοχής της Βαλτικής.

φορτωμένο λιπάσματα, βυθίστηκε βόρεια του νησιού Bornholm , μετά από σύγκρουση. Το επεισόδιο τόνισε ακόμα περισσότερο τις δυσκολίες που αφορούν το θέμα της περιοχής καταφυγίου. Η σύγκρουση έγινε μέρα-μεσημέρι με καλή ορατότητα, στα Δανικά χωρικά ύδατα. Δεν στάθηκε δυνατόν να βρεθούν ρυμουλκά με αρκετή δύναμη για να το τραβήξουν, και έτσι αφού απομακρύνθηκε το πλήρωμα με ελικόπτερα το πλοίο αφέθηκε να βουλιάξει, 8½ ώρες μετά από τη σύγκρουση. Εκατοντάδες τόνοι καύσιμου πετρελαίου ρύπαναν τις Σουηδικές ακτές και αυτό προκάλεσε τριβές ανάμεσα στους Σουηδούς και τους Δανούς.

Το ατύχημα του «Fu Shan Hai» έδειξε στους Δανούς, ότι έπρεπε να ορισθούν περιοχές καταφυγής και ότι οι αποφάσεις για το πού θα επιτραπεί να καταφύγουν πλοία σε έκτακτη ανάγκη πρέπει να λαμβάνονται εξαιρετικά σύντομα, όπως επίσης και ότι θα πρέπει να υπάρχει κατάλληλα προετοιμασμένη και εκπαιδευμένη ομάδα ανταπόκρισης έτοιμη για δράση οποιαδήποτε ώρα.

Θεωρήθηκε ότι πρέπει να γίνεται γνωστή εκ των προτέρων η διέλευση των πλοίων και το φορτίο το οποίο μεταφέρουν ώστε η ομάδα ανταπόκρισης να γνωρίζει και να είναι έτοιμη.

Μέχρι τις 30 Ιουνίου 2003, η Δανική Κυβέρνηση είχε πληροφορήσει την Ευρωπαϊκή επιτροπή για τα σχέδια της για καθορισμό περιοχών καταφυγής. Στις 4 Φεβρουαρίου 2004, είχε ανακοινώσει ποια λιμάνια και περιοχές είχαν καθοριστεί και είχε συμμορφωθεί πλήρως με την Ευρωπαϊκή ντιρεκτίβα 2002/59/EC. Εμφανώς το ατύχημα με το κινέζικο πλοίο «Fu Shan Hai», είχε δώσει την ώθηση στην Κυβέρνηση να υποστηρίξει την Ευρωπαϊκή ντιρεκτίβα και επομένως και τον IMO.

Πιο αναλυτικά η Δανία καθόρισε συνολικά 22 περιοχές κατα μήκος των ακτογραμμών της, είτε ως ειδικούς λιμένες ή ως κατάλληλα αγκυροβόλια

Στην λήψη της απόφασης αναμείχθηκαν το Υπουργείο Περιβάλλοντος, το Υπουργείο Οικονομικών, και Επιχειρησιακών υποθέσεων, το Υπουργείο Αμύνης και το Υπουργείο Μεταφορών. Επίσης έλαβαν μέρος ομάδες εργασίας από τα παρακάτω τμήματα και υπηρεσίες:

- Δανική Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος
- Δανική Υπηρεσία Δασών και Προστασίας της Φύσης
- Δανικό Αρχηγείο Άμυνας
- Βασιλική Δανική Διοίκηση Ναυσιπλοΐας και Υδρογραφικής Υπηρεσίας.

Ως πρώτο βήμα η Ομάδα Εργασίας εξέδωσε ένα προσχέδιο συστάσεων τον Αύγουστο του 2003, βασιζόμενη σε διαβουλεύσεις με αντιπροσώπους των 13 κομητειών και των 271 τοπικών αυτοδιοικήσεων της χώρας. Έγιναν επίσης συζητήσεις με διάφορους

περιβαλλοντικούς και ναυτιλιακούς οργανισμούς. Κατόπιν το προσχέδιο στάλθηκε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για περαιτέρω διαβουλεύσεις. Έτσι λοιπόν, οι αποφάσεις για τον καθορισμό περιοχών καταφυγής, ήταν γνωστές σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όταν η επίσημη αναφορά για έναν αρχικό ορισμό περιοχών καταφυγής, ανακοινώθηκε στις 4 Φεβρουαρίου 2004, από την Δανική Υπηρεσία περιβαλλοντικής προστασίας.

Έχει δοθεί έμφαση στο να υπάρχουν περιοχές καταφυγής για πλοία με ίσαλο γραμμή στα 10 μέτρα ή περισσότερα (δύσκολο για τα Δανικά ύδατα γιατί εκεί είναι αρκετά ρηχά). Άλλο σημείο στο οποίο δόθηκε σημασία ήταν οι περιοχές καταφυγής να μπορούν να διαχωριστούν εύκολα με μπούμες. Δεκατέσσερα σημεία επιλέχθηκαν για πλοία που θα μπορούσαν να ρυπάνουν σε μεγάλο βαθμό (9 λιμάνια και 5 αγκυροβόλια). Για πλοία με πιθανότητες να ρυπάνουν σε μικρότερο βαθμό, επιλέχθηκαν 8 άλλα σημεία σε προφυλαγμένα σημεία ως αγκυροβόλια.

Μια σκέψη της ομάδας εργασίας ήταν αντί να ορίσει περιοχές καταφυγής να δημοσιεύσει μια λίστα περιοχών όπου θα απαγορευόταν η προσέγγιση για λόγους περιβαλλοντικής προστασίας, αφήνοντας τον καθορισμό της περιοχής όταν το ατύχημα συμβεί. Όμως αυτή η πρόταση απορρίφθηκε.

Ένας λόγος ήταν το γεγονός ότι η ανταπόκριση θα ήταν καλύτερη αν οι τοπικές αρχές και η τοπική ομάδα δράσης ήταν ήδη εξοπλισμένη και εκπαιδευμένη για να βοηθήσουν ένα πλοίο σε κίνδυνο.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Καταφυγίου του IMO, οι καθορισμένες περιοχές καταφυγής θα έπρεπε να έχουν έτοιμο ένα Σχέδιο Εκτάκτου ανάγκης. Η άποψη της Δανίας είναι ότι όλες οι καθορισμένες περιοχές θα πρέπει να έχουν σχέδια σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν και από ποιους. Κατά την προετοιμασία αυτών των σχεδίων, τα οποία δεν είναι ακόμα έτοιμα, είναι δυνατόν να υπάρχει μια ξεκάθαρη εικόνα της διαθεσιμότητας του προσωπικού, των ρυμουλκών ή των μονάδων διάσωσης και υλικών, τον εξοπλισμό πυρόσβεσης και εξοπλισμό καταπολέμησης ρύπανσης. Ίσως να χρειαστεί να επιβεβαιωθεί αν είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί επιπλέον εξοπλισμός για μερικές περιοχές. Μπορούν επίσης να ερευνηθούν αν υπάρχουν ιδιωτικής ιδιοκτησίας ρυμουλκά και/ή εξοπλισμός στην περιοχή τα οποία μπορούν να προσληφθούν γι' αυτόν τον σκοπό σε προσυμφωνημένες ταρίφες έτσι ώστε η πληρωμή των υπηρεσιών να μην αποτελεί παράγοντα καθυστέρησης κατά τη διάρκεια ενός περιστατικού.

Η λίστα με τις περιοχές καταφυγής που δημοσιεύτηκε από την Ε.Ε στις 5 Φεβρουαρίου 2004 δεν θα πρέπει να θεωρείται ως τελική από την άποψη ότι δεν θα καθοριστούν άλλες περιοχές στο μέλλον. Μια αλλαγή στους κανόνες εμπορίου και η

δημιουργία νέων λιμένων φόρτωσης πετρελαίου θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αναθεωρήσεις. Ήταν ωστόσο και θα εξακολουθήσει να είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένας λεπτομερής κατάλογος διάφορων περιβαλλοντικών ζητημάτων που θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν όταν μια συγκεκριμένη περιοχή προτιμάται από κάποιες άλλες, και αυτές οι έρευνες μπορεί να αποκαλύψουν οικολογικές καταστάσεις οι οποίες θα κάνουν απαραίτητη μια αναθεώρηση.

Για την επιλογή των κατάλληλων περιοχών, έπρεπε να ερωτηθούν κάποια όργανα της περιβαλλοντικής προστασίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Αρκετές περιοχές της Δανίας έχουν καταχωρηθεί ως Εθνικοί Δρυμοί και περιοχές προστασίας πουλιών και μερικές από αυτές είναι πολύ κοντά στις θαλάσσιες εμπορικές λωρίδες με την περισσότερη κίνηση.

Από τα εννέα λιμάνια που έχουν επιλεγεί ως περιοχές καταφυγής, τέσσερα βρίσκονται στη δυτική ακτή του Jutland και βλέπουν στη Βόρειο Θάλασσα. Πέρα από αυτά τα λιμάνια, δεν υπάρχουν αγκυροβόλια ή προφυλαγμένα ύδατα τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από πλοία σε κίνδυνο στη Βόρεια Θάλασσα. Το λιμάνι του Esbjerg μπορεί να δεχτεί πλοία με μέγιστο βύθισμα 10.3 μέτρων και μήκους 250 μέτρων. Οι τρεις άλλες περιοχές καταφυγής είναι το Thyborn (με βάθος υδάτων έως 6 μέτρα), το Hanstholm και το Hirtshals (και τα δύο με βάθος υδάτων έως 7,5 μέτρα). Παρ' όλο που τα λιμάνια έχουν καθοριστεί και είναι κατάλληλα για περιοχές καταφυγής, η χρήση τους μπορεί να είναι προβληματική. Αυτή τη στιγμή η Δανική Κυβέρνηση δεν έχει κάποιο ποντοπόρο πλοίο για την καταπολέμηση της πετρελαϊκής ρύπανσης στη δυτική ακτή του Jutland. Ωστόσο, το μεγαλύτερο λιμάνι, το Esbjerg βρίσκεται στην περιοχή του Wadden Sea, την οποία ο IMO έχει καθορίσει ως μια Ιδιαίτερα Ευαίσθητη Θαλάσσια Περιοχή (Particularly Sensitive Sea Area – PSSA).

7.2.1 Εφαρμογή της Δανικής Προσέγγισης για τις Περιοχές Καταφυγής

Η Δανία αποτελείται από μια μικρή χερσόνησο και από 406 νησιά με συνολική έκταση 43100km² και με μήκος ακτογραμμών 7.400km. Έχει 5.4 εκατ. πληθυσμό από τους οποίους μόνο τα 3 εκατ. πληρώνουν φόρους. Από τα χωρικά της ύδατα περνούν 60.000 πλοία ετήσια. Δεν υπάρχει Ακτοφυλακή στη Δανία και έτσι τις θαλάσσιες επιχειρήσεις τις αναλαμβάνει το Ναυτικό (Admiral Danish Fleet). Έχει ιδρυθεί από το Υπουργείο Άμυνας η Υπηρεσία Θαλάσσιας Βοήθειας (Maritime Assistance Service - MAS) Αυτή έχει την ευθύνη της έρευνας και διάσωσης και της ανταπόκρισης στην θαλάσσια ρύπανση. Αυτή η

ευθύνη καλύπτεται με 2 πλοία (868 GT), άλλα δύο πλοία (150 GT) και δυο απορρυπαντικά πλοία (18 GT). Δεν υπάρχουν ρυμουλκά δημόσιας χρήσης για την αποφυγή του ανταγωνισμού με τον ιδιωτικό τομέα και έτσι σε περίπτωση ατυχήματος έρχονται σε συμφωνία με ιδιοκτήτες ρυμουλκών και εταιρείες ναυαγιαρσεσίας. Ο στόχος της MAS είναι να δημιουργήσει μια βάση δεδομένων για ανταλλαγή πληροφοριών και την αξιολόγησή τους. Έτσι στο μέλλον η MAS θα χρησιμοποιηθεί σαν ένα ευρύ φάσμα Δανικής θαλάσσιας πραγματογνωμοσύνης.

Η Δανική MAS θα πρέπει να θεωρηθεί σαν μια φυσική επέκταση πολλών διεθνών κρατικών θαλάσσιων πρωτοβουλιών για την ασφάλεια στη θάλασσα, και θα έχει μεγάλη επιρροή στο έργο των παράκτιων κρατών στο κοντινό μέλλον. Η MAS θα είναι σε θέση να λαμβάνει αναφορές από πλοία όλο το 24ωρο, να τις αξιολογεί, και να ελέγχει τα ειδικά επιλεγμένα σκάφη. Η MAS θα ενεργεί επίσης ως σημείο επαφής για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των πλοίων και των αρχών στα παράκτια κράτη αλλά και ως σύνδεσμος με τις επιχειρήσεις διάσωσης στη θάλασσα σε περίπτωση ατυχήματος.

Η δημιουργία της Υπηρεσίας Θαλάσσιας βοήθειας (MAS) στην Δανία είναι εξαιρετικά σημαντική και το παράδειγμα της θα ακολουθήσουν και άλλες χώρες τον τελευταίο καιρό. Υπάρχει μια δικαιολογημένη τάση των διεθνών φόρουμ να εστιάζουν την προσοχή τους στα προγράμματα που αφορούν γενικά την ασφάλεια στην θάλασσα, συμπεριλαμβανομένου και του περιβάλλοντος.

Οι πληροφορίες για τα πλοία σε έκτακτη ανάγκη λαμβάνονται από ραδιοφωνικούς σταθμούς στρατηγικά τοποθετημένους και επίσης από ένα πλοίο που εξυπηρετεί και παρακολουθεί τη θαλάσσια κίνηση. Το Ναυτικό καλύπτει τον εναέριο έλεγχο με ελικόπτερα και αεροσκάφη. Υπάρχουν επίσης σταθμοί ραντάρ (όχι αρκετοί) και σταθμοί επανδρωμένοι, τοποθετημένοι σε σημεία με την περισσότερη θαλάσσια κίνηση για οπτική επαφή. (Ντιρεκτίβα 2002/59/ EC).

Ο Διεθνής νόμος δεν επιτρέπει στη Δανία να υποχρεώνει τα διερχόμενα πλοία να δέχονται πλοηγούς. Αυτός όμως θα ήταν ένας τρόπος περιορισμού ατυχημάτων. Ένα βήμα προς μια θετική εξέλιξη στο θέμα είναι ότι ο IMO αποφάσισε τον Απρίλιο του 2004 να ορίσει τη Βαλτική Θάλασσα σαν Ιδιαίτερα Ευαίσθητη Θαλάσσια Περιοχή (PSSA)⁵⁴. Το κόστος της χρήσης πλοηγού είναι αποτρεπτικό και αποτελεί εμπόδιο. Υπάρχει η σκέψη ο

⁵⁴ Προτάθηκε ο Καθορισμός της Περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας ως μια Ιδιαίτερως Ευαίσθητη Θαλάσσια Περιοχή, από τις χώρες: Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γερμανία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία και Σουηδία, IMO/MEPC 51/8/1 19 Δεκεμβρίου 2003, εγκρίθηκε το 2004.

πλοηγός να καθοδηγεί τον κυβερνήτη του πλοίου από την ξηρά το πρόγραμμα αυτό και έχει εκινήσει πιλοτικά από το 2005.

Η Δανική Κυβέρνηση δεν έχει καμία πρόθεση να ζητεί πληρωμή από πλοία σε έκτακτη ανάγκη για τη χρήση των περιοχών καταφυγής ή για υπηρεσίες επιθεώρησης για αξιολόγηση της ζημιάς. Εάν παρ' όλα αυτά προκύψουν περιβαλλοντικές ζημιές ή χρειασθούν προσπάθειες για την πρόληψη, τότε τα κόστη θα χρεωθούν στον πλοιοκτήτη και στο Protection and Indemnity Club (P & I Club).

Η Δανία ήταν μια από τις πρώτες χώρες που κατέθεσαν σχέδιο και καθόρισαν τις περιοχές καταφυγής στην επικράτεια τους μέσα στο χρονικό όριο που έθετε η Ντιρεκτίβα 2002/59/ EC της Ε.Ε. Είναι μια τακτική καλής θέλησης αλλά πρέπει να δοκιμασθεί στον χρόνο. Ευτυχώς οι Δανοί έχουν εκτεταμένη πείρα όσον αφορά την διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα περιορισμένα ύδατα της Βαλτικής και των Βορείων Θαλασσών.

Η πολιτική αυτή είναι το πρώτο βήμα σε σχέση με ένα αυξημένο πρόβλημα και η εφαρμογή της μάλλον θα οδηγήσει στην εκμάθηση μέσω της πρακτικής.

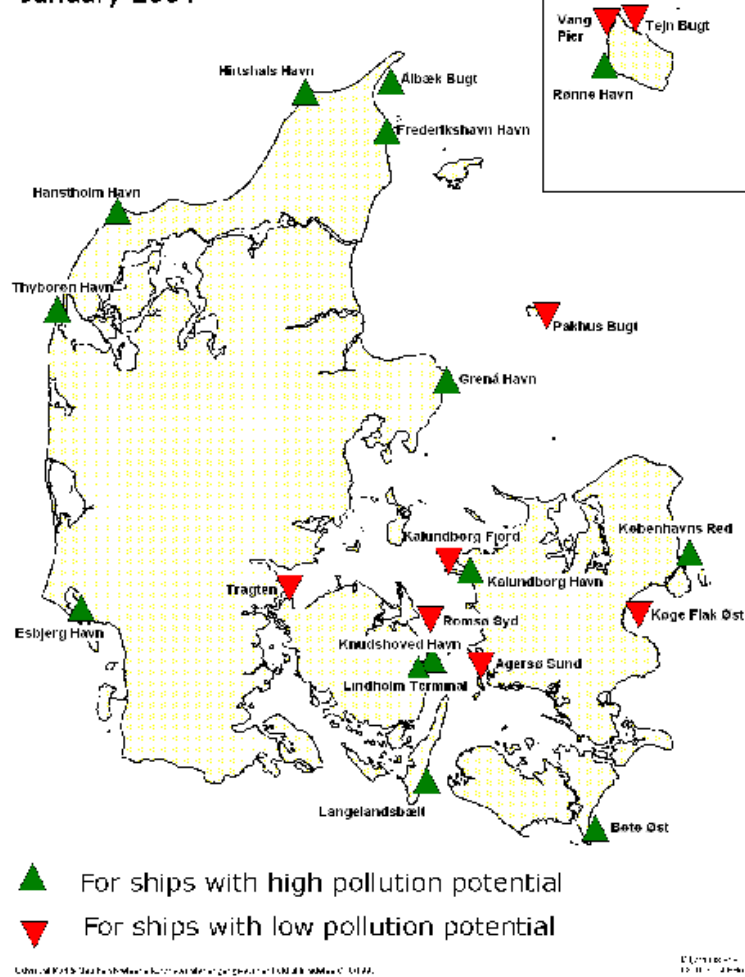
Η προοπτική αυτής της τακτικής θα εξαρτηθεί επίσης και από την κατάλληλη χρηματοδότηση για εξοπλισμό, υπηρεσίες και παρακολούθηση των καθορισμένων περιοχών καταφυγής και η οικονομική υποστήριξη από την Ε.Ε θα είναι απαραίτητη.

7.2.2 Προσδιορισμός περιοχών καταφυγής πλοίων

Η Δανία είναι η μοναδική χώρα της Ε.Ε η οποία δημοσίευσε τις περιοχές καταφυγής στα χωρικά της ύδατα. Έχει υποδείξει είκοσι δύο περιοχές καταφυγής για πλοία σε κίνδυνο. Οι περιοχές καταφυγής έχουν υποδειχθεί από το Δανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος κατόπιν διαβουλεύσεων με το Δανικό Υπουργείο Άμυνας, το Υπουργείο Οικονομικών και Επιχειρησιακών υποθέσεων, και σύμφωνα με την οδηγία ελέγχου της ΕΕ και τις οδηγίες του ΙΜΟ σχετικά με τις περιοχές καταφυγής για πλοία σε κίνδυνο.

Δεκατέσσερα (14) λιμάνια και περιοχές για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες υπάρχει μεγάλος κίνδυνος ρύπανσης έχουν υποδειχθεί: τα λιμάνια Esbjerg, Thyboron, Hanstholm, Hirtshals, Frederikshavn, Grenl, Kalundborg, και Knudshoved, Lindholm τερματικό, ο λιμένας Ronne, Albaek Bugt, Langelandsbaslt South, το αγκυροβόλιο Kobenhavns Red, και το Boto East.

Advance designation of places of refuge
January 2004



Χάρτης 6-3 : Προσδιορισμένες περιοχές καταφυγής στη Δανία.⁵⁵

Έχουν επίσης υποδειχθεί 8 περιοχές καταφυγής για τις περιπτώσεις μικρού κινδύνου ρύπανσης: Pakhus Bugt, Tragtøen στο Βορρά της Little Belt, Kalundborg Fjord, Romsø South, Agersø Sund North, Koge Flak East, Vang Pier, και Tejn Bugt.

⁵⁵ www.mst.dk/udgiv/publikationer/2004/87-7614-145-4/html/

7.3 Η περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας

Το Ηνωμένο Βασίλειο όπως και σχεδόν όλη η Ευρώπη βασίζεται στο θαλάσσιο εμπόριο για να ενισχύσει την οικονομία του. Το συμπέρασμα είναι προφανές. Οι λωρίδες κυκλοφορίας γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο και ειδικά στα στενά του Ντόβερ, είναι από τις πιο δραστήριες στον κόσμο, γεγονός που οδηγεί στην αύξηση του κινδύνου ναυτικών ατυχημάτων. Ωστόσο, τα ναυτικά ατυχήματα μειώνονται. Οι στατιστικές της Συμβουλευτικής Επιτροπής Προστασίας της Θάλασσας (Advisory of Committee On Protection of the Sea-ACOPS) δείχνουν ξεκάθαρα μία πτώση στις τυχαίες ή σκόπιμες διαρροές από πλοία ή παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις που προκαλούν ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ακόμα πιο ενθαρρυντικές είναι οι παγκόσμιες στατιστικές από την βιομηχανία ναυγαιαρρείας, οι οποίες δείχνουν επίσης μείωση. Αυτό φυσικά είναι καλό για το περιβάλλον αλλά όχι και για τους διασώστες. Η μείωση αυτή οφείλεται εν μέρει σε στρατηγικές πρόληψης. Μέσω των γερών μηχανισμών ελέγχου της Αντιπροσωπείας Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής (Maritime and Coastguard Agency-MCA) τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα στο Ηνωμένο Βασίλειο αντιμετωπίζονται στο αρχικό τους στάδιο. Τα τέσσερα ρυμουλκά της Κυβέρνησης (ATV), που είναι τοποθετημένα σε στρατηγικές περιοχές του Ηνωμένου Βασιλείου, είναι οι πρώτη γραμμή αντιμετώπισης και πιθανό το πιο ισχυρό παράδειγμα της στρατηγικής πρόληψης της Αντιπροσωπείας Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής. Άλλο ένα βασικό στοιχείο της στρατηγικής αυτής είναι η ξεκάθαρη και αποφασιστική άποψη για τις περιοχές καταφυγής. Το θέμα των περιοχών καταφυγής δεν είναι καινούργιο. Έχουν υπάρξει πολλές περιπτώσεις παροχής ή άρνησης παροχής μίας περιοχής καταφυγής στα ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου. Ένα σημαντικό θέμα κατά την παροχή περιοχής καταφυγής είναι να μπορέσει να ληφθεί η απόφαση χωρίς την μεσολάβηση πολιτικών. Η απλή κατοχή μίας λεπτομερούς λίστας περιοχών καταφυγής δεν είναι αρκετή. Αυτή η λίστα πρέπει να υποστηρίζεται από ξεκάθαρους διακανονισμούς εξουσίας και ελέγχου. Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει ένα τέτοιο σύστημα, το οποίο έχει αναπτυχθεί μέσα από τα πολλά χρόνια ανταπόκρισης σε σημαντικά περιστατικά.

Το Ηνωμένο Βασίλειο είχε την ατυχία να «βιώσει» και να πρέπει να ανταποκριθεί σε τρεις από τις είκοσι κυριότερες θαλάσσιες διαρροές πετρελαίου στον κόσμο {όπως έχουν κατηγοριοποιηθεί από την Διεθνή Ομοσπονδία Περιορισμού Ρύπανσης Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Tanker Owners Pollution Federation Limited – ITOPF)}.

Η πρώτη φορά ήταν το 1967, όταν το Torrey Canyon προσάραξε ανάμεσα στα Νησιά του Scilly και το Land's End (στην Νοτιοδυτική πλευρά του Ηνωμένου Βασιλείου) ενώ μετέφερε 117,000 τόνους ακατέργαστου πετρελαίου από το Κουβέιτ. Μετά από τις αποτυχημένες προσπάθειες διάσωσης το πλοίο βομβαρδίστηκε για να καούν 20,000 τόνοι πετρελαίου που είχαν απομείνει. Η επίδραση αυτού του περιστατικού ήταν άνευ προηγουμένου στη ναυτική ιστορία του Ηνωμένου Βασιλείου. Το Ηνωμένο Βασίλειο δεν είχε σχέδιο εκτάκτου ανάγκης, αποθέματα εξοπλισμού καταπολέμησης ρύπανσης, ρυμουλκά άμεσης δράσης, και πολιτική για την αντιμετώπιση μιας τέτοιας καταστροφής. Με λίγα λόγια δεν υπήρχαν στρατηγικές πρόληψης, ετοιμότητας ή ανταπόκρισης.

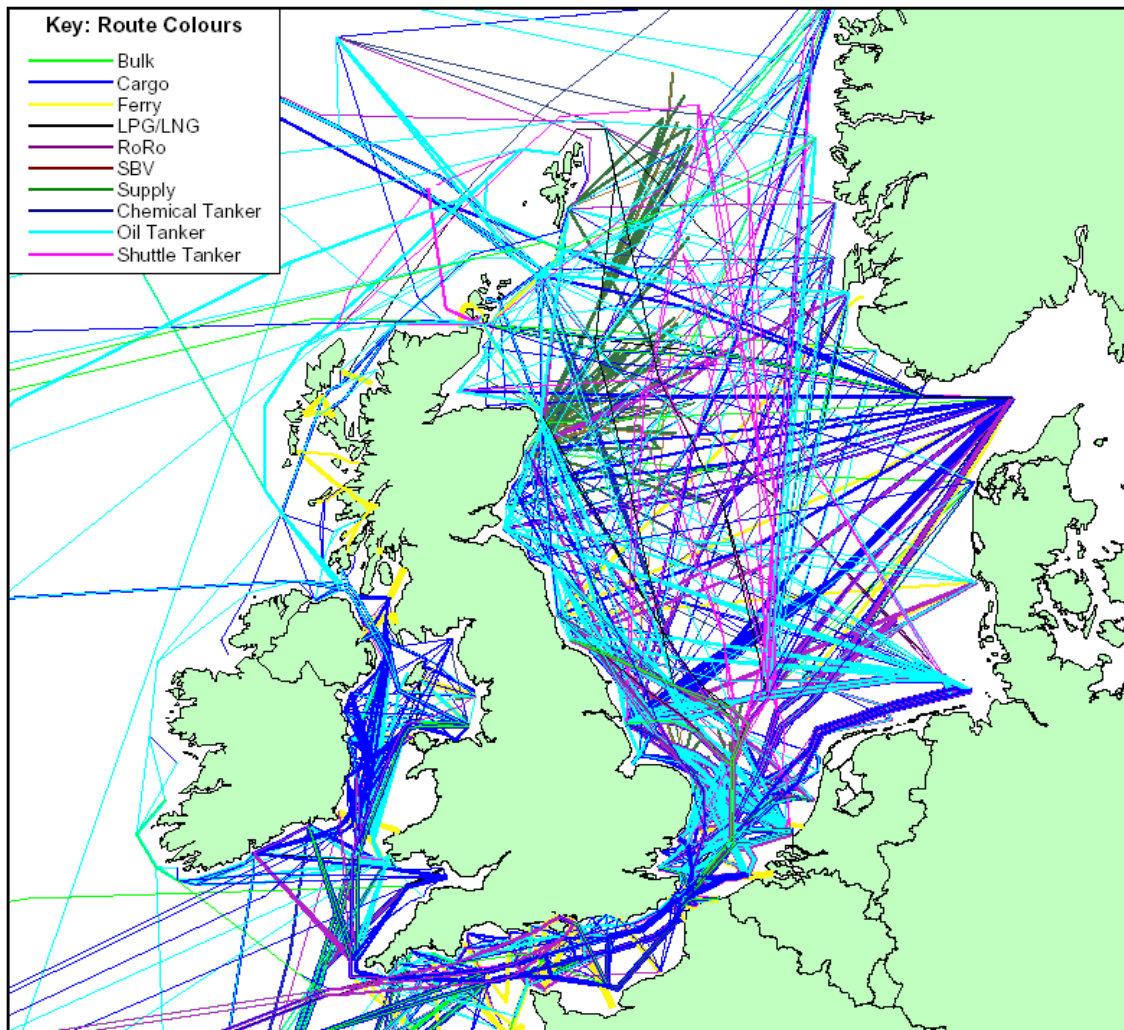
Το Κοινοβούλιο του Ηνωμένου Βασιλείου θέσπισε τότε τον Νόμο Πρόληψης Πετρελαϊκής Ρύπανσης (Prevention of Oil Pollution Act) το 1971 και τις σχετικές δυνάμεις παρέμβασης, που τώρα έχουν ενταχθεί στο Νόμο Εμπορικής Ναυτιλίας (Merchant Shipping Act) του 1955 και το Νόμο Θαλάσσιας Ασφάλειας (Marine Safety Act) του 2003. Το περιστατικό ήταν επίσης ο καταλύτης για τη δημιουργία καθεστώτων υπαιτιότητας και αποζημιώσεων.

Το περιστατικό με το Torrey Canyon ήταν ο καταλύτης για τη δημιουργία της Διεθνούς Συνθήκης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (International Convention for the Pollution from ships - MARPOL) του 1973 και των πρωτοβουλιών που συνδεόταν με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η δεύτερη ατυχηματική περίπτωση ήταν το 1993 όταν το «M/V Braer» έπεσε σε βράχια στο Garth Ness, στην νότια άκρη των Νησιών Shetland. Το πλοίο ήταν φορτωμένο με 84,700 τόνους ακατέργαστο πετρέλαιο από τα Νορβηγικά Gullfaks και περίπου 1,600 τόνους καύσιμου πετρελαίου. Υπήρχε κακοκαιρία με δυνατούς ανέμους και τεράστια κύματα, όπου το πλοίο άρχισε να διαλύεται και τελικά προκάλεσε μια σοβαρή οικονομική καταστροφή στην τοπική κοινότητα και το περιβάλλον. Παρόλο που το Gullfak είναι ένα πολύ ελαφρύ και ασταθές είδος ακατέργαστου πετρελαίου με μικρά ποσοστά ασφαλενίου το οποίο οι δυνατοί άνεμοι και η φουρτουνιασμένη θάλασσα μπορούσαν εύκολα να διασκορπίσουν, οι αρνητικές περιβαλλοντικές συνέπειες ήταν πολύ σημαντικές. Αυτή τη φορά όμως, το Η.Β είχε Σχέδιο Εκτάκτου Ανάγκης και τα σχετικά μέσα.

Η τρίτη περίπτωση, το Φεβρουάριο του 1996, το «Sea Empress» προσάραξε κοντά στην είσοδο του λιμανιού, με τον κυβερνήτη επί του πλοίου, με αίθριο καιρό. Μετέφερε 130, 000 τόνους ελαφριού ακατέργαστου πετρελαίου Forties, το οποίο άρχισε αμέσως να διαρρέει απειλώντας με ρύπανση τα ύδατα του Η.Β και την ακτογραμμή. Για αρκετές μέρες

οι προσπάθειες διάσωσης του πλοίου και αποφυγής της μαζικής πετρελαϊκής ρύπανσης γίνονταν μπροστά στις κάμερες.



Χάρτης 7-4: Δρομολόγια πλοίων όλων των τύπων στην περιοχή της Μεγάλης Βρετανίας⁵⁶

Μετά από αυτό προσδιορίστηκαν 4 βασικές αλλαγές στη δομή του τομέα διαταγών και ελέγχου ανταπόκρισης σε περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης του Ηνωμένου Βασιλείου.

1. Η εμπλοκή πολιτικών στις εργασίες λήψης αποφάσεων δεν είναι πρακτική. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία της θέσης του Αντιπροσώπου του Υπουργού Εσωτερικών για την παρέμβαση και διάσωση στη Ναυτιλία (Secretary of State's Representative for Maritime Salvage & Intervention – SOSREP)

⁵⁶ http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-04_annex_b-safetec.pdf

2. Το εγχειρίδιο διαδικασιών της MCA αναφέρει ξεκάθαρα το βασικό σημείο δράσης όταν υπάρχει μια απειλή σημαντικής ρύπανσης στη θαλάσσια ζώνη ελέγχου ρύπανσης του Η.Β δηλαδή τα χωρικά ύδατα ή την ακτογραμμή.

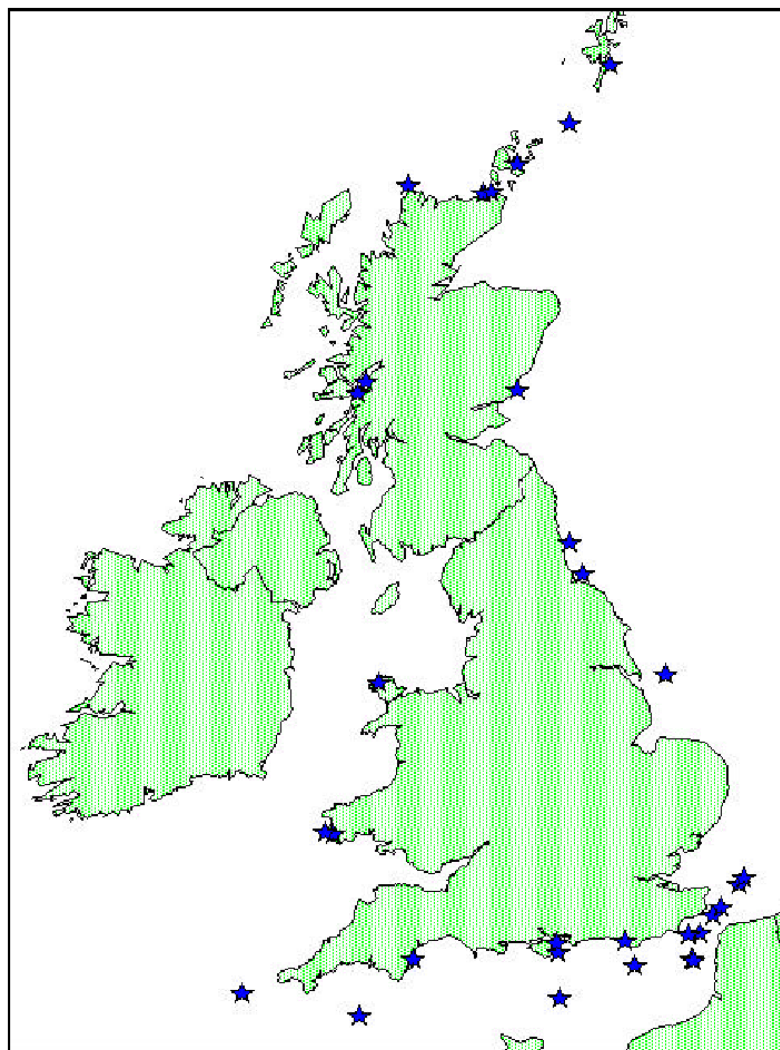
3. Οι αξιωματικοί της MCA έχουν μεγαλύτερο λόγο στην ανταπόκριση κατά της ρύπανσης απ' ό τι στο παρελθόν. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία 4 θέσεων στις περιφέρειες της MCA. Τους Αξιωματικούς Διάσωσης και Αντιρρύπανσης (Counter Pollution & Salvage Officers).

4. Η ανταπόκριση σε μια σημαντική απειλή ρύπανσης που προέρχεται από ή περιλαμβάνει κάποια παραθαλάσσια εγκατάσταση είναι ίδια όπως και προς μια ναυτική απώλεια. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία της θέσης του ανάλογου SOSREP στη παραθαλάσσια βιομηχανία. Τους Κανονισμούς Παραθαλάσσιων Εγκαταστάσεων (Επείγοντος Ελέγχου Ρύπανσης) του 2002. [Off-shore Installations (Emergency Pollution Control) Regulation].

Οι πλοιοκτήτες, οι κυβερνήτες των πλοίων και οι χειριστές των παραθαλάσσιων εγκαταστάσεων έχουν την κύρια ευθύνη εξασφάλισης της μη ρύπανσης της θάλασσας. Οι λιμενικές αρχές, είναι επίσης υπεύθυνες να εξασφαλίσουν ότι τα λιμάνια τους λειτουργούν με τρόπο που βοηθά στην αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης και ότι μπορούν να ανταποκριθούν σε περιστατικά εντός των συνόρων τους. Ωστόσο, τα πλοία, οι παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις και οι λιμενικές αρχές μπορεί να αντιμετωπίσουν προβλήματα πέρα των δυνατοτήτων τους (ειδικά στην παροχή εξοπλισμού κατά της ρύπανσης). Ομοίως οι τοπικές παράκτιες αρχές μπορεί να αντιμετωπίσουν περιστατικά τα οποία απαιτούν εξοπλισμό και γνώσεις πέρα των δυνατοτήτων τους. Για αυτό η MCA μπορεί να χρειαστεί να χρησιμοποιήσει εθνικούς πόρους για την ανταπόκριση σε ένα περιστατικό ρύπανσης.

Στο NCP (National Contingency Plan) αναφέρονται οι περιστάσεις κατά τις οποίες τίθενται σε εφαρμογή οι εθνικοί πόροι ανταπόκρισης σε περιστατικά ρύπανσης του Ηνωμένου Βασιλείου για την προστασία του κοινού συμφέροντος. Επίσης περιγράφονται οι τρόποι χειρισμού αυτών των τρόπων από την MCA. Στο NCP αναφέρονται οι πόροι που έχει στη διάθεσή της η κεντρική κυβέρνηση, οι οποίοι πρέπει να συνδυάζονται ξεκάθαρα με τα τοπικά και περιφερειακά σχέδια όλων των λιμανιών του Ηνωμένου Βασιλείου. Όλα αυτά τα σχέδια πρέπει να είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις του OPRC. Ένα μέρος της ετοιμότητας αφορά τα 180 λιμάνια τα οποία έχουν εγκρίνει Σχέδια Εκτάκτου Ανάγκης για Διαρροές Πετρελαίου του OPRC. Αυτά τα λιμάνια θεωρείται ότι έχουν το μέσο έως το μέγιστο βαθμό κινδύνου περιστατικών ρύπανσης. Διαφορετικά παραθαλάσσια σχέδια περιγράφουν την

εξερεύνηση πετρελαίου και φυσικού αερίου, και τις εγκαταστάσεις ανάπτυξης και παραγωγής.



Χάρτης 7-5: Περιστατικά ατυχημάτων στη Μεγάλη Βρετανία (1997-2000)⁵⁷

Στο NCP τονίζονται οι τέσσερις βασικοί τομείς εργασιών κατά την ανταπόκριση σε ένα σημαντικό ναυτιλιακό περιστατικό:

1. Έρευνα και Διάσωση: αυτή συντονίζεται από την Ακτοφυλακή της Αυτού Μεγαλειότητας (Her Majesty's Coastguard – HM Coastguard) σε ένα από τα δεκαεννέα κέντρα διάσωσης του Ηνωμένου Βασιλείου. Η HM Coastguard είναι μέρος της MCA.

⁵⁷ http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-04_annex_b-safetec.pdf

2. Διάσωση: όταν συμβαίνει ένα ναυτιλιακό ατύχημα η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, οπότε είναι δυνατόν, συντάσσει ένα συμβόλαιο, συνήθως ένα Lloyds Open Form ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και έναν ευυπόληπτο διασώστη. Ο SOSREP έχει τον ολοκληρωτικό έλεγχο των επιχειρήσεων διάσωσης συνήθως μέσω της Μονάδας Ελέγχου Διάσωσης (Salvage Control Unit – SCU). Αν πέσει κάποιο περιστατικό στην αντίληψη της η MCA δίνει την σιωπηρή συγκατάθεση της για τις διασωστικές επιχειρήσεις. Είναι λοιπόν εξαιρετικής σημασίας να είναι καλά πληροφορημένος ο SOSREP.

3. Καθαρισμός στη Θάλασσα: υπεύθυνο για την διεύθυνση και τον συντονισμό μιας εθνικού επιπέδου ανταπόκρισης σε ένα περιστατικό ρύπανσης, είναι ένα Κέντρο Ναυτιλιακής Ανταπόκρισης (Marine Response Center – MRC) εγκατεστημένο στην περιοχή του λιμένα ή τις κοντινότερες περιοχές MCA. Αν το περιστατικό συμβεί εντός της δικαιοδοσίας του λιμένα, τον έλεγχο του MRC έχει η Λιμενική Αρχή. Αν το περιστατικό είναι πιο σοβαρό, ο έλεγχος περνάει στην MCA. Το MRC ασχολείται με όλα τα σχετικά με την θαλάσσια ρύπανση ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης αν είναι δυνατόν, της χρήσης διαλυτικών.

4. Καθαρισμός της Ακτογραμμής: η πρόληψη της ρύπανσης στις ακτογραμμές ελέγχεται από ένα Κέντρο Ανταπόκρισης Ακτογραμμών (Shoreline Response Center – SRC) και το διαχειρίζονται οι τοπικές αρχές. Η MCA υποστηρίζει και συμβουλεύει τις τοπικές αρχές στη λειτουργία του SRC.

Μια Ομάδα Περιβάλλοντος (Environment Group), που αποτελείται από αξιωματικούς σχετικών μονάδων κυβέρνησης και υπουργείων συμβουλεύει την SCU, την MRC, την SRC για τις περιβαλλοντικές πλευρές και επιδράσεις των επιχειρήσεων ανταπόκρισης. Μόνιμες Ομάδες Περιβάλλοντος είναι εγκατεστημένες κατά μήκος του Ηνωμένου Βασιλείου. Ο πρόεδρος διορίζεται κατά την έναρξη ενός περιστατικού. Η Μονάδα Ελέγχου Διάσωσης βρίσκεται επίσης εκεί όπου είναι πιθανόν να τεθούν ζητήματα παροχής περιοχών καταφυγής.

7.3.1 Η πολιτική του Ηνωμένου Βασιλείου για τις Περιοχές Καταφυγής

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η νομική βάση για τη περιοχή παροχής καταφυγής σε ένα πλοίο που χρειάζεται βοήθεια είναι ο Νόμος Εμπορικής Ναυτιλίας (Merchant Shipping Act) του 1995. Μαζί με τον Νόμο Θαλάσσιας Προστασίας (Marine Safety Act) του 2003

περιγράφει τις δυνάμεις μεσολάβησης που συνδέονται με τη πρόληψη της ρύπανσης και την ασφάλεια.

Αυτό που έχει αλλάξει τώρα στην πολιτική για τις περιοχές καταφυγής είναι η ενημερότητα για το θέμα μετά από μερικά πολύ σοβαρά περιστατικά όπως το «Castor» και το «Prestige». Το πρόσφατα εκδοθέν ψήφισμα του IMO A.949(23) Οδηγίες για τις Περιοχές Καταφυγής για τα Πλοία που Χρειάζονται Βοήθεια έγινε γνωστό περίπου την ίδια εποχή με την Ντιρεκτίβα της ΕΕ 2002/59/EC η οποία απαιτούσε από τα κράτη να ετοιμάσουν «Σχέδια για την Εξυπηρέτηση Πλοίων σε Κίνδυνο».

Επίσης, η τελική απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2002 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (EC Council) πίεσε τα Κράτη Μέλη να καθιερώσουν όσο το δυνατόν «Σχέδια για το Καθορισμό Περιοχών Καταφυγής για Πλοία σε Κίνδυνο». Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο η Ντιρεκτίβα, όσο και η απόφαση του Συμβουλίου δίνουν έμφαση στην λέξη «σχέδια». Είναι ένα ευαίσθητο ζήτημα και βασίζεται στην ερμηνεία των σχεδίων και το κατά πόσον αυτό επεκτείνεται στη καταγραφή των λιμένων, των αγκυροβολίων, των κόλπων, των ορμίσκων και τις λεπτομερείς πληροφορίες για το καθένα που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν περιοχή καταφυγής. Κάποια Κράτη Μέλη έχουν συμπεριλάβει και μια απογραφή στη δήλωσή τους στην EC. Άλλα Κράτη Μέλη συμπεριλαμβανομένου και του Ηνωμένου Βασιλείου έχουν μόνο συμπεριλάβει τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την απογραφή των πιθανών περιοχών καταφυγής. Πολύ πρόσφατα ωστόσο, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζοντας το Νόμο Ελευθερίας της Πληροφόρησης (Freedom of Information Act) του 2005, δημοσίευσε ένα τεράστιο κατάλογο απογραφής των λιμένων και των αγκυροβολίων που θα μπορούσαν να είναι κατάλληλες περιοχές καταφυγής, στην ιστοσελίδα της MCA. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί η αναφορά σε «πλοία σε κίνδυνο» της Ντιρεκτίβα της Ε.Ε και σε «πλοία που χρειάζονταν βοήθεια» στις Οδηγίες του IMO. Παρόλο που και οι δυο πρωτοβουλίες μελετήθηκαν ταυτόχρονα, για τη τελευταία υπήρχε περισσότερος χρόνος συζήτησης και επεξηγήσεων στις ομάδες εργασίας και τις υπο-ομάδες του IMO. Το αποτέλεσμα είναι ένας ελάχιστα καλύτερος ορισμός των προβλημάτων ενός πλοίου που χρειάζεται βοήθεια και περιοχή καταφυγής κάτι που φαίνεται στο περιεχόμενο και το τίτλο του ψηφίσματος του IMO. Όταν ένα πλοίο έχει ανάγκη βοήθειας στα ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου, το κυβερνητικό σώμα που έχει την ευθύνη από την πρώτη στιγμή είναι η MCA. Η MCA εκτιμά το επίπεδο του κινδύνου σχετικά με το περιστατικό, και αποφασίζει αν το περιστατικό απαιτεί τοπική, περιφερειακή ή εθνική ανταπόκριση. Όταν υπάρχει απειλή σημαντικής ρύπανσης η οποία δικαιολογεί την περιφερειακή ή εθνική

ανταπόκριση, τον έλεγχο παίρνει ο SOSREP. Η λέξη κλειδί στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι ο «έλεγχος», ο οποίος διαφέρει από την «εποπτεία».

Ο SOSREP και η MCA μελετούν το κατά πόσο είναι κατάλληλο να οδηγήσουν ένα πλοίο, το οποίο χρειάζεται βοήθεια, σε μία περιοχή καταφυγής, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές Οδηγίες του IMO. Παρόλο που κάθε απόφαση λαμβάνεται σε σχέση με τα στοιχεία του περιστατικού, είναι σύνηθες για το Ηνωμένο Βασίλειο να οδηγεί τα πλοία σε περιοχές καταφυγής. Η MCA έχει καταγράψει πολλές παροχές περιοχών καταφυγής.

Η επιλογή ως περιοχή καταφυγής γίνεται με βάση τις παραμέτρους του κάθε περιστατικού όπως οι καιρικές συνθήκες, η γεωγραφική θέση του περιστατικού και το είδος της απειλής που τίθεται από το πλοίο και το φορτίο του. Πρέπει να δοθεί έμφαση στο γεγονός ότι οι κύριες μελέτες γίνονται για την ασφάλεια των ζωών τόσο επί του πλοίου όσο και αυτών που μπορεί να βρεθούν αρκετά κοντά ώστε να επηρεαστούν. Όταν είναι δυνατόν, είναι προτιμότερο τα περιστατικά να αντιμετωπίζονται στη θάλασσα. Ωστόσο η έρευνα για πιο ήρεμα ύδατα μπορεί να απαιτεί ένα πλοίο σε έκτακτη ανάγκη να μεταφερθεί σε έναν προφυλαγμένο κόλπο, λιμένα ή αγκυροβόλιο. Η απόφαση παροχής περιοχής καταφυγής χρειάζεται σωστή κρίση και να κρατηθεί μια λεπτή ισορροπία.

Η πολιτική του Ηνωμένου Βασιλείου είναι ξεκάθαρη θεωρώντας την οποιαδήποτε τοποθεσία ως περιοχή ή λιμένα καταφυγής. Μερικές τοποθεσίες μπορούν να προσφέρουν περισσότερα από άλλες αλλά, η *in extremis* (σε εξαιρετικές περιπτώσεις), κάθε τοποθεσία έχει κάτι να προσφέρει. Υπάρχουν συγκεκριμένες πλευρές σε κάθε τοποθεσία που μπορεί να αυξάνουν την προτίμηση της ως περιοχή καταφυγής όπως:

- Ο βαθμός προφύλαξης από τον καιρό
- Η απουσία κινδύνων για τη ναυσιπλοΐα
- Η παρουσία ακτών με άμμο
- Η διαθεσιμότητα σε εγκαταστάσεις όπως προβλήτες, μόλους, ρυμουλκά και υπηρεσίες επιδιορθώσεων

Ομοίως μπορεί να υπάρχουν παράγοντες που εμποδίζουν μια τέτοια χρήση.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν υπάρχει σειρά προτεραιότητας ανάμεσα στις περιοχές καταφυγής. Αυτό συμβαίνει λόγω των περιστατικών που είναι διαφορετικής φύσης κάθε φορά και των παραμέτρων που επηρεάζουν την αξία μιας τοποθεσίας ως περιοχή καταφυγής καθώς και τις θέσεις του πλοίου και της κατεύθυνσης του ανέμου και της κατάστασης της θάλασσας. Ξεκάθαρα οι ειδικές περιστάσεις του κάθε περιστατικού υπαγορεύουν και τις παραμέτρους των διαθέσιμων τοποθεσιών. Η επιλογή μιας περιοχής καταφυγής θα είναι πιο

σταθερή αν αποδειχτεί ότι η απόφαση υποστηρίζεται από μια σοβαρή εκτίμηση. Έτσι δυο τρόποι εκτίμησης έχουν γίνει απαραίτητοι:

- Η προ του γεγονότος γενική ανάλυση των τοποθεσιών που μπορούν να γίνουν περιοχές καταφυγής. Η MCA θεωρεί αυτές τις εκτιμήσεις μέρος του σχεδίου ανταπόκρισης του Ηνωμένου Βασιλείου για την OPRC.
- Η ανάλυση των δεδομένων ενός συγκεκριμένου γεγονότος όταν αυτό συμβαίνει. Ανάλογα με την φύση του περιστατικού αυτή η ανάλυση μπορεί να πρέπει να γίνεται μέσα σε πολύ λίγο χρόνο. Σε άλλες περιπτώσεις μπορεί να υπάρχει περισσότερος χρόνος για να γίνουν πιο λεπτομερής μελέτες.

7.3.2 Η εφαρμοζόμενη πολιτική για τις Περιοχές Καταφυγής

Το εφαρμοζόμενο σύστημα του Ηνωμένου Βασιλείου για τις περιοχές καταφυγής περιλαμβάνει:

- 24ωρη υποστήριξη από τα κέντρα Διάσωσης της Ακτοφυλακής
- Εξασφάλιση μιας αποφασιστικής αρχής λήψης αποφάσεων από το SOSREP
- Αξιωματικούς από το Τμήμα Ανταπόκρισης Κατά της Ρύπανσης της MCA
- Σταθερό Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης
- Συμμετοχή ανεξάρτητων ειδικών διάσωσης και ανταπόκρισης στη θαλάσσια ρύπανση μέσω ενός πλαισίου συμφωνιών
- Περιβαλλοντικές συμβουλές από την Ομάδα Περιβάλλοντος
- Ολοκληρωτική συνεργασία με τους λιμενάρχες του Ηνωμένου Βασιλείου

Αυτό το σύστημα έχει δοκιμαστεί και ελεγχθεί και έχει θεωρηθεί ότι λειτουργεί σωστά. Ο SOSREP παίζει αποφασιστικό ρόλο στο σύστημα και οι δυνάμεις εξουσιοδότησης του είναι αποφασιστικής σημασίας όταν μελετάται η παροχή περιοχής καταφυγής, ο καθορισμός μιας περιοχής καταφυγής και η αποδοχή μιας αρχής να δεχτεί ένα πληγωμένο πλοίο. Αυτό μπορεί να γίνει μέσω αποδοχής ή μεσολάβησης. Υπάρχουν τέσσερα βασικά σημεία μελέτης :

- Λιμενικές Αρχές και Λιμενάρχες.

Πέρα από τη δύναμη να παρέμβει και να κατευθύνει ένα πλοίο και τα άτομα που είναι υπεύθυνα για αυτό, ο SOSREP έχει εκτεταμένες δυνάμεις καθοδήγησης των Λιμενικών Αρχών και Λιμεναρχών. Αυτό συμβαίνει στη περίπτωση που ένα πλοίο είναι σε χωρικά

ύδατα ή του έχει δοθεί εντολή να κατευθυνθεί προς αυτά. Ο SOSREP μπορεί να απαιτήσει από τις λιμενικές αρχές ή τους λιμενάρχες να αναλάβουν ή να σταματήσουν οποιαδήποτε δράση.

- Άτομα που ελέγχουν την παράκτια γη ή κάποιο κομμάτι παράκτιας γης.

Ο SOSREP μπορεί να δώσει οδηγίες/εντολές σε άτομα που ελέγχουν ιδιωτικές εγκαταστάσεις (Νόμος Ναυτικής Ασφάλειας 2003 που ίσχυσε τον Σεπτέμβριο του 2003). Αυτές οι εντολές είναι για την απομάκρυνση ή τη μείωση του κινδύνου της ασφάλειας ή της ρύπανσης μετά από ένα ατύχημα. Η εντολή μπορεί να απαιτεί από αυτά τα άτομα να παρέχουν πρόσβαση ή εγκαταστάσεις σε κάποιο πλοίο ή οτιδήποτε βρίσκεται ή βρισκόταν στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων οποιονδήποτε ανθρώπων. Οι εντολές μπορεί να περιλαμβάνουν:

- Την άδεια σε άτομα να αποβιβαστούν.
- Την διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων σε επιχειρήσεις επιδιορθώσεων και άλλων εργασιών.
- Την διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων για αποβίβαση, αποθήκευση και απόρριψη φορτίου ή άλλων υλικών. Η απλή συγκατάθεση να οδηγηθεί σε μια καθορισμένη περιοχή καταφυγής περιστασιακά δεν είναι αρκετή. Έχουν υπάρξει αρκετά σημαντικά περιστατικά που οι ιδιοκτήτες εγκαταστάσεων αρνήθηκαν σε ένα πλοίο που χρειαζόταν βοήθεια, την πρόσβαση.

- Δράση σε Αντικατάσταση μιας Οδηγίας

Όπου από τον SOSREP αναμένονται οδηγίες, ή έχουν ήδη δοθεί, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να επιτύχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα. Ο SOSREP μπορεί να λάβει όποια δράση φαίνεται απαραίτητη για την επίτευξη της διαταγής που θα δοθεί ή έχει ήδη δοθεί. Για παράδειγμα, την αποβίβαση και ανάληψη ελέγχου ενός πλοίου, της διευθετήσεως για την καταστροφή ενός πλοίου, και την είσοδο σε γη και χρήση των διαθέσιμων εγκαταστάσεων.

- Ασφάλεια για Άτομα που Δέχονται Οδηγίες (Δαπάνες και Έξοδα)

Όλες οι παραπάνω δυνάμεις έχουν διακλαδώσεις σχετικές με τις δαπάνες που σχετίζονται με τη συμμόρφωση στις οδηγίες. Υπάρχει επίσης πρόβλεψη να καλυφθούν τα έξοδα άμεσα από την Κυβέρνηση την οποία ο πλοιοκτήτης θα πληρώσει αργότερα. Ο νόμος του Ηνωμένου Βασιλείου ξεκαθαρίζει ότι όπου έχει δημιουργηθεί παράλογη απώλεια ή ζημιά από τη συμμόρφωση προς οδηγίες που δεν ήταν απαραίτητες, ή είναι δυσανάλογες με το όφελος

που επέφεραν οι οδηγίες, τότε μπορεί να γίνει μια αίτηση προς την Κυβέρνηση για αποζημίωση.

Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει λοιπόν ένα σταθερό μηχανισμό ελέγχου για την αντιμετώπιση θαλάσσιων απωλειών. Φυσικά, οι θαλάσσιες απώλειες δεν σέβονται πάντα τα εθνικά σύνορα. Αυτό το πρόβλημα μπορεί να ξεπεραστεί μέσω των διμερών και πολυμερών διευθετήσεων συνεργασίας που συνδέονται με τον σχεδιασμό Σχεδίων Εκτάκτου Ανάγκης του OPRC.

Παραδείγματα στο Ηνωμένο Βασίλειο περιλαμβάνουν το διμερές Σχέδιο της Μάγχης ανάμεσα στη Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο και την πολυμερή Συμφωνία της Βόννης που περιγράφεται λεπτομερώς παρακάτω.

7.3.3 Διεθνής Συνεργασία: Η Συμφωνία της Βόννης

Η αντιμετώπιση ενός θαλάσσιου περιστατικού περιπλέκεται από την άποψη ότι αυτά τα περιστατικά και η επακόλουθη θαλάσσια ρύπανση μπορεί να είναι υπερεθνικά, και να απαιτούν διεθνή συνεργασία. Η εύρεση περιοχών καταφυγής μπορεί να απαιτεί τη συνεργασία ανάμεσα στα παράκτια κράτη με γειτονικές ζώνες ελέγχου ρύπανσης διότι η θαλάσσια ρύπανση δεν σέβεται τα πολιτικά σύνορα. Τα παράκτια κράτη της Βόρειας Θάλασσας και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν δεσμευτεί για τη καταπολέμηση της θαλάσσια ρύπανσης και το συντονισμό της εποπτείας κατά της ρύπανσης σύμφωνα με την Συμφωνία για τη Συνεργασία στην Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από Πετρέλαιο και Άλλες Επιβλαβείς Ουσίες (Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil and Other Harmful Substances – Bonn Agreement) του 1983. Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία της Βόννης. Η Συμφωνία τίθεται σε εφαρμογή από αντιπροσώπους των Εθνικών Αρχών ανταπόκρισης για τη ρύπανση.

Οι περιοχές καταφυγής (πρώην «ασφαλή καταφύγια») έχουν συζητηθεί στις συνεδριάσεις της Βόννης και έχουν καταλήξει στα Εγχειρίδια κατά της Ρύπανσης της Συμφωνίας της Βόννης εδώ και πολλά χρόνια. Το Κεφάλαιο 26, «Περιοχές Καταφυγής»⁵⁸ υπογραμμίζει τις αρχές για μια λογική προσέγγιση για τον καθορισμό και τη χρήση των περιοχών καταφυγής και τις αρχές της λήψης αποφάσεων που ακολουθούν μια αίτηση παροχής περιοχής καταφυγής. Επίσης προσφέρει μια λεπτομερή λίστα πληροφοριών για την υπεύθυνη αρχή, καθώς και μια λίστα για την παροχή πληροφοριών από ένα πλοίο σε

⁵⁸ ίδε Παράρτημα III

κίνδυνο. Πράγματι, το κεφάλαιο της Συμφωνίας για τις περιοχές καταφυγής αποτελεί τη βάση για τις Οδηγίες του IMO.

Οι Οδηγίες του IMO χρησιμοποιούνται σαν παραπομπή ενώ η Συμφωνία της Βόννης παρέχει το μηχανισμό για την διευκόλυνση αυτής της συνεργασίας. Περιστασιακά μπορεί να δράσει για το συμφέρον και των δύο κρατών για ένα πλοίο που αναζητά καταφύγιο στη ζώνη ελέγχου ρύπανσης ενός κράτους, να δοθεί πρόσβαση σε μια περιοχή καταφυγής στη δικαιοδοσία ενός άλλου κράτους αν αυτή είναι μια καλύτερη τοποθεσία αντιμετώπισης αυτού του πλοίου⁵⁹. Είναι λοιπόν απαραίτητο τα γειτονικά κράτη να μοιράζονται πληροφορίες για τις περιοχές καταφυγής. Γι' αυτό τα γειτονικά Κράτη Μέλη πρέπει να έχουν μια κοινή βάση γενικής εκτίμησης έτσι ώστε όταν παρέχονται πληροφορίες για ένα συγκεκριμένο γεγονός να προσφέρεται η καλύτερη περιοχή καταφυγής σε ένα πλοίο σε δύσκολη θέση.

7.3.4 Συμπέρασμα

Όπως γνωρίζουμε, κάθε θαλάσσιο περιστατικό είναι διαφορετικό. Ομοίως, και οι αιτήσεις παροχής περιοχής καταφυγής διαφέρουν όπως και τα αποτελέσματά τους. Με τη συνεχή μείωση των θαλάσσιων απωλειών σε όλη την Ευρώπη και τον κόσμο η ανάγκη παροχής μια περιοχής καταφυγής σε ένα πλοίο που χρειάζεται βοήθεια θα είναι σπάνια. Ωστόσο, όπως έχουν δείξει τα γεγονότα στο παρελθόν το κλειδί για την επιτυχή αντιμετώπιση μιας θαλάσσιας απώλειας είναι οι σταθερές διευθετήσεις έκτακτης ανάγκης. Αυτό περιλαμβάνει την ικανότητα άμεσης εκτίμησης των αναγκών ενός πληγωμένου πλοίου. Οποιοσδήποτε απαιτούμενες αποφάσεις πρέπει να είναι άμεσες, συνεπείς και αποδοτικές χωρίς πολιτικές παρεμβάσεις.

Το Ηνωμένο Βασίλειο βρίσκεται στην ευχάριστη θέση να έχει ένα σύστημα ικανό να παρέχει όλες αυτές τις απαιτήσεις. Η ξεκάθαρη πολιτική και οι διαδικασίες παροχής περιοχής καταφυγής είναι ένα στοιχείο αυτού του συστήματος. Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης ενάντια στη ρύπανση από το θαλάσσιο εμπόριο και τις παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις, προσφέρει ένα πολύ σταθερό μέσο για την αντιμετώπιση θαλάσσιων περιστατικών.

⁵⁹ ίδε περίπτωση «MSC Napoli» σελ. 18

7.4 Η Περίπτωση του Βελγίου

Το Βέλγιο είναι μια σχετικά μικρή αλλά πυκνοκατοικημένη περιοχή στο κέντρο της Ευρώπης. Η πρωτεύουσα του, οι Βρυξέλλες, είναι και το κέντρο λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Βέλγιο έχει μια ακτογραμμή μήκους 66km στο νότιο μέρος της Βόρειας Θάλασσας. το βάθος των υδάτων είναι 20 έως 30 μέτρα. Η θαλάσσια κυκλοφορία είναι εξαιρετικά πυκνή. Περίπου 200.000 έως 300.000 πλοία περνούν ετήσια από Βελγικά χωρικά ύδατα⁶⁰.

Τέσσερις λιμένες εντοπίζονται κατά μήκος της Βελγικής ακτής.

- Zeebrugge (32 εκατ. τόννοι φορτίων).
- Blankenberge (μαρίνα γιωτ).
- Ostend (7,5 εκατ. τόννοι φορτίων).
- Nieuwpoort (εκεί υπάρχει μια από τις μεγαλύτερες μαρίνες στην Ευρωπαϊκή Ένωση).
- Το λιμάνι της Αμβέρσας ευρίσκεται 80km από την θάλασσα και επικοινωνεί μ' αυτήν με τον ποταμό Scheldt. Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης μετά το Ρότερνταμ (το 2004 πέρασαν 152 εκατ. τόννοι φορτίων).
- Το λιμάνι του Ghent που συνδέεται με τον Γερμανικό δυτικό ποταμό Scheldt (25 εκατ. τόννοι φορτίων).

Το Βέλγιο λοιπόν είναι ένα σχετικά μικρό ναυτικό έθνος όσον αφορά το μήκος των ακτών αλλά έχει τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα λιμάνια στην Ευρώπη και η θαλάσσια κυκλοφορία είναι μια από τις πιο πυκνές σ' ολόκληρο τον κόσμο. Γι' αυτόν το λόγο, τα λιμάνια του και οι ποτάμιοι οδοί, μπορούν ν' αποτελέσουν περιοχές καταφυγής για πλοία σε έκτακτη ανάγκη.

Παρ' όλο που υπάρχουν πολλές συνθήκες για παροχή περιοχής καταφυγής σε πλοία σε έκτακτο κίνδυνο υπογραμμμένες από τον 17^ο αιώνα κιόλας (Treaty of Munster) ανάμεσα σε χώρες γειτονικές (Γαλλία, Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο Γερμανία κλπ.) και υπάρχει ένα προηγούμενο αλληλεγγύης, το Βέλγιο αρνήθηκε για διάφορους λόγους περιοχή καταφυγής σε διάφορα πλοία. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- MS "Attican Unity", 1997
- MS "Long Lin", 1992
- MS "Ever Decent", 1999
- MS "Vicky", 2003

⁶⁰ www.mumm.ac.be, 20 July 2005

Ο Καθηγητής Eric Van Hooydonk θεωρεί ότι η λήψη αποφάσεων πάνω στο θέμα παροχής περιοχής καταφυγής έχει γίνει αρκετά πολύπλοκο, λόγω του ότι σήμερα το Βέλγιο είναι ένα Ομόσπονδο Κράτος με 3 αυτόνομες περιοχές (Φλάνδρα, Βαλλονία, Βρυξέλλες) οι οποίες έχουν δικά τους κοινοβούλια και κυβερνήσεις. Η υπευθυνότητα για την λήψη απόφασης είναι μοιρασμένη κυρίως στον Φλαμανδικό τομέα και στον Βελγικό τομέα όπου έχουν απομείνει ένας αριθμός σημαντικών δυνάμεων στον θαλάσσιο τομέα.



Χάρτης 6-6 : Βέλγιο και οι λιμένες του⁶¹.

Από τον Μάρτιο του 1999, τους Φλαμανδικούς λιμένες διαχειρίζονται οι τοπικές αυτόνομες λιμενικές αρχές που ανήκουν στην τοπική αυτοδιοίκηση. Τα γραφεία των Λιμεναρχών είναι μέρος αυτών των λιμενικών αρχών. Οι Λιμενάρχες ελέγχουν τον κατάπλου και τον απόπλου των πλοίων και έτσι δύνανται να έχουν λόγο σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Πρόσφατα, η Βελγική και Φλαμανδική Κυβέρνηση συμφώνησαν τη δημιουργία Βέλγιο-Φλαμανδικής Ακτοφυλακής, πράγμα το οποίο θα οδηγήσει σε καλύτερη συνεργασία και λήψη αποφάσεων όσον αφορά καταστάσεις παροχής περιοχής καταφυγής.

Η πιο πρόσφατη ομοσπονδιακή νομοθεσία, Νόμος για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environmental Protection Act) 20 Ιανουαρίου 1999, ορίζει ότι αν ένα πλοίο έχει εμπλακεί σε θαλάσσιο ατύχημα που επιφέρει κινδύνους ρύπανσης περιβάλλοντος, τότε ο πλοιοκτήτης πρέπει να καταθέσει εγγύηση. Εάν αρνηθεί

⁶¹ <http://safetravel.govt.nz/images/maps/belgium.gif>

τότε κατακρατείται το πλοίο. Ο νόμος όμως δεν αναφέρεται καθόλου στο δικαίωμα των πλοίων σε έκτακτη ανάγκη να εισέλθουν σε λιμένες.

Το Βελγικό Σχέδιο Εκτάκτου Ανάγκης το 2003, όρισε σ' ένα κεφάλαιο του τις παρακάτω περιοχές καταφυγής:

1. Το αγκυροβόλιο Westhinder (προσφέρει περιορισμένο καταφύγιο)
2. Ως λιμένες καταφυγής:
 - Ostend (μέγιστο μήκος 160m, μέγιστο βύθισμα 8m)
 - Zeebrugge (μέγιστο βύθισμα 12,80m) με την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη κατάλληλη προβλήτα, δοθεί εξουσιοδότηση από τον Λιμενάρχη και δοθεί ικανοποιητική οικονομική εγγύηση.
3. Σαν κοντινότερες ντραϊ ντοκς: Flushing (Ολλανδία) και Dunkirk (Γαλλία).

Δημοσιεύτηκε σαν παράρτημα σε υπουργική απόφαση τον Απρίλιο του 2005 και έτσι ο κατάλογος των λιμένων καταφυγής ήταν προσβάσιμος από το κοινό, κάτι που έρχεται σε μεγάλη αντίθεση με την προσέγγιση άλλων μελών της Ε.Ε, τα οποία θεωρούν τον δικό τους κατάλογο σαν αυστηρά εμπιστευτικό έγγραφο.

7.5 Η περίπτωση της Ολλανδίας



Χάρτης 6-7: Ο Χάρτης της Ολλανδίας⁶²

Η τοπική νομική διαδικασία που εφαρμόζεται για την άδεια εισόδου κινδυνεύοντος πλοίου σε λιμένα καταφυγής ορίζεται από τους κανονισμούς Wet Bon (1992) οι οποίοι εξουσιοδοτούν το υπουργείο μεταφορών να αποφασίσει σχετικά με την παροχή περιοχής καταφυγής. Σε περιπτώσεις μεγάλου κινδύνου, οι αρχές ζητούν εκ των προτέρων κατάθεση εγγυητικής επιστολής για την αντιμετώπιση πιθανών ζημιών.

Το Wet Bon (1992) επιτρέπει στον Υπουργό Μεταφορών να δώσει οδηγίες στον Κυβερνήτη του πλοίου, στους ιδιοκτήτες και τους διασώστες έτσι ώστε να μην υπάρξει βλάβη στο περιβάλλον. Η παροχή περιοχής καταφυγίου σε πλοία σε έκτακτη ανάγκη αποφασίζεται από την Κυβέρνηση και την απόφαση διέπουν παράγοντες όπως η λογική, η δικαιοσύνη, η αναλογικότητας αλλά και μια μεγάλου ποσού εγγυητική επιστολή για να καλύψει τις ανασφάλειες που αφορούν την ρύπανση του περιβάλλοντος.

⁶² <http://www.hotels-world.com/travelinfo/eu/netherlands/netherlands-map.jpg>

7.6 Η περίπτωση της Ιρλανδίας



Χάρτης 7-8: Ο χάρτης της Ιρλανδίας⁶³

Το Υπουργείο Μεταφορών αποφασίζει αν θα δοθεί άδεια σε κινδυνεύον πλοίο να εισέλθει σε περιοχή καταφυγής. Στην περίπτωση του “M/V TOLEDO” το 1990, το οποίο είχε υποστεί σοβαρές ζημιές και ήταν υπό ρυμούλκηση, οι Αρχές λιμένος έδωσαν οδηγία στους ναυαγαιρέτες να μην εισέλθουν στα όρια των θαλασσών της Ιρλανδίας.

Στο «Tribulus» (1990) επιτρέπει η είσοδος στο Bantry Bay. Το MV «Kowloon Bridge» (1986) βρήκε επίσης καταφύγιο στο Bantry Bay.

⁶³ http://plansetguides.free.fr/guides/irlande/irland_map.gif

7.7 Η περίπτωση της Σουηδίας



Χάρτης 7-9: Ο Χάρτης της Σουηδίας⁶⁴

Οι κανονισμοί Pollution from Ships Act (980-424) της Σουηδικής Ναυτιλιακής Διοίκησης (Swedish Maritime Administration), ρυθμίζουν αν θα επιτραπεί η είσοδος σε κινδυνεύον πλοίο με ζημιές που πιθανόν να προκαλέσει θαλάσσια ρύπανση. Στην περίπτωση του πλοίου “Scandinavian Star” στο οποίο ξέσπασε πυρκαγιά και διέτρεχε κίνδυνο να βυθιστεί, οι Αρχές του επέτρεψαν να εισέλθει σε περιοχή καταφυγής.

Pollution from Ships Act (980-424). Η Σουηδική Ναυτιλιακή Διοίκηση έχει δικαίωμα να διατάξει ένα πλοίο να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης, να οδηγήσει ένα πλοίο σε μια περιοχή καταφυγής, να χρησιμοποιήσει μόνο ορισμένες διαδρομές κ.λπ.

«Scandinavian Star». Έπιασε φωτιά εν πλώ και οδηγήθηκε σε μια περιοχή καταφυγής στη Σουηδία.

⁶⁴ http://www.m-w.com/maps/images/maps/sweden_map.gif

7.8 Η περίπτωση της Νορβηγίας



Χάρτης7-10: Ο Χάρτης της Νορβηγίας⁶⁵

Οι κανονισμοί Regulation 2 του Μαΐου 1997, Νο 396 ρυθμίζουν αν θα επιτραπεί σε κινδυνεύον πλοίο (*force majeure*) να εισέλθει σε περιοχή καταφυγής.

Πηγή: FAIRPLAY 13 Μαρτίου 2003, σελ.22

Η Βουλή της Νορβηγίας έχει την πρόθεση να ψηφίσει μια πράξη με την οποία επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα από τα 4 μίλια στα 12. Σύμφωνα με πληροφορίες από τη μεγαλύτερη φίρμα νομικών Wikborg Rein, η προτεινόμενη νομοθετική πράξη, η οποία έρχεται αμέσως μετά το περιστατικό του Prestige, θα είχε ως αποτέλεσμα να μειώσει τον κίνδυνο της απειλής της περιβαλλοντικής ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες.

Κανονισμός 2 της Μαΐου 1007, Αριθ. 396 σχετικά με την πρόσβαση των Ξένων Στρατιωτικών Πλοίων και Αεροσκαφών στο Νορβηγικό Εδαφος σε Περίοδο Ειρήνης: «Όταν υπόκεινται σε *force majeure* ή θαλάσσιου κινδύνου ή ζητούν βοήθεια για άτομα,

⁶⁵ http://www.m-w.com/maps/images/maps/norway_map.gif

πλοία ή αεροσκάφη σε κίνδυνο αυτά τα σκάφη έχουν πρόσβαση στην αθώα διάπλευση, χωρίς να έχουν λάβει άδεια από διπλωματικά μέσα."

Ο Κανονισμός της 23ης Δεκεμβρίου 1994 αριθ. 1130 σχετικά με την είσοδο και τη μετάβαση μέσω των Νορβηγικών Χωρικών Υδάτων σε περίοδο ειρήνης ξένων, μη στρατιωτικών πλοίων, στις Παραγράφους 10, 14, 16 και 20 παρέχει:

«Παράγραφος 10. Η αθώα μετάβαση μέσω των χωρικών υδάτων επιτρέπεται σε ξένα, μη στρατιωτικά πλοία. Η αθώα μετάβαση σημαίνει ναυσιπλοΐα μέσω των χωρικών υδάτων, είτε κατά τη διάπλευση είτε με σκοπό την κίνηση προς ή από τα Νορβηγικά εσωτερικά ύδατα ή λιμένες.

Η παύση ή η πρόσδεση κατά τη διάπλευση μέσω των χωρικών υδάτων επιτρέπεται μόνο όταν τέτοια ενέργεια είναι τυχαία στη συνηθισμένη ναυσιπλοΐα ή καθίσταται απαραίτητη από *force majeure* ή κίνδυνο ή με σκοπό την απόδοση της βοήθειας σε άτομα, πλοία ή αεροσκάφη που είναι σε κίνδυνο ή απόγνωση.

Παράγραφος 14. Ξένα, μη-στρατιωτικά πλοία τα οποία είναι αναγκασμένα να αναζητήσουν λιμένα καταφυγής για τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 10, δεύτερη παράγραφος, μπορούν να εισέλθουν στα Νορβηγικά ύδατα χωρίς να έχουν συντάξει κάποια γραπτή δήλωση.

Παράγραφος 16. Η είσοδος ξένων, μη στρατιωτικών πλοίων σε ένα πέρασμα μέσω των Νορβηγικών εσωτερικών υδάτων απαγορεύεται σύμφωνα με τις ακόλουθες δραστηριότητες:

γ. Ναυσιπλοΐα με σκοπό την αναζήτηση ενός λιμένα καταφυγής.

Η παύση ή η πρόσδεση εντός των εσωτερικών υδάτων επιτρέπεται μόνο όταν μια τέτοια δράση είναι τυχαία στη συνηθισμένη ναυσιπλοΐα ή καθίσταται απαραίτητη από *force majeure* ή κίνδυνο ή με σκοπό την απόδοση βοήθειας σε άτομα, πλοία ή αεροσκάφη που είναι σε κίνδυνο ή απόγνωση. Αν το πλοίο κάνει μια προσωρινή στάση ή παραμένει στάσιμο, οι νορβηγικές αρχές θα ειδοποιηθούν χωρίς καθυστέρηση.

Παράγραφος 20. Τα Ξένα, μη στρατιωτικά πλοία τα οποία είναι υποχρεωμένα να εισέλθουν στα νορβηγικά εσωτερικά ύδατα λόγω *force majeure* ή κινδύνου ή για την παροχή βοήθειας σε άτομα, πλοία ή αεροσκάφη σε κίνδυνο εξαιρούνται από τις παραπάνω διατάξεις που αφορούν την υποχρέωση γραπτής δήλωσης και τη χρήση των θαλάσσιων οδών. Αυτά τα πλοία θα πρέπει σκάφη εντούτοις να επικοινωνήσουν με τις Νορβηγικές αρχές για τη λήψη λεπτομερών οδηγιών που θα αφορούν την αγκυροβόληση ή τη συνέχιση της ναυσιπλοΐας.»

7.9 Η περίπτωση της Γερμανίας



Χάρτης 7-11: Ο Χάρτης της Γερμανίας⁶⁶

Οι κανονισμοί Chapter 26, Volume 2 of Bonn Agreement Counter to Pollution Manual, ρυθμίζουν αν θα πρέπει να δοθεί άδεια σε κινδυνεύον πλοίο να εισέλθει σε περιοχή καταφυγής. Οι αρχές λιμένες ζητούν από τον πλοίαρχο να στείλει λεπτομερή κατάσταση των ζημιών ως και την τρέχουσα πραγματική κατάσταση του πλοίου.

Ενώ οι κυβερνήσεις της πλειοψηφίας των ερωτωμένων στο ερωτηματολόγιο του CMI έχουν υιοθετήσει τα σχέδια ενδεχόμενου συμβάντος υπάρχουν διάφορα σημαντικά παράκτια έθνη που δεν έχουν, και λίγα από αυτά που έχουν υιοθετηθεί περιέχουν διατάξεις για την είσοδο σε μια περιοχή καταφυγής ενός πλοίου σε κίνδυνο το οποίο μπορεί να απειλεί να προκαλέσει ρύπανση. Οι χώρες οι οποίες έχουν εγκρίνει τέτοιες διατάξεις είναι Αυστραλία, η Δανία, η Γερμανία, και η Νέα Ζηλανδία.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο 26 Τόμος 2 του Bonn Agreement Counter Pollution Manua
Επετράπει είσοδος σε περιστατικό

⁶⁶ http://www.m-w.com/maps/images/maps/germany_map.gif

7.10 Η περίπτωση της Γαλλίας



Χάρτης 7-12: Ο Χάρτης της Γαλλίας⁶⁷

Οι κανονισμοί του Κώδικα Λιμένων (Code de Ports) εξουσιοδοτούν τις λιμενικές αρχές να αποφασίσουν αν θα δοθεί άδεια σε κινδυνεύον πλοίο να εισέλθει σε περιοχή καταφυγής, ιδιαίτερα αν το πλοίο είναι έμφορτο δεξαμενόπλοιο και υπάρχει κίνδυνος ρυπάνσεως. Στην περίπτωση του “M/V TANIO”, όταν το πλοίο εξώκειλε στα αβαθή και υπήρχε κίνδυνος βυθίσεως, οι λιμενικές αρχές επέτρεψαν την είσοδό του σε περιοχή καταφυγής.

Ο Κώδικας Λιμένων δίνει στους Λιμενάρχες μεγάλη ευχέρεια στο να αρνηθούν την είσοδο ενός πλοίου σε μια περιοχή καταφυγής, λαμβάνοντας υπ’ όψιν τα εμπορικά συμφέροντα, τα συμφέροντα του λιμένα και τους κινδύνους προς το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον

⁶⁷ http://www.continenty.ru/Portals/0/france_map.gif

7.11 Η περίπτωση της Ισπανίας



Χάρτης 7-13: Ο Χάρτης της Ισπανίας⁶⁸

Οι κανονισμοί Spanish Port and Merchant Marine Act 1992 τμήμα 107, ρυθμίζουν την έκδοση αδειας σε κινδυνεύον πλοίο να εισέλθει σε περιοχή καταφυγής. Οι κανονισμοί εξουσιοδοτούν τις αρχές να αποφασίζουν κατά την κρίση τους αν το πλοίο σε έκτακτη ανάγκη είναι ικανό να προξενήσει ρύπανση σε περιοχή αλιεύσεως και σε περιοχές τουρισμού, να απομακρύνουν το πλοίο από τα χωρικά ύδατα.

Στην περίπτωση του “CASTOR”, το οποίο ενώ ήταν έμπορο με πετρέλαιο το 2001 υπέστη ζημιές από μεγάλη κακοκαιρία, οι Αρχές δεν επέτρεψαν στον πλοίαρχο να οδηγήσει το πλοίο σε περιοχή καταφυγής για επισκευές.

Η λιμενική αρχή, μετά από αναφορά στον Marine Captain και σε περίπτωση που ένα πλοίο είναι σε κίνδυνο ή βυθίζεται μέσα στα Λιμενικά Ύδατα μπορεί, αν ούτε ο ιδιοκτήτης ούτε ο πράκτορας πλοίων δεν απομακρύνει ούτε επισκευάζει το πλοίο κατά την αξίωση των Αρχών να απομακρύνει το πλοίο από το λιμάνι ή να το καταστρέψει και να το βυθίσει σε μια περιοχή όπου οι λιμενικές δραστηριότητες και η αλιεία δεν κινδυνεύουν, εις βάρος του ιδιοκτήτη.» (Οι ίδιες εξουσίες εφαρμόζονται εκτός του λιμένα αλλά εντός των Ισπανικών Ναυτιλιακών υδάτων).

⁶⁸ <http://www.saskschools.ca/~moosrcsd/stmikes/morocco/map.gif>

7.12 Η περίπτωση της Ιταλίας



Χάρτης 7-14: Ο Χάρτης της Ιταλίας⁶⁹

Οι κανονισμοί Article 83 του Code of Navigation, ρυθμίζουν αν θα δοθεί άδεια σε κινδυνεύον πλοίο να εισέλθει σε λιμένα καταφυγής. Το Υπουργείο Μεταφορών εξουσιοδοτείται να αποφασίσει ανά περίπτωση αν θα επιτρέψει την είσοδο κινδυνεύοντος δεξαμενοπλοίου να εισέλθει στα εγχώρια ύδατα.

Το άρθρο 83 του Κώδικα της Ναυσιπλοΐας ορίζει ότι το Υπουργείο Μεταφορών μπορεί να περιορίσει ή να απαγορεύσει για λόγους «ordre public», τη

Διάπλευση ή τη στάση των εμπορικών πλοίων στα χωρικά ύδατα. Το Άρθρο 59 του κανονισμού εξουσιοδοτεί τις λιμενικές αρχές να ρυθμίσουν την άφιξη, την πρόσδεση και την αναχώρηση των πλοίων και το Άρθρο 256 του Διατάγματος του Προέδρου της Δημοκρατίας (1991) ορίζει ότι τα όλα πλοία είναι αναγκασμένα να παρακολουθήσουν τους κανόνες διαχωρισμού της κυκλοφορίας που εκδίδονται από το Υπουργείο Μεταφορών.

⁶⁹ <http://www.singlegourmetdfw.com/images/italy2005/Italy%20map.jpg>

8. Προδιαγραφές – Κριτήρια Επιπτώσεων & Σχετική Νομοθεσία για τη δημιουργία λιμένων καταφυγής στο Αιγαίον Πέλαγος

Αντικείμενο της ενότητας αυτής είναι ο προσδιορισμός όλων των κριτηρίων αναγνώρισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που δύναται να προκαλέσει η οριοθέτηση και λειτουργία Λιμένων Καταφυγής στο Αιγαίο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την αύξηση της κίνησης δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αργού πετρελαίου με αφετηριακό σημείο έναν υποθετικό, τερματικό σταθμό φόρτωσης πετρελαιοειδών στο λιμένα Αλεξανδρούπολης ανάλογου αυτού που σχεδιάζεται να εξυπηρετήσει τη μεταφορά και προώθηση αργού πετρελαίου από την ευρύτερη περιοχή της Κασπίας σε συνδυασμό με άλλα χερσαία και θαλάσσια δίκτυα μεταφορών.

Ειδικότερος στόχος στην ανάπτυξη ενός Επιχειρησιακού Συστήματος επιλογής και δημιουργίας Λιμένων Καταφυγής στο Αιγαίο, είναι ο αναλυτικότερος σχεδιασμός με δημιουργία ζωνών αποκλεισμού ανάλογα με το επιθυμητό επίπεδο προστασίας του ευρύτερου περιβάλλοντος. Κατανοούμε ότι η αύξηση της κυκλοφορίας δεξαμενόπλοιων στο Αιγαίο από μόνη της θα προκαλέσει περιβαλλοντική επιβάρυνση ενώ στατιστικά η κυκλοφοριακή αύξηση σε μια θαλάσσια περιοχή συνεπάγεται και αύξηση των ατυχημάτων που συνεκδοχικά θα αναζητήσουν Λιμένες-Καταφυγής στην περιοχή. Αυτός ο κύκλος θα κλείσει με την προσέλευση ακόμη περισσότερων πλοίων που έχουν υποστεί κάποιο ατύχημα από την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, αναζητώντας καταφύγιο σε κάποιον Λιμένα-Καταφυγής που θα έχει δημιουργηθεί στη Ελλάδα. Έτσι κρίνουμε αναπόσπαστο τμήμα του θέματος των Περιοχών Καταφυγής στο Αιγαίο την αναμενόμενη αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και πολύ σημαντική την ανάλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα προκαλέσει.

Γενικά, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε έργα υποδομών και μεταφορών έχει αναγνωρισθεί από το κοινοτικό δίκαιο και ιδιαίτερα από την Οδηγία 2001/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως σημαντικό μέσο για την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών διαστάσεων στην προετοιμασία και έγκριση εθνικών ή τοπικών σχεδίων οργάνωσης και δημιουργίας δικτύων μεταφοράς και κατ' επέκταση σε σχέδια ή δραστηριότητες, η υλοποίηση και εφαρμογή των οποίων ενδέχεται να έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Σε ότι αφορά το εθνικό δίκαιο, σημειώνεται ότι για έργα και δραστηριότητες που εκτελούνται σε συγκεκριμένους τομείς (συστήματα υποδομών, λιμενικά έργα, κ.α.) προβλέπεται από το Νόμο 301012002 που αντικατέστησε το Ν. 165011986, η εκπόνηση, έλεγχος και αξιολόγηση μελετών και προμελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ώστε στο πλαίσιο της ισόρροπης ανάπτυξης του εθνικού χώρου να καθίσταται ευχερής και αποτελεσματική η προσπάθεια για την αποτροπή της ρύπανσης και της υποβάθμισης του περιβάλλοντος με την αξιολόγηση των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων έργων και δραστηριοτήτων. Βασικό εργαλείο της εκτίμησης τυχόν περιβαλλοντικών επιπτώσεων, είναι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων συμπεριλαμβανομένης της Προμελέτης και Περιβαλλοντικής Έκθεσης ανάλογα με την κατηγορία που κατατάσσονται τα σχεδιαζόμενα έργα και δραστηριότητες, η οποία περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τα εξής

- Περιγραφή των στοιχείων του περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν σημαντικά από το προβλεπόμενο έργο (π.χ, κατασκευή / επέκταση λιμένα και κατάλληλης υποδομής)
- Εντοπισμό και αξιολόγηση των βασικών επιπτώσεων στο περιβάλλον
- Περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η λειτουργία ενός λιμένα (ή ακόμη και μιας περιοχής που θα επιλεγεί ως Λιμένας Καταφυγής λόγω γεωγραφικής θέσης και κατάλληλης τοπογραφίας - shelter waters) ανήκει στην Α κατηγορία της σχετικής νομοθεσίας που περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες που δύνανται να προκαλέσουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και απαιτούν ειδικούς όρους και περιορισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος, (η Β κατηγορία περιλαμβάνει έργα που δύνανται να προκαλέσουν μη σοβαρές επιπτώσεις και η Γ κατηγορία - έργα μικρών επιπτώσεων στο περιβάλλον). Ουσιαστικά υπάρχουν δύο ομάδες κριτηρίων καθορισμού της σημασίας των επιπτώσεων από την υλοποίηση έργων δημιουργίας υποδομών και δραστηριοτήτων μεταφοράς. Η πρώτη ομάδα έχει να κάνει με το βαθμό στον οποίο το σχεδιαζόμενο έργο θέτει ένα πλαίσιο για άλλα έργα και δραστηριότητας (δημιουργία λιμενικών υποδομών, εγκαταστάσεων υποδοχής και διαχείρισης αποβλήτων κ.α.), τη σχέση του με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για το περιβάλλον, κ.α.

Η δεύτερη ομάδα περιλαμβάνει κριτήρια τα οποία αφορούν μεταξύ άλλων στη συχνότητα των επιπτώσεων, τον ενδεχόμενο διασυνοριακό χαρακτήρα τους, κινδύνους που έχουν να κάνουν με την πρόκληση ατυχημάτων, το μέγεθος και τη γεωγραφική έκταση των επιπτώσεων, την ευαισθησία της ευρύτερης περιοχής του έργου, κ.α. και συγκεκριμένα τα εξής

- Πιθανότητα, διάρκεια, συχνότητα και αναστρεψιμότητα των επιπτώσεων
- Σωρευτικός χαρακτήρας των επιπτώσεων
- Διασυνοριακός χαρακτήρας των επιπτώσεων. Κίνδυνοι για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον
- Μέγεθος και έκταση των επιπτώσεων (γεωγ. περιοχή, μέγεθος πληθυσμού, κ.α)
- Σπουδαιότητα και ευαισθησία της περιοχής που αναμένεται να επηρεαστεί

(ειδικά φυσικά χαρακτηριστικά ή πολιτιστικής κληρονομιάς, υπέρβαση οριακών τιμών απορρίψεων ή εκπομπών, κ.α.)

- Επιπτώσεις σε περιοχές που απολαύουν αναγνωρισμένου καθεστώτος προστασίας σε εθνικό, κοινοτικό ή διεθνές επίπεδο)

Έτσι κρίνεται απαραίτητη μια διαδικασία συγκέντρωσης της απαιτούμενης περιβαλλοντικής πληροφορίας, που οφείλει να συλλέξει αυτός που σχεδιάζει ένα έργο, προκειμένου να υποβληθούν στις αρμόδιες αρχές.

Το πιο σημαντικό μέρος αυτής της περιβαλλοντικής πληροφορίας έχει να κάνει με την αναγνώριση των ενδεχόμενων επιπτώσεων (scoring) που στη συνέχεια, κατά την πρόοδο της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, θα αναλυθούν και εκτιμηθούν με τελικό στόχο τη διαμόρφωση μέτρων περιορισμού τους (π.χ. απορρίψεις εκπλυμάτων δεξαμενών φορτίου στη θάλασσα, ανάκτηση εκπομπών οργανικών πτητικών ενώσεων κατά τη διάρκεια φορτοεκφορτώσεων, διαφυγή φορτίου μέχρι την χρονική στιγμή του περιορισμού της

διαρροής κλπ), μέτρων ελέγχου (π.χ. παρακολούθηση ποιότητας νερού παράκτιων περιοχών, επιθεωρήσεις πλοίων στο πλαίσιο του Port State Control του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού), ή και χρήσης εναλλακτικών επιλογών στην πορειογράφηση των πλοίων.

Για τις ανάγκες της αναγνώρισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία ενός συστήματος Λιμένων Καταφυγής κι ενός θαλάσσιου δρόμου δεξαμενόπλοιων με αφετηρία - σταθμό φόρτωσης το λιμένα Αλεξανδρούπολης, δημιουργήθηκε ένα μοντέλο δεξαμενόπλοιου μεταφοράς αργού πετρελαίου και αναλύθηκαν οι ατμοσφαιρικές εκπομπές και οι απορροές - απορρίψεις αποβλήτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Δ.Σ. MARPOL 73/78.

- Επιλογή κριτηρίων για τη χάραξη της πορείας πλεύσης πλοίων

Έγινε προσπάθεια ανάπτυξης και ποσοτικοποίησης κατάλληλων κριτηρίων τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την ταξινόμηση των παράκτιων κυρίως περιοχών του Αιγαίου με βάση τον βαθμό ευαισθησίας τους, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός περιοχών ιδιαίτερα ευαίσθητων κοντά στις οποίες δεν θα πρέπει να χαράσσεται η πορεία πλεύσης των δεξαμενόπλοιων και συνεκδοχικά να μην επιλέγονται ως περιοχές καταφυγής (αυτοδύναμα ή ρυμουλκούμενα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης).

- Πολιτικές που εφαρμόζονται σε άλλα παράκτια κράτη σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Στη συνέχεια γίνεται μια αναφορά στα κριτήρια που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την δρομολόγηση των πλοίων. Για την επιλογή των απαραίτητων κριτηρίων έγινε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος των μεταφορών, καλύπτοντας τις οικονομικοκοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές.

8.1 Επιλογή Κριτηρίων για την χάραξη της πορείας πλεύσης των πλοίων

Στην ενότητα αυτή γίνεται προσπάθεια ανάπτυξης και ποσοτικοποίησης κατάλληλων κριτηρίων τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την ταξινόμηση των παράκτιων κυρίως περιοχών του Αιγαίου με βάση τον βαθμό ευαισθησίας τους, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός περιοχών ιδιαίτερα ευαίσθητων κοντά στις οποίες δεν θα πρέπει να δημιουργηθούν Περιοχές Καταφυγής, ή δραστηριότητες μεταφόρτωσης φορτίων και να μην χαράσσεται πορεία πλεύσης των δεξαμενόπλοιων.

8.1.1 Κριτήρια Δρομολόγησης Πλοίων

Για τη θέσπιση των κατάλληλων κριτηρίων για τη δρομολόγηση των πλοίων είναι απαραίτητη μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του τομέα των μεταφορών. Πριν από την πρόταση ή θέσπιση του οποιοδήποτε μέτρου, θα πρέπει να έχει γίνει σαφής η συσχέτιση και η εξάρτηση που έχουν οι μεταφορές με τον τομέα του περιβάλλοντος, της οικονομικής ανάπτυξης του τουρισμού και της κοινωνικής ευημερίας. Με βάση το συλλογισμό αυτό αλλά και την εξέταση των υφιστάμενων εφαρμοσμένων πολιτικών, τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την ασφαλή χάραξη της πορείας των πλοίων παρουσιάζονται στην συνέχεια.

- Οικονομικά κριτήρια: στα οικονομικά κριτήρια συμπεριλαμβάνονται τα

λειτουργικά έξοδα που συνεπάγεται κάθε διαδρομή (επιλογή της διαδρομής που ενέχει το χαμηλότερο κόστος μεταφοράς, μικρό μήκος διαδρομής και σύντομη διάρκεια ταξιδιού, κόστος καυσίμων κ. α) αλλά και οι επιπτώσεις στην οικονομία από το ενδεχόμενο ενός ατυχήματος. Για το σκοπό αυτό σημαντικό κριτήριο αποτελεί η οικονομική ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και η όποια εν γένει οικονομική δραστηριότητα της περιοχής.

- Κοινωνικά κριτήρια: σκοπός είναι η αποφυγή της δημιουργίας ατυχημάτων και η ελαχιστοποίηση του αντίκτυπου που αυτά έχουν στην ευρύτερη κοινωνία. Για το λόγο αυτό βασικό κριτήριο αποτελεί ο πληθυσμός των παραθαλάσσιων περιοχών. Η πορεία των πλοίων θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η διέλευση αυτών κοντά από πυκνοκατοικημένες περιοχές.

- Περιβαλλοντικά κριτήρια: σχεδιασμός της πορείας πλεύσης των πλοίων μακριά από περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές και περιοχές πλούσιας χλωριδοπανίδας. (προστατευόμενες περιοχές & βιότοποι, σπάνια υδατικά ή χερσαία οικοσυστήματα, περιοχές NATURA, προστατευόμενα είδη *Caretta Caretta* κλπ.)
- Πολιτιστικά κριτήρια: περιοχές όπου στα παράλια βρίσκονται αξιόλογα αρχαιολογικά μνημεία

- Επιστημονικά κριτήρια & Μορφολογικά κριτήρια: βάθος νερών, ανάγλυφο

βυθού, μετεωρολογικά στοιχεία κατεύθυνση και ένταση ανέμων και περιοχές ιδιαίτερου επιστημονικού ενδιαφέροντος.

- Νομικά κριτήρια: κατά την χάραξη της πορείας πλεύσης πρέπει να τηρούνται όλες οι νομικές απαιτήσεις εθνικές ή και διεθνείς ανάλογα με την περίπτωση.

- Στατιστικά στοιχεία: πολλή μεγάλη βαρύτητα πρέπει να δίνεται στα στατιστικά στοιχεία της κάθε περιοχής. Για τον εντοπισμό των ατυχημάτων είναι απαραίτητη η μελέτη προηγούμενων ατυχημάτων και περιοχών που είναι επιρρεπείς σε αυτά, λόγω κλιματολογικών συνθηκών ή άλλων παραγόντων. Είναι απαραίτητο να εξετάζονται νέες διαδρομές για την πλεύση των πλοίων αλλά θα πρέπει πάντα να λαμβάνουμε υπόψιν ότι οι 'δοκιμασμένες' διαδρομές' είναι και οι πιο ασφαλείς.

- Συγκοινωνιακά κριτήρια: Η χάραξη της όποιας διαδρομής που καλούνται να ακολουθούν τα πλοία θα πρέπει να εξασφαλίσει την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και το διαχωρισμό των αντίθετων ρευμάτων κυκλοφορίας όπως και το διαχωρισμό πλοίων διαφορετικού τύπου και χρήσεων.

Στον παρακάτω πίνακα είναι συγκεντρωμένα αναλυτικά όλα τα κριτήρια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ασφαλή δρομολόγηση των πλοίων ανά κατηγορία.

Πίνακας 8.1: Κριτήρια για την ασφαλή δρομολόγηση των πλοίων

Απαραίτητα κριτήρια για την ασφαλή δρομολόγηση των πλοίων	
Οικονομικά κριτήρια	Λειτουργικό κόστος διαδρομής Τουριστικές δραστηριότητες Αλιευτικές δραστηριότητες Ιχθυοκαλλιέργειες/ υδατοκαλλιέργειες Μαρίνες Λοιπές οικονομικές δραστηριότητες στα παράλια
Κοινωνικά κριτήρια	Πληθυσμός
Περιβαλλοντικά κριτήρια	Προστατευόμενες περιοχές (Natura, Ramsar κ.α) Εθνικά πάρκα Γαλάζιες σημαίες Προστατευόμενα είδη Τόποι αναπαραγωγής ψαριών Πληθυσμός και είδος θαλάσσιων θηλαστι-κών Πληθυσμός πουλιών Περιοχές με μεγάλη βιοποικιλότητα Σπάνια οικοσυστήματα
Πολιτιστικά κριτήρια	Αρχαιολογικοί χώροι
Επιστημονικά	Περιοχές επιστημονικού ενδιαφέροντος Εκπαιδευτική αξία των περιοχών λόγω ιδιόμορφων και μοναδικών συστημάτων/ φαινομένων
Μορφολογικά κριτήρια	Γεωλογία της περιοχής Κατεύθυνση ανέμων Ένταση ανέμων

	Ύπαρξη παγετού Παλιρροϊκά φαινόμενα Βάθος νερών Υπόγεια ρεύματα
Νομικά	Εθνικό δίκαιο Διεθνή ύδατα Υφιστάμενες διαδρομές IMO
Στατιστικά	Αριθμός ατυχημάτων Συχνότητα ατυχημάτων Ταχύτητα εξάπλωσης της πετρελαιοκηλίδας Απαιτούμενος χρόνος για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος
Συγκοινωνιακά κριτήρια	Θαλάσσιος κυκλοφοριακός φόρτος Δρομολόγια επιβατικών πλοίων

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η δρομολόγηση των πλοίων και η επιλογή της κατάλληλης παράκτιας περιοχής για την καταφυγή πλοίου σε κίνδυνο είναι μια πολύπλοκη διαδικασία και θα πρέπει να είναι το αποτέλεσμα μιας πολυκριτηριακής ανάλυσης. Επόμενο είναι πως ανάλογα με την εξεταζόμενη περιοχή θα είναι διαφορετική και η βαρύτητα των παραπάνω κριτηρίων.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι στο συγκεκριμένο έργο μεγάλος αριθμός από τα κριτήρια εξετάζονται σε άλλες θεματικές ενότητες και συνεπώς θα χρησιμοποιηθούν σε άλλες φάσεις του μοντέλου (λειτουργικό κόστος διαδρομής, θαλάσσιος κυκλοφοριακός φόρτος, δρομολόγια επιβατικών πλοίων, αριθμός ατυχημάτων, συχνότητα ατυχημάτων, ταχύτητα εξάπλωσης της πετρελαιοκηλίδας, κατεύθυνση ανέμων, μορφολογία εδάφους, κλπ.) ενώ άλλα δεν θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικά (για παράδειγμα περιοχές επιστημονικού ενδιαφέροντος), πραγματοποιήθηκε επιλογή συγκεκριμένων κριτηρίων που παρουσιάζουν ιδιαίτερο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον.

8.2 Νομικό πλαίσιο σχετικά με τις περιοχές καταφυγής

Η 74^η Συνεδρίαση, σύμφωνα με τον IMO, περιλαμβάνει την εξής Οδηγία: (α) πράξεις για τον καπετάνιο ή από άλλα πλοία, ή εταιρείες ναυαγιορευσίας, 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- 8/6/2001

Απόφαση A. 950 (23) (26/02/2004): 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 υπάρχει επικοινωνία μεταξύ του καπετάνιου 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 74 (Διεθνής Συνθήκη για την ασφάλεια στη θάλασσα).
2. MARPOL 1973 (Διεθνής Συνθήκη για την 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 A. 851 (20): αρχές συστήματος αναφοράς, οδηγίες για επικίνδυνα φορτία, επιβλαβείς ουσίες και θαλάσσιους ρύπους.
7. Salvage Convention 1989

8. Η HNS Convention την 3/5/1996, στα πλαίσια του IMO και καλύπτει την ζημιά που προκαλείται από την μόλυνση και την φωτιά ή την έκρηξη, ακόμη περιλαμβάνει απώλεια ζωής και προσωπικό τραυματισμό.
9. WRC: Από το 1996 προσπαθεί ο IMO να δημιουργήσει μια συνθήκη για την απομάκρυνση του ναυαγίου έξω από τα χωρικά ύδατα, γιατί αποτελούν κίνδυνο στη ναυσιπλοΐα ή ενέχει τον κίνδυνο να προκαλέσουν ρύπανση στα χωρικά ύδατα. Ο σκοπός είναι να γίνει υποχρέωση του πλοιοκτήτη σε αυστηρή βάση η απομάκρυνση του ναυαγίου.
10. Η Bunker Oil Pollution Convention (23/03/2001)
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 την 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, το οποίο να λειτουργεί 24 ώρες και οι λειτουργίες του είναι οι ακόλουθες: (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 υπάρχει επικοινωνία μεταξύ του καπετάνιου και της χώρας εάν απαιτείται ανταλλαγή πληροφοριών, αλλά δεν είναι κατάσταση κινδύνου που θα οδηγούσε σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης.

Πακέτα ERIKA I και ERIKA II

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. Άρχισε να εφαρμόζεται στις 22 Ιουλίου του 2003.

Το πακέτο **ERIKA II** εισήχθη για πρώτη φορά τον 12/2000. Για την εφαρμογή αυτού ιδρύθηκε η EMSA και ασχολείται με την κίνηση των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα, την

αναγνώριση των λιμένων καταφυγής καθώς και με τις αποζημιώσεις σε θύματα των πετρελαιοκηλίδων.

EMSA (European Maritime Safety Agency)

Ο ρόλος της είναι σημαντικός, γιατί παρέχει τεχνική υποστήριξη στην Κομισιόν και στα κράτη-μέλη για να διασφαλίσει την 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.

CIVIL LIABILITY CONVENTION (CLC): ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Εφαρμόστηκε το 1969 και ασχολείται με ζημιές που προκαλούνται στην περιουσία καθώς και στον περιορισμό της αξιοπιστίας του ιδιοκτήτη. Ακολούθησε η Fund Convention 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 είναι προληπτικά για να μειώσουν τη ζημιά.

Ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την ρύπανση, ως αποτέλεσμα του συμβάντος, εκτός αν ισχύουν οι εξής τρεις (3) προϋποθέσεις:

- (α) εάν το περιστατικό είναι αποτέλεσμα εμφυλίου πολέμου,
- (β) εάν η ζημιά προκαλείται από πράξη ή παράλειψη 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
ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ	EMSA Επιθεώρηση από σημαία Νηογνώμων VTMIS	Διπύθμενα Σκάφη
ΚΑΤΕΥΝΑΣΤΙΚΑ	EMSA VTMIS Περιοχές Καταφυγής	Διπύθμενα Σκάφη Κατευνασμός Περιβαλλοντικής Ζημίας
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΖΗΜΙΩΝ	CLC/ Καθεστώς Χρηματοδότησης Συμπληρωματικά Κεφάλαια	-----

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 την 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 τη σοβαρότητα της κατάστασης και θα ήταν σε ετοιμότητα. Σε περιπτώσεις προσαράξεων ή προσκρούσεων σημαντικό ρόλο θα μπορούσε να παίζει η απόσυρση των single-hull πλοίων.

9. Νομικό Πλαίσιο Λιμένων-Καταφυγής. Η θέση των Διεθνών Οργανισμών

9.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O.)

Η ιδέα της παροχής καταφυγίου σε πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο, δημιουργήθηκε στον IMO στα τέλη της δεκαετίας του 80, όταν η Νομική Επιτροπή του Οργανισμού αναθεώρούσε τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Ναυαγιαρσεσίας (η οποία υιοθετήθηκε το 1989). Εκείνη την εποχή είχε προταθεί η υποχρεωτική αποδοχή ενός πλοίου σε κίνδυνο, στο λιμάνι κάποιου κράτους όπου θα ζητούσε καταφύγιο. Παρόλο που αυτή η πρόταση είχε αρκετούς υποστηρικτές, κάποιοι εξέφρασαν την αντίθεση τους σχετικά με την εφαρμογή μια τέτοιας διάταξης μέσα σε μια συνθήκη ιδιωτικού δικαίου ενώ εκφράστηκε και η άποψη ότι έπρεπε παράλληλα να ληφθούν υπόψη και τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους.

Ως αποτέλεσμα, το άρθρο 11 της συνθήκης αναφέρει: «Ένα κράτος-μέλος της συνθήκης, που ρυθμίζει ή αποφασίζει θέματα σχετικά με επιχείρηση ναυαγιαρσεσίας, όπως την αποδοχή σε λιμάνι, πλοίων σε κίνδυνο, ή την παροχή ευκολιών στους αιτούντες λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των υπευθύνων για την ναυαγιαρσεσία, άλλων ενδιαφερομένων μερών και των δημόσιων αρχών, με στόχο την εξασφάλιση της αποτελεσματικής και επιτυχούς εκτέλεσης της επιχείρησης ναυαγιαρσεσίας και με σκοπό την διάσωση ανθρώπινης ζωής ή περιουσίας που βρίσκεται σε κίνδυνο ή την αποτροπή πρόκλησης ζημιάς στο περιβάλλον γενικότερα. Το θέμα των Λιμένων - Καταφυγής για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο επανήλθε στο προσκήνιο όταν μια ομάδα εργασίας της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας συστάθηκε το Δεκέμβριο του 2000 για την έρευνα σε θέματα ασφαλείας (safety) σχετικά με το ναυάγιο του Erika.

Τον Ιανουάριο του 2001, όπου συνέβη το περιστατικό του Δ/Ξ Castor, με αποτέλεσμα το εν λόγω πλοίο να ρυμουλκείται στην Μεσόγειο για περισσότερο από ένα μήνα πριν βρεθεί κάποιο ασφαλές μέρος και δοθεί πρόσβαση στο πλοίο προκειμένου να εκτελέσει με ασφάλεια εργασίες μετάγγισης φορτίου, ο τότε Γενικός Γραμματέας του IMO Κος W. O' Neil, έθεσε τότε ως θέμα άμεσης προτεραιότητας την έναρξη συζητήσεων σχετικά με τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο και την ανάληψη όποιων μέτρων τελικά κριθούν απαραίτητα για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Το θέμα συζητήθηκε εκτενέστερα από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MBC) του Οργανισμού το Μάιο του 2001, όταν η προσοχή της επιτροπής στράφηκε στο γεγονός ότι παρόλο που ο όρος «Λιμένες-Καταφυγής» είχε χρησιμοποιηθεί εκτενέστατα κατά το παρελθόν στην κοινή ναυτική πρακτική, δεν εμφανιζόταν στις σχετικές συνθήκες (π.χ. UNCLOS, SOLAS, Salvage Convention, OPRC κλπ). Έχοντας ήδη δεχθεί πίεση από άλλους ενδιαφερόμενους οργανισμούς (ESPO) σχετικά με την τελική ονομασία του όρου (προκειμένου να αποσυμφορηθούν τα λιμάνια από την πιθανά συχνή σχετική χρήση) και δεχόμενοι ότι ο όρος «λιμάνι» είναι περιοριστικός σχετικά με το στόχο που έπρεπε να επιτευχθεί (την άμεση παροχή βοήθειας) αποφασίστηκε να χρησιμοποιείται ο όρος «Περιοχή-Καταφυγής» περιλαμβάνοντας έτσι και περιοχές με προστατευμένα ύδατα όπου ένα πλοίο θα μπορεί να εκτελέσει με ασφάλεια, εργασίες συντήρησης ή/και μεταφοράς φορτίου. Πλοία με δομική αστοχία και ρυπασμένα ή πτητικά φορτία στις δεξαμενές τους συνήθως δεν συμπεριλαμβάνονται στην λίστα των καλοδεχόμενων επισκεπτών στα χωρικά ύδατα κάποιου κράτους. Σε ορισμένες περιπτώσεις όμως μια άρνηση εισόδου του πλοίου στα χωρικά ύδατα ενός κράτους μπορεί να περιπλέξει το πρόβλημα και να οδηγήσει στην διακινδύνευση ανθρώπινης ζωής, του πλοίου και του περιβάλλοντος.

Τα νομικά θέματα που περικλείουν το ζήτημα των «Περιοχών-Καταφυγής» έχουν συζητηθεί στις επιτροπές του IMO κι έχει τεθεί το ερώτημα κατά πόσον ένα κράτος έχει την υποχρέωση (ή έστω δεν παρεμποδίζεται) από την διεθνή νομοθεσία να παρέχει καταφύγιο σε κάποιο αιτούμενο πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο προκειμένου να εκτελέσει εργασίες συντήρησης χωρίς να απειλείται με καταστροφή.

Η Διεθνής Νομοθεσία αναγνωρίζει το δικαίωμα των κρατών να ρυθμίζουν την είσοδο στα λιμάνια τους". Το δικαίωμα ενός ξένου πλοίου να σταματήσει και να αγκυροβολήσει σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή κινδύνου αναφέρεται σαφώς από την UNCLOS στις περιπτώσεις ναυσιπλοΐας σε χωρικά ύδατα (Άρθρο 18(2)), στενών που χρησιμοποιούνται στη διεθνή ναυσιπλοΐα (Άρθρο 39.1c) και στα αρχιπελαγικά ύδατα (Άρθρο 54). Το δικαίωμα ενός πλοίου να εισέρχεται σε ένα λιμάνι ή εσωτερικά ύδατα κάποιου ξένου κράτους σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή κινδύνου δεν ρυθμίζεται από την UNCLOS παρόλο που αποτελεί διεθνή καθιερωμένη πρακτική, τουλάχιστον όσον αφορά την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Αυτό δεν παραβαίνει την υιοθέτηση των κανονισμών ή οδηγιών της UNCLOS.

Εν τω μεταξύ, το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να πάρουν μέτρα για την προστασία των ακτογραμμών τους, έχει εδραιωθεί από τη διεθνή νομοθεσία. Σχετικές διατάξεις προβλέπονται από τις: UNCLOS, Άρθρο 194,195,198,199,211,221,225ς Salvage Convention, Άρθρο 9 Facilitation Convention Άρθρο V2.

Κάτω από το πρίσμα της μακρόχρονης ναυτικής παράδοσης και της καλής πρακτικής, ο πλοίαρχος ενός πλοίου σε κίνδυνο αναμένεται να ζητήσει καταφύγιο προκειμένου να αποφύγει την καταστροφή. Μέχρι κάποιο σημείο αυτή η πρακτική έχει κωδικοποιηθεί στο αναθεωρημένο κεφάλαιο V της SOLAS, η οποία απαιτεί από τον πλοιοκτήτη, τον ναυλωτή ή την διαχειρίστρια εταιρεία να μην εμποδίσει τον πλοίαρχο του πλοίου να πάρει και να εκτελέσει μια απόφαση, η οποία σύμφωνα με την επαγγελματική κρίση του πλοίαρχου, είναι απαραίτητη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Παρόμοια η SOLAS Άρθρο IV προϋποθέτει ότι εάν ένα πλοίο δεν υπόκειται στις διατάξεις της κατά τον απόπλου του για ένα ταξίδι, τότε δεν θα επέρχεται καμία αλλαγή με βάση κάποια πιθανή παρέκκλιση της πορείας του λόγω καιρικών συνθηκών ή άλλη περίπτωση ανωτέρας βίας. Η υποχρέωση να δίδεται βοήθεια σε πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο είναι μια καλά κατοχυρωμένη αρχή του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου και των κανονισμών SOLAS V/7, οι οποίες απαιτούν από τις κυβερνήσεις των κρατών να παίρνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για τις απαραίτητες επικοινωνίες και συντονισμό ενεργειών στην περιοχή ευθύνης τους σχετικά με τη διάσωση ανθρώπων σε κίνδυνο στην εν λόγω περιοχή. Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση ευκολιών έρευνας και διάσωσης λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο της ναυτιλιακής κίνησης στη περιοχή.

Έχοντας επικεντρωθεί στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής παρά σε ότι αφορά το πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, αυτές οι συνθήκες / κανονισμοί δεν δίνουν το δικαίωμα εισόδου σε μια Περιοχή-Καταφυγής ούτε αναφέρονται στην υποχρέωση ενός κράτους να δημιουργήσει Περιοχές-Καταφυγής. Από τη άλλη όμως δεν εμποδίζουν και τη δημιουργία τέτοιων χώρων.

Εικόνες θαλασσοπουλιών βουτηγμένα στο πετρέλαιο με ένα προσαραγμένο δεξαμενόπλοιο στο περιθώριο, ευτυχώς δεν είναι πολύ συχνές. Αφήνουν όμως μεγάλο αντίκτυπο στην κοινή γνώμη και προκαλούν μεγάλες οικονομικές και κοινωνικές καταστροφές όπου κι αν συμβούν. Έτσι λοιπόν όταν υπάρχει ένα περιστατικό πλοίου σε κίνδυνο, τα παράκτια κράτη πρέπει να είναι προετοιμασμένα. Το θέμα των «Περιοχών Καταφυγής» είναι μια μορφή

Σχεδιασμού Αντιμετώπισης Έκτακτων Περιστατικών στο σκεπτικό του οποίου τα συμφέροντα και τα δικαιώματα του ενδιαφερόμενου κράτους καθώς επίσης και η ανάγκη παροχής βοήθειας στο πλοίο που κινδυνεύει πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

Τον Νοέμβριο του 2003 ο IMO υιοθέτησε δύο αποφάσεις σχετικά με τις «Περιοχές Καταφυγής», ένα σημαντικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση που δυστυχώς δεν έχει ακόμη υποχρεωτικό χαρακτήρα.

Η απόφαση A. 949(23) «Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance» (Παράρτημα 1) αναφέρεται σε πλοία τα οποία χρειάζονται βοήθεια αλλά δεν περιλαμβάνεται η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Οι οδηγίες αναγνωρίζουν ότι σε ένα πλοίο το οποίο έχει υποστεί κάποιο ατύχημα, ο καλύτερος τρόπος αποτροπής της ζημιάς ή της ρύπανσης από την αυξανόμενη επιδείνωση της κατάστασης του είναι η μετάγγιση του φορτίου και των καυσίμων του και η επιδιόρθωση της ζημιάς. Η καλύτερη τοποθεσία για να εκτελεστεί μια τέτοια επιχείρηση, αναφέρει, είναι μια «Περιοχή-Καταφυγής». Παρολ' αυτά, το να φέρεις ένα πλοίο που έχει υποστεί κάποιο ατύχημα κοντά στην ακτή, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο το κράτος και οικονομικά και περιβαλλοντικά, και τόσο οι τοπικές αρχές όσο και ο πληθυσμός της περιοχής μπορεί να αντιδράσουν σε μια τέτοια απόφαση.

Για αυτούς τους λόγους, η διαδικασία για να δοθεί άδεια σε κάποιο πλοίο να καταπλεύσει σε μια Περιοχή-Καταφυγής ενός παράκτιου κράτους μπορεί να περιλαμβάνει και πολιτική απόφαση η οποία μπορεί να ληφθεί εξετάζοντας ξεχωριστά το κάθε περιστατικό και τις ιδιαιτερότητες του. Σε αυτή τη διαδικασία λήψης αποφάσεων πρέπει να δοθεί σημαντική βαρύτητα προκειμένου να βρεθεί μια ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων του πλοίου και της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής που πρόκειται να καταπλεύσει.

Μια δεύτερη απόφαση, η A.950(23) "Maritime Assistance Services (MAS)" (Παράρτημα 2) προτείνει την εγκατάσταση Υπηρεσιών Ναυτικής Βοήθειας από όλα τα παράκτια κράτη. Ο πρωταρχικός στόχος θα είναι η λήψη διάφορων αναφορών και σημάτων τα οποία απαιτούνται από διάφορα όργανα του IMO όπως ο έλεγχος της κατάστασης ενός πλοίου που έχει αναφερθεί ότι υπάρχει κάποια κατάσταση που μπορεί να οδηγήσει σε ατύχημα και το πλοίο πιθανά να χρειαστεί βοήθεια ή προσφέροντας υπηρεσίες πληροφοριών μεταξύ ενός πλοίου και των αρμόδιων υπηρεσιών του παράκτιου κράτους για την παροχή βοήθειας

ελέγχοντας έτσι εξ' αρχής όλες τις προσπάθειες παροχής βοήθειας ακόμη κι από ιδιωτικές υπηρεσίες.

Σε ένα πρόσφατο συνέδριο που διοργανώθηκε στην Αγγλία, ο εκπρόσωπος του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλιακών Δικηγόρων (IML) ανέφερε ότι «δύο βασικές αρχές του διεθνούς δικαίου έρχονται σε σύγκρουση σχετικά με τις Περιοχές-Καταφυγής. Αρχικά είναι το δικαίωμα του πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο να ζητήσει καταφύγιο, το οποίο έχει αναγνωριστεί εδώ και αιώνες και οι αρχές του οποίου μπορούν να βρεθούν σε σύγχρονους κανονισμούς όπως το Εγχειρίδιο Ναυτικής Ασφάλειας της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. Αυτό όμως έρχεται σε σύγκρουση με νεώτερες αρχές, όπως το καθήκον κάθε κράτους να προστατέψει το θαλάσσιο περιβάλλον το οποίο πλέον έχει αποκτήσει τεράστια σημασία στις ημέρες μας. Αυτό το καθήκον όμως για τις κυβερνήσεις των κρατών περιλαμβάνει και την απαίτηση να μην «στέλνουν» τα περιβαλλοντικά προβλήματα τους σε άλλα γείτονα κράτη, το οποίο αποτελεί παραβίαση της UNCLOS».

Στο ίδιο συνέδριο ο εκπρόσωπος της Αγγλικής κυβέρνησης Κος Robin Middleton πιστεύει ότι «δεν μπορούν να υπάρξουν προεπιλεγμένα σημεία που θα έχουν χαρακτηριστεί ως περιοχές-καταφυγής κι εξοπλισμένα με τα απαιτούμενα μέσα, κυρίως διότι το κάθε ναυτικό ατύχημα διαφέρει από το άλλο και σε συνάρτηση με τον απαιτούμενο χρόνο επέμβασης, την περιοχή του ατυχήματος και τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες θα ήταν αδύνατον να καθοριστούν τέτοια σημεία όπου όλα τα πλοία σε κίνδυνο θα έπρεπε να κατευθύνοντα εκεί. Μπορεί όμως να υπάρχει μια προκαθορισμένη διαδικασία λήψης αποφάσεων όπου θα εξυπηρετεί την επιλογή μιας περιοχής-καταφυγίου αξιολογώντας τα δεδομένα της κάθε περίπτωσης.»

Σχολιάζοντας τις νέες οδηγίες του IMO η οποίες υιοθετήθηκαν τον Δεκέμβριο του 2003, μπορούμε να πούμε ότι παρέχουν στις κυβερνήσεις, τους πλοιάρχους των πλοίων, στις ναυτιλιακές εταιρίες ένα πλαίσιο μέσα από το οποίο μπορούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά περιστατικά ναυτικών ατυχημάτων. Αναφορικά με το θέμα των αποζημιώσεων, το πρωτόκολλο του Μαΐου του 2003, θα δημιουργήσει ένα συμπληρωματικό κεφάλαιο, προκειμένου να παρέχει αποζημιώσεις πάνω από το όριο που είναι τώρα διαθέσιμο από τις συνθήκες C.L.C 1992 (Civil Liability Convention) και Fund Convention. Αυτό το συμπληρωματικό κεφάλαιο θα δημιουργήσει ένα τρίτο επίπεδο αποζημιώσεων για ζημιές που έχουν προκληθεί από ρύπανση παρέχοντας ικανοποιητικές αποζημιώσεις σε

«λογικά» αιτήματα. Εδώ όμως θα πρέπει να ξεκαθαριστεί ο όρος «λογικά αιτήματα». Αν για παράδειγμα ένα κράτος θέλει να αποζημιωθεί μέσω αιτήματος του θα πρέπει να εξετασθεί αν αυτό είναι «λογικό». Να αποδειχθεί δηλαδή πως το ατύχημα θα μπορούσε να είχε διαχειρισθεί, ερευνώντας τις ενέργειες του πλοιάρχου, της ομάδας ναυαγιοψείας και του κράτους. Και αν αποδειχθεί ότι η κυβέρνηση λειτούργησε απερίσκεπτα τότε είναι πολύ πιθανό να υποχρεωθεί να καλύψει η ίδια το κόστος.

9.2 Ευρωπαϊκή Ένωση

Στις 6 Δεκεμβρίου 2000, η Ευρ. Επιτροπή επέδωσε στο Ευρ. Κοινοβούλιο, τη δεύτερη δέσμη μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και της πρόληψης ρύπανσης από τα πλοία στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Η δεύτερη αυτή δέσμη περιελάμβανε τρία συγκεκριμένα μέτρα για υιοθέτηση:

- Οδηγίες για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία
- Κανονισμούς για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων
- Κανονισμούς για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη θάλασσα.

Η πρόταση για την υιοθέτηση του πρώτου μέτρου προβλέπει ειδικότερα μεταξύ άλλων, την υποχρέωση των κρατών μελών να λαμβάνουν μέτρα για την υποδοχή πλοίων σε λιμένες καταφυγίου σε περίπτωση κινδύνου στη θάλασσα.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Άρθρο 17 του σχεδίου Οδηγίας, τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τη διαθεσιμότητα λιμένων κατάλληλων για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να καταρτίζουν σχέδια που αναφέρουν λεπτομερώς για κάθε λιμένα τα χαρακτηριστικά της εν λόγω περιοχής, τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις, τους επιχειρησιακούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την ενδεχόμενη χρησιμοποίησή τους για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

Σύμφωνα με την Οδηγίες, ένα κράτος μέλος δύναται, σε περίπτωση ύπαρξης κινδύνου για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων, να διατάξει τον πλοίαρχο του πλοίου που είναι σε κίνδυνο ή απειλεί με ρύπανση το θαλάσσιο περιβάλλον, να καταπλεύσει σε ασφαλή λιμένα. Παράλληλα, δεν θα αφήνει στην κρίση του πλοίαρχου ενός πλοίου τον απόπλου υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες αλλά θα μπορεί η αρμόδια λιμενική αρχή να τον απαγορεύσει προσωρινά. Το νομικό πλαίσιο για τον καθορισμό και λειτουργία τέτοιων λιμένων θα έπρεπε να διερευνηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ Prestige η Ε.Ε. έχοντας ήδη προχωρήσει στη δημοσίευση των μέτρων Erika I και Erika II κατέβαλε ακόμη μεγαλύτερες προσπάθειες για να μειώσει τη συχνότητα και τις επιδράσεις των περιβαλλοντικών καταστροφών από ναυτικά ατυχήματα. Η συχνότητα και οι επιδράσεις μιας πετρελαιοκηλίδας καθορίζονται από πολλούς παράγοντες, όπως το ανθρώπινο στοιχείο, η συντήρηση του πλοίου, η κυκλοφοριακή συχνότητα στην περιοχή, ο τύπος και η ποσότητα του πετρελαίου που διαχέεται στο περιβάλλον, οι καιρικές συνθήκες και οι επιδράσεις τους στην πετρελαιοκηλίδα, φυσικά και βιολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής του ατυχήματος, αποτελεσματικότητα της επιχείρησης απορρύπανσης κ.α. Στατιστικά, στα χωρικά ύδατα της Ε.Ε., συμβαίνει ένα περιστατικό κάθε δύο (2) χρόνια με διαρροή πετρελαίου πάνω από 10.000 τόνους, επηρεάζοντας την οικονομία και το φυσικό περιβάλλον της περιοχής που εκδηλώθηκε.

Πέρα όμως από τα ναυτικά ατυχήματα, η Ε.Ε. επιθυμεί να συμβάλει στη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και για άλλους λόγους. Κατανοούμε επίσης τον σημαντικό ρόλο που παίζει η δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για την Ε.Ε. εάν λάβουμε υπόψη και την αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας πετρελαιοφόρων στο Αιγαίο και την Μεσόγειο γενικότερα λόγω της μεταφοράς των πετρελαίων της Κασπίας.

Θέτοντας ως αρχή της η Ε.Ε. την πρόληψη των ατυχημάτων, νομικές ενέργειες έχουν προσανατολιστεί σε θέματα όπως η απαγόρευση εισόδου στα χωρικά ύδατα της Ε.Ε. των πλοίων μονών τοιχωμάτων (προκαλώντας αντιδράσεις στους πλοιοκτήτες που κλήθηκαν να

αναλάβουν εξ ολοκλήρου το κόστος αντικατάστασης των πλοίων τους), και κατάλληλα εκπαίδευση των πληρωμάτων. Αποκορύφωμα αυτής της δράσης από πλευράς Ε.Ε ήταν η θεσμοθέτηση μιας οδηγίας η οποία μεταξύ άλλων αναφέρει:

- Αναφορά και παρακολούθηση πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία
- Αναφορά πλοίων που έχει απαγορευτεί η είσοδος τους στα χωρικά ύδατα της Ε.Ε.
- Εφαρμογή πλήρους συστήματος πληροφοριών μεταξύ των καρτών-μελών
- Εγκατάσταση συστημάτων ελέγχου κυκλοφορίας για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων
- Εγκατάσταση επί των πλοίων συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS Systems) καθώς επίσης και συστημάτων καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (Vessel Data Recording - Black Boxes) για τον έλεγχο των συνθηκών ενός ατυχήματος
- Σύστημα παροχής μετεωρολογικών δελτίων
- Δημιουργία «Περιοχών- Καταφυγής» και τη παροχή εξοπλισμού και υπηρεσιών για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, δίνοντας το δικαίωμα σε λιμένες που έχουν δώσει καταφύγιο σε κάποιο πλοίο να ζητήσουν αποζημίωση για τις υπηρεσίες που παρέχουν.

Παράλληλα, αναφέρει ότι τα κράτη-μέλη πρέπει να λάβουν υπόψη τις οδηγίες του ΙΜΟ σχετικά με τις «Περιοχές-Καταφυγής» και να ετοιμάσουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για την υποδοχή πλοίων σε αυτές τις περιοχές.

Η συγκεκριμένη οδηγία υιοθετήθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση τον Ιανουάριο του 2004. Ατυχώς μόνο τρία (3) κράτη-μέλη (Δανία -Γερμανία -Ισπανία) κατάφεραν να εναρμονιστούν με την Ευρωπαϊκή οδηγία έως τις 5 Φεβρουαρίου 2004 που ήταν η αρχική καταληκτική ημερομηνία, υποχρεώνοντας την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αποστείλει επίσημη προειδοποίηση στα υπόλοιπα κράτη-μέλη δείχνοντας παράλληλα την σημασία που δίνει σε αυτόν τον τομέα.

Παράλληλα αυξήθηκαν οι απαιτήσεις για την αποτελεσματικότητα της ανταπόκρισης σε περιστατικά πετρελαιοκηλίδων, το οποίο έγινε εμφανές με την θεσμοθέτηση της οδηγίας 1406/2002 η οποία οδήγησε στην ίδρυση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (E.M.S.A.). Η επιτροπή με έδρα τη Λισσαβόνα της Πορτογαλίας ελέγχει και προωθεί τα εξής

- Παροχή τεχνικής υποστήριξης για την εφαρμογή της οδηγίας 2002/59
- Παροχή υποστήριξης για τη δημιουργία Ασφαλούς Θαλάσσιου δικτύου υποστηριζόμενο από ένα δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών
- Οργάνωση και συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων.
- Συντονισμό δραστηριοτήτων με στόχο την οργάνωση Περιοχών-Καταφυγής στις ακτές τις Ε.Ε. για τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Για το τελευταίο θέμα και με αφορμή τις δυσκολίες που αντιμετώπισαν τα κράτη-μέλη στην εφαρμογή της οδηγίας οργάνωσε στις 4/5 Μαρτίου 2004 ένα συνέδριο προκειμένου να συζητηθούν οι τεχνικές και οικονομικές δυσκολίες και να δοθούν λύσεις σε θέματα αποζημιώσεων προκειμένου να προχωρήσει η εφαρμογή της οδηγίας το συντομότερο δυνατόν.

9.3 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (E.S.P.O.) - Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων εκπροσωπεί από το 1993 τα συμφέροντα των λιμενικών αρχών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέρος της αποστολής του είναι η προώθηση των υψηλότερων δυνατών μέτρων ασφαλείας στους Ευρωπαϊκούς λιμένες και την προστασία του περιβάλλοντος. Γι' αυτόν τον λόγο η ναυτική ασφάλεια είναι ένα θέμα υψίστης σημασίας στον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών.

Καθώς το θέμα των «Λιμένων-Καταφυγής» συγκέντρωσε την μέγιστη πολιτική προσοχή μετά τα ατυχήματα του Erika και του Prestige οδήγησε την Ε.Ε. και τον ΙΜΟ στην καθιέρωση νομικού πλαισίου γύρω από το θέμα όπως είδαμε και παραπάνω.

Ο ΕSPO13 καλωσορίζοντας αρχικά αυτές τις ενέργειες, πιστεύει ότι το θέμα της ναυτικής ασφάλειας γενικότερα είναι ένα παγκόσμιο ζήτημα το οποίο δεν μπορεί να εξετασθεί σε εθνικό επίπεδο μόνο αλλά απαιτεί παγκόσμιο συντονισμό, του οποίου ψήγματα είδαμε στην οδηγία της Ε.Ε. 2002/59 με την παραπομπή των κρατών-μελών στις οδηγίες του ΙΜΟ προς εφαρμογή συστήματος Περιοχών-Καταφυγής (2002/59 - Άρθρο 20). Συνεχίζοντας ο ΕSPO την τοποθέτηση του αναφέρει ότι η εκτίμηση για την απόφαση άρνησης ή όχι της εισόδου ενός πλοίου σε κίνδυνο σε ένα λιμάνι χρειάζεται ρεαλιστική εκτίμηση του κινδύνου, είτε για να κρατήσεις μια ρύπανση ή έκρηξη μακριά από τις ακτές (άρνηση εισόδου), είτε για να διατηρήσεις ασφαλές το πλοίο και το πλήρωμα και να αποφύγεις τυχόν ρύπανση (αποδοχή εισόδου). Με αυτό το σκεπτικό ο ΕSPO θεωρεί ότι οι λιμένες θέτουν σε μεγάλο κίνδυνο τις εμπορικές και λειτουργικές δραστηριότητες τους δεχόμενοι ένα πλοίο σε κίνδυνο, ενώ παράλληλα θέτουν σε κίνδυνο τόσο τους κατοίκους της περιοχής (πιθανά η σκέψη αυτή ενέχει πολιτική πίεση μέσω τοπικών ομάδων από προηγούμενα περιστατικά) όσο και το περιβάλλον ιδιαίτερα αν αυτό περιλαμβάνει εκβολές ποταμού όπου η οικολογική ισορροπία είναι πολύ ευπαθής. Έτσι, ο ΕSPO προτείνει να δοθεί το δικαίωμα στα λιμάνια της τελικής απόφασης, αν θα δεχθούν ή όχι ένα πλοίο σε κίνδυνο, ενώ παράλληλα ζητάει την δημιουργία μιας φόρμας ελέγχου προκειμένου να βοηθήσει τους υπευθύνους για την λήψη της τελικής απόφασης και υποστηρίζει ότι η τελική απόφαση δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να ληφθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών.

Στο θέμα της οικονομικής αποζημίωσης υποστηρίζεται η διαβεβαίωση που πρέπει να λάβουν οι λιμένες καθώς αναλαμβάνουν όλα τα έξοδα καθαρισμού και διαχείρισης αποβλήτων, καλώντας τον ΙΜΟ να θέσει θέμα οικονομικής αποζημίωσης καθώς το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης, αποζημιώνει ζημιές που έχουν προκληθεί μόνο από πετρελαιοκηλίδες.

Ο ΕSPO καταλήγει στο συμπέρασμα - πρόταση που λέει ότι δεν είναι κατ' ανάγκη οι λιμένες το καλύτερο μέρος υποδοχής πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο. Πολλές φορές μια προστατευόμενη περιοχή είναι αρκετή για να αντιμετωπισθεί μια κρίσιμη κατάσταση μειώνοντας τις πιθανότητες πρόκλησης μεγαλύτερης καταστροφής στην τοπική κοινωνία

και οικονομία. Είναι ακριβώς αυτή η άποψη η οποία υιοθετήθηκε από τον ΙΜΟ και οδήγησε στην τελική ονομασία «Περιοχή-Καταφυγής» που είδαμε πιο πάνω αντί αυτή των «Λιμένων-Καταφυγής».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ουσιαστικά δεν είναι απαραίτητο για ένα πλοίο σε κίνδυνο να εισέλθει σε κάποιον λιμένα, εάν μια επιχείρηση ναυαγιορυσίας μπορεί να εκτελεσθεί αποτελεσματικά σε κάποια προστατευμένη περιοχή. Εξάλλου με την είσοδο του σε έναν λιμένα κάποιο πλοίο το οποίο έχει υποστεί κάποιο ατύχημα μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική λειτουργία ενός λιμένα.

Έχοντας τελικά θεσμοθετήσει ένα σύστημα Περιοχών Καταφυγής, μελλοντικές ρυπάνσεις από πετρελαιοειδή έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να αντιμετωπιστούν έγκαιρα ενώ το κόστος στο τοπικό περιβάλλον και την οικονομία της περιοχής μπορεί να περιορισθεί στο ελάχιστο.

Το μέτρο κρίνεται απαραίτητο για τη θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου Πελάγους όπου η αναμενόμενη αύξηση της κίνησης των δεξαμενόπλοιων για την μεταφορά των πετρελαϊκών αποθεμάτων της Κασπίας θα μεγαλώσει τις πιθανότητες ενός ατυχήματος. Αρχικά κρίνεται απαραίτητο το δίκτυο περιοχών καταφυγής να έχει παγκόσμια ή περιφερειακή οργάνωση προκειμένου να μη διαστρεβλωθεί ο ανταγωνισμός.

Με την αναφορά στην επιβάρυνση που δέχεται ήδη το θαλάσσιο περιβάλλον από την κανονική λειτουργία των πλοίων έγινε κατανοητό το μέγεθος της πίεσης που ασκείται στο περιβάλλον από ναυτικά ατυχήματα που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν χωρίς την σωστή οργάνωση και υποδομή που προϋποθέτει η εφαρμογή ενός συστήματος Λιμένων-Καταφυγής.

Για την αρτιότερη εφαρμογή του τα εξής θα πρέπει να εφαρμόζονται

- Θα πρέπει να υπάρχει ένα σύστημα Λήψης Απόφασης για την αποδοχή ή όχι από ένα κράτος ενός πλοίου σε κίνδυνο και για την καταλληλότερη επιλογή της περιοχής που θα οδηγηθεί ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της κάθε περίπτωσης ξεχωριστά.
- Θα πρέπει να υπάρχει σε εφαρμογή ένα Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης προκειμένου τα περιστατικά να αντιμετωπίζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ενώ το ίδιο το σχέδιο θα έχει προ-επιλέξει τις περιοχές εκείνες που προσφέρονται για την υποδοχή

πλοίων σε κίνδυνο, αποκλείοντας προστατευμένες ή τουριστικές περιοχές κι εξοπλίζοντας κατάλληλα τις υπόλοιπες.

- Θα πρέπει να αποφασισθεί ο τρόπος αποζημίωσης των περιοχών καταφυγής.

Προτείνεται η καταβολή πάγιου τέλους στα πλοία εκείνα που θα επιλέξουν μια προεπιλεγμένη πορεία διαμέσου της οποίας θα υπάρχουν περιοχές καταφυγής εφοδιασμένες με κατάλληλο εξοπλισμό.

Στις προεπιλεγμένες περιοχές καταφυγής και ιδιαίτερα σε αυτές που έχουν χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να εφαρμοσθεί ένα σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης της περιοχής με δημιουργία βάσης δεδομένων προκειμένου να υπάρχουν στο μέλλον συγκρίσιμα στοιχεία για τον έλεγχο της περιβαλλοντικής υποβάθμισης μιας περιοχής καταφυγής από την συχνή χρήση.

Η απόφαση της υποδοχής ενός πλοίου θα πρέπει να εξετάζεται ανά περίπτωση και βάση συστήματος εκτίμησης κινδύνου που θα περιλαμβάνεται στο σχέδιο λήψης απόφασης.

Τα θετικά αυτής της διαδικασίας είναι:

- Καλύτερη κατανόηση των κινδύνων που πρόκειται να αντιμετωπιστούν βασισμένη σε επιστημονικές μεθόδους
- Η προσέγγιση είναι αντικειμενική
- Θέτει προτεραιότητες για ενέργειας που θα εξαλείψουν / μειώσουν / προστατεύσουν το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία.

Η εφαρμογή ενός συστήματος Περιοχών-Καταφυγής αποτελεί ουσιαστικά ένα μέτρο πρόληψης της ρύπανσης από ατυχηματικές ρυπάνσεις, θέτοντας με αυτόν τον τρόπο τις βάσεις για την βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Aldo Chircop & Olof Linden, (2006) *Places of Refuge for Ships – Emerging environmental concerns of a maritime custom*, Nijhoff
2. Norton Rose, (11 May 2006), *Practical US & English law issues arising from a collision between ships*, Piraeus – Greece, Holland+Knight
3. The Work of the CMI σελ. 129
4. COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (Brussels, 6 Δεκεμβρίου 2000.). Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για ένα δεύτερο πρόγραμμα Κοινοτικών μέτρων για τη ναυτική ασφάλεια, ακόλουθο της βύθισης του πετρελαιοφόρου Erika – COM (2002) 802 final,
5. EUROPEAN PARLIAMENT, (9 Απριλίου 2001) πρόχειρη παρουσίαση της πρότασης της European Parliament και του Council Directive για την ίδρυση ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και πληροφοριών της ναυτικής διακίνησης – 2000/0325 (COD), Brussels,
6. INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION, (13, Μαρτίου 2001). Το επεισόδιο με το Castor, τονίζει την άσχημη θέση των χτυπημένων πλοίων, London
7. Περιοδικό Professional Mariner, (Απρίλιος/ Μάϊος 2007), τεύχος 103
8. CMI Colloquium, (February 2006), *Report of Session on Places of refuge*, Cape Town
9. Εφημερίδα « Ο κόσμος του Επενδυτή», Σάββατο 21 – Κυριακή 22 Απριλίου 2007
10. Ben Browne, των Shaw και Croft, (2001), *Έκθεση για την παρουσίαση του IUMI*, στην Genoa στις 18 Σεπτεμβρίου του 2001
11. International Tribunal For the Law of the Sea (2000), *The “Monte Confurco” case*, Public Seating
12. Department of Homeland Security – Coast Guard, 33CFR Part 155 – *Salvage and Marine Firefighting Requirement*, Vessel Response Plans for Oil, Final Rule, South Africa
13. Eric van Hooydonk, *The Obligation to Offer a Place of Refuge to a ship in distress*.
12. Tony Redding, Best Endeavours, ISU. http://www.marine-salvage.com/media_information/index.asp?page=best%20endeavours/default.htm

Παράρτημα Α – Εφαρμοστές Διεθνείς Συνθήκες

Οι ακόλουθες Συνθήκες και Πρωτόκολλα θεωρείται ότι είναι σχετικά.

- Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών για τους Νόμους της Θάλασσας (UNCLOS) συγκεκριμένα τα άρθρα 195, 211 και 221 αυτής
- Διεθνής Συνθήκη σχετικά με την Παρέμβαση στις Ανοιχτές Θάλασσες σε Περιπτώσεις Απωλειών Πετρελαϊκής Ρύπανσης (Η Συνθήκη Παρέμβασης – The Intervention Convention), 1969, όπως τροποποιήθηκε.
- Πρωτόκολλο σχετικά με την Παρέμβαση στις Ανοιχτές Θάλασσες σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από άλλες Ουσίες πέραν του Πετρελαίου, 1973.
- Διεθνής Συνθήκη για την Ασφάλεια Ζών στη Θάλασσα, 1974 (SOLAS 1974), όπως τροποποιήθηκε, συγκεκριμένα το κεφάλαιο V αυτής.
- Διεθνής Συνθήκη για τη Ναυαγιορυσία, 1989 (η Συνθήκη Ναυαγιορυσίας – Salvage Convention).
- Διεθνής Συνθήκη για την Πρόληψη, Ανταπόκριση και Συνεργασία Πετρελαϊκής Ρύπανσης, 1990 (Η Συνθήκη OPRC – OPRC Convention).
- Διεθνής Συνθήκη για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/ 78).
- Διεθνής Συνθήκη για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση, 1979 (SAR 1979), όπως τροποποιήθηκε.
- Συνθήκη για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Ρίψη Αποβλήτων και Άλλων ουσιών, 1972 (London Convention – LC 72).
- Συνθήκη Σχετικά με την Δημόσια Υπαιτιότητα στον Τομέα της Θαλάσσιας Μεταφοράς Πυρηνικού Υλικού, 1971 (the Vienna Convention – Η Συνθήκη της Βιέννης) .
- Διεθνής Συνθήκη για τον Περιορισμό Υπαιτιότητας από Βλάβες Πετρελαϊκής Ρύπανσης (CLC), 1969.
- Διεθνής Συνθήκη για τον Περιορισμό Υπαιτιότητας από Βλάβες Πετρελαϊκής Ρύπανσης (CLC), 1992.
- Διεθνής Συνθήκη για τον Καθορισμό ενός Διεθνούς Κεφαλαίου για την Αποζημίωση από Βλάβες Πετρελαϊκής Ρύπανσης (FUND), 1992
- Συνθήκη Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών 1996.
- Συνθήκη Δεξαμενών Καυσίμων Πλοίων 2001.
- Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυσιπλοϊκής Κυκλοφορίας 1965.

- Διεθνές Καθεστώς Υδάτινων Λιμένων 1923.
- Συνθήκη και Θέσπισμα για την Ελευθερία της Διακίνησης 1921.
- Συνθήκη για το Καθεστώς των Ναυσιπλοϊκών Υδάτων Διεθνούς Ενδιαφέροντος 1921.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Παράρτημα Β – Ερωτηματολόγιο του CMI για τις περιοχές καταφυγής

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΟΥ CMI ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΟΡΦΗ ΠΙΝΑΚΑ

1.1 Έχει επικυρώσει η χώρα σας τη Συνθήκη Διάσωσης

Αργεντινή	Όχι	Δανία	Ναι	Ιαπωνία	Όχι	Ν. Αφρική	Όχι*
Αυστραλία	Ναι	Γαλλία	Ναι	DRP Κορέα	Όχι	Σουηδία	Ναι
Βέλγιο	Όχι	Γερμανία	Ναι	Μαυριτανία	Όχι	Η. Βασίλειο	Ναι
Βραζιλία	Όχι	Ελλάδα	Ναι	Κάτω Χώρες	Ναι	ΗΠΑ	Ναι
Καναδάς	Ναι	Χονγκ Κονγκ	Ναι	Νέα Ζηλανδία	Όχι		
Χιλή	Όχι	Ιρλανδία	Ναι	Νορβηγία	Ναι		
Κίνα	Ναι	Ιταλία	Ναι	Ισπανία	Όχι		

*Αλλά δεδομένης της νομικής εξουσίας στη Νότια Αφρική.

1.2&1.3 Καμία χώρα από αυτές που επικύρωσαν την Συνθήκη Διάσωσης δεν έχει υιοθετήσει κάποια νομοθεσία που να εφαρμόζει το Άρθρο 11.

1.4&1.5 Μόνο η Γερμανία, η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν καθορίσει κάποιες Περιοχές Καταφυγής και αυτές οι περιοχές είναι γνωστοποιημένες στο κοινό και την ναυτιλιακή κοινότητα στην περίπτωση της Γερμανίας και της Νορβηγίας, αλλά όχι στο Ηνωμ. Βασίλειο.

2.1 Έχει επικυρώσει η χώρα σας τη Συνθήκη του Νόμου της Θάλασσας 1982?

Αργεντινή	Ναι	Κίνα	Ναι	Ιρλανδία	Ναι	Νέα Ζηλανδία	Ναι
Αυστραλία	Ναι	Δανία	Ναι	Ιταλία	Ναι	Νορβηγία	Ναι
Βέλγιο	Ναι	Γαλλία	Ναι	Ιαπωνία	Ναι	Ισπανία	Ναι
Βραζιλία	Ναι	Γερμανία	Ναι	DRP Κορέα	Ναι	Σουηδία	Ναι
Καναδάς	Ναι	Ελλάδα	Ναι	Μαυριτανία	Ναι	Η. Βασίλειο	Ναι
Χιλή	Όχι	Χονγκ Κονγκ	Ναι	Κάτω Χώρες	Ναι	ΗΠΑ	Όχι

2.2/2.3 Χώρες που έχουν υιοθετήσει οποιαδήποτε νομοθεσία ή κανονισμό για την εφαρμογή των Άρθρων 17, 18, 21, και 39(1)(γ).

Κίνα, Κορέα, Νορβηγία και Νότιος Αφρική.

2.4 Οι μόνες χώρες που έχουν διατάξεις που εφαρμόζονται στα πλοία τα οποία είναι θύματα force majeure ή κινδύνου και τα δικαιώματα να αναζητήσουν καταφύγιο σε μια περιοχή καταφυγής είναι:

Η Κίνα και η Νορβηγία

2.5 Οι μόνες χώρες που έχουν εφαρμόσει την αρχή που βρίσκεται στο Άρθρο 195 της Συνθήκης είναι η **Βραζιλία, η Δανία, η Ελλάδα και το Χονγκ Κονγκ.**

2.6 Έχει η χώρα σας αναπτύξει κάποιο σχέδιο ενδεχόμενου συμβάντος όπως αναφέρεται στο Άρθρο 199?

Αργεντινή	Ναι	Δανία	Ναι	Ιαπωνία	Ναι	N. Αφρική	Όχι
Αυστραλία	Ναι	Γαλλία	Ναι	DRP Κορέα	Όχι	Σουηδία	Ναι
Βέλγιο	Ναι	Γερμανία	Ναι	Μαυριτανία	Ναι	Η. Βασίλειο	Ναι
Βραζιλία	Όχι	Ελλάδα	Ναι	Κάτω Χώρες	Ναι	ΗΠΑ	Ναι
Καναδάς	Ναι	Χονγκ Κονγκ	Ναι	Νέα Ζηλανδία	Ναι		
Χιλή	Όχι	Ιρλανδία	Όχι	Νορβηγία	Ναι		
Κίνα	Ναι	Ιταλία	Ναι	Ισπανία	Όχι		

2.7&2.8 Οι μόνες χώρες που έχου αναπτύξει κάποιο σχέδιο ενδεχομενου συμβάντος το οποίο να περιέχει όρους για την είσοδο ενός πλοίου σε κίνδυνο που μπορεί να απειλή να προκαλέσει ρύπανση, σε μια Περιοχή Καταφυγής είναι:

Η Αυστραλία, η Δανία, η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες, η Νέα Ζηλανδία και το Ηνωμ. Βασίλειο

3.1 Έχει η χώρα σας επικυρώσει την Συνθήκη OPRC?

Αργεντινή	Ναι	Δανία	Ναι	Ιαπωνία	Ναι	Ν. Αφρική	Όχι
Αυστραλία	Ναι	Γαλλία	Ναι	DRP Κορέα	Ναι	Σουηδία	Ναι
Βέλγιο	Όχι	Γερμανία	Ναι	Μαυριτανία	Ναι	Η. Βασίλειο	Ναι
Βραζιλία	Ναι	Ελλάδα	Ναι	Κάτω Χώρες	Ναι	ΗΠΑ	Ναι
Καναδάς	Ναι	Χονγκ Κονγκ	Ναι	Νέα Ζηλανδία	Ναι		
Χιλή	Ναι	Ιρλανδία	Ναι	Νορβηγία	Ναι		
Κίνα	Ναι	Ιταλία	Ναι	Ισπανία	Ναι		

3.2 Οι χώρες που έχουν υιοθετήσει νομοθεσίες που να εφαρμόζουν τα Άρθρα 3, 4, και 5 είναι:

Η Αργεντινή, η Αυστραλία, η Βραζιλία, η Χιλή, η Κίνα, η Δανία, η Γαλλία, η Ελλάδα, το Χονγκ Κονγκ, η Ιαπωνία, η Κορέα, οι Κάτω Χώρες, η Νέα Ζηλανδία, η Σουηδία, το Ινώ. Βασίλειο και οι ΗΠΑ.

3.3 Χώρες που έχουν υιοθετήσει κάποιο Σχέδιο Ανταπόκρισης ενδεχόμενης Πετρελαιοακής Ρύπανσης:

Αργεντινή, Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Χονγκ Κονγκ, Ιαπωνία, Κορέα, Κάτω Χώρες, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Ισπανία, Σουηδία, Μεγάλη Βρετανία και ΗΠΑ.

3.4 Χώρες που δεν έχουν αναφέρει κάποιο σχέδιο ενδεχομένου συμβάντος στον IMO:

Βραζιλία, Χιλή, Κίνα, Χονγκ Κόνγκ, Κορέα και Κάτω Χώρες.

3.5 Οι μόνες χώρες οι οποίες έχουν σχέδια ενδεχομένου συμβάντος τα οποία περιέχουν διατάξεις σχετικά με την εισοδο ενός πλοίου σε κίνδυνο το οποίο μπορεί να αποδειχθεί ότι αποτελεί κίνδυνο ρύπανσης:

Αυστραλία, Γερμανία, Χονγκ Κονγκ, Κάτω Χώρες, Νέα Ζηλανδία, Σουηδία και Ηνωμ. Βασίλειο.

3.6 Τα σχέδια των χωρών που αναφέρονται στο 3.5 (εκτός του Χονγκ Κονγκ και των Κάτω Χωρών) δεν περιέχουν διατάξεις οι οποίες να απαιτούν οικονομική ή άλλου είδους ασφάλιση σαν όρο για την είσοδο.

4.1/4.2 Χώρες που έχουν εμπειρία αρνήσεων εισόδου σε πλοία σε κίνδυνο.

Αυστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, Ιρλανδία, Νότιος Αφρική, Ισπανία, Ηνωμ. Βασίλειο, ΗΠΑ.

4.3/4.4 Χώρες οι οποίες έχουν επιτρέψει την είσοδο σε πλοία που χρειάζονται διασωστική βοήθεια σε κάποια περιοχή καταφυγής:

Αυστραλία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Χονγκ Κονγκ, Ιρλανδία, Ιαπωνία, Νότιος Αφρική, Σουηδία, Ηνωμ. Βασίλειο, ΗΠΑ.

Ορισμοί

Force Majeure

1. **Γενικά.** Το Force Majeure είναι ένα δόγμα του διεθνούς δικαίου το οποίο απονέμει περιορισμένη νομική ανοσοποίηση στα πλοία τα οποία είναι αναγκασμένα να αναζητήσουν καταφύγιο ή επιδιορθώσεις εντός της δικαιοδοσίας ενός άλλου έθνους λόγω ανεξέλεγκτων εξωτερικών δυνάμεων ή συνθηκών. Αυτή η περιορισμένη ανοσοποίηση απαγορεύει την επιβολή των νόμων των παράκτιων κρατών οι οποίοι μπορεί να παραβιάστηκαν κατά την είσοδο του πλοίου κάτω από Force Majeure.
2. **Ορισμός.** Είσοδος έκτακτης ανάγκης ή force majeure, ορίζεται μια συντριπτική δύναμη ή κατάσταση τέτοιας δριμύτητας που απειλεί την απώλεια του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος εκτός αν ληφθούν άμεσα διορθωτικά μέτρα. Η force majeure είναι βασισμένη στην ιστορική προϋπόθεση του διεθνούς δικαίου όπου, εάν ένα πλοίο αναγκάζεται να κινηθεί στα ύδατα ενός ξένου κράτους από κάποια ανεξέλεγκτη εξωτερική δύναμη, τότε το πλοίο πρέπει να εξαιρεθεί από τη συμμόρφωση με τους εσωτερικούς νόμους που απαγορεύουν μια τέτοια είσοδο.
3. **Ευθύνη της απόδειξης.** Η ευθύνη της απόδειξης ότι ένα πλοίο έχει μια έγκυρη αξίωση force majeure στηρίζεται στο πλοίο, στον Κυβερνήτη και τον ιδιοκτήτη του. Η αξίωση της force majeure υποστηρίζεται μόνο από την ύπαρξη συντριπτικών συνθηκών ή δυνάμεων τέτοιου μεγέθους (π.χ., μεγάλη θύελλα, πυρκαγιά, ανταρσία) που απειλούν για την απώλεια του πλοίου, του πληρώματος, ή του φορτίου εκτός αν ληφθούν άμεσα μέτρα. Αντιθέτως, μια άκυρη αξίωση της force majeure δεν έχει καμία επίδραση στις αρχές του παράκτιου κράτους το οποίο μπορεί να λάβει όλα κατάλληλα μέτρα επιβολής του νόμου ενάντια σε ένα εισερχόμενο πλοίο.
4. **COTP Αρχή.** Κάθε Ακτοφυλακή COTP και ο Διοικητής της Περιοχής, έχει την αρμοδιότητα να ελέγξει και να δεχτεί ή να απορρίψει αξιώσεις force majeure με σκοπό την επιβολή των εφαρμόσιμων νόμων ακόμα κι αν το πλοίο επιδεικνύει μια έγκυρη αξίωση force majeure, το COTP μπορεί εντούτοις να λάβει μέτρα για την αφαίρεση ενός κινδύνου προς τη ζωή ή την ιδιοκτησία σύμφωνα με την αρχή του Νόμου Ασφάλειας Λιμένων και Υδάτινων Οδών (33 USC 122 1, et seq.) Παραδείγματος χάριν σε περίπτωση πυρκαγιάς, πλημμύρας, ή ζημιάς σύγκρουσης η οποία μπορεί να έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια του πλοίου ή του φορτίου του ο COTP θα έπρεπε να εξακριβώσει την κατάσταση του πλοίου να καθορίσει την ύπαρξη οποιουδήποτε κινδύνου προς το λιμένα, και δώσει οποιαδήποτε COTP διαταγή σύμφωνη τόσο με το δικαίωμα εισόδου κάτω από force majeure όσο και με την προστασία του λιμένα. Ο COTP μπορεί να κατευθύνει το πλοίο σε μια συγκεκριμένη

θέση και όχι στο λιμένα της επιλογής του. Εντούτοις, μόλις επικυρωθεί μια αξίωση *force majeure*, η Ακτοφυλακή είναι η μόνη Ομοσπονδιακή αντιπροσωπεία αρμόδια για τη χορήγηση ή την άρνηση της εισόδου.

5. **«πλοίο που χρειάζεται βοήθεια»** σημαίνει ένα πλοίο σε συνθήκες [πέρα από αυτές κατά τις οποίες απαιτούν διάσωση των ατόμων εν πλω] οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στην απώλεια του πλοίου ή του φορτίου του ή στο να καταστεί αυτό περιβαλλοντικός ή ναυτιλιακός κίνδυνος.

6. **«περιοχή καταφυγής»** σημαίνει μια περιοχή όπου ένα πλοίο που χρειάζεται βοήθεια μπορεί να σταθεροποιήσει την κατάστασή του και να μειώσει τους κινδύνους στην ναυσιπλοΐα, [και να προστατευτεί η ανθρώπινη ζωή] και το περιβάλλον.

7. **«αρμόδια αρχή»** σημαίνει έναν οργανισμό, είτε στην ιδιοκτησία του Κράτους, είτε ιδιωτικό ή δημόσιο ο οποίος έχει το δικαίωμα να επιτρέψει ή να αρνηθεί την είσοδο σε πλοία, τα οποία χρειάζονται βοήθεια σε μια περιοχή καταφυγής.

8. **«σχετική Συνθήκη»** σημαίνει αυτές τις Συνθήκες που καταγράφονται στη λίστα των Εφαρμοστέων Διεθνών Συνθηκών (ίδη παράρτημα V).

9. **«Ποσό περιορισμού»** σημαίνει το ποσό σύμφωνα με το οποίο ένας πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει την υπαιτιότητα σύμφωνα με κάποια από τις Συνθήκες που καταγράφονται στη λίστα των Εφαρμοστέων Διεθνών Συνθηκών.

10. **«πλοιοκτήτης»** περιλαμβάνει και τον bareboat charterer.

Ακρωνύμια

ACP	Panama Canal Authority
AMPD	Average Most Probable Discharge
AMS	Automated Manifest System
ANPRM	Advance Notice of Proposed Rulemaking
AP	Authorized Person (Texas or Panama)
AQI	Alternate Qualified Individual
ASTM	American Society of Testing and Materials
BAP	Best Achievable Protection
BWMP	Ballast Water Management Plan
CBP	Customs and Border Patrol
GDI	Chemical Distribution Institute
CFR	Code of Federal Regulations
CMM	Crisis Management Manual
CMT	Crisis Management Team
COFR	Certificate of Financial Responsibility
COTP	Captain of the Port
CTAC	Chemical Transportation Advisory Committee
CSO	Company Security Officer
DEQ	Department of Environmental Quality
DHS	Department of Homeland Security
EPA	Environmental Protection Agency
FOSC	Federal On-Scene Coordinator
FSA	Facility Security Assessment
FSP	Facility Security Plan
FWPCA	Federal Water Pollution Control Act (1972 amended 1978)
FBI	Federal Bureau of Investigations
IACS	International Association of Classification Societies
1C	Incident Commander
ICB	International Carrier Bond
ICS	Incident Command System
IFR	Interim Final Rule
IMO	International Maritime Organization

ISM	International Safety Management Code
ISPS	International Ship and Port Facility Code
ISSC	International Ship Security Certificate
ITOPF	International Tankers Owners Pollution Federation
JIC	Joint Information Center
MARPOL.73/78	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978
MEP	Marine Environmental Protection
MEPC	Marine Environment Protection Committee of IMO
MFSA	Maritime Fire & Safety Association (Oregon)
MMPD	Maximum Most Probable Discharge
MMS	Minerals Management Service
MRA	Marine Response Alliance
MRR	Maritime Regulatory Reform
MSRC	Marine Spill Response Corp.
MTSA	Maritime Transportation Security Act
MSDS	Material Safety Data Sheet
NCP	National Contingency Plan
NMFTA	National Motor Freight Traffic Association
NPFC	National Pollution Funds Center
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking
NRC	National Response Center (USCG)
NRCorp	National Response Corporation
NRDA	Natural Resources Damage Assessment
NSFCC	National Strike Force Coordination Center
NTIS	National Technical Information Service
NVIC	Navigation and Vessel Inspection Circular
NTVRP	Non Tank Vessel Response Plan (OPA 90)
O/OO	Offshore/Open Ocean
OCTMF	Oil Companies International Forum
OLSTF	Oil Spill Liability Trust Fund
OPA 90	Oil Pollution Act of 1990
OPC	Oil Pollution Control
OSC	On-Scene Coordinator

OSHA	Occupational Safety and Health Administration
OSRO	Oil Spill Response Organization
PCSOPEP	Panama Canal Shipboard Oil Pollution Emergency Plan
PREP	National Preparedness for Response and Exercise Program
PRP	Potential Responsible Parties
PSC	Port State Control
PWS	Prince William Sound
QI	Qualified Individual
R/C	Rivers/Canals
RCAC	Regional Citizens' Advisory Council
RCC	Rescue Coordination Centre
RE	Regulatory Evaluation
RO	Response Organization (Canadian OSRO)
ROVIQ	Reorganized Vessel Inspection Questionnaire
RP	Responsible Party
RPIC	Responsible Party Incident Commander
RSO	Recognized Security Organization
RSPA	Research and Special Programs Administration
SCAC	Standard Carrier Alpha Code
SIRE	Ship Inspection Report
SMPEP	Shipboard Marine Pollution Emergency Plan
SMT	Spill Management Team (shore based on location)
SNPRM	Supplemental Notice of Proposed Rulemaking
SOLAS	Safety of Life at Sea
SOPEP	Shipboard Oil Pollution Emergency Plan
SOSE	State on Scene Coordinator
SSA	Ship Security Assessment
SSP	Ship Security Plan
SSO	Ship Security Officer
TGLO	Texas General Land Office
UCS	Unified Command Structure
USCG	United States Coast Guard
VIQ	Vessel Inspection Questionnaire
VPQ	Vessel Particulars Questionnaire

VRP	Vessel Response Plan (OPA 90) - tanker
VSA	Vessel Security Assessment (USCG)
VSP	Vessel Security Plan (USCG)
WCD	Worst Case Discharge
WSMC	Washington State Maritime Cooperative

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

AC	Area Command
A/C	Aircraft
AGO	Aircraft or Fixed-Wind Coordinator
ACP	Area Contingency Plan
ADCON	Administrative Control
AMS	Area Maritime Security
AMSC	Area Maritime Security Committee
AMSP	Area Maritime Security Plan
AMIO	Alien Migrant Interdiction Operations
AMVER	Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue
AOBD	Air Operations Branch Director
AO1C	Assistant Officer In Charge
APSO	Asylum Pre-Screening Officer (INS)
AREP	Agency Representative
ARC	American Red Cross
ART	Alternate Response Technologies
ASGS	Air Support Group Supervisor
ATMWU	Air Transportable Mobile Weather Unit
ATOI	Air Target of Interest
ATC	Air Traffic Control
ATGS	Air Tactical Group Supervisor
BCMG	Base Manager
BO	Boarding Officer
BTM	Boarding Team Member
C2	Command and Control
C3	Command, Control, and Communications
CANUS	Canadian United States Joint Marine Pollution Contingency Plan
CAP	Civil Air Patrol
CASP	Computer-Assisted Search Planning
CASPER	C-130 Airborne Surveillance with Palletized Electronic Reconnaissance
CBDR	Constant Bearing, Decreasing Range
CBP	U.S. Customs and Border Protection
CC	Contributing Command

CCL	Contamination Control Line
CD	Counter Drug
CHET	Customs High Endurance Tracker (Cheyenne III aircraft)
CIC	Combat Information Center
CJCS	Chairman of the Joint Chiefs of Staff
CLC	Civil Liability Convention
CLMS	Claims Specialist
CO	Commanding Officer
COML	Communication Unit Leader
COMP	Compensation /Claims Unit Leader
COST	Cost Unit Leader
COTP	Captain of the Port
CRA	Coordinating Review Authority
CRC	Contamination Reduction Corridor
CRWD	Crew Boss/Crew Supervisor
CRZ	Contamination Reduction Zone
CSC	Combat Support Center
CTF	Commander Task Force
CTU	Commander Task Unit
D&M	Detention and Monitoring
DAN	Divers Alert Network
DCM	Dangerous Cargo Manifest
DEA	Drug Enforcement Administration
DFM	Diesel Fuel Marine
DHHS	Department of Health & Human Services
DHS	Department of Homeland Security
DIVS	Division/Group Supervisor
DMB	Datum Marker Buoy
DMOB	Demobilization Unit Leader
DOCL	Documentation Unit Leader
DOD	Department of Defense
DOT	Department of Transportation
DOSC	Deputy Operations Section Chief
DPIC	Deputy Incident Commander

DPRO	Display Processor
EEl	Essential Elements of Information
EEZ	Exclusive Economic Zone
ELT	Emergency Locator Transmitter
EMCON	Emission Control
EMS	Emergency Medical Services
EMT	Emergency Medical Technician
ENSP	Environmental Specialist
EOC	Emergency Operations Center
EOP	Emergency Operations Plan
EPA	Environmental Protection Agency, US
EPIC	El Paso Intelligence Center
EP1RB	Emergency Position Indicating Radio Beacon
EQPM	Equipment Manager
EQTR	Equipment Time Recorder
ERT	Emergency Response Team
ES	Electronic Surveillance
ESF	Emergency Support Functions
ESPO	European Sea Ports Organisation
EUL	Environmental Unit Leader
EXCOM	Extended Communication Search
FAA	Federal Aviation Administration
FACL	Facilities Unit Leader
FC	Federal Coordinator
FDUL	Food Unit Leader
FEMA	Federal Emergency Management Agency
FLIR	Forward-Looking Infrared
FMSC	Federal Maritime Security Coordinator
FO	Facility Owner
FOB	Field Observer
FOD	Foreign Object Damage
FOG	Field Operations Guide
FOSC	Federal On-Scene Coordinator
FSC	Finance/Administration Section Chief

F/V	Fishing Vessel
FUND	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage
GIS	Geographic Information System
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GSUL	Ground Support Unit Leader
H/C	Historic/Cultural
HAZ CAT	Hazardous Categorization Test
HAZMAT	Hazardous Materials
HAZSUB	Hazardous Substances
HCO	Helicopter Coordinator
HF	High Frequency
HLSA	Homeland Security Act
HNS	International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious Substances
HSAS	Homeland Security Advisory System
HSPD-5	Homeland Security Presidential Directive No. 5
HSPD-7	Homeland Security Presidential Directive No. 7
HSPD-8	Homeland Security Presidential Directive No. 8
IAP	Incident Action Plan
IC	Incident Commander
ICE	U.S. Immigration and Customs Enforcement
ICP	Incident Command Post
ICS	Incident Command System
IECO	Immigration Emergency Coordinating Officer
IG	Immune Globulin
IMAT	Incident Management Assist Team
IMO	International Maritime Organisation
INCM	Incident Dispatcher
INJR	Compensation for Injury Specialist
INS	Incident of National Significance
IOPC Fund	International Oil Pollution Compensation Fund
IR	Infrared
ISB	In-situ Burn

JFO	Joint Field Office
JIC	Joint Information Center
JRCC	Joint Information System Joint (aeronautical and maritime) Rescue
JRSC	Coordination Center Joint Rescue Sub-center
KIAS	Knots Indicated Air Speed Knot(s)
LCPL	Landing Craft Personnel, Large
LCU	Landing Craft, Utility
LE	Law Enforcement
LEA	Law Enforcement Agency
LEDET	Law Enforcement Detachment (USCG)
LEL	Lower Explosive Limit
LEU	Law Enforcement Unit
LKP	Last Known Position
LLTV	Low Light Level Television
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
LNO	Liaison Officer
LPOC	Last Port of Call
LSC	Logistics Section Chief
M/V	Motor Vessel
MAC	Multi-agency Coordination
MARSEC	Maritime Security
MEDEVAC	Medical Evacuation
MEDICO	Medical Advice, Usually By Radio
MEDL	Medical Unit Leader
MEXUS	Mexican United States Joint Marine
MINIRAD	Minimum Radiation
MLB	Motor Lifeboat
MLE	Maritime Law Enforcement
MOA	Memorandum of Agreement
MOOTW	Military Operations Other Than War
MOU	Memorandum of Understanding
MPA	Maritime Patrol Craft
MRCC	Maritime Rescue Coordination Center
MSST	Maritime Safety and Security Team

MTS	Marine Transportation System
MTSL	Marine Transportation System Recovery Unit
NCP	National Contingency Plan
NDP	Naval Doctrine Publication
NIC	NIMS Integration Center
NIIMS	National Interagency Incident Management System
NIMS	National Incident Management System
NM	Nautical Mile
NMMSS	Naval Mast Mounted Sight System
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
NOTAM	Notice to Airmen
NPFC	National Pollution Funds Center
NPOC	Next Port of Call
NRC	National Response Center
NRP	National Response Plan
NRDAR	Natural Resource Damage Assessment
NRS	National Response System
NSSE	National Special Security Event
NTSB	National Transportation Safety Board
NVD	Night Vision Devices
NVG	Night Vision Goggles
NWP	Naval Warfare Publication
OC	Oleoresin Capsicum (Pepper Spray)
OCC	Operations Coordination Center
OIC	Officer-In-Charge
OPA90	Oil Pollution Act of 1990
OPBD	Operations Branch Director
OPCEN	USCG Operations Center
OPCON	Operational Control
OPLAN	Operation Plan
OPORDER	Operation Order
OPSEC	Operations Security
ORDM	Ordering Manager
O/S	On-Scene

OSC	Operations Section Chief
OSC	SAR On-Scene Coordinator
OSHA	Occupational Safety and Health Administration
P/C	Pleasure Craft
PA	Programmatic Agreement (Historical/Cultural Protection)
PD-27	Presidential Directive 27
PDW	Personal Defense Weapon
PFD	Personal Flotation Device
PIO	Public Information Officer
PIW	Person(s) in Water
PML	Personal Marker Light
POB	Persons On Board
POC	Point-of-Contact
POD	Probability of Detection
POS	Probability of Success
PPE	Personal Protective Equipment
PQS	Personnel Qualification Standard
PRA	Primary Review Authority
PRECOM	Preliminary Communication Search
PRFA	Pollution Removal Funding Authorization
PROC	Procurement Unit Leader
PSC	Planning Section Chief
PTRC	Personnel Time Recorder
PWCS	Ports, Waterways and Coastal Security
QI	Qualified Individual
QRT	Quick Reaction Team
R&A	Rescue and Assistance
RAR	Resources at Risk
RB-M	Response Boat - Medium
RB-S	Response Boat - Small
RBDF	Royal Bahamian Defense Force
RCC	Rescue Coordination Center
RCP	Regional Response Plan
RCDM	Receiving and Distribution Manager

ROD	Radiological Dispersal Device
REHB	Responder Rehabilitation Manager
RESL	Resource Unit Leader
RIB/RHIB	Rigid Hull Inflatable Boat
RIT	Rapid Intervention Team
ROE	Rules of Engagement
RRBT	Rapid Response Boarding Team
RRD	Radiological Dispersion Device
RRT	Regional Response Team
RSC	Rescue Sub-Center
SAR	Search and Rescue
SART	Search and Rescue Transponder
SARTEL	SAR Telephone (private hotline)
SATCOM	Satellite Communications
SC	SAR Coordinator
SCAT	Shoreline Cleanup Assessment Team
SCKN	Status/Check-In Recorder
SECM	Security Manager
SENS	Special Event Homeland Security
SELEX	Selected Exercise
SITL	Situation Unit Leader
SLAR	Side Looking Airborne Radar
SLDMB	Self-Locating Datum Marker Buoy
SMC	SAR Mission Coordinator
SNO	Statement of No Objection
SOFR	Safety Officer
SOLAS	Safety of Life at Sea
SONS	Spill of National Significance
SOSC	State On-Scene Coordinator
SPUL	Supply Unit Leader
SRA	Safe Refuge Area
SRB	Surf Rescue Boat
SRIE	Safety Rules of Engagement
SROE	Standing Rules of Engagement

SRR	Search and Rescue Region
SRU	Search Rescue Unit
SS	Expanding Square Search
SSI	Sensitive Security Information
SSC	Scientific Support Coordinator
SSHPP	Site Safety and Health Plan
STAM	Staging Area Manager
STVE	Strike Team Leader, Vessel
SUBD	Support Branch Director
SURPIC	Surface Picture
S/V	Sailing Vessel
SVBD	Service Branch Director
T/V	Tank Vessel
TACLET	Tactical Law Enforcement Team
TACON	Tactical Control
TB	Tuberculosis
TDS	Time, Distance and Shielding
TFLD	Task Force Leader
TFR	Temporary Flight Restrictions
THC	Tetrahydrocannabinol
THSP	Technical Specialist
TIME	Time Unit Leader
TOI	Target of Interest
TRACEM	Thermal, Radioactive, Asphyxiation, Chemical, Etiological, and Mechanical
TSA	Transportation Security Administration
TSI	Transportation Security Incident
TTP	Tactics, Techniques, and Procedures
UAC	Unified Area Command
UC	Unified Command
UHF	Ultra-High Frequency
UM1B	Urgent Marine Information Broadcast
USC	United States Code
USCG	United States Coast Guard
USMC	United States Marine Corps

USN	United States Navy
UTL	Utility Boat
VERTREP	Vertical Replenishment
VESS	Vessel Support Unit Leader
VHF	Very High Frequency
VO	Vessel Owner
VS	Sector Search
WTD	Water-Tight Door

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY