



# ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
Εθνική και Κοινοτική Διοίκηση

Διπλωματική Εργασία  
«Αρχή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στο πλαίσιο των  
Μεταφορών, βάσει των Διεθνών Συμβάσεων και του Κοινοτικού Δικαίου»

Μαριαλένα Τσούδη  
Υπεύθυνος Διδάσκων: Γιώργος  
Μαρκοπουλιώτης

Αθήνα  
2007

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελ.
Εισαγωγή .....	3
 <b><u>Κεφάλαιο 1</u></b>	
1.1 Έρευνες σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα και ο ανθρώπινος παράγοντας.....	6
1.2 Το ανθρώπινο λάθος: αιτία της πλειοψηφίας των ναυτικών ατυχημάτων.....	8
1.3 Οι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί πλοιοκτητών (p+i CLUBS) και το ανθρώπινο λάθος.....	9
1.4 Η «ατυχηματική» ρύπανση των εμπορικών πλοίων Περιπτώσεις ατυχημάτων στην θάλασσα.....	10
1.5 η «λειτουργική ρύπανση» από εμπορικά πλοία.....	15
i.στην ναυπήγηση (κτίσιμο) του πλοίου.....	15
ii.στην τακτική και έκτακτη συντήρηση.....	16
iii.στην διάλυση του πλοίου.....	17
iv.στις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης.....	17
v.στις εκούσιες απορρίψεις ουσιών από πλοίο.....	18
vi.στις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού.....	20
1.6 Κύριες αιτίες και αποτελέσματα της θαλάσσιας Ρύπανσης.....	21
1.7 Πετρελαιοειδή ορυκτέλαια.....	25
1.8 Αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πετρελαιοειδή.....	26
 <b><u>Κεφάλαιο 2</u></b>	
2.1 Αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως της θάλασσας.....	28
2.2 Πρόληψη της ρυπάνσεως.....	28
2.3 Καταστολή της ρυπάνσεως.....	29
2.4 Σχέση ατυχημάτων και νομοθεσίας.....	31
2.5 Κυριότερες διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις και συστάσεις.....	32
 <b><u>Κεφάλαιο 3</u></b>	
3.1 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το θαλάσσιο περιβάλλον γενικότερα.....	40
3.2 Οδηγία πλαίσιο στο πεδίο της πολιτικής υδάτων.....	42
3.3 Η Πράσινη Βίβλος και η θαλάσσια πολιτική.....	44
3.4 Μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	47
3.5 Θαλάσσια ασφάλεια : Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα.....	49

3.6 Ρύπανση σκάφος-πηγής και εγκληματικές ποινικές ρήτρες.....	53
3.7 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Διεθνείς Συμβάσεις .....	56
3.8. Σχέσεις και τροποποιήσεις των MARPOL και OILPOL με την Ευρωπαϊκή ένωση.....	60
3.9 Σχέσεις Διεθνών Συμβάσεων και Ελλάδα.....	62

## **Επίλογος**

## Εισαγωγή

Οι θάλασσες και οι ωκεανοί καλύπτουν πάνω από το 70% της επιφάνειας της γης και πάνω από 50% της επικράτειας της Ευρωπαϊκή Ένωσης, από την Αρκτική και τη Βαλτική ως τον Ατλαντικό, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Αποτελούν βασική πηγή τροφής, απασχόλησης και εισοδημάτων καθώς και εν δυνάμει πηγή άγνωστου μέχρι σήμερα ορυκτού και βιολογικού πλούτου.

Το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί βασική πηγή εσόδων και απασχόλησης. Υπολογίζεται ότι μέχρι 5% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ) προέρχεται από θαλάσσιους πλουτοπαραγωγικούς πόρους, ενώ πολλές κοινότητες εξαρτώνται από τη θάλασσα για τα προς το ζην. Η θάλασσα αποτελεί, επίσης, σημαντική πηγή τροφής<sup>1</sup>

Η έννοια του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ευρεία και δεν περιλαμβάνει μόνο την έκταση, την οποία καλύπτει η θάλασσα αλλά και τις εκβολές των διαφόρων ποταμών. Επίσης, τα θαλάσσια οικοσυστήματα (πανίδα και χλωρίδα).

Το θαλάσσιο περιβάλλον, όμως, λόγω της υπερεκμετάλλευσης και της εντατικοποίησης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων απειλείται από τις έννοιες της ρυπάνσεως και της μόλυνσεως.

Η έννοια της ρυπάνσεως είναι η άμεση ή η έμμεση εισαγωγή ουσιών από τον ανθρώπινο παράγοντα μέσα στο θαλάσσιο περιβάλλον, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται αλλοίωση της φυσικής καταστάσεως της θάλασσας, της θαλασσινής πανίδας και χλωρίδας και να καθίσταται τελικά το θαλάσσιο περιβάλλον ακατάλληλο για τις χρήσεις τις οποίες υφίσταται.

Η μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έννοια ευρύτερη της ρυπάνσεως. Αυτό εξηγείται, διότι με την μόλυνση έχουμε μόνιμη παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών (κολοβακτηρίδια κ.λπ.)

Η ρύπανση της θάλασσας τα τελευταία κυρίως χρόνια, έχει πάρει σοβαρές διαστάσεις. Αν δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, κινδυνεύουν να καταστραφούν μεγάλες και ζωτικές για τον άνθρωπο θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη μας. Εξαρτάται από τον καθένα που χρησιμοποιεί τη θάλασσα να τη διατηρήσει καθαρή.<sup>2</sup>

Η πρόκληση που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε στο μέλλον θα είναι να διασφαλίσουμε τη δυνατότητά μας να ωφελούμαστε από αυτό τον πολύτιμο πόρο, προστατεύοντάς τον ταυτόχρονα για λογαριασμό των επόμενων γενεών.

<sup>1</sup> [<sup>2</sup> Θ.Ι. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ, «ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ», εκδόσεις Σταμούλη, ΑΘΗΝΑ 2001, σελ. 124-126.](http://WWW.EUROPA.EU.INT.(EUROPEAN COMMISSION>ΕΠΙΣΤΗΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ)</a></p></div><div data-bbox=)

Οι ουσίες, τώρα, που ρυπαίνουν την θάλασσα, είναι τα πετρελαιοειδή, τα χημικά, τα λύματα και τα διάφορα στερεά απόβλητα (απορρίμματα) και προ παντός τα κάθε είδους πλαστικά

Από τη συνολική ρύπανση της θάλασσας, αυτή που προέρχεται από τα πλοία, όπως θα διαπιστώσουμε και από το πρώτο κεφάλαιο της μελέτης μας, οφείλεται στα ναυτικά ατυχήματα.

Στατιστικές αναλύσεις δείχνουν ότι περίπου το 80% του συνολικού αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων προκαλούνται από ανθρώπινο λάθος. Η αλήθεια που υπογραμμίζεται εδώ είναι ότι η ενέργεια ή παράλειψη του ανθρώπου παίζει πρακτικά σημαντικό ρόλο σε κάθε ατύχημα συμπεριλαμβανομένων εκείνων όπου βλάβη κατασκευαστική ή του εξοπλισμού πιθανόν να είναι η άμεση αιτία.

Η υποχρέωση που αντιμετωπίζουν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι να ελαχιστοποιούν το πεδίο για λανθασμένες ανθρώπινες αποφάσεις οι οποίες συμβάλλουν άμεσα ή έμμεσα σ'ένα ατύχημα ή περιστατικό ρύπανσης. Ένας στόχος πρέπει να είναι η εξασφάλιση ότι το επιτελείο είναι σωστά ενημερωμένο και εξοπλισμένο για να αντεπεξέλθει ασφαλώς στις επιχειρησιακές του ευθύνες. Αποφάσεις που λαμβάνονται στην ξηρά μπορεί να είναι εξίσου σπουδαίες με εκείνες που λαμβάνονται στο πλοίο και υπάρχει ανάγκη να εξασφαλιστεί ότι η κάθε ενέργεια που επηρεάζει την ασφάλεια ή την πρόληψη της ρύπανσης που λαμβάνεται σε οποιοδήποτε επίπεδο εντός της εταιρείας, βασίζεται στην κατανόηση των συνεπειών της.<sup>3</sup>

Λόγω του μεγέθους του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λοιπόν, είναι φυσικό, οι προσπάθειες για την προστασία του να απαιτούν τη σύμπτωση της βουλήσεως των περισσότερων κρατών. Έτσι, έχουμε πολλές, γνωστές και σημαντικές διεθνείς συμβάσεις όπως είναι π.χ. η oil-pol 1954, η marpol 1973/1978, η IMO 1954. Αναφέρονται σε θέματα πρόληψης της θαλάσσιας ρυπάνσεως είτε από τη συνήθη διακίνηση των πλοίων είτε από τα ατυχήματα των πλοίων. Οι συμβάσεις αυτές θα αναλυθούν στο δεύτερο κεφάλαιο του σώματος της εργασίας με πολύ περισσότερα στοιχεία, λεπτομέρειες και πίνακες

Στο τελευταίο κεφάλαιο της μελέτης θα βρούμε τον συνδυασμό και την συνέργια των πολιτικών και των δράσεων της Ε.Ε. για το περιβάλλον, που αποτελούν τη βάση για την επίλυση των περιβαλλοντολογικών ζητημάτων. Πολλές οι οδηγίες, οι αποφάσεις και με αποκορύφωμα την Πράσινη Βίβλο, θα αντιληφθούμε εκτενέστερα τις πτυχές της κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Δ.Α.ΔΟΥΜΑΝΗΣ(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ), «ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΙΜΟ», ΑΘΗΝΑ 1975,σελ. 5

<sup>4</sup> ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ, εφημερίδα Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ,12/11/2005, σελ.48.

Τέλος, θα συναντήσουμε τον επίλογο , στον οποίο θα υπάρχουν τα συμπεράσματα της όλης μελέτης, προτάσεις βελτίωσης για την επίτευξη των στόχων της θαλάσσιας προστασίας, αλλά και προτάσεις αφύπνισης για την σημαντική συμβολή όλων μας στην προστασία της θάλασσας.

## Κεφάλαιο 1

### 1.1 Έρευνες σχετικά με τα Ναυτικά ατυχήματα και ο ανθρώπινος παράγοντας.

Υπάρχουν διάφορες έρευνες, τόσο των ατομικών περιστατικών ναυτικών ατυχημάτων για συγκεκριμένο πλοίο, όσο και αναλύσεις για όλα τα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν στον κόσμο σε κάποια χρονική περίοδο ή έτος. Από τις έρευνες αυτές θα προσπαθήσουμε ν' απομονώσουμε το ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα.

Η έλλειψη περιεκτικών αναλύσεων που θα μπορούσαν ν' αξιοποιηθούν από τους ειδικούς ερευνητές, είναι γνωστή και έχει πολλές φορές επισημανθεί σε σχέση με τα ναυτικά ατυχήματα. Είναι φυσικό όταν οι αναλυτές δεν έχουν τα στοιχεία που χρειάζονται, να μην μπορούν να βοηθήσουν τη βιομηχανία της ναυτιλίας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της. Αυτό ισχύει ακόμη και αν τα στοιχεία αυτά είναι άκρως απόρρητα ή εμπιστευτικά.

Είναι ενδιαφέρον να σημειώσουμε ότι το 1995 πραγματοποιήθηκε στην Στοκχόλμη το Συνέδριο του *MAIF*, δηλ. του *Marine Accident Investigators Forum*, στο οποίο συμμετείχαν 28 ναυτιλιακές χώρες. Μάλιστα εκεί αναφέρθηκε ότι, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS του 1994, μόνο οι κυβερνήσεις θα έχουν πρόσβαση σε μια βάση δεδομένων για τα ναυτικά ατυχήματα, εξαιρουμένων ακόμα και των ασφαλιστικών και ναυλομεσιτών, καθώς και άλλων!

Η έρευνα των ναυτικών ατυχημάτων προσκρούει ακόμα και στις εθνικές νομοθεσίες (όπως είναι οι Κώδικες Ποινικής Δικονομίας) και είναι δύσκολο να δημιουργηθεί, όπως έχει προταθεί, ανεξάρτητο σώμα ερευνητών ναυτικών ατυχημάτων, όπως ισχύει, λ.χ., στην Πολιτική Αεροπορία με το *ICAO*. Πρόσθετα, υπάρχει πρόβλημα και για τα ατυχήματα που γίνονται σε δεξαμενές ( χερσαίες ή πλωτές ), σχετικά με το ποιός έχει την ευθύνη να διερευνήσει ένα τέτοιο ατύχημα να διερευνήσει ένα τέτοιο ατύχημα, επίσης λόγω της νομοθεσίας. Παράδειγμα αδιαφάνειας ήταν και το ατύχημα του Βοσπόρου το 1994 μεταξύ του Δ/Ξ *Nassia* και του Φ/Γ *Shipbroker*, όπου όχι μόνο δεν παρασχέθηκαν οι στοιχειώδεις πληροφορίες, αλλά ακόμη απαγορεύθηκε και η αποστολή επιθεωρητών του κράτους της σημαίας ( Κύπρου ) για επιτόπια εξέταση.

Βασικό πρόβλημα στα ναυτικά ατυχήματα είναι και τα προβλήματα επικοινωνίας που παρουσιάζονται με τα πολυφωνικά πληρώματα των πλοίων και των τελευταίων με τις υπηρεσίες της ακτής ή και μεταξύ πληρώματος και επιβατών ( όπως στα ατυχήματα Δ/Ξ *Braer* και Ε/Γ-Ο/Γ *Scandinavian Star* ).

Το πρόβλημα αυτό απασχόλησε και την Ε.Ε ειδικότερα για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία , όσον αφορά το πλήρωμα κινδύνου, κάτι που δεν έγινε στο ατύχημα του Scandinavian Star .

Το ατύχημα από φωτιά του Scandinavian Star το 1990, ήταν το δεύτερο σε επιβατηγά πλοία , μετά την ανατροπή του HFE το 1987 .Το ατύχημα αυτό οδήγησε στην υιοθέτηση του Safety Management System στη Νορβηγία, πριν από τον ISM CODE(βλ.Κεφάλαιο 2),που ο τελευταίος τέθηκε σε ισχύ την 1/7/2006 μόνο για τις χώρες της Ε.Ε. και μόνο για τα επιβατηγά πλοία (RORO).<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Α..Μ.ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ ,Κ.ΓΚΙΖΑΚΗΣ, «ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ» , ΑΘΗΝΑ 1997, εκδόσεις Σταμούλη,σελ.191-193



## 1.2 Το ανθρώπινο λάθος: αιτία της πλειοψηφίας των ναυτικών ατυχημάτων.

Τρεις τουλάχιστον δεκαετίες παραμένει ισχυρή η πεποίθηση ότι το ανθρώπινο λάθος ευθύνεται για το 80% των ναυτικών ατυχημάτων. Το γεγονός αυτό πιστοποιείται και από τις έρευνες που γίνονται στα διάφορα δικαστήρια για τα ναυτικά ατυχήματα. Πρόσθετα πιστοποιείται και από τις αιτίες που αναφέρουν τα P+I clubs, όπως φαίνεται στο διάγραμμα(βλέπε διάγ.1.1)

Το διάγραμμα αυτό παρουσιάζει την 60%+ 30%+ 10% κατάταξη μεταξύ απαιτήσεων, που δημιουργήθηκαν είτε από την αποτυχία του πλοίου (30%), είτε κυρίως από διάφορες κατηγορίες ανθρώπινων λαθών (60%). Η διάκριση αυτή δεν είναι φυσικά απόλυτα «στεγανή» μεταξύ των δυο κατηγοριών, γιατί ακόμη και η αποτυχία του πλοίου μπορεί να οφείλεται σε ανθρώπινα σφάλματα που προηγήθηκαν, όπως: ο κακός σχεδιασμός του πλοίου ή η ακαταλληλότητα υλικών που χρησιμοποιήθηκαν στην κατασκευή ή πιο συχνά η αποτυχία ορθού προγραμματισμού ή η κακή εφαρμογή των σχετικών προγραμμάτων συντήρησης.

Είναι αλήθεια ότι η πεποίθηση για την υψηλή υπευθυνότητα του ανθρώπου στα ναυτικά ατυχήματα επισημάνθηκε ήδη από το 1980 αλλά και από πριν. Μάλιστα το 1980 διαμορφώθηκε η άποψη ότι όταν τα σχετικά στοιχεία για τα ναυτικά ατυχήματα υποβλήθηκαν σε διάφορους παγκόσμιους οργανισμούς και έγινε η σχετική ανάλυση, έγινε σαφές ότι η κοινή αιτία μεγάλου ποσοστού των ευρημάτων των δικαστικών ερευνών αποδόθηκε στο ανθρώπινο λάθος. Πράγματι, το Συμβούλιο Έρευνας των Μεταφορών στις ΗΠΑ δέχτηκε ότι το ποσοστό (%), το 1976, του ανθρώπινου λάθους στα ναυτικά ατυχήματα ήταν 80%.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Α.Μ.ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ, Κ.ΓΚΙΖΑΚΗΣ, «ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ», ΑΘΗΝΑ 1997, εκδόσεις Σταμούλη,σελ.197-199

### 1.3 Οι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί πλοιοκτητών ((p+i CLUBS) και το ανθρώπινο λάθος

Τα P+I clubs θεωρούν ότι το ανθρώπινο λάθος – όπως αυτό ορίζεται πιο κάτω – ήταν η κύρια αιτία για τις μισές απαιτήσεις σε σχέση με το φορτίο, μισές απαιτήσεις για την ρύπανση, 65% για τραυματισμούς ατόμων, 80% για ζημιές σε περιουσίες τρίτων και 90% για συγκρούσεις (UK P + I club 1992).

**Ανθρώπινο λάθος**, σύμφωνα με τα clubs, είναι οποιαδήποτε ανθρώπινη πράξη ή παράλειψη, που δύναται ν' αναγνωριστεί σαν ή άμεση αιτία ενός γεγονότος, από το οποίο προέκυψε υποχρέωση (για αποζημίωση) στο club.

Είναι φανερό ότι το ανθρώπινο λάθος, όπως ορίζεται, περιλαμβάνει από λάθη αριθμητικής μέχρι λάθη εκτίμησης, ακόμη και λάθη σε σχέση με την αυθόρμητη ανάληψη κινδύνου, ενώ υπάρχει σε μικρό ή μεγάλο βαθμό σε όλα αυτά η **ευθύνη** του ανθρώπου. Το λάθος έχει πολλές προελεύσεις. Θα διακρίνουμε τις αιτίες λαθών, που δίνει το UK P+I CLUB, στις εξής κατηγορίες:

- 1) Λάθη από έλλειψη γνώσης ή πείρας περιλαμβανομένων των λανθασμένων υπολογισμών (λάθη αριθμητικής)
- 2) Λάθη από ψυχικές καταστάσεις όπως είναι η πράξη, ο θυμός, η δυστυχία, η στενοχώρια, κ.ά.,
- 3) Λάθει από παράγοντες φυσιολογίας, όπως είναι η ασθένεια, η κούραση, κ.ά.,
- 4) Λάθει από πλευράς επικοινωνίας, όπως είναι η σύγχυση, κ.ά., και
- 5) Λάθη χαρακτήρα, όπως είναι η υπερηφάνεια, η απροσεξία/αμέλεια, η υπερεμπιστοσύνη στον εαυτό μας

Το ανθρώπινο λάθος, μπορεί να προέλθει από την έλλειψη γνώσης ή πείρας από μικρά λάθη στους μαθηματικούς υπολογισμούς. Αυτά τα τελευταία οδηγούν σε απώλεια φορτίου λόγω εσφαλμένου υπολογισμού της ευστάθειας του πλοίου.

Δεν έχει παρατηρηθεί μόνο η έλλειψη γνώσης σαν αιτία ανθρώπινων λαθών, αλλά και η πολύ γνώση, όταν οδηγεί σε αλαζονική συμπεριφορά, υπέρ-εμπιστοσύνη, ακόμη και απροσεξία ή ριψοκίνδυνη ενέργεια, κάτω από εμπορικής φύσεως πιέσεις! Σχετικά με την αλαζονεία, το φαινόμενο αυτό παρατηρήθηκε στην παράκτια βιομηχανία πετρελαίου και ειδικότερα στις ΗΠΑ, σε σχέση με τραυματισμούς προσώπων. Οι εργάτες αναλάμβαναν μόνοι τους εργασίες που θα έπρεπε να αναληφθούν από περισσότερα άτομα. Σχετικά με την επικοινωνία, σύγχυση δημιουργείται μεταξύ Πλοιάρχου, ειδικότερα σε περιπτώσεις

ζημιάς κατά της περιουσίας (συνήθως εγκαταστάσεις λιμένων ή τερματικών).

Σημειώθηκε, επίσης, ανεπαρκής επικοινωνία μεταξύ Πλοιάρχου και Πλοηγού για την κατανόηση των προθέσεων του ενός από το άλλο. Πρόσθετα, μπορεί να υπάρχει εδώ και πρόβλημα γλωσσικής επικοινωνίας Πλοιάρχου και Πλοηγού.

Η κούραση έχει ενοχοποιηθεί ότι είναι υπεύθυνη για τα ναυτικά ατυχήματα, ειδικότερα στις συγκρούσεις. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η διαπίστωση ότι η πλειοψηφία των συγκρούσεων πραγματοποιείται στις ώρες μεταξύ 04:00 και 08:00 τα ξημερώματα, και ειδικά λίγο πριν την αυγή. Η κούραση μπορεί να προκαλέσει ύπνο την ώρα της ναυσιπλοΐας (ακόμη και πάνω στο τιμόνι του πλοίου). Η κούραση έχει συνδυαστεί με τις ώρες εργασίας, ειδικότερα αν αυτές δεν είναι συνεχείς.<sup>7</sup>

#### **1.4 Η «ατυχηματική» ρύπανση των εμπορικών πλοίων**

Σε αυτή τη παράγραφο, παραβάλλονται οι επτά τρόποι, όπου ένα πλοίο μπορεί να προκαλέσει κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς «ατυχηματική» ρύπανση.

- Βύθιση του πλοίου ή γενικότερα ναυάγια λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή άλλων αιτιών.
- Προσάραξη, όταν το πλοίο παρεκκλίνει της πορείας του σε παράκτιες περιοχές ή περιοχές πυκνής κυκλοφορίας και πέσει έξω λόγω μηχανικής βλάβης ή σφάλματος ναυσιπλοΐας.
- Σύγκρουση – Πρόσκρουση. Η σύγκρουση μεταξύ δύο πλοίων γίνεται σε περιοχές συνήθως μεγάλης κυκλοφορίας και οφείλεται τις περισσότερες φορές σε ανθρώπινο λάθος, ενώ η πρόσκρουση είναι η επαφή του πλοίου με μόνιμες εγκαταστάσεις όπως πλατφόρμες, προβλήτες κλπ.
- Έκρηξη ή πυρκαγιά σε περίπτωση που το πλοίο μεταφέρει επικίνδυνο φορτίο.
- Ζημιές στην δομή του πλοίου κυρίως στο εξωτερικό περίβλημα λόγω κλιματολογικών συνθηκών ή μετατόπισης φορτίων και μηχανικής βλάβης ή κακής συντήρησης που έχουν σαν αποτέλεσμα τη ανεπαρκή αντοχή των υλικών.

<sup>7</sup> Α.Μ.ΓΟΥΔΙΕΛΜΟΣ,Κ.ΓΚΙΖΑΚΗΣ, «ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ», ΑΘΗΝΑ 1997, εκδόσεις Σταμούλη,σελ.170-175

- Πολεμικές απώλειες σε εμπορικά πλοία που εμπλέκονται σε πολεμικές εχθροπραξίες.
- Ετερόκλητα ατυχήματα. Περιλαμβάνει α)μικτές μορφές των παραπάνω , β) εσκεμμένη βύθιση, γ) εγκατάλειψη του πλοίου δ)εξαφάνιση χωρίς αιτία.

### Περιπτώσεις ατυχημάτων στην θάλασσα

1. Το «Sea Empress» κατά την είσοδό του στο Ουαλικό λιμάνι προσέκρουσε σε βράχια. Τα σωστικά συνεργεία για μέρες κατέβαλλαν, κάτω από άσχημες καιρικές συνθήκες, υπεράνθρωπες προσπάθειες, προκειμένου να αποφευχθεί η διαρροή του φορτίου και να κρατηθεί το σκάφος στην επιφάνεια. Υπολογίζεται ότι περισσότεροι από 65.000 τόνοι πετρελαίου, που τελικά διέρρευσε, ρύπανε τις Ουαλικές ακτές με αποτέλεσμα να διαταραχθεί η ισορροπία ενός πλούσιου οικοσυστήματος.

Παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν στο ατύχημα κατά την πρώτη εκτίμηση ήταν: οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες και η κακή συνεννόηση μεταξύ πλοιάρχου και πλοηγού,( λέγετε ότι δεν συμφώνησαν για τον τρόπο προσέγγισης στο σταθμό εκφόρτωσης). Από την προκαταρκτική ανάκριση, την οποία διερεύνησαν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεν προκύπτουν ευθύνες για κάποιο συγκεκριμένο πρόσωπο. Αντίθετα, η διερεύνηση του ατυχήματος από την πλευρά της Λιβερίας, ως κράτους σημαίας του πλοίου, καταλογίζει ευθύνες αποκλειστικά στον πλοηγό.(Εικ.1)

2. Το ιταλικό Δ/Ξ «La Guardia» , που διεμβόλισε την προβλήματα, στην οποία υπήρχαν έξι αγωγοί φόρτωσης πετρελαίου, των Ελληνικών Διωλιστηρίων Ασπροπύργου. Η ρύπανση ήταν 360 τόνοι από μαζούτ, βενζίνη κ.λ.π. Ο Πλοίαρχος και Πλοηγός καταδικάστηκαν σε πάνω από 5 χρόνια φυλάκιση.
3. Το πλοίο Mont Louis το 1984 ανετράπη και βυθίστηκε έξω από τις Βελγικές ακτές με φορτίο από πυρηνικά κατάλοιπα.  
ΠΛΟΙΑ: Τα πλοία Mont Louis & Olau Britannia έχουν συγκρουστεί.

4. Το δεξαμενόπλοιο Torrey Canyon με σημαία Λιβερίας προσάραξε στα βράχια της Μάγχης το 1967, κόπηκε σε δύο κομμάτια με αποτέλεσμα να εκχυθούν 118.000Τ. αργό πετρέλαιο στην θάλασσα και να καταστραφούν οικολογικά οι ακτές της Κουρνούαλης.

Χρησιμοποιήθηκαν χημικά διασκορπιστικά για την απορρύπανση, γιατί υπήρχε το πρόβλημα διάσωσης του τουρισμού των ακτών της Κουρνούαλης, αλλά φυσικά υπήρξε πρόβλημα στους θαλάσσιους οργανισμούς και στα αλιεύματα από την τοξική των διασκορπιστικών. (ΕΙΚ.2)

5. Ένα άλλο ατύχημα που προκάλεσε μεγάλη ρύπανση είναι το τάνκερ Amoco Cadiz, το οποίο είχε σημαία Λιβερίας, χωρητικότητας 223690Τ. DWT, φορτωμένο με αργό πετρέλαιο και ταξίδευε από τον Περσικό Κόλπο προς Ρότερνταμ. Προσάραξε στις ακτές της Βρετανίας, Β.Δ. ακτές της Γαλλία τον Μάρτιο του 1978, αφού πρώτα είχε βλάβη στον μηχανισμό πηδαλιούχησης (στο τιμόνι) και έμεινε ακυβέρνητο και κατόπιν ρυμουλκήθηκε και προσάραξε σε βράχια με αποτέλεσμα να εκχυθούν **223.000 Τ.** περίπου αργό πετρέλαιο στη θάλασσα και κατόπιν το πλοίο βυθίστηκε. Με αφορμή το ναυάγιο του Amoco Cadiz τροποποιήθηκε η SOLAS 1937/78 και MARPOL 73/78, ώστε να αυξηθούν οι προδιαγραφές ασφάλειας των Tankers.

6. Το Ισπανικό τάνκερ MAQUILA, που ήταν φορτωμένο με 110.000Τ. αργό πετρέλαιο από Ραστανούρα για την Κορούνα και προσάραξε στην είσοδο του λιμανιού εξαιτίας του μεγάλου βυθίσματος του πλοίου Σε σχέση με το max επιτρεπόμενο βύθισμα που ήταν 22μ. Ο πλοίαρχος ανέφερε διαρροή φορτίου ακολούθησαν εκρήξεις το πλοίο πήρε μεγάλη κλίση, βυθίστηκε και εκχύθηκαν 80.000Τ. στην θάλασσα και προκάλεσαν μεγάλη οικολογική καταστροφή.

7. EXXON VALDEZ, το Δ/Ξ 214.816 DWT, σημαίας Η.Π.Α. Στις 24/3/1989 προσάραξε στις ακτές της Αλάσκα και προκάλεσε κηλίδα ρίχνοντας στη θάλασσα 36.446Τ. πετρελαίου. Το ατύχημα προκλήθηκε 22 miles νότια Valdez όταν ο πλοηγός προσπαθώντας να αποφύγει πάγου κινήθηκε από τον δεξιό θαλάσσιο διάδρομο προς τον αριστερό με ταχύτητα 12miles/ hour. Αξιοσημείωτο είναι ότι εκείνη τη στιγμή της προσάραξης βάρδιας στη γέφυρα είχε ο ανθυποπλοίαρχος, ο οποίος δεν είχε εμπειρία ναυσιπλοΐας στα νερά. Με αφορμή αυτό το ναυτικό ατύχημα ψηφίστηκε από τις ΗΠΑ ο νόμος για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση OIL POLLUTION ACT (OPA) 1990.

8. Το ναυτικό ατύχημα του πλοίου AEGEAN SEA (1992). Ήταν η μεγαλύτερη θαλάσσια ρύπανση που προκλήθηκε το 1992 στις 3 Δεκεμβρίου, όταν το O.B.O με 114.036 DWT, ελληνικής σημαίας φθάνοντας έξω από το λιμάνι Κορούνα της Ισπανίας για

να ξεφορτώσει και ενώ η ορατότητα ήταν πολύ περιορισμένη και περίμεναν τον πλοηγό. Το πλοίο προσάραξε στα βόρεια του φάρου Hercules στις 04.50, από το πλοίο εκχύθηκαν 73.500Τ. αργό πετρέλαιο στην θάλασσα.

9. Η περίπτωση του BREAR(1993) , είναι ένα γνωστό ατύχημα . Στις 5/1/1993 το Λιβεριανό τάνκερ BRAER, χωρητικότητας 89.730DWT. Ξεκίνησε από λιμάνι της Νορβηγίας για το Κεμπέκ φορτωμένο με υγρό πετρέλαιο φθάνοντας στα νησιά Σετλάντ και εξαιτίας της θαλασσοταραχής 10 μποφόρ παρέκκλινε από την πορεία του και προσάραξε. Εκχύθηκαν στην θάλασσα 84.000Τ. Προκλήθηκε οικολογική καταστροφή και οικονομική καταστροφή.

10.Μια γνωστή περίπτωση σύγκρουσης είναι αυτή του Ρουμάνικου Δ/Ξ INDEPENDENTA (1978) χωρητικότητα 147.631Τ.DWT, το οποίο στις 15/11/1979 συγκρούστηκε στα στενά του Βοσπόρου με το ελληνικό «EVRIALY» 4 μίλια από τη είσοδο του Βοσπόρου. Το INDEPENDENTA φόρτωσε στην Λιβύη 94.600 Τ αργό πετρέλαιο με προορισμό την Κωνσταντζα. Κατά την σύγκρουση προκλήθηκε έκρηξη και πυρκαγιά.

Το EVRIALY ήταν φορτωμένο 7.400 Τ. σίδηρο σε ρολά. Από την σύγκρουση εκχύθηκαν περίπου 6.000 αργό πετρέλαιο στην θάλασσα και προκλήθηκε μεγάλη οικολογική καταστροφή στην θάλασσα του Μαρμαρά. Το δικαστήριο υπαίτιο έκρινε τον πλοίαρχο του ελληνικού Φ/Γ «EVRIALY», γιατί δεν είχε την απαραίτητη προσοχή και παραβίασε τον Διεθνή Κανονισμό , Αποφυγής Συγκρούσεων.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Α..Μ.ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ ,Κ.ΓΚΙΖΑΚΗΣ, «ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ» , ΑΘΗΝΑ 1997, εκδόσεις Σταμούλη,σελ.180-185

Αμέσως παρακάτω μπορούμε να δούμε έναν σχετικό πίνακα με τα κύρια ατυχήματα Δ/Ξ και μεγέθη ρυπάνσεων 1967-1993. Σχετικό με τον πίνακα , υπάρχει και το διάγραμμα , όπου και μπορούμε να δοθούν συγκριτικά τα μεγέθη του πίνακα.<sup>9</sup>

Επίσης , στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι της εργασίας , παρατίθεται σχετικός πίνακας «ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΟΛΥΝΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ», από τον οποίο και μπορούμε να παρατηρήσουμε μια σειρά ατυχημάτων πετρελαιοφόρων πλοίων , τις ημερομηνίες του ατυχήματος, τις χώρες που άνηκαν τα πλοία , τον τόπο της βύθισης και φυσικά τους τόνους του πετρελαίου που χάθηκαν στην θάλασσα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Α..Μ.ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ ,Κ.ΓΚΙΖΑΚΗΣ, «ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ» , ΑΘΗΝΑ 1997, εκδόσεις Σταμούλη,σελ.188

<sup>10</sup> Διάφορες έντυπες πληροφορίες από το Υ.Ε.Ν.

## 1.5 η «λειτουργική ρύπανση» από εμπορικά πλοία

Ως «λειτουργική ρύπανση», τώρα, θα ορίσουμε την οποιαδήποτε - μη ατυχηματικής - μορφής ρύπανσης που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου.

Η «λειτουργική ρύπανση» είναι δυνατόν να αναζητηθεί σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου της ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή (κατασκευή ή «κτίσιμο» του πλοίου), στην κανονική οικονομική του ζωή (συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγγίσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος (διάλυση του πλοίου ή αλλιώς «SCRAP»)<sup>11</sup>.

Αναλυτικότερα, η «λειτουργική ρύπανση» μπορεί να αναζητηθεί:

### i. στην ναυπήγηση (κτίσιμο) του πλοίου

Είτε αυτό πραγματοποιείται σε «πλωτή» δεξαμενή, είτε σε δεξαμενή «ξηρού τύπου». Και στις δύο περιπτώσεις, υπολείμματα από χρώματα και υφαλοχρώματα (μουράβιες) που είναι πλουσιότατα σε βαρέα μέταλλα (λ.χ σε χαλκό, κασσίτερο και μόλυβδο), υπολείμματα από γράσα, λάδια και βαλβολίνες, υπολείμματα από αμμοβολές και υδροβολές, σκουριές από τις λαμαρίνες, άχρηστα ηλεκτρόδια, υπολείμματα από καλώδια, σωλήνες κλπ έρχονται σε άμεση επαφή με τα θαλάσσιο περιβάλλον αμέσως μόλις ανοίξει το «θυρόπλοιο» της δεξαμενής.

Είναι ευνόητο το ότι στην παραπάνω περίπτωση άμεσα υπεύθυνη για την θαλάσσια ρύπανση είναι η ανθρώπινη άγνοια ή η αδιαφορία, δεδομένου ότι ο χρόνος για την απομάκρυνση και των τελευταίων άχρηστων υλικών, όπως επίσης και τον προσεκτικό καθαρισμό του πυθμένα της δεξαμενής – λ.χ λίγες ώρες ή έστω μέρες επιπλέον εργασίας – αποτελεί ελάχιστο τμήμα του χρόνου που απαιτείται για την συνολική κατασκευή ενός πλοίου (συνήθως 14 – 16 μήνες, προκειμένου για μοντέλα Standard τύπου).

---

<sup>11</sup> Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ, *Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΛΓΑΘΩΝ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1995, σελ.67



## ii. στην τακτική και έκτακτη συντήρηση.

Παρόμοιας μορφής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος προκαλείται κατά τη διάρκεια των τακτικών και έκτακτων συντηρήσεων και επισκευών, οι οποίες συνοδεύουν υποχρεωτικά ένα πλοίο καθ' όλη την διάρκεια του βίου του.<sup>12</sup> Σε αυτή την περίπτωση του κόστους (περιορισμός του συνολικού χρόνου παραμονής στις δεξαμενές) καθώς και για την αύξηση του ακαθάριστου εσόδου (περιορισμός των «νεκρών χρόνων» για συντηρήσεις κ.λπ., κατά τους οποίους το πλοίο δεν πραγματοποιεί έσοδα), συντελούν στην ένταση του φαινομένου. Εδώ, η προσπάθεια για όσο το δυνατό ταχύτερη «απεμπλοκή από τις διαδικασίες συντήρησης κ.λπ. επιβάλλεται εάν:

- Αυτές πραγματοποιούνται σε δεξαμενή που βρίσκεται σε θεωρούμενη σαν «ακριβή» περιοχή (λ.χ. πολλά ναυπηγεία των Η.Π.Α., Δ.Ευρώπης κ.λπ) οπότε απαιτείται υψηλότερη ημερήσια αποζημίωση του χρόνου χρήσεως αυτών, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις φθάνει τις πολλές χιλ. δολάρια / ημέρα.
- Αυτές πραγματοποιούνται αναγκαστικά σε λάθος χρόνο, όταν δηλαδή έχει ανοίξει η αντίστοιχη κατηγορία αγοράς, οπότε και υπάρχει έντονη ζήτηση για χωρητικότητα πλοίων αυτού του τύπου.

Στην περίπτωση που η συντήρηση ή και οι επισκευές γίνονται πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τότε και πάλι παράγονται άχρηστες, αποβλητέες ύλες παρόμοιες φύσης. Σε αυτή όμως την περίπτωση η απόρριψη τους στο θαλάσσιο περιβάλλον ελέγχεται (ή τουλάχιστον οφείλει να ελέγχεται), σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς νομοθεσίας περί «Απορριμμάτων του πλοίου» ή «GARBAGE». (Παρ/μα V της σύμβασης MARPOL, ισχύει από τις 31-12-1988).<sup>13</sup>

Η σχέση μεταξύ συντηρήσεων/ επισκευών και κόστος, είναι προσδιοριστική για τις πιθανότητες προκλήσεως θαλάσσιας ρύπανσης και για ένα άλλο λόγο: Όσο μεγαλώνει η ανάγκη (ή απλώς η επιθυμία) για συμπίεση του κόστους, τόσο είναι και πιθανότερη η εμφάνιση των παρακάτω φαινομένων:

- Κακό επίπεδο συντήρησης (μόνο οι απολύτως αναγκαίες εργασίες)

<sup>12</sup> Ένα εμπορικό πλοίο είναι υποχρεωμένο να καθαρίζει τα ύφαλά του τουλάχιστον μία φορά το χρόνο και να υποβληθεί στη μετέπειτα τακτική επιθεώρηση της αξιοπλοΐας του

<sup>13</sup> Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ, , *Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1995,σελ.69

- Πρόχειρες επισκευές (όχι εκτεταμένες, αλλά «μπαλώματα»)
- Φθηνότερες επισκευές (ακατάλληλα υλικά ή υλικά κακής ποιότητας, φθηνές απομιμήσεις κ.λ.π.)
- Αποφυγή μετακλήσεως ειδικών τεχνικών ή επιστημόνων σε περιπτώσεις σοβαρών επισκευών.
- Επιλογή όχι των καλύτερων λύσεων (από πλευράς ασφαλείας, αξιοπιστίας, ευκολίας χειρισμών κ.λ.π) αλλά των συγκριτικά φθηνότερων. Όσο εντείνονται τα παραπάνω φαινόμενα, τόσο μεγαλώνουν και οι πιθανότητες για πρόκληση «Ατυχηματικής ρύπανσης»

### **III. στην διάλυση του πλοίου**

Στις ειδικές μονάδες διάλυσης πλοίων και παραγωγής παλαιοσιδήρου (Scrap) , η πρόκληση ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι επίσης αξιόλογη, σχέση με τις δύο προηγούμενες περιπτώσεις (Νέες κατασκευές και επισκευές συντηρήσεις)

Τούτο οφείλεται στο ότι τα υπολειμματικά υλικά αμελητέας αξίας είναι πολλά και κατά κανόνα καταλήγουν στη θάλασσα με οποιονδήποτε τρόπο.

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ότι τα πλοία που οδηγούνται στις μονάδες διάλυσης – αν και αριθμητικά πολύ λιγότερα από τα προς επισκευή – συντήρηση πλοία – έχουν συνήθως λαμαρίνες με πολύ μεγάλο ποσοστό σκουριάς από τα πλοία που κτίζονται ή επισκευάζονται, συντέλεσε στο να ονομασθούν οι μονάδες Scrap «σκουπιδοτενεκέδες της εμπορικής ναυτιλίας» και να υπάρξει έντονη αντίδραση στην εγκατάστασή τους σε προηγμένες βιομηχανικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ηπείρου και στις Η.Π.Α.

### **IV. στις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης**

Κατά τη διάρκεια τόσο των φορτώσεων, όσο και των εκφορτώσεων είναι πολύ πιθανό να προκληθεί ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον, διαφορετικής μορφής, ανάλογα με το εάν το φορτίο είναι χύδην υγρό ή ξηρό.

Η φορτοεκφόρτωση χύδην υγρού φορτίου παρουσιάζει τις περισσότερες πιθανότητες για πρόκληση ρύπανσης. Στην περίπτωση αυτή, αργό πετρέλαιο, πετρελαϊκά προϊόντα κ.ά. ξεφεύγουν από τα στόμια ή από τον κορμό των σωληνώσεων – σε οποιοδήποτε μήκος των

διαδρομών μεταξύ terminal και δεξαμενής φορτίου – και διαχέονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, δημιουργώντας μία αργή, αλλά σταθερή ρύπανση. Εδώ, θα πρέπει να θεωρηθεί το ότι τα βασικά αίτια είναι το φθαρμένο υλικό (σωληνώσεων, στομιών, αγωγών terminal κ.ά.) και η άγνοια, η αδιαφορία εξεύρεσης των κατάλληλων ανταλλακτικών επιτόπου για τις απαραίτητες επισκευές ή και αντικαταστάσεις και όχι το χρηματικό κόστος του εγχειρήματος ( το οποίο είναι μάλλον αμελητέο)<sup>14</sup> (βλ.σχεδ.1)

Οι μεταγγίσεις καυσίμων (από τη στεριά στο πλοίο, ή από πλοίο σε πλοίο) παρουσιάζουν σχεδόν της ίδιας μορφής προβλήματα με τα παραπάνω, γι' αυτό δε τον λόγο και θα πρέπει να συνεξετάζονται με τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης. Ωστόσο, κυρίαρχη, διαφορά παραμένει το γεγονός ότι τα εμπορικά πλοία (λ.χ. Bulk Carriers, General Cargo κ.ά) και όχι μόνο σε πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων (Tankers, Product Carriers, Chemical Carriers και Combination Carriers).

Στην περίπτωση που το φορτίο είναι χύδην ξηρό, πάλι μπορεί να προξενήσει ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Τόσο κατά την φόρτωση όσο και κατά την εκφόρτωση και ανεξάρτητα από την μέθοδο που θα χρησιμοποιηθεί (λ.χ. χρήση Silos, Graps), ένα μέρος του φορτίου πέφτει πάνω στο πλοίο ή και κατευθείαν στην θάλασσα, στο κενό μεταξύ του terminal (dock) και του πλοίου. Εδώ υπαίτιος μπορεί να είναι ένας ισχυρός άνεμος ή ακόμα (και το συνηθέστερο) λάθος υπολογισμός (ή αδιαφορία) του χειριστή του μηχανήματος φορτοεκφόρτωσης. Η κατάσταση επιτείνεται αμέσως μετά, όταν η συνήθης πρακτική επέβαλε να ξεπλένεται το κατάστρωμα του πλοίου με κρουνούς υψηλής πίεσης, και τα υπολείμματα του φορτίου να καταλήγουν άμεσα στη θάλασσα με όλες τις δυσάρεστες συνέπειες που επακολουθούσαν. Επειδή το φαινόμενο δεν έχει διόλου περιορισθεί ο I.M.O. στοχεύει να εντάξει την επίλυση του προβλήματος στη δημιουργία ενός «Παραρτήματος» της διεθνούς σύμβασης MARPOL.<sup>15</sup>

## **V.στις εκούσιες απορρίψεις ουσιών από πλοίο**

Οι εκούσια απορριπτόμενες ύλες από πλοίο μπορεί να είναι:

A) Πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου (σεντινόνερα)

<sup>14</sup> βλ. ΦΕΚ 224/10-4-1984

<sup>15</sup> Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ, , Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ», ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1995,σελ.70-72

Β) Κατάλοιπα φορτίου (κυρίως πετρελαιοειδή) που προέρχονται από τους χώρους που τοποθετείτε φορτίο

Γ) Λύματα του πλοίου

Δ) Απορρίψεις φορτίου στη θάλασσα (« DUMPING»)

Ε) Απορρίμματα του πλοίου («GARBAGE»)

Αναλυτικά παρατηρούμε τα εξής:

α) Τα λειτουργικά απόβλητα κάθε μηχανοστασίου (λ.χ. καύσιμα που διαρρέουν από καμένες φλάντζες ή φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, ξυσίματα χρωμάτων μηχανών, σκουριές, λιπαντικές ύλες κάθε είδους, θαλασσινό νερό που διαρρέει από το σύστημα της ψύξης, θαλασσινό νερό που εισρέει από τον άξονα κ.ά) συγκεντρώνονται σε σταθερή βάση σ' ένα χώρο που καλείται «σεντίνα» του πλοίου. Όταν τα απόβλητα γεμίσουν τον χώρο της σεντίνας, προκύπτει το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά, πρόβλημα το οποίο μέχρι το πρόσφατο παρελθόν, λύνονται με την απευθείας διάθεση των «σεντινόνερων» στο θαλάσσιο περιβάλλον. Δεδομένου ότι η βάση των αποβλήτων αυτών είναι το πετρέλαιο, στην διάρκεια των χρόνων προκλήθηκαν άπειρες μικροκηλίδες πετρελαϊκής ρύπανσης, άλλοτε ευκολότερα και άλλοτε δυσκολότερα αντιμετωπίσιμες από τις αμυντικές ικανότητες του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Το πρόβλημα συνειδητοποιήθηκε από την Κοινότητα, και η πρόσφατη νομοθεσία προσπάθησε να θέσει – όχι βέβαια ένα τέλος – αλλά τουλάχιστον ορισμένα αυστηρά όρια στην παραγωγή του φαινομένου.

β) Μικροδιαρροές όμως μπορεί να συμβαίνουν και στους χώρους του φορτίου (Cargo Spaces), είτε αυτό είναι υγρό είτε είναι ξηρό. Τα κατάλοιπα αυτά του φορτίου συγκεντρώνονται πάλι σε ειδικό χώρο(σεντίνα φορτίου), και αργά ή γρήγορα προκύπτει και πάλι το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά.

γ) Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια (20 – 25 άτομα) δημιουργεί λύματα οικιακής μορφής σε σταθερή βάση (λ.χ απόβλητα αποχετεύσεων, νιπτήρων και λουτρών, χώρων του πλοίου στους οποίους ζουν ζώα, ακάθαρτα νερά κάθε είδους κ.λ.π)

Είναι ευνόητο το ότι πολύ γρήγορα προκύπτει το πρόβλημα της διάθεσης τους, η οποία ακόμα γίνεται απ' ευθείας στο θαλάσσιο περιβάλλον, με μικρούς σχετικά περιορισμούς.

δ) Ομοίως ως άνω, το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου παράγει μια μεγάλη ποσότητα απορριμμάτων κάθε είδους (λ.χ υπολείμματα τροφών, κουτιά, πλαστικά, σακούλες κ.λ.π), τα οποία κάθε άλλο παρά αποτελούν αμελητέα ποσότητα: Μόνον για την Μεσόγειο θάλασσα, έχει υπολογισθεί το ότι τα απορρίμματα που παράγονται στα πλοία και στις πλατφόρμες πετρελαίου φθάνουν τους 325.000 τόνους τον χρόνο!

Είναι ευνόητο το ότι η απ' ευθείας διάθεση τόσο μεγάλων ποσοτήτων – και σε σταθερή μάλιστα βάση – θα διατάραζε αργά ή γρήγορα το θαλάσσιο οικοσύστημα.

ε) Σε ορισμένες περιπτώσεις παρουσιάζεται ένα ιδιόμορφο φαινόμενο απόρριψης, όπου οι απορριπτόμενες ύλες δεν είναι λειτουργικό κατάλοιπο του πλοίου αλλά ολόκληρο ( ή τμήμα ) το φορτίο.(λ.χ.: Βιομηχανικά απόβλητα, ραδιενεργά κατάλοιπα, τοξικά απόβλητα, αστικά λύματα, κ.λ.π).<sup>16</sup>

## **VI) στις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού**

Τα κάθε είδους πετρελαιοφόρα πλοία είναι αναγκασμένα από την διάρθρωση της αγοράς να εκτελούν το ένα από τα δύο ταξίδια χωρίς φορτίο, δεδομένου ότι κατευθύνονται από μια καταναλωτική περιοχή πετρελαιοειδών(λ.χ. Ιαπωνία, Δ.Ευρώπη κ.ά),σε μια παραγωγική/εξαγωγική περιοχή λ.χ. Μέση Ανατολή, Β.Αφρική κ.ά) για παραλαβή φορτίου. Στο άφορτο αυτό ταξίδι, είναι αναγκασμένα να γεμίσουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό «έρμα» (ή αλλιώς «σαβούρα») για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση<sup>16</sup>.

Όταν το πλοίο ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο, πραγματοποιεί τις διαδικασίες «αφερματισμού», δηλαδή ξαναρίχνει το θαλάσσιο έρμα από τις δεξαμενές φορτίου στην θάλασσα. Τότε όμως συμπαρασύρονται και κάθε είδους κατάλοιπα φορτίου που βρίσκονται στις δεξαμενές, και προξενείτε αζιόλογη πετρελαϊκή κηλίδα.(βλ.σχεδ.2)

Εάν σκεφθεί κανείς το ότι αυτή η συνηθισμένη πρακτική επί δεκαετίες, και το συνδυάσει με τον αριθμό των (πολλών χιλιάδων) πετρελαιοφόρων πλοίων κάθε τύπου και κατηγορίας χωρητικότητας που κατέφυγε σ' αυτήν, μπορεί να αντιληφθεί εύκολα το γιατί το πρόβλημα προσέλαβε δραματικές διαστάσεις

Η διεθνείς κοινότητα ανέλαβε την επίλυση του σοβαρού αυτού προβλήματα εξελικτικά, με διάφορες συμβάσεις , τελική απόρροια των οποίων είναι ή σύμβαση της MARPOL ( Marine pollution)<sup>17</sup>.Η εν λόγω σύμβαση, εξετάζει και όλες τις προαναφερόμενες μορφές «λειτουργικής» ρύπανσης, ενώ ταυτόχρονα εξετάζει και περιπτώσεις της «ατυχηματικής» ρύπανσης. Παράλληλα και άλλες συμβάσεις εξετάζουν το θέμα της «ατυχηματικής» ρύπανσης ( λ.χ. η SOLAS , θέλοντας να προστατεύσει την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, η S.T.C.W εξετάζοντας τη σύνθεση των πληρωμάτων κ. ά)<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Α. Β. Αλεξόπουλος , Γ. Π. Βλάχος ‘ Τεχνικοοικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ’ , Αθήνα, 1995 , εκδόσεις Α.Σταμούλης

<sup>17</sup> βλ. αναλυτικότερα στο Κεφάλαιο 2 και στο Παράρτημα 1

<sup>18</sup> βλ. ΦΕΚ 224/10-4-1984

Χάρη στις κάθε λογής συμβάσεις έγινε δυνατός, σε κάποιο βαθμό, ο περιορισμός της θαλάσσιας ρύπανσης.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της N.A.S. η κάθε είδους "λειτουργική" ρύπανση μειώθηκε από 1.050.000 τόνους πετρελαιοειδών του έτους 1981 σε 447.800 τόνους το έτος 1989, η δε «ατυχηματική» ρύπανση από 420.000 τόνους το έτος 1981σε 120.000 τόνους το έτος 1989.<sup>19</sup>

### 1.6 Κύριες αιτίες και αποτελέσματα της θαλάσσιας ρύπανσης

Θέλοντας, να αναφερθούμε γενικότερα σε πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης και να δούμε τι ποσοστό αναλογεί στα ναυτιλιακά απόβλητα και ατυχήματα , βλέπουμε τον παρακάτω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΗΓΗ (ποσοστό %)	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ
Απορροές και απόβλητα από τη ξηρά	44
Εκπομπές αέριων ρύπων	33
Ναυτιλιακά απόβλητα και ρύπανση από θαλάσσια ατυχήματα	12
Απορρίψεις στους ωκεανούς	10
Υποθαλάσσιες εξορύξεις μεταλλευμάτων, πετρελαίου και αερίων	1
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΗΓΩΝ</b>	<b>100</b>

Πηγή:Ομάδα εμπειρογνομόνων –Κοινή έκθεση για το θαλάσσιο φυσικό περιβάλλον , The State of the Marine Enviroment ,UNEP Regional Seas Reports and Studies No.115 (Ναϊρόμπι , Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον , 1990)

Όπως παρατηρούμε από τον άνωθεν πίνακα , η επί του συνόλου θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από ατυχήματα πλοίων είναι **πολύ μικρότερη** από αυτή που οφείλεται σε «χερσαίες» δραστηριότητες του ανθρώπου!

<sup>19</sup> Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ , *Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*,ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1995,σελ.73-79

Στον παρακάτω πίνακα, τώρα , μπορούμε να δούμε συγκεντρωτικά όχι μόνο τον τύπο της θαλάσσιας ρύπανσης και την κύρια αιτία της αλλά και αποτελέσματα που αποφέρει στο θαλάσσιο χώρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

<i>Τύπος Θαλάσσιας Ρύπανσης</i>	<i>Κύρια πηγή/αιτία</i>	<i>Αποτελέσματα</i>
Εισαγόμενα Είδη	Χιλιάδες είδη μετακινούνται κάθε μέρα από τόπο σε τόπο μέσω του έρματος των πλοίων. Εισαγωγή νέων ειδών μέσω των ιχθυοκαλλιεργειών.	Δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα σε όλα τα μεγάλα λιμάνια. Προκαλείτε ανταγωνισμός μεταξύ των τοπικών και των εισαγόμενων ειδών με αποτέλεσμα τη μείωση της <b>θαλάσσιας βιοποικιλότητας</b> . Εισάγονται νέες ασθένειες που συνδέονται με την αύξηση της συχνότητας εμφάνισης των κόκκινων παλιρροιών και την υπερανάπτυξη φυκών (φαινόμενο ευτοφρισμού)
Πλαστικά	Αλιευτικά δίχτυα. Εμπορικά πλοία και κρουαζιερόπλοια. Ρύπανση των ακτών. Πλαστικά απορρίμματα από τη βιομηχανία και τις χωματερές.	Εγκαταλελειμμένος αλιευτικός εξοπλισμός στις θάλασσες εξακολουθεί να παγιδεύει διάφορα είδη. Υπολείμματα πλαστικών παραπλανούν πολλά ψάρια που τα λαμβάνουν ως τροφή και στην συνέχεια πεθαίνουν. Υποβαθμίζονται οι παραλίες και οι ακτές εις βάρος του παράκτιου τουρισμού. Τα πλαστικά δεν αποδομούνται πριν περάσουν 200-400 χρόνια.

Ραδιενεργά Ισότοπα	Πυρηνικά στρατιωτικά απόβλητα.	«Θερμά» ραδιενεργά σημεία υψηλού κινδύνου.
Πετρέλαιο	Το 46% απορροές τη βιομηχανία, τα αυτοκίνητα, τα μηχανουργεία και άλλες χερσαίες πηγές, 32% από τη ναυσιπλοΐα, 13% από θαλάσσια ατυχήματα. Επίσης από θαλάσσιες εξορύξεις πετρελαίου και από φυσική διήθηση.	Προκαλούνται εκτεταμένες απώλειες θαλασσίων ειδών εξαιτίας της εμφάνισης πετρελαιοκηλίδων, ιδιαίτερα στα παράκτια ενδιαιτήματα. Κομμάτια πίσσας που εκβράζονται στις παραλίες τις καθιστούν ακατάλληλες για κολύμβηση.
Ανθεκτικές τοξίνες (PCB, DDT, βαρέα μέταλλα κλπ)	Αστικά λύματα, βιομηχανικά απόβλητα, εντομοκτόνα, λιπάσματα κλπ. Φυσική διήθηση από τις χωματερές	Εμφανίζονται κρούσματα δηλητηριάσεων και επιδημιών στην παράκτια θαλάσσια ζωή, ιδιαίτερα κοντά σε μεγαλουπόλεις & βιομηχανικές περιοχές. Μολύνεται η θαλάσσια τροφή. Λιποδιαλυτές τοξίνες που συσσωρεύονται στο λίπος των θαλάσσιων θηρευτών προκαλούν επιδημίες και στειρότητα στα είδη αυτά.



<p>Ιζήματα</p>	<p>Διάβρωση του εδάφους από εξορυκτικές, υλοτομικές, γεωργικές δραστηριότητες, όπως π.χ επιχωματώσεις ακτών.</p>	<p>Θολώνουν το νερό παρεμποδίζοντας τη διαδικασία της φωτοσύνθεσης στα επιφανειακά ύδατα. Προκαλούν διαταραχές στο βιολογικό κύκλο τόσο των επιφανειακών όσο και των υποθαλάσσιων παράκτιων οικοσυστημάτων. Εμπλουτίζουν τα παράκτια ύδατα με τοξικές ουσίες και μεγάλες ποσότητες θρεπτικών συστατικών.</p>
<p>Θρεπτικά συστατικά</p>	<p>Απορροές αστικών και γεωργικών λυμάτων. Έκπλυση βιομάζας από υλοτομικές και άλλες χερσαίες δραστηριότητες. Οξείδια αζώτου από τα εργοστάσια παραγωγής ενέργειας, τα αυτοκίνητα κοκ.</p>	<p>Ενισχύουν την υπερανάπτυξη φυκών, καταναλώνεται το οξυγόνο του νερού, με αποτέλεσμα άλλα θαλάσσια είδη να πεθαίνουν από ασφυξία. Προκαλούν επίσης την εμφάνιση των κόκκινων παλιρροιών, είδους τοξικών φυκών επικίνδυνων όχι μόνο για τα ψάρια αλλά και για τον άνθρωπο που τρέφεται με αυτά.</p>
<p>Παθογόνοι μικροοργανισμοί</p>	<p>Αστικά λύματα, κτηνοτροφικά απόβλητα.</p>	<p>Ρυπαίνουν ακτές, προκαλώντας την εμφάνιση επιδημιών, όπως χολέρας και τύφου. Ιδιαίτερα επικίνδυνα νερά για τους κολυμβητές.</p>

20 ΠΗΓΗ: « Η κατάσταση του πλανήτη », 1994 ,worldwatch Institute

## 1.7 Πετρελαιοειδή ορυκτέλαια

Τέλος , θα ήθελα να αναφερθούμε ιδιαίτερα στα πετρελαιοειδή ορυκτέλαια , καθώς πρόκειται για μια κατηγορία υγρών αποβλήτων τα οποία χρειάζονται ιδιαίτερη φροντίδα. Όπου πέσουν τα απόβλητα αυτά προκαλούν οικολογικές καταστροφές. Τα ζώα και τα φυτά που έρχονται σε επαφή με αυτά υφίστανται βαριές κακώσεις ή πεθαίνουν επειδή δεν είναι δυνατόν να απομακρύνουν τη ρύπανση αυτή από το σώμα τους, τα φύλλα τους, τα κλαδιά τους κ.λ.π. Η ζωή στους υγρούς αποδέκτες νεκρώνεται, αφ' ενός επειδή τα πετρελαιοειδή που ρυπαίνουν επιπλέουν και παρεμποδίζουν τη διάλυση του ατμοσφαιρικού οξυγόνου στα νερά των αποδεκτών και αφ' ετέρου επειδή τα υδρόβια ζώα, τα φυτά και οι μικροοργανισμοί των αποδεκτών που πεθαίνουν, είτε φυσιολογικά κάνοντας τον κύκλο τους, είτε από τη ρύπανση των πετρελαιοειδών, αφήνουν πίσω τους οργανικές ύλες, οι οποίες δεσμεύουν το διαλυμένο οξυγόνο από τα νερά των αποδεκτών με αποτέλεσμα όλοι οι ζώντες οργανισμοί του αποδέκτη που έχει ρυπανθεί να παθαίνουν ασφυξία.

Όταν τέτοιου είδους απόβλητα ρίχνονται στη ξηρά καταστρέφεται τελείως η χλωρίδα στην περιοχή που έπεσαν και πολλά μικρά ζώα που θα θέλουν σε επαφή με αυτά θα αρρωστήσουν ή θα πεθάνουν. Επιπλέον τα νερά της βροχής θα τα παρασύρουν προς τον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα και θα αχρηστεύσουν τα νερά της περιοχής, ή θα τα παρασύρουν στα ποτάμια, τις λίμνες και τις θάλασσες που θα ρυπάνουν τις όχθες των ποταμών ή τις ακτές των θαλασσών και θα προκαλέσουν ζημιά στους ζώντες οργανισμούς και γενικά στα οικοσυστήματα.

Τα πετρελαιοειδή – ορυκτέλαια καταλήγουν ανεξέλεγκτα στο περιβάλλον, άλλοτε από άγνοια των ανθρώπων για την ζημιά που προκαλούν , άλλοτε από αδιαφορία και άλλοτε από ατυχήματα σε πλοία (πετρελαιοφόρα, φορτηγά και γενικά κάθε είδους πλεούμενα) σε βυτιοφόρα οχήματα, σε εργοστάσια πετρελαιοειδών, σε εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεως πετρελαιοειδών και γενικότερα σε εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν ή διακινούν τέτοια προϊόντα.

Όλοι μας έχουμε δει κατ' επανάληψη στις παραλίες μας τέτοιους ρύπους και έχουμε λερώσει τα παπούτσια μας, τις πετσέτες του μπάνιου και τα πόδια μας. Μιλάμε για πίσσα. Δεν είναι όμως πίσσα. Είναι καμένα ορυκτέλαια και πετρελαιοειδή που κατέληξαν στις παραλίες με τους τρόπους που περιγράψαμε παραπάνω. Στις περισσότερες δε περιπτώσεις τα πετρελαιοειδή αυτά προέρχονται από τους ασυνείδητους πλοιάρχους που πετούν στη θάλασσα τα απόβλητα των πλοίων, παρά τη ισχύουσα διεθνώς νομοθεσία. Στην ίδια κατηγορία ανήκουν και εκείνοι που ρίχνουν τα παλιά λάδια από τα αυτοκίνητα τους στις αποχετεύσεις των όμβριων που καταλήγουν τελικά στη θάλασσα και στις παραλίες. Υπάρχουν ακόμα πολλοί άλλοι που ρυπαίνουν με παρόμοιους τρόπους.

Θα σταθούμε όμως στα ατυχήματα των πλοίων και ιδιαίτερα στα πετρελαιοφόρα επειδή οι ποσότητες των πετρελαίων που μεταφέρουν είναι τεράστιες και οι καταστροφές που προκαλούνται ανυπολόγιστες. Στα περισσότερα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων που έχουν γίνει μέχρι σήμερα, τα πλοία ή κόπηκαν στα δύο ή συγκρούστηκαν ή προσάραξαν ή έπιασαν φωτιά. Σ' όλες αυτές τις περιπτώσεις πολλές χιλιάδες τόνοι πετρελαίου, μιλάμε κυρίως για αργό πετρέλαιο, δηλαδή ακατέργαστο, όπως βγαίνει από τη πετρελαιοπηγή, χύνονται στη θάλασσα και στις ακτές και καταστρέφουν τα πάντα. Όταν κάποιο πετρελαιοφόρο βυθιστεί είτε από σύγκρουση είτε από κόψιμο είτε από θαλασσοταραχή συμπαρασύρει στο βυθό μεγάλο μέρος του φορτίου του, το οποίο θα βγει στη επιφάνεια μετά από πολλά χρόνια, όταν το ναυάγιο αρχίσει να διαλύεται (σκουριάζουν τα σίδερα με τα οποία ήταν κατασκευασμένο το πλοίο και διαλύονται). Η ζωή στο βυθό γύρω από το σημείο που βρίσκεται το ναυάγιο καταστρέφεται. Είναι αμφίβολο εάν στην περιοχή αυτή μπορεί να δημιουργηθεί εκ νέου ζωή. Υπαίτιοι για τα ατυχήματα είναι τα φυσικά μετεωρολογικά φαινόμενα, οι άνθρωποι, αλλά μερικές φορές και η τεχνολογία.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΗΛΑΝΑΣ, «21<sup>ος</sup> ΑΙΩΝΑΣ-ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ», εκδ.ΣΤΑΜΟΥΛΗ, ΡΟΔΟΣ 199,σελ.68-72

## 1.8 Αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πετρελαιοειδή

Η γνώση, η υπευθυνότητα, η ευσυνειδησία, η προσοχή, η πρόβλεψη και η οργάνωση είναι τα βασικά σημεία για την αποφυγή της ρύπανσης από πετρελαιοειδή και γενικότερα απ' όλες τις μορφές ρύπανσης. Παρ' όλα ταύτα δεν θα παύσουν να γίνονται ατυχήματα σε πλοία, σε εγκαταστάσεις διακίνησης, σε βιομηχανίες, βιοτεχνίες κ.λ.π.

Για την αντιμετώπιση αυτών των περιπτώσεων πρέπει να υπάρχουν τα από το νόμο προβλεπόμενα μέσα. Τέτοιου είδους μέσα πρέπει να διαθέτουν τα πλοία, οι εγκαταστάσεις διακίνησης, οι βιομηχανίες κ.λ.π. ανάλογα με τα μεγέθη των εγκαταστάσεων και των ποσοτήτων που διακινούν.

Ο εξοπλισμός αυτός αποτελείται από διάφορα υλικά που έχουν την ιδιότητα να απορροφούν τα πετρελαιοειδή όπως απορροφητικές ίνες, άχυρο, πριονίδι, ροκανίδι κ.ά., διαλυτικές ουσίες που τα διαλύουν, συσκευές διασκορπισμού διαλυτικών ουσιών, συσκευές περισυλλογής, κάδοι, φτυάρια, τσουγκράνες, πλωτά φράγματα με τα οποία περικλείονται οι κηλίδες κ.ά.

Ο εξοπλισμός όμως από μόνος του δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τη ρύπανση. Εκεί που συνήθως υποφέρουν τόσο οι επιχειρήσεις όσο και οι υπηρεσίες είναι η εκπαίδευση του προσωπικού τους.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΗΛΑΝΑΣ, «21<sup>ος</sup> ΑΙΩΝΑΣ-ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ», εκδ.ΣΤΑΜΟΥΛΗ, ΡΟΔΟΣ 199,σελ.72-73

## Κεφάλαιο 2

### **2.1 Αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως της θάλασσας**

Για την καλύτερη δυνατή προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος τόσο στον διεθνή , αλλά και στον εθνικό χώρο , έχει καταρτισθεί σχέδιο αμέσου επεμβάσεως , το οποίο εφαρμόζεται σε περιπτώσεις περιστατικών ρυπάνσεως , γνωστό ως Contingency Plan . Σκοπός του σχεδίου αυτού είναι η παροχή οδηγιών της Επιτελικής Υπηρεσίας Προστασίας Περιβάλλοντος τόσο προς τις κατά τόπου Λιμενικές αρχές , όσο και στους Περιφερειακούς Σταθμούς Καταπολέμησης της Ρυπάνσεως , για την λήψη προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων . Το σχέδιο αυτό κατά καιρούς αναθεωρείται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα , ώστε να είναι εναρμονισμένο με τις διεθνείς προδιαγραφές από απόψεως επεμβάσεως και πρακτικής .

### **2.2 Πρόληψη της ρυπάνσεως**

Για την πρόληψη του θαλάσσιου περιβάλλοντος απαιτείται η συνεχής επαγρύπνηση και επιτήρηση του χώρου για την αποφυγή απορρίψεως ρυπαντικών ουσιών . Τον κυριότερο ρόλο στον τομέα αυτό έχει αναλάβει η λιμενική αρχή . Επιτηρούνται δηλαδή οι λιμένες , τα αγκυροβόλια , οι ακτές , τα χωρικά ύδατα και παρακολουθούνται τα παραπλέοντα και καταπλέοντα σκάφη , προς εξακρίβωση κατά πόσο συμμορφώνονται με τα οριζόμενα από την εθνική και διεθνή νομοθεσία . Μεταξύ των προληπτικών μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος περιλαμβάνονται και οι λεγόμενες ευκολίες υποδοχής . Η σχετική εγκατάσταση των ευκολιών αυτών προβλέπεται από τη διεθνή σύμβαση της MarPol 73/78 αλλά και από την εθνική νομοθεσία . Η εν λόγω MarPol 73/78 προβλέπει μεταξύ άλλων την υποχρέωση των παρακτίων χωρών να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους επαρκείς ευκολίες υποδοχής και κατεργασίας των διαφόρων καταλοίπων , τα οποία παράγονται και προέρχονται από τα πλοία .

Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερας σημασίας για την χώρα μας , γιατί :

- Η Ελλάδα βρίσκεται εντός «ειδικής περιοχής» όπως είναι η Μεσόγειος Θάλασσα , για την οποία οι απαιτήσεις τις διεθνούς συμβάσεως MarPol 73/78 για απορρίψεις λειτουργικών καταλοίπων των πλοίων είναι αυξημένες . Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι η Μεσόγειος Θάλασσα είναι θάλασσα κλειστή με πολύ αργούς ρυθμούς ανανεώσεως των υδάτων της , χαρακτηρίζεται δε από μεγάλη βιοποικιλότητα ειδών τα οποία δεν βρίσκονται σε αφθονία .

- Ο μεγάλος αριθμός των κατεσπαρμένων λιμένων στη χώρα μας καθιστά αναγκαία τη δημιουργία σε πολλές περιοχές των ανωτέρω ευκολιών υποδοχής .
- Το κόστος της σχετικής δαπάνης είναι υψηλό.

Ήδη με Υπουργική απόφαση έχουν καθορισθεί σε πρώτη απόφαση 11 λιμένες στους οποίους θα εγκατασταθούν οι ανωτέρω ευκολίες υποδοχής. Πρόκειται για τους λιμένες Πειραιώς , Ελευσίνας , Θεσσαλονίκης , Πατρών , Χαλκίδος , Κέρκυρας , Βόλου , Καβάλας , Σύρου και Ηρακλείου .

### **2.3 Καταστολή της ρυπάνσεως**

Στον τομέα αυτό αρμόδια είναι και πάλι η λιμενική αρχή και μόνο σε περίπτωση σοβαρού περιστατικού τον επιχειρησιακό έλεγχο αναλαμβάνει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας . Για την πλέον αποτελεσματική αντιμετώπιση της καταστολής έχουν δημιουργηθεί σε λιμένες με αυξημένη κίνηση Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολεμήσεως της Ρυπάνσεως π.χ. στον Πειραιά , Ελευσίνα , Θεσσαλονίκη , Καβάλα , Πάτρα , Χανιά , Βόλο και Ίσθμια . Οι Σταθμοί αυτοί υπάγονται διοικητικά στις τοπικές Λιμενικές Αρχές και έχουν επανδρωθεί με εξειδικευμένο προσωπικό , όπως επίσης με κατάλληλα υλικά . Παράλληλα , όμως ασκείται όπου είναι δυνατόν και προληπτικός έλεγχος. Δύο επί πλέον Σταθμοί ιδρύθηκαν πρόσφατα στη Νεάπολη Βοιών και στην Σύρο .

Οι πλέον συνήθεις μέθοδοι , οι οποίες χρησιμοποιούνται για να επιτευχθεί κατασταλτικά η λεγόμενη απορρύπανση της θάλασσας είναι οι εξής :

- Εγκλωβίζεται η πετρελαιοκηλίδα με την συνδρομή των πλωτών φραγμάτων και στην συνέχεια καταβάλλεται προσπάθεια αναρροφήσεως του πετρελαίου από την επιφάνεια της θάλασσας . Βέβαια , η μέθοδος αυτή έχει το μεγαλύτερο ποσοστό επιτυχίας σε κλειστές περιοχές , όπως λιμένες κ.λ.π. , ενώ αντίθετα στην ανοικτή θάλασσα τα αποτελέσματα εξαρτώνται κατά πολύ από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες ή τα θαλάσσια ρεύματα .
- Περισυλλέγεται η πετρελαιοκηλίδα με τη βοήθεια ειδικών πετρελαιοσυλλεκτών .
- Χρησιμοποιούνται ειδικά απορροφητικά υλικά , τα οποία απορροφούν το πετρέλαιο , όπως π.χ. απορροφητικά φράγματα ή διάφορες ελαιόφιλες ουσίες . Το πρόβλημα όμως διαιωνίζεται μέχρι την τελική απόρριψη των συλλεγέντων πετρελαιοειδών .

- Χρησιμοποιούνται τέλος ειδικές χημικές ουσίες , οι οποίες γαλακτοποιούν και συγχρόνως διασκορπίζουν την πετρελαιοκηλίδα . Είναι η κατ'εξοχήν μέθοδος για ατυχήματα ανοικτής θαλάσσης , απαιτεί όμως προσοχή , ώστε οι χημικές ουσίες , οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν να είναι πολύ χαμηλής τοξικότητας .

Τα απαραίτητα, λοιπόν, υλικά με τα οποία είναι εφοδιασμένες οι κεντρικές αποθήκες υλικού, είναι μεταξύ άλλων πλωτά φάρμακα, χημικές διασκορπιστικές ουσίες, σκάφη απορρυπάνσεως με ανάλογο εξοπλισμό κ.λπ.<sup>23</sup>

Στον πίνακα παραθέτουμε συνοπτικά ετήσια στατιστικά στοιχεία για τα πρόστιμα .

---

<sup>23</sup> Θ.Ι. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ , «ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ», εκδόσεις Σταμούλη , ΑΘΗΝΑ 2001, σελ.135

## 2.4 Σχέση ατυχημάτων και νομοθεσίας

Όπως , βρήκαμε και σε άλλο σημείο της μελέτης μας , πολλές σημαντικές συμβάσεις «δημιουργήθηκαν» ύστερα από τρανταχτά θαλάσσια ατυχήματα. Συμβάσεις , που αφορούν όχι μόνο την προστασία τη προστασία του θαλάσσιου χώρου αλλά και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.<sup>24</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**

A/A	Ατύχημα Πλοίο	ή Έτος, Πορεία & Περιοχή	Νομοθεσία εξαιτίας του
1	Τιτανικός (Ε/Γ)	1912 Β. Ατλαντικός (Σαουθάμπτον-Ν. Υόρκη)	-SOLAS 1914
2	Torrey canyon (Δ/Ξ)	1967 Pollard Rock	- MARPOL 1973, STCW 1978
3	Exxon Valdez (Δ/Ξ)	1989(29/3) Αλάσκα	- Oil Pollution Act 1990. ΗΠΑ.
4	Herald of Free Enterprise (RoRo)	1987(6/3) Βέλγιο	- IMO A 647(16) 19/10/1989 -SOLAS Amendments. - ISM Code
5	Scandinavian Star (RoRo)	1990	-Safety Management System.Νορβηγία. -ISM Code. -STCW 1995
6	Estonia (RoRo)	1994 Βαλτική Θ. (Ταλίν – Στοκχόλμη)	-ISM Code. -SOLAS

<sup>24</sup> ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΥ ΔΟΘΗΚΕ ΑΠΟ ΑΝΩΤΕΡΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ



## 2.5 Κυριότερες διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις και συστάσεις

Σε αυτό το κεφάλαιο , μπορούμε να δούμε αναλυτικότερα τις πιο σημαντικές και γνωστές συμβάσεις ,που καλύπτουν την αρχή προστασίας του θαλάσσιου χώρου, στο πλαίσιο των μεταφορών

- ✓ **OIL POLLUTION ACT.** Είναι μια σύμβαση που αφορά κυρίως τη λειτουργική και λιγότερο την ατυχηματική ρύπανση, αναφέρεται στην απαγόρευση απόρριψης πετρελαίου υπό συγκεκριμένους περιορισμούς.

Το 1969 καθιερώθηκε το σύστημα Load on top(LO).Σύστημα διαχωρισμού καταλοίπων πετρελαίου και έρματος με ειδικούς διαχωριστήρες, έτσι ώστε στην κορυφή της δεξαμενής να παραμένει το πετρέλαιο και το νερό καθαρό να απορρίπτεται στην θάλασσα .Βέβαια ο διαχωρισμός χρειαζόταν χρόνο και ευκολίες από τα λιμάνια.<sup>25</sup>

Η OILPOL είναι η πρώτη προσπάθεια σε διεθνές επίπεδο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση με πετρέλαιο (Βρυξέλλες 1954 Ν.Δ. 4829/1966).Η εφαρμογή της άρχισε το 1958 και προϊόντος χρόνου υπέστη τροποποιήσεις . Συγκεκριμένα το 1962, το 1969 και το 1971 με απώτερο σκοπό να καταστήσουν τη σύμβαση αυστηρότερη, προσαρμόζοντάς την στα νέα δεδομένα λόγω των εξελίξεων της τεχνολογίας και λόγω της αυξήσεως κατά πολύ των περιπτώσεων μόλυνσεως του θαλάσσιου χώρου, σε πολλές περιοχές μάλιστα σε σημείο λίαν ανησυχητικό.<sup>26</sup>

- ✓ **MARPOL** Στις 2 Οκτωβρίου 1983 τέθηκε σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση της MARPOL 73/78, την οποία έχει υπογράψει και η χώρα μας.

Ο τίτλος της είναι «ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ,1973 ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΤΟΥΣ 1978 ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΣ ΑΥΤΗΝ»

Η MARPOL 73/78 κυρώθηκε από την Ελλάδα με το νόμο 1269/82 αριθμός ΦΕΚ 89,όπου περιλαμβάνονται τόσο το πρωτότυπο αγγλικό κείμενο όσο και η επίσημη ελληνική μετάφραση.

<sup>25</sup> Από το αρχείο του YEN([www.yen.gr](http://www.yen.gr))

<sup>26</sup> Θ.Ι.ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ, «ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ»,εκδόσεις Σταμούλη ,ΑΘΗΝΑ 2001,σελ. 126

Για την διευκόλυνση του αναγνώστη, θα γίνεται αναφορά στους αντίστοιχους κανονισμούς της MARPOL 73/78 έτσι ώστε αν κάποιος θέλει να βρει περισσότερες λεπτομέρειες, να μπορεί εύκολα να προσφύγει στο κείμενο της σύμβασης.

Όλοι οι κανονισμοί που αναφέρονται πιο κάτω, περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της σύμβασης που έχει τίτλο «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ».

Τέλος, θα πρέπει να πούμε ότι όπου αναφέρεται η λέξη «πετρέλαιο» σημαίνει το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, όπως το αργό πετρέλαιο, καύσιμο πετρέλαιο, κατάλοιπα πετρελαίου, προϊόντα διύλισης (εκτός πετροχημικών). Κατά συνέπεια, όταν λέμε «πετρελαιοφόρο» εννοούμε ένα δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει στους χώρους φορτίου, πετρέλαιο χύδην σε κάθε μορφή. Επίσης σαν «πετρελαιοφόρα» εννοούμε εδώ και τα πλοία μικρών φορτίων και μεταφοράς χημικών, όταν το μεταφερόμενο φορτίο εν όλω ή εν μέρει είναι χύδην πετρέλαιο.<sup>27</sup>

#### **-Έλεγχος απόρριψης πετρελαίου.(ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 9)**

Αυτός ο κανονισμός ελέγχει την απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μιγμάτων νερού – πετρελαίου, τόσο από πετρελαιοφόρα όσο και απ' όλους τους άλλους τύπους πλοίων.

#### **A) Πετρελαιοφόρα:**

Ένα πετρελαιοφόρο, απαγορεύεται να απορρίπτει στη θάλασσα πετρέλαιο ή μίγμα νερού – πετρελαίου, εκτός εάν συντρέχουν όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις.

(1) Δεν βρίσκεται σε καμία από τις ειδικές περιοχές (Special areas).

(2) Βρίσκεται πέραν των 50 ν.μ. μακριά από τις ακτές.

(3) Κινείται προς τον προορισμό του (χωρίς να κάνει κύκλους ή να παλινδρομεί).

(4) Ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης του πετρελαίου που περιέχεται στην εκροή, δεν υπερβαίνει τα 60 λίτρα σε κάθε μίλι της διαδρομής.

<sup>27</sup> Από το αρχείο της βιβλιοθήκης του YEN, « Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ Δ.Σ. MARPOL 73/78 ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ»

## **Β)Όλα τα πλοία( πετρελαιοφόρα και μη)**

Από κάθε πλοίο 400 κ.ο.χ. και άνω, που δεν είναι πετρελαιοφόρα, και από τις σεντίνες της μηχανής των πετρελαιοφόρων(όχι όμως και από σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου) που δεν έχουν αναμιχθεί και με κατάλοιπα φορτίου, επιτρέπεται η απόρριψη πετρελαίου ή μιγμάτων νερού πετρελαίου, μόνο εάν συντρέχουν όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(1) Το πλοίο δεν βρίσκεται σε ειδική περιοχή.

(2) Το πλοίο βρίσκεται πέραν από 12 ν.μ. μακριά από τις ακτές

(3) Κινείται προς τον προορισμό του χωρίς να κάνει κύκλους ή να παλινδρομεί.

(4) Η περιεκτικότητα πετρελαίου στην εκροή είναι μικρότερη από 100 PPM.

(5) Το πλοίο έχει σε λειτουργία ένα σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεων πετρελαίου(monitor), συσκευή διαχωριστήρα νερού – πετρελαίου, σύστημα φλιταρίσματος ή άλλη εγκατάσταση.

### **-Πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο, από πλοία που βρίσκονται σε ειδικές περιοχές.(ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10)**

Οι ειδικές περιοχές ,είναι πέντε. Η Μεσόγειος, η Μαύρη θάλασσα, η Βαλτική , η Ερυθρά και η περιοχή των κόλπων Περσικού και Ομάν. Τα γεωγραφικά όρια των περιοχών αυτών είναι καθορισμένα ακριβώς και αναφέρονται στο κείμενο της σύμβασης.

-Επιτρέπεται η απόρριψη «καθαρού» ή «διαχωρισμένου έρματος»

-Τα πετρελαιοφόρα κάθε μεγέθους και τα λοιπά πλοία από 400 κ.ο.χ. και άνω μπορούν να απορρίπτουν σεντίνες μηχανής μετά από επεξεργασία , εφ' όσον συντρέχουν όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(1)Οι σεντίνες αυτές δεν προέρχονται από το αντλιοστάσιο φορτίου και δεν αναμίχθηκαν με κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου.

(2)Το πλοίο κινείται προς τον προορισμό του.

(3) Η περιεκτικότητα πετρελαίου , χωρίς διάλυση, είναι το πολύ PPM.

(4) Το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα φιλτραρίσματα πετρελαίου .

(5) Το σύστημα φιλτράρισμα έχει μηχανισμό αυτόματης διακοπής της ροής όταν η περιεκτικότητα υπερβεί τα 15 PPM.

### **-Εξαιρέσεις για την απόρριψη πετρελαιοειδών ή μίγματα νερού – πετρελαίου.(ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11)**

Οι παραπάνω κανονισμοί δεν θα έχουν εφαρμογή στις εξής περιπτώσεις:

-Όταν η απόρριψη έγινε κατ' ανάγκη για την ασφάλεια του πλοίου ή για τη διάσωση ανθρώπινης ζωής.

-Όταν η απόρριψη είναι αποτέλεσμα βλάβης που δεν οφείλεται σε πρόθεση ή αδιαφορία και εφ' όσον ελήφθησαν όλα τα δυνατά μέτρα για την αποφυγή ή την ελαχιστοποίηση της απόρριψης.

-Όταν γίνεται χρήση ουσιών που περιέχουν ελαιώδη συστατικά, μετά από έγκριση των ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων, για την καταπολέμηση ελαιοκηλίδων και γενικά κάποιου συγκεκριμένου περιστατικού ρύπανσης

### **-Αντλητικά συστήματα, σωληνώσεις και εγκαταστάσεις απορρίψεως των πετρελαίων. (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 18)**

Όλες οι εκροές έρματος ή νερού μολυσμένου με πετρέλαιο των πετρελαιοφόρων, πρέπει να γίνονται πάνω από την ίσαλο γραμμή του πλοίου, εκτός από τις παρακάτω περιπτώσεις:

A. Διαχωρισμένο έρμα και καθαρό έρμα επιτρέπεται να απορριφθούν κάτω από την ίσαλο όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή σε τερματικό σταθμό έξω από τις ακτές ή όταν ταξιδεύει, αλλά στην περίπτωση αυτή η απόρριψη γίνεται ελεύθερα με βαρύτητα. Όμως, αμέσως πριν αρχίσει η απόρριψη, πρέπει να επιθεωρείται η επιφάνεια του έρματος για να διαπιστωθεί ότι δεν έχει μολυνθεί με πετρέλαιο.

B. Τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα μπορούν να απορρίπτουν διαχωρισμένο έρμα κάτω απ' την ίσαλο εφόσον δεν μπορούν να το απορρίψουν πάνω από την ίσαλο, χωρίς μετατροπή και εφόσον πριν απ' την απόρριψη έγινε επιθεώρηση, του έρματος για να διαπιστωθεί ότι δεν έχει μολυνθεί με πετρέλαιο

Γ. Τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα που έχουν μόνιμες δεξαμενές καθαρού έρματος , μπορούν να απορρίπτουν το έρμα από αυτές τις δεξαμενές κάτω από την ίσαλο, εφ' όσον δεν μπορούν να το απορρίψουν πάνω από την ίσαλο χωρίς μετατροπή υπό τη προϋπόθεση όμως , ότι η απόρριψη ελέγχεται συνεχώς από μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου.

Δ. Όλα τα πετρελαιοφόρα, μπορούν στο πέλαγος να απορρίπτουν κάτω από την ίσαλο, με βαρύτητα το νερό ακάθαρτου έρματος από δεξαμενές φορτίου, όχι όμως από δεξαμενές καταλοίπων υπό την προϋπόθεση ότι μεσολάβησε αρκετός χρόνος για τον διαχωρισμό λαδιού – νερού και το ύψος της στάθμης του νερού έχει ελεγχθεί με διεπιφανειακό ανιχνευτή (Oil – water interface detector), ώστε να είναι αρκετό για να αποφευχθεί διαφυγή πετρελαίου πάνω από την επιτρεπόμενη περιεκτικότητα.

Ε. Τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα, μπορούν στο πέλαγος να απορρίπτουν κάτω από την ίσαλο το νερό ακάθαρτου έρματος από περιοχές δεξαμενών φορτίου σαν συνέπεια ή αντί της μεθόδου απορρίψεως της προηγούμενης περιπτώσεως εφ' όσον όμως:

(1)Μέρος της ροής οδηγείται με μόνιμη γραμμή σε σημείο ευπρόσιτο για οπτική επιθεώρηση στο επάνω κατάστρωμα ή πάνω από αυτό και

(2)Αυτή η σωλήνωση της μερικής ροής είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές του I.M.O.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Από το αρχείο της βιβλιοθήκης του YEN , « Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ Δ.Σ. MARPOL 73/78 ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ»

Η διεθνής, όμως αυτή, πρωτοβουλία δεν σταμάτησε σε αυτό το σημείο. Έχει συναφθεί η **Διεθνής Σύμβαση της Βαρκελώνης(MEDPOL)**<sup>29</sup>, με βάση τη Σύμβαση της MARPOL, για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας και η **Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου**<sup>30</sup> για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θαλάσσης από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών από πλοία , αλλά και από αεροσκάφη. Η πρώτη των ανωτέρω Συμβάσεων υπεγράφη το 1976 και η δεύτερη το 1972.<sup>31</sup> Επίσης, στις 9/6/1969, συναντούμε την **Συμφωνία της Βόννης** που αφορά τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες και τη Σύμβαση του Ελσίνκι (1974) για την προστασία της Βαλτικής<sup>32</sup>. Συμβάσεις που όπως θα δούμε και παρακάτω υιοθέτησε και η Ε.Ε. , με σχετικές αποφάσεις.

- ✓ **COLREG**(Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην θάλασσα,1972) όπως τροποποιήθηκε, θέτουν τους βασικούς κανόνες κυκλοφορίας , τέτοιους όπως, δικαιώματα διόδου, ασφαλή ταχύτητα, ενέργειες αποφυγής σύγκρουσης και διαδικασίες παρατήρησης σε στενούς διαύλους και σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας.

---

<sup>29</sup> βλ.Παράρτημα Ι

<sup>30</sup> **Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου(1972)**. Η Ελλάδα έχει υπογράψει την Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Υλών, η οποία απαγορεύει αυτή την καταστροφική πρακτική της ΛΑΡΚΟ. Η Ελλάδα έχει κυρώσει τη σύμβαση και τις τροποποιήσεις της με το Νόμο 1147/81 και το Προεδρικό Διάταγμα 68/95 και η Σύμβαση του Λονδίνου αποτελεί συνεπώς νόμο του ελληνικού κράτους. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, η απόρριψη των σκουριών της ΛΑΡΚΟ θα έπρεπε να σταματήσει από 1.1.96. Παρόλα αυτά, η ελληνική κυβέρνηση χρησιμοποιεί το εξής τέχνασμα για να παρακάμψει τις διεθνείς συμβάσεις: θεωρεί επικίνδυνη την πόντιση αποβλήτων στα διεθνή ύδατα και την απαγορεύει, ενώ αντίθετα επιτρέπει την παράλογη αυτή πρακτική στα εθνικά χωρικά ύδατα.

<sup>31</sup> Θ.Ι.ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ , «ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ»,εκδόσεις Σταμούλη ,ΑΘΗΝΑ 2001,σελ.126

32 Ν.ΜΟΥΣΗΣ, «ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ» , εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ,, ΑΘΗΝΑ 2003., σελ.326

## Σχετικά με τον πλοιοκτήτη

- ✓ Η απόφαση A.441(XI) του IMO καλεί χώρα να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζει ότι ο πλοιοκτήτης του πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία της χώρας εφοδιάζει αυτή με συνεχείς πληροφορίες απαραίτητες που την καθιστούν ικανή να εντοπίζει και να έχει επαφή με πρόσωπο συμβεβλημένο ή διαφορετικό εμπιστευμένο από τον πλοιοκτήτη ν'αναλαμβάνει τις ευθύνες του για το συγκεκριμένο πλοίο αναφορικά με τα θέματα που σχετίζονται με την ναυτική ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
  
- ✓ **IMO.** Το 1954 έχουμε την ίδρυση της διεθνής σύμβασης της **IMO**. Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο. Το 1969 στην Διάσκεψη των Βρυξελλών του IMO προχώρησε στην καθιέρωση της Σύμβασης Αστικής ευθύνης, συνέπεια των ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση (CLC) και ίσχυε το 1975 και αυτή η σύμβαση εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ρύπανσης από έμπορτα δεξαμενόπλοια. Η CLC επικρίθηκε γιατί δεν κάλυπτε πλήρη αποζημίωση από ρύπανση. Έτσι ο IMO προχώρησε στην υιοθέτηση της Ίδρυσης Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή (FUND) Βρυξέλλες 1971, με σκοπό να συμπληρώνει την αποζημίωση στα θέματα της ρύπανσης που διασφάλισαν επαρκή απόγνωση σύμφωνα με την σύμβαση CLC.

-Απόφαση A.481 (XII) του IMO (για τις αρχές ασφαλούς επάνδρωσης) συνιστά όπως όλες οι Αρχές εφοδιάζουν κάθε πλοίο νηολογημένο σ'αυτές με έντυπα που καθορίζουν τον ελάχιστο αριθμό και το βαθμό προσόντων του πληρώματος που απαιτείται να υπηρετεί στο πλοίο από πλευράς ασφαλείας. Αυτή δίδει τις βασικές αρχές και τις λεπτομερείς οδηγίες που πρέπει να τηρούνται από τις Αρχές κατά την εκτίμηση της ασφαλούς επάνδρωσης.

Η ανάπτυξη από τον IMO του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης-ISM) είναι αντανάκλαση αυτού του στόχου από πλευράς κυβερνήσεων. Ο κώδικας ISM καθιερώνει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, με την θέσπιση κανόνων για την οργάνωση της διοίκησης της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της

ρύπανσης καθώς επίσης και για την εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης ασφάλειας (SMS).

### **Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS)**

Η εισαγωγή ενός συστήματος διαχείρισης ασφάλειας (SMS) απαιτεί όπως μια εταιρεία καταρτίσει τις διαδικασίες διαχείρισης αυτής, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι οι συνθήκες, οι δραστηριότητες και τα καθήκοντα τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο που επηρεάζουν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, σχεδιάζονται, οργανώνονται, εκτελούνται και ελέγχονται σύμφωνα με τη νομοθεσία και τις απαιτήσεις της εταιρείας.

Ένα σύστημα SMS αναπτύσσεται και τηρείται από ανθρώπους. Είναι βασικό ν'αναγνωριστεί και η αρμοδιότητα των διαφόρων προσώπων που εμπλέκονται στο σύστημα και οι γραμμές επικοινωνιών, μεταξύ των επηρεαζόμενων από αυτό προσώπων, αποτελούν την βάση αυτού . Ευθύς ως καθοριστούν τα καθήκοντα και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος τόσο στο πλοίο όσο και στην ξηρά αυτά αποτελούν την σπονδυλική στήλη ενός συστήματος SMS .

Ένα σύστημα SMS καθιστά ικανή την εταιρεία να μετράει την απόδοσή της έναντι ενός καταρτισμένου συστήματος , όπου αφήνει περιοχές για βελτίωση οι οποίες πρέπει να εντοπιστούν και να εφαρμοστούν .<sup>33</sup>

---

33 Δ.Α.ΔΟΥΜΑΝΗΣ(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ), «ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΙΜΟ», ΑΘΗΝΑ 1975,σελ. 5-6



## **Κεφάλαιο 3**

### **3.1 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το θαλάσσιο περιβάλλον γενικότερα**

Η Επιτροπή προτείνει ένα πλαίσιο και κοινούς στόχους για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την επίτευξη των κοινών αυτών στόχων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβούν σε αξιολόγηση των αναγκών στις θαλάσσιες ζώνες που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Στη συνέχεια θα πρέπει να εκπονήσουν και να θέσουν σε εφαρμογή διαχειριστικά σχέδια για κάθε περιοχή και να μεριμνήσουν κατόπιν για τη συνέχεια που θα δοθεί.

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο / 24 Οκτωβρίου 2005 «Θεματική στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» [**COM(2005) 504** - δεν έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα](βλ.Παράρτημα II).Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για κοινοτική δράση στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία «Στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον»)

Η υπόψη στρατηγική προσδιορίζει κοινούς στόχους επί τη βάσει των οποίων τα κράτη μέλη οφείλουν να χαράξουν, σε ό,τι αφορά ταυτοποιημένες θαλάσσιες περιοχές, και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και με τρίτες χώρες που έχουν χωρικά ύδατα στις περιοχές αυτές, τις δικές τους στρατηγικές ώστε να επιτευχθεί μια ικανοποιητική οικολογική κατάσταση στα θαλάσσια ύδατα της δικαιοδοσίας τους.

Η στρατηγική αυτή ανταποκρίνεται σε διττό στόχο· αφενός προστασία και αποκατάσταση των ευρωπαϊκών θαλασσών και αφετέρου οικολογική βιωσιμότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον από σήμερα μέχρι το 2021.

Τα ευρωπαϊκά θαλάσσια ύδατα υποδιαιρούνται σε τρεις περιοχές (με ενδεχόμενες επιμέρους περιοχές): Βαλτική θάλασσα, Βορειοανατολικός ατλαντικός και Μεσόγειος θάλασσα. Σε καθεμιά απ' αυτές, και ενδεχομένως στις επιμέρους περιοχές, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη οφείλουν να συντονίζουν τη δράση τους αφενός μεταξύ τους και αφετέρου με τρίτες ενδιαφερόμενες χώρες. Προς τούτο, μπορούν να αξιοποιούν την πείρα και την αποτελεσματικότητα περιφερειακών οργανισμών που ήδη υπάρχουν.

Τα κράτη οφείλουν εν συνεχεία να προσδιορίζουν την «ικανοποιητική οικολογική κατάσταση» των υδάτων που βρίσκονται στη δικαιοδοσία τους, βάσει κριτηρίων που θα καθορίσει η Επιτροπή καθώς και βάσει των αποτελεσμάτων αξιολογήσεων των υδάτων που τα ίδια πραγματοποιούν.

Με βάση την αξιολόγηση των υδάτων, τα κράτη θέτουν στόχους και δείκτες με στόχο την επίτευξη της ικανοποιητικής οικολογικής κατάστασης. Οι στόχοι αυτοί πρέπει κυρίως να είναι

μετρήσιμοι,συνεκτικοί στο πλαίσιο μιας και της αυτής θαλάσσιας περιοχής και να συνδυάζονται με μια προθεσμία υλοποίησης.

### **Ένα κοινό πλαίσιο συνεργασίας**

Η Επιτροπή εγγυάται τη συνεκτικότητα των δράσεων των κρατών μελών, τα οποία οφείλουν να της υποβάλλουν τα δεδομένα τα σχετικά με τις στρατηγικές τους σε κάθε στάδιο της χάραξης των τελευταίων, καθώς και τα πλήρη προγράμματα μέτρων. Τα δεδομένα αυτά ελέγχονται και στη συνέχεια εγκρίνονται από την Επιτροπή, η οποία και εξασφαλίζει έτσι την τήρηση της στρατηγικής και τη συνάφεια των προβλεπόμενων μέτρων. Κράτη που μοιράζονται μια θαλάσσια περιοχή είναι υποχρεωμένα να συντονίζουν τη δράση τους. Προς τούτο, η στρατηγική συνιστά να χρησιμοποιούνται οι μηχανισμοί συνεργασίας που έχουν συγκροτηθεί από τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις. Οι διεθνείς οργανισμοί που έχουν προκύψει από τις συμβάσεις αυτές παρέχουν τις επιστημονικές και τεχνικές τους γνώσεις και επιτρέπουν επέκταση της συνεργασίας σε τρίτες χώρες οι οποίες συμμετέχουν σ' αυτούς

Οι προσβολές έχουν ως κύριες πηγές τις κλιματικές αλλαγές, τη ρύπανση (απόβλητα, επικίνδυνες ουσίες προερχόμενες από χερσαίες πηγές, απορρίψεις υδρογονανθράκων μετά από ατυχήματα, ναυσιπλοΐα, εκμετάλλευση ορυκτών πόρων, κλπ.), την υπερεκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων από την εμπορική αλιεία, την εισαγωγή μη ενδημικών ειδών.

### **Πλαίσιο**

Το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί ένα πολύτιμο κεφάλαιο. Οι θάλασσες και οι ωκεανοί αντιπροσωπεύουν το 99% του διαθέσιμου ζωτικού χώρου στον πλανήτη μας, καλύπτουν το 71% της επιφάνειας της γης και περιέχουν το 90% της βιόσφαιρας· περικλείουν συνεπώς μεγαλύτερη βιοποικιλότητα συγκριτικά με τα χερσαία οικοσυστήματα και τα γλυκά νερά. Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι ένα στοιχείο απαραίτητο για τη ζωή στη γη (και μάλιστα ως κύρια πηγή του οξυγόνου) και ο ρόλος του στη διαμόρφωση του κλίματος είναι καθοριστικός. Είναι επίσης σημαντικός παράγοντας οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας και ποιότητας ζωής.

Η στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον είναι μία από τις επτά θεματικές στρατηγικές που προβλέπονται στο έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον που εγκρίθηκε το 2002. Είναι η δεύτερη μεταξύ αυτών που εγκρίνεται επίσημα από την Επιτροπή.<sup>34</sup>

<sup>34</sup>Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο / 2 Οκτωβρίου 2002 « Προς μια στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» [ COM(2002) 539 τελικό - δεν έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα]

### 3.2 Οδηγία πλαίσιο στο πεδίο της πολιτικής υδάτων

Θέσπιση κοινοτικού πλαισίου, εισήγαγε η Ευρωπαϊκή Ένωση και για την προστασία των εσωτερικών επιφανειακών, των μεταβατικών, των παράκτιων και των υπόγειων υδάτων με σκοπό την πρόληψη και τη μείωση της ρύπανσης, τη βιώσιμη χρήση τους, την προστασία του περιβάλλοντός τους, τη βελτίωση υδάτινων οικοσυστημάτων και τη μετρίαση των αρνητικών επιπτώσεων των πλημμύρων και της ξηρασίας. Αυτό, υλοποιήθηκε με την **Οδηγία 2000/60/ΕΚ**<sup>35</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής υδάτων [Επίσημη Εφημερίδα L 327 της 22.12.2000]. Και τροποποιήθηκε με το ακόλουθο μέτρο: **Απόφαση αριθ. 2455/2001/ΕΚ**<sup>36</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2001 [Επίσημη Εφημερίδα L 331 της 15.12.2001].

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πρέπει να προσδιορίσουν όλες τις λεκάνες απορροής ποταμών που βρίσκονται στην επικράτειά τους και να τις συνδέσουν με περιοχές λεκάνης απορροής ποταμών. Οι λεκάνες απορροής ποταμών που εκτείνονται σε περισσότερα του ενός κράτη θα ενσωματωθούν σε διεθνή περιοχή λεκάνης απορροής ποταμών.

Τέσσερα χρόνια, το αργότερο, μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πρέπει να αναλύσουν τα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής λεκάνης απορροής ποταμού, να εκπονήσουν μελέτη για τις επιπτώσεις της δραστηριότητας του ανθρώπου επί των υδάτων, να κάνουν οικονομική ανάλυση της χρήσης τους και να τηρούν μητρώο περιοχών που χρήζουν ειδικής προστασίας. Πρέπει να προσδιορίζονται όλα τα υδατικά συστήματα που χρησιμοποιούνται για υδροληψία με σκοπό την κατανάλωση από τον άνθρωπο και παρέχουν κατά μέσον όρο άνω των 10 m<sup>3</sup> ημερησίως ή εξυπηρετούν περισσότερα από 50 άτομα.

Εννέα χρόνια μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, πρέπει να εκπονηθεί σχέδιο διαχείρισης και πρόγραμμα μέτρων σε κάθε περιοχή λεκάνης απορροής ποταμού, λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων των αναλύσεων και μελετών που προβλέπονται στο σημείο 2.<sup>37</sup>

Τα μέτρα που προβλέπονται στο σχέδιο διαχείρισης της περιοχής λεκάνης απορροής ποταμού αποσκοπούν:

<sup>35,36</sup> βλ. Πράρτημα II

<sup>37</sup> [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)(directive in the field of water policy)

στην πρόληψη της επιδείνωσης, στη βελτίωση και την αποκατάσταση των υδατικών συστημάτων των επιφανειακών υδάτων, την επίτευξη του στόχου της καλής οικολογικής και χημικής κατάστασης αυτών, καθώς επίσης και τη μείωση της ρύπανσης που οφείλεται στις απορρίψεις και εκπομπές επικίνδυνων ουσιών·

στην προστασία, τη βελτίωση και την αποκατάσταση των υπογείων υδάτων, στην πρόληψη της ρύπανσής τους, της επιδείνωσης της κατάστασής τους και έχουν ως στόχο την ισορροπία μεταξύ άντλησης και ανανέωσης · διατήρηση των προστατευόμενων περιοχών.

Οι προηγούμενοι στόχοι πρέπει να επιτευχθούν εντός δεκαπέντε ετών από την έναρξη ισχύος της οδηγίας, αλλά το χρονοδιάγραμμα αυτό μπορεί να μεταβληθεί, τηρουμένων πάντα των προϋποθέσεων που θέτει η οδηγία.

Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων για την εφαρμογή της οδηγίας μερών, ιδίως σε ό,τι αφορά τα σχέδια διαχείρισης των περιοχών λεκανών απορροής ποταμών. Η προσωρινή επιδείνωση της κατάστασης των υδατικών συστημάτων δεν αποτελεί παράβαση της παρούσας οδηγίας εάν είναι αποτέλεσμα εξαιρετικών, μη προβλέψιμων συνθηκών που συνδέονται με κάποιο ατύχημα, φυσικό αίτιο ή περίπτωση ανωτέρας βίας.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup>[www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)(directive in the field of water policy)

### 3.3 Η Πράσινη Βίβλος και η θαλάσσια πολιτική

Τον Ιούνιο του 2006, η Επιτροπή εξέδωσε μια Πράσινη Βίβλο σχετικά με τις διάφορες πτυχές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής. Η Πράσινη Βίβλος τονίζει την ταυτότητα και την ηγετική θέση της Ευρώπης στον θαλάσσιο χώρο, την οποία πρέπει να διατηρήσει σε μια περίοδο κατά την οποία οι πιέσεις που ασκούνται στο περιβάλλον απειλούν τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η θαλάσσια πολιτική πρέπει επομένως να αποσκοπεί στην επίτευξη ενός καινοτόμου, ανταγωνιστικού και φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου θαλάσσιας οικονομίας. Εκτός από τις θαλάσσιες δραστηριότητες, η προτεινόμενη προσέγγιση αφορά επίσης την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος ασχολείται με νέα εργαλεία και νέους τρόπους διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα. Είναι ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες. **[COM(2006) 275 τελικό - Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα]**

Στόχος της είναι η επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης με τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αξιοποίησης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών. Για το λόγο αυτό, οι πόροι αυτοί πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο της συζήτησης.

Οι θαλάσσιες δραστηριότητες αποτελούν ένα σημαντικό τομέα στη στρατηγική της Λισσαβόνας, λαμβανομένης υπόψη της σημασίας της θαλάσσιας οικονομίας. Εκτιμάται ότι ποσοστό περίπου 3 έως 5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) προέρχεται από τους τομείς που έχουν σχέση με τη θάλασσα. Η ΕΕ αποτελεί ηγετική ναυτική δύναμη παγκοσμίως, ιδιαίτερα όσον αφορά:

- ✓ τις θαλάσσιες μεταφορές (χάρη στο μέγεθος των εμπορικών συναλλαγών δια θαλάσσης)·
- ✓ τον παράκτιο τουρισμό (χάρη στο γεγονός ότι τα δύο τρίτα των συνόρων της Ένωσης βρέχονται από θάλασσες)·
- ✓ την προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα (χάρη στους πόρους πετρελαίου και φυσικού αερίου της Βόρειας Θάλασσας)
- ✓ τη ναυπηγική τεχνολογία (χάρη στην κατασκευή πλοίων τα οποία διακρίνονται από πλευράς πολυπλοκότητας, ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων)·
- ✓ τις συναφείς υπηρεσίες (χάρη στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας).

Επιπλέον, η ΕΕ κατέχει ηγετική θέση σε πολλούς τομείς με αναπτυξιακό δυναμικό, όπως η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και οι λιμένες.

Λαμβάνοντας υπόψη την κοινωνικοοικονομική σημασία των κλάδων αυτών καθώς και τη σημασία των αποτελεσματικών θαλάσσιων μεταφορών για μια Ευρώπη προσανατολισμένη στις εξαγωγές, είναι σημαντικό να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα στους τομείς αυτούς. Για το λόγο αυτό, η Πράσινη Βίβλος εξετάζει τους παράγοντες ανταγωνιστικότητας: την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις επιστημονικές γνώσεις για όλες τις πτυχές που συνδέονται με τους ωκεανούς, την καινοτομία και τη τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού.

### **Το θαλάσσιο περιβάλλον**

Το θαλάσσιο περιβάλλον αντιμετωπίζει, μεταξύ άλλων:

- ✓ τον επιταχυνόμενο περιορισμό της θαλάσσιας βιοποικιλότητας (με συνέπειες για την αξιοποίηση του δυναμικού της «γαλάζιας βιοτεχνολογίας»).
- ✓ την υπεραλίευση (με συνέπειες στην αλιεία).
- ✓ την κλιματική αλλαγή (με συνέπειες στην αλιεία και στον παράκτιο τουρισμό).
- ✓ τη ρύπανση από χερσαίες πηγές.
- ✓ την όξυνση των θαλασσών.
- ✓ τη ρύπανση που οφείλεται σε απορρίψεις από τη λειτουργία των πλοίων.
- ✓ τα ναυτικά ατυχήματα (λόγω ανεπαρκούς ασφάλειας στη θάλασσα).

Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να αμβλυνθούν οι πιέσεις αυτές. Η θεματική στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον θα αποτελέσει το βασικό εργαλείο. Είναι επίσης ανάγκη:

- ✓ να ενισχυθεί περαιτέρω η νομοθεσία που αφορά την θαλάσσια ασφάλεια.
- ✓ να καθιερωθεί η εκτίμηση των κινδύνων ως μέσο για τη χάραξη πολιτικών στον τομέα αυτό.
- ✓ να υποστηριχθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες ώστε να μπορέσουν να εφαρμόσουν το « Γενικό πρόγραμμα διαχείρισης του υδάτινου έρματος »

Η έρευνα, αναμφισβήτητα, είναι σημαντική για να μπορούν να πραγματοποιούνται τεκμηριωμένες πολιτικές επιλογές. Θα μπορούσε να επωφεληθεί από το 7ο Πρόγραμμα-Πλαίσιο, το οποίο αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στους επιστημονικούς τομείς προτεραιότητας που καλύπτουν ταυτόχρονα περισσότερα του ενός θέματα. Εντούτοις, τα κράτη μέλη δύνανται επιπλέον να συντονίσουν τα εθνικά ερευνητικά τους προγράμματα στο πλαίσιο ενός πανευρωπαϊκού χώρου έρευνας και να αποφύγουν την αλληλοεπικάλυψη. Η συνεργασία μεταξύ των επιστημονικών κλάδων και εκείνων που παράγουν τεχνολογία είναι επίσης σημαντική.

Η καινοτομία αυτή μπορεί να συμβάλει στην εξεύρεση λύσεων σε τομείς που βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη, όπως η ενέργεια και η κλιματική αλλαγή. Εκτός από τα οφέλη για το περιβάλλον, οι λύσεις αυτές θα μπορούσαν να εξαχθούν επίσης προς τρίτες χώρες, εφόσον προσανατολίζονται προς μια αειφόρο ανάπτυξη. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα μπορούσαν να αποτελέσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η αιολική ενέργεια, τα παλιρροϊκά ρεύματα και οι πόροι πετρελαίου και φυσικού αερίου βαθέων υδάτων μπορούν να αποτελέσουν νέες πηγές ενέργειας. Η δέσμευση του άνθρακα, η μείωση των εκπομπών NOx που προέρχονται από τα πλοία, η μετάβαση από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες, καθώς και το ένυδρο μεθάνιο μπορούν να συμβάλουν στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int).

### 3.4 Μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Δυο εκθέσεις σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος υιοθέτησε η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών. Η πρώτη αφορά στην πρόταση οδηγίας "Στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον", ενώ η δεύτερη περιλαμβάνει τις θέσεις των ευρωβουλευτών επί της ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο "Θεματική Στρατηγική για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος".

Η οδηγία αποσκοπεί να καλύψει το κενό που υφίσταται στην ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική η οποία επικεντρώνεται κυρίως στη διαχείριση των γαιών, προτείνοντας ένα πλαίσιο για την ανάπτυξη στρατηγικών που έχουν σκοπό να επιτύχουν την καλή οικολογική κατάσταση έως το 2021. Υιοθετώντας με 52 ψήφους υπέρ και 1 αποχή την έκθεση της κ. Marie-Noëlle LIENEMANN (ΣΕΚ, FR), η Επιτροπή Περιβάλλοντος τονίζει ότι το αργότερο έως το 2017 τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα εξής μέτρα:

- ✓ να εξασφαλίσουν την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή να επιτρέψουν την αποκατάστασή του, όταν αυτό είναι δυνατόν, αποκαθιστώντας τη λειτουργία, τις διαδικασίες και τη διάρθρωση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων,
- ✓ να προλάβουν και να εξαφανίσουν σταδιακά τη ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον για να εξασφαλίσουν ότι δεν θα υπάρξει επίπτωση ή σημαντικός κίνδυνος για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, τα θαλάσσια οικοσυστήματα, την ανθρώπινη υγεία ή τους νόμιμους χρήστες της θάλασσας,
- ✓ να διατηρήσουν τη χρήση των υπηρεσιών και των θαλάσσιων αγαθών και των άλλων δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στο θαλάσσιο περιβάλλον σε επίπεδα τα οποία είναι αειφόρα και τα οποία δεν θέτουν σε κίνδυνο τους χρήστες και τις δραστηριότητες των μελλοντικών γενεών, ούτε τη δυνατότητα των θαλάσσιων οικοσυστημάτων να αντιδρούν στις αλλαγές που προκύπτουν από τη φύση και από τους ανθρώπους.

Βάσει τροπολογίας της επιτροπής, η οδηγία θα ισχύει για όλα τα ευρωπαϊκά θαλάσσια ύδατα "και θα μεριμνά ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος των συνδεδεμένων και υποψηφίων προς ένταξη κρατών", συμπεριλαμβανομένων της Βαλτικής Θάλασσας, του Βορειοανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού, της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.



Τα μέλη της επιτροπής είναι ακόμη της γνώμης ότι το αργότερο μέχρι το 2017 τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν πετύχει "μια καλή οικολογική κατάσταση" στα ευρωπαϊκά θαλάσσια ύδατα που βρίσκονται εντός των συνόρων τους, χάρη στη δημιουργία και την εφαρμογή μιας θαλάσσιας στρατηγικής.

Οι ευρωβουλευτές ζητούν ακόμη από τα κράτη μέλη να θέσουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή της οδηγίας το αργότερο έως δύο έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα τεθεί σε ισχύ. Τέλος, καλούν την Επιτροπή να την επανεξετάσει εντός 10 ετών μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της και, εφόσον παρίσταται ανάγκη, να προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τις αναγκαίες τροποποιήσεις.

### **Θεματική στρατηγική για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.**

Υιοθετώντας την έκθεση του κ. Aldis **KUŠKIS** (ΕΛΚ-ΕΔ, LV), η Επιτροπή Περιβάλλοντος ζήτησε να συμπεριληφθεί στην οδηγία ένας κοινός ευρωπαϊκός ορισμός της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης. Αυτός νοείται ως "η περιβαλλοντική κατάσταση στην οποία η διαχείριση όλων των θαλάσσιων οικοσυστημάτων εντός μιας δεδομένης θαλάσσιας περιφέρειας είναι τέτοια που τους επιτρέπει να λειτουργούν με ισορροπημένο και αυτοσυντηρούμενο τρόπο ενόψει της περιβαλλοντικής αλλαγής, στηρίζοντας τόσο τη βιοποικιλότητα, όσο και τις ανθρώπινες δραστηριότητες". Κατά την άποψη των μελών της επιτροπής, αυτό θα διασφαλίσει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στην εφαρμογή της οδηγίας για τη θαλάσσια στρατηγική.

Οι ευρωβουλευτές εξέφρασαν ακόμη την ανησυχία τους για την έλλειψη χρηματοδοτικής δέσμευσης για την εφαρμογή των θαλάσσιων στρατηγικών. Ως εκ τούτου, ζήτησαν από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προσδιορίσουν τα μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να συγχρηματοδοτηθούν μέσω του προγράμματος Life+ λόγω της ιδιαίτερης σημασίας τους για την επίτευξη της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης στα ευρωπαϊκά θαλάσσια ύδατα.

Τέλος, η Επιτροπή Περιβάλλοντος πρότεινε να συμπεριληφθεί ο Εύξεινος Πόντος στις θαλάσσιες περιφέρειες που θα καλύπτει η οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική. Όπως τονίζεται στην έκθεση του Λετονού ευρωβουλευτή, η εν λόγω θαλάσσια περιφέρεια συνορεύει με τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία και την Τουρκία.

### 3.5 Θαλάσσια ασφάλεια : Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Στις προηγούμενες ενότητες του τρίτου κεφαλαίου , εξετάσαμε σε ένα γενικότερο επίπεδο τι σημαίνει γενικότερα «το θαλάσσιο περιβάλλον» για την Ε.Ε. και πώς προσπαθεί να το «προστατέψει» μέσα από οδηγίες και αποφάσεις. Ας εξετάσουμε, τώρα, τι σημασία έχει η θαλάσσια μεταφορά για την Ε.Ε. , πώς μολύνει τις κοινοτικές θάλασσες και πώς μεριμνεί γι'αυτήν.

Η θαλάσσια μεταφορά, λοιπόν ,έχει θεμελιώδη σημασία στην Ευρώπη και στον υπόλοιπο κόσμο. Θέλοντας να το δώσουμε σε ποσοστό, πάνω από το 90% της Ευρωπαϊκής Ένωσης το εξωτερικό εμπόριο πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης και περισσότεροι από 1 δισεκατομμύριο τόνοι ναύλου φορτώνονται και ξεφορτώνονται στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό σημαίνει ότι η ναυτιλία είναι ο πιο σημαντικός τρόπος μεταφοράς. Επιπροσθέτως, εξαιτίας της γεωγραφίας , της ιστορίας και των αποτελεσμάτων της παγκοσμιοποίησης , η θαλάσσια μεταφορά θα συνεχίσει να είναι ο πιο σημαντικός τρόπος μεταφοράς στο αναπτυσσόμενο εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το εγγύς μέλλον.

Σε αυτό το πλαίσιο , οι Ευρωπαίοι πολίτες έχουν το δικαίωμα να περιμένουν την θαλάσσια μεταφορά τους και τα μεταφερόμενα αγαθά να είναι ασφαλή, σώα και καθαρά. Έτσι, με γνώμονα αυτούς τους στόχους και κυρίως μετά τα ατυχήματα των Δ/Ξ , η ίδρυση της EMSA ( European Maritime Safety Agency) υπο τον κανονισμό Νο.1406/2002 στις 27 Ιουνίου 2002, είναι ένα από τα κλειδιά των καινοτομιών της Ε.Ε. που στοχεύει στην καλύτερη κατάσταση της θαλάσσιας μεταφοράς.

Σημαντική, λοιπόν, ήταν η σύσταση ενός ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η οποία και έγινε όπως προαναφέραμε, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. **1406/2002**<sup>40</sup> του **Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002**, ώστε να εξασφαλιστεί υψηλό, ενιαίο και αποτελεσματικό επίπεδο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και πρόληψης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία στην Κοινότητα. Είναι σημαντικό να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την ασφάλεια των κοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και των λιμένων της Κοινότητας, καθώς και για την ασφάλεια των επιβατών, των πληρωμάτων και του προσωπικού των λιμένων, μπροστά στις απειλές σκόπιμων παράνομων πράξεων.<sup>41</sup>

<sup>40</sup> βλ.Παράρτημα Π

<sup>41</sup>www.europa.eu.int(EMSA)

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Θα παρέχει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή τεχνική και επιστημονική βοήθεια, με στόχο την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, τον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της.

Στον Οργανισμό ανατίθενται πολυάριθμα καθήκοντα:

- να συνδράμει την Επιτροπή στην εκπόνηση και τον εκσυγχρονισμό της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία, λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη της διεθνούς νομοθεσίας στο πεδίο αυτό, συμπεριλαμβανόμενης της ανάλυσης των ερευνητικών σχεδίων.
- να συνδράμει την Επιτροπή για την αποτελεσματική εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και ειδικότερα:
  - να ελέγχει τη συνολική λειτουργία του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος του λιμένα, συμπεριλαμβανόμενων των επισκέψεων στα κράτη μέλη.
  - να παρέχει στην Επιτροπή τεχνική βοήθεια στο πλαίσιο των εργασιών των τεχνικών οργανισμών του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού.
  - να επικουρεί την Επιτροπή στην εκτέλεση οποιουδήποτε καθήκοντος αποδίδεται σε αυτήν από την κοινοτική νομοθεσία, ισχύουσα ή μελλοντική, σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, και την πρόληψη της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία, ιδίως τη νομοθεσία σχετικά με τις εταιρείες ταξινόμησης, την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, καθώς και αυτή που αφορά την ασφάλεια του πληρώματος των πλοίων.
- να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη προκειμένου να τους παρέχει τεχνική βοήθεια για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας·
- να παρέχει στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες καθώς και δεδομένα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα χάρη στη συλλογή, καταγραφή και αξιολόγηση τεχνικών δεδομένων στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της θαλάσσιας ρύπανσης, χάρη στη συστηματική αξιοποίηση των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων, και μάλιστα στην ανάπτυξη πρόσθετων βάσεων δεδομένων·

- να συνδράμει την Επιτροπή στη δημοσίευση, σε εξαμηνιαία βάση, των πληροφοριών που αφορούν πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε λιμένες της Κοινότητας κατ' εφαρμογή της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, αλλά και τα κράτη μέλη για τη βελτίωση του εντοπισμού και της δίωξης των πλοίων που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις ρύπων.
- να εκτελεί τα καθήκοντα που συνδέονται με την επιτήρηση της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας που υπάγεται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ, με στόχο τη διευκόλυνση της συνεργασίας των κρατών μελών και της Επιτροπής στον τομέα αυτό.
- να εκπονεί, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση των θαλασσίων ατυχημάτων και να αναλύει τις υφιστάμενες εκθέσεις από τις έρευνες για τα ατυχήματα.
- να διοργανώνει δραστηριότητες κατάρτισης στους τομείς που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες του κράτους του λιμένα και του κράτους της σημαίας.
- να παρέχει τεχνική βοήθεια στα υποψήφια προς ένταξη κράτη για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, συμπεριλαμβανόμενης της οργάνωσης κατάλληλων δράσεων κατάρτισης.

Επιπλέον, μετά τα ναυάγια των δεξαμενοπλοίων « Erika » και « Prestige»(ΕΙΚ.3), ανατέθηκαν στον Οργανισμό νέες αρμοδιότητες στον τομέα της απορρύπανσης:

- πρέπει να του παρασχεθούν τα κατάλληλα μέσα για τη στήριξη των μηχανισμών καταπολέμησης της ρύπανσης που έχουν θεσπιστεί από τα κράτη μέλη. Σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης, ο Οργανισμός θα πρέπει να συνδράμει το πληγέν κράτος μέλος, υπό την αιγίδα του οποίου θα διεξαχθούν οι εργασίες απορρύπανσης.
- το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού είναι αρμόδιο για τον καθορισμό, σε συμφωνία με την Επιτροπή, ενός προγράμματος δράσης σχετικού με την προετοιμασία του Οργανισμού σε θέματα ρύπανσης και με τις δραστηριότητές του όσον αφορά την καταπολέμηση της ρύπανσης.
- για τους νέους διορισμούς στο πλαίσιο της διοικητικής διάρθρωσης του Οργανισμού, θα ληφθεί δεόντως υπόψη η απαιτούμενη πείρα και εμπειρογνωμοσύνη στους νέους τομείς αρμοδιότητας του οργανισμού.

Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που του ανατίθενται, ο Οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη. Με την αποπεράτωση της επίσκεψης, συντάσσει έκθεση η οποία διαβιβάζεται στην Επιτροπή και το οικείο κράτος μέλος.

Είχαμε, όμως επίσης, Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με την πολυετή χρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας στον τομέα της καταπολέμησης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία [COM(2005) 210 - Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Η πρόταση προβλέπει τις αναγκαίες διαδικασίες για τη χρηματοδότηση των νέων δραστηριοτήτων του Οργανισμού σχετικά με την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα δεξαμενόπλοια. Πρόκειται για ένα πολυετές πλαίσιο εκτεινόμενο σε μια περίοδο επτά ετών, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αντιμετώπιση συγκεκριμένων επειγουσών καταστάσεων μέσω μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής.

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα όσον αφορά τη θητεία του διευθυντή [COM(2005) 190-15 - Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Η πρόταση εξαρτά την ανανέωση της πενταετούς θητείας του διευθυντή του Οργανισμού από τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν κατά τη διάρκεια της πρώτης θητείας και από τις ανάγκες του Οργανισμού για τα επόμενα έτη. **Οδηγία 2002/59/ΕΚ**<sup>42</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας **93/75/ΕΟΚ** του Συμβουλίου [Επίσημη Εφημερίδα L 208, 05.08.2002].

Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) [Επίσημη Εφημερίδα L 157, 07.07.1995].<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Παράρτημα II

<sup>43</sup> Γ. Δέλλη ' Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος ', 1998, εκδόσεις Α.Σάκκουλας

### 3.6 Ρύπανση σκάφος-πηγής και εγκληματικές ποινικές ρήτρες

Πριν , όμως , αναφερθούμε στη ρύπανση των μεταφορών μέσω των πλοίων, ας εξετάσουμε τα μέτρα που λαμβάνει η Ε.Ε. για τη ρύπανση των μικρών σκαφών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, λοιπόν, δημιουργεί ένα νομικό πλαίσιο για τις ποινικές ρήτρες, ιδιαίτερα εγκληματικές ποινικές ρήτρες, σε περίπτωση απαλλαγών του πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών από τα σκάφη στα κοινοτικά ύδατα με την **Οδηγία 2005/35 / ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 στη ρύπανση σκάφος-πηγής και στην εισαγωγή των ποινικών ρητρών για τις παραβάσεις.

Απόφαση 2005/667/JHA πλαισίου του Συμβουλίου της 12ης Ιουλίου 2005 για να ενισχύσει το πλαίσιο εγκληματικός-νόμου για την επιβολή του νόμου ενάντια στη ρύπανση σκάφος-πηγής.

Η τρέχουσα νομοθεσία δηλώνει ότι οι απαλλαγές σκάφος-πηγής στην παραβίαση του κοινοτικού δικαίου αποτελούν ένα ποινικό αδίκημα και ότι οι ποινικές ρήτρες, και εγκληματικές και διοικητικές, πρέπει να επιβληθούν εάν τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα βρίσκονται για να προκαλούν ή συμμετείχαν στην πράξη με την πρόθεση ή ως αποτέλεσμα της αμελούς συμπεριφοράς.

Αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν δύο διαφορετικά στοιχεία:

- ✓ την ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διεθνών κανόνων απαλλαγής για τη ρύπανση σκάφος-πηγής
- ✓ την εφαρμογή των κρατών μελών των ποινικών ρητρών όταν παραβιάζονται αυτοί οι κανόνες και ο καθορισμός του νομικού πλαισίου για αυτές τις ποινικές ρήτρες.

#### **Οδηγία 2005/35/EC**

Σύμφωνα με αυτήν την οδηγία, οι απαλλαγές του πετρελαίου ή άλλες επιβλαβείς ουσίες από τα σκάφη πρέπει να θεωρηθούν ως παράβαση και να τιμωρηθούν αναλόγως όταν δεσμεύεται με την πρόθεση, απρόσεκτα ή ως αποτέλεσμα της συνολικά αμελούς συμπεριφοράς.

Η οδηγία κάνει τέτοιες απαλλαγές των ρυπογόνων ουσιών μια παράβαση όταν πραγματοποιείται μέσα:

- ✓ τα εσωτερικά ύδατα, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, ενός κράτους μέλους
- ✓ τα χωρικά ύδατα ενός κράτους μέλους
- ✓ στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα υποκείμενη στο καθεστώς της μετάβασης διέλευσης, όπως καθορίζεται στη

Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών του 1982 σχετικά με το νόμο της θάλασσας

- ✓ η αποκλειστική οικονομική ζώνη (eez) ενός κράτους μέλους

Αυτό το καθεστώς ισχύει για τις απαλλαγές από οποιοδήποτε σκάφος, ανεξάρτητα από τη σημαία του, με εξαίρεση οποιοδήποτε θωρηκτό ή άλλο σκάφος που είναι κύριο ή που χρησιμοποιείται από ένα κράτος και που χρησιμοποιείται μόνο στην κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία.

Εκεί είναι μερικές εξαιρέσεις στην απαγόρευση στις απαλλαγές των ρυπογόνων ουσιών, ιδιαίτερα όπου η ανθρώπινη ασφάλεια ή η ασφάλεια του σκάφους είναι στον κίνδυνο.

Εάν ένα σκάφος κάνει μια παράνομη απαλλαγή σε μια περιοχή κάτω από να ανήκει σε ένα κράτος μέλος και καλεί έπειτα μέσα έναν λιμένα ενός άλλου κράτους μέλους, τα δύο κράτη πρέπει να συνεργαστούν όσον αφορά αυτό το θέμα.

Κάθε τρία έτη, κάθε κράτος μέλος πρέπει να υποβάλει έκθεση στην Επιτροπή στην εφαρμογή της οδηγίας.

#### **Απόφαση 2005/667/JHA**

Το καθεστώς (των εγκληματικών) ποινικών ρητρών εφαρμόσιμων στη συμπεριφορά έκανε μια παράβαση στην οδηγία καθορίζεται στην παρούσα απόφαση.

Κάθε κράτος μέλος θα εξασφαλίσει ότι παράνομες απαλλαγές των ρυπογόνων ουσιών, η συμμετοχή και η ενθάρρυνση για να πραγματοποιήσουν τέτοιες απαλλαγές είναι τιμωρημένες όπως εγκληματικές παραβάσεις.

Αυτές οι ποινικές ρήτρες πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες, αποτρεπτικές, και πρέπει να εφαρμοστούν σε καθεμία που κρίνεται αρμόδια (ο πλοιοκτήτης, ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ή οποιοδήποτε άλλο εμπλεγμένο πρόσωπο).

Για τις σοβαρότερες περιπτώσεις, δηλ. οι περιπτώσεις που προκαλούν τη σημαντική και διαδεδομένη ζημία στην ποιότητα νερού, τα είδη ζώων ή λαχανικών ή τα μέρη τους, ή ο θάνατος ή η σοβαρή ζημία των προσώπων, κάθε κράτος μέλος πρέπει να περιλάβουν τη φυλάκιση μεταξύ των πιθανών ποινικών ρητρών.

Άλλες ποινικές ρήτρες μπορούν να παρασχεθούν για τα άτομα, όπως τα πρόστιμα ή η μη διαθεσιμότητα από την εκτέλεση μιας ρυθμισμένης δραστηριότητας.

Κάθε κράτος μέλος πρέπει να λάβει απαραίτητα μέτρα να εξασφαλίσει ότι τα νομικά πρόσωπα μπορούν να κρατηθούν εκτεθειμένα όταν σημειώνεται μια παρατυπία για το όφελός τους από ένα άτομο με τις διευθυντικές ή αντιπροσωπευτικές δυνάμεις μέσα σε εκείνο το σώμα,

ή όπου ένα τέτοιο άτομο έχει υποβληθεί στην ανεπαρκή επίβλεψη ή τον έλεγχο. Οι ποινικές ρήτρες ενάντια στα νομικά πρόσωπα μπορούν να περιλάβουν τα πρόστιμα, τη μόνιμη ή προσωρινή μη διαθεσιμότητα από τη συμμετοχή στις εμπορικές δραστηριότητες, που τοποθετούνται υπό τη δικαστική επίβλεψη, μια δικαστική διαταγή διάλυσης, και τον αποκλεισμό από την πρόσβαση στα δημόσια οφέλη ή την ενίσχυση.

Κάθε κράτος μέλος πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να καθιερώσει την αρμοδιότητά του όσον αφορά τις παραβάσεις που δηλώνονται ανωτέρω, ιδιαίτερα όταν δεσμεύεται στο έδαφός τους, σε ένα σκάφος που φέρει τη σημαία τους, ή από έναν από τους υπηκόους τους, που ενεργούν εξ ονόματος ενός νομικού προσώπου που καθιερώνεται στο έδαφός τους.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)



### 3.7 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Διεθνείς Συμβάσεις .

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ευαισθητοποιημένη και από την τεραστία οικονομική σημασία της θαλάσσιας μεταφοράς αλλά και από την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προκαλείται από αυτές τις μεταφορές , ενσωμάτωσε τις διεθνείς συμβάσεις, που εξετάστηκαν ανωτέρω με μια σειρά αποφάσεων:

- Απόφαση 77/585/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27 Ιουλίου 1977, περί συνάψεως συμβάσεως για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσης από τη ρύπανση καθώς και του πρωτοκόλλου σχετικά με την πρόληψη της ρυπάνσεως της Μεσογείου θαλάσσης από τις βυθίσσεις αποβλήτων που πραγματοποιούν τα πλοία και τα αεροσκάφη [Επίσημη εφημερίδα L 240, (σύμβαση της Βαρκελώνης) (ΕΕ L 240 της 19.9.1977, σ. 3).
- Απόφαση 84/358/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1984, σχετικά με τη σύναψη συμφωνίας για τη συνεργασία στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες (συμφωνία της Βόννης) (ΕΕ L 188 της 16.7.1984, σ. 9).
- Απόφαση 1999/802/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 1999, σχετικά με την αποδοχή των τροποποιήσεων της σύμβασης για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση και το πρωτόκολλο για την πρόληψη της ρύπανσης από τις δράσεις απόρριψης που πραγματοποιούν τα πλοία και τα αεροσκάφη (σύμβαση της Βαρκελώνης) (ΕΕ L 322 της 14.12.1999, σ. 32).
- Απόφαση 94/156/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Φεβρουαρίου 1994, για τη σύναψη, εξ ονόματος της Κοινότητας, της σύμβασης για την προστασία της Βαλτικής Θάλασσας (σύμβαση του Ελσίνκι) (ΕΕ L 73 της 16.3.1994, σ. 1. Στη συνέχεια , του κεφαλαίου ,θα εξετάσουμε και τον τρόπο ενσωμάτωσης των διεθνών συμβάσεων MARPOL. OILPOL, στο σώμα της Ε.Ε.
- Απόφαση 93/550/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 1993, σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας συνεργασίας για την προστασία των ακτών και των υδάτων του βορειοανατολικού Ατλαντικού από τη ρύπανση (συμφωνία της Λισαβόνας) (ΕΕ L 267 της 28.10.1993, σ. 22)<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)(Συμμετοχή στις διεθνείς δραστηριότητες στον τομέα του περιβάλλοντος)

Πρίν εξετάσουμε , όμως, περαιτέρω τη σχέση μεταξύ αυτών των συμβάσεων με την Ε.Ε., ας δούμε τον παρακάτω πίνακα, ο οποίος παρουσιάζει την συμμετοχή της Ε.Ε. στις διεθνείς δραστηριότητες για την προστασία του περιβάλλοντος:<sup>46</sup>

Άρθρο 07 02 01 — Συμμετοχή στις διεθνείς δραστηριότητες στον τομέα του περιβάλλοντος

Πιστώσεις 2004		Πιστώσεις 2003		Εκτέλεση 2002	
Αναλήψεις υποχρεώσεων	Πληρωμές	Αναλήψεις υποχρεώσεων	Πληρωμές	Αναλήψεις υποχρεώσεων	Πληρωμές
5 600 000	5 900 000	6 000 000	6 900 000	6 190 854,63	6 637 848,39

Το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα πληρωμών έναντι των αναληφθεισών υποχρεώσεων έχει ως εξής:

Αναλήψεις υποχρεώσεων	Πληρωμές					Επόμενα οικονομικά έτη
	2003	2004	2005	2006		
Αναλήψεις υποχρεώσεων που πραγματοποιήθηκαν πριν από το 2003 που απομένουν προς εκκαθάριση	3 695 962	3 000 000	695 962			
Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων που μεταφέρθηκαν ή/και ανασχηματίστηκαν από το 2002						
Πιστώσεις 2003	6 000 000	3 900 000	1 500 000	600 000		
Πιστώσεις 2004	5 600 000		3 704 038	1 400 000	495 962	
Σύνολο	15 295 962	6 900 000	5 900 000	2 000 000	495 962	

<sup>46</sup> [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)(Συμμετοχή στις διεθνείς δραστηριότητες στον τομέα του περιβάλλοντος)

Η παρούσα πίστωση αποβλέπει στην κάλυψη της εφαρμογής των προγραμμάτων περιβαλλοντικής δράσης, στην προαγωγή μέτρων και στον επηρεασμό διεθνών δράσεων για την αντιμετώπιση των παγκόσμιων και διασυνοριακών περιβαλλοντικών προβλημάτων και για την πλήρη και κατάλληλη ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού προβληματισμού σε όλες τις πτυχές των κοινοτικών εξωτερικών σχέσεων.

Προορίζεται να καλύψει:

- τις υποχρεωτικές και αυτόβουλες συνεισφορές σε ορισμένες διεθνείς συμβάσεις, πρωτόκολλα και συμφωνίες, στις οποίες η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος και προπαρασκευαστικές εργασίες για τις μελλοντικές διεθνείς συμφωνίες στις οποίες συμμετέχει η Κοινότητα,
- τη χρηματοδοτική βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες και σε μη κυβερνητικές οργανώσεις για τη συμμετοχή στις προπαρασκευαστικές εργασίες για τη σύναψη μελλοντικών συμφωνιών,
- την παρακολούθηση δράσεων για την κύρωση και την εφαρμογή των πρωτοκόλλων του Κιότο και του Μόντρεαλ (αλλαγή του κλίματος και προστασία της ζώνης του όζοντος),
- επακόλουθες δράσεις της Διάσκεψης Κορυφής του 2002 σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη (Rio + 10), και συμμετοχή στις εργασίες για το εμπόριο και το περιβάλλον στον ΠΟΥ και σε άλλα διεθνή φόρουμ, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας με διεθνείς οργανώσεις όπως το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP), UN/CSD, ΟΟΣΑ,
- την καθιέρωση ισχυρού περιβαλλοντικού πυλώνα στο πλαίσιο της ευρωμεσογειακής συνεργασίας,
- τη στήριξη των υποψηφίων χωρών για την ανάληψη δράσεων που αποσκοπούν στη βελτίωση του επιπέδου της μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και την επιβολή του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τη συμμόρφωση με αυτό. Η στήριξη στον συγκεκριμένο τομέα θα επιτευχθεί μέσω αναδόχων έργων, συμβούλων και διεθνών οργανισμών, συμπεριλαμβανομένου του περιφερειακού κέντρου περιβάλλοντος, με πλήρη κάλυψη και εκπροσώπηση στις υποψήφιες χώρες.

Η παρούσα πίστωση αποβλέπει επίσης στην κάλυψη δαπανών σχετικών με επιχορηγήσεις και συμβάσεις παροχής υπηρεσιών που ανατίθενται υπό το κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για την προαγωγή των μη κυβερνητικών οργανώσεων (ΜΚΟ) που δραστηριοποιούνται κυρίως στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος. Το πολυετές (2002-2006) πρόγραμμα επεκτείνει τους στόχους του προηγούμενου προγράμματος, ούτως ώστε να περιληφθούν οι ΜΚΟ των βαλκανικών χωρών και των υποψήφιων χωρών και αναγνωρίζει τη σημασία του ρόλου και της συμβολής των οργανώσεων αυτών στον συντονισμό και στη διοχέτευση πληροφοριών και απόψεων σχετικά με τα νέα και αναδυόμενα περιβαλλοντικά προβλήματα. Το μέρος του προγράμματος που αφορά τους ΜΚΟ στην Κοινότητα αναλύεται στο άρθρο 07 03 02.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int).

### 3.8. Σχέσεις και τροποποιήσεις των MARPOL και OILPOL με την Ευρωπαϊκή ένωση.

Τα περισσότερα πετρελαιοφόρα σήμερα είναι "μονού κύτους". Στα πλοία αυτά, το φορτίο πετρελαίου στις δεξαμενές χωρίζεται από τη θάλασσα μόνον από το έλασμα του υφάλου και το έλασμα του πλευρικού τοιχώματος. Σε περίπτωση ζημίας του ελάσματος λόγω σύγκρουσης ή προσάραξης, υπάρχει ο κίνδυνος να χυθεί το περιεχόμενο των δεξαμενών στη θάλασσα και να προκληθεί σοβαρή ρύπανση. Ένα αποτελεσματικό μέσο για να αποτραπεί ο κίνδυνος αυτός είναι να περιβληθούν οι δεξαμενές φορτίου από ένα δεύτερο εσωτερικό έλασμα, σε αρκετή απόσταση από το εξωτερικό έλασμα. Αυτός ο σχεδιασμός "διπλού κύτους" προστατεύει τις δεξαμενές φορτίου από τις ζημιές και μειώνει τον κίνδυνο ρύπανσης. Γι'αυτό το λόγο η Ε.Ε , έσπευσε με τον **Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Φεβρουαρίου 2002( Τροποποιήθηκε από τον: **Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1726/2003** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003 [Επίσημη Εφημερίδα L 249 της 01.10.2003]. **Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2172/2004** της Επιτροπής της 17ης Δεκεμβρίου 2004 [Επίσημη Εφημερίδα L 371 της 18.12.2004])στην αντικατάσταση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού.

Μετά το ατύχημα του "EXXON VALDEZ" το 1989,όπως προείδαμε, οι Ηνωμένες Πολιτείες, δυσαρεστημένες από την αδυναμία των διεθνών προτύπων στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, εξέδωσαν το 1990 την "Oil Pollution Act" (OPA 90). Με το νόμο αυτό, επέβαλαν μονόπλευρα απαιτήσεις διπλού κύτους τόσο για τα νεόδομητα πετρελαιοφόρα όσο και για τα υπάρχοντα, καθορίζοντας όρια ηλικίας (από το 2005 από 23 έως 30 ετών) και προθεσμίες (2010 και 2015) για τον παροπλισμό των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.<sup>48</sup>

Κατόπιν του μονομερούς μέτρου των Αμερικανών, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΟΜΙ - ΔΝΟ) ( EN ) αναγκάστηκε να ακολουθήσει και θέσπισε το 1992 πρότυπα διπλού κύτους στη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL). Η σύμβαση αυτή απαιτεί όλα τα πετρελαιοφόρα χωρητικότητας νεκρού φορτίου ίσης ή ανώτερης των 600 τόνων DWT παραδοτέων από το 1996, να κατασκευάζονται με διπλό κύτος ή να είναι ισοδύναμου σχεδιασμού. Από την ημερομηνία αυτή λοιπόν δεν κατασκευάζονται πλέον δεξαμενόπλοια αυτού του μεγέθους με μονό κύτος.

<sup>48</sup> [www.europa.eu.int.\(maritime safety agency \)](http://www.europa.eu.int.(maritime safety agency ))

Για τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους χωρητικότητας νεκρού φορτίου ίσης ή ανώτερης των 20.000 τόνων DWT, τα οποία παραδόθηκαν πριν τις 6 Ιουλίου 1996, η διεθνής σύμβαση απαιτεί να καταστούν σύμφωνα προς τα πρότυπα διπλού κύτους το αργότερο όταν θα είναι ηλικίας 25 ή 30 ετών, αναλόγως εάν έχουν ή όχι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (Με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος επιδιώκεται να μειωθεί ο κίνδυνος επιχειρησιακής ρύπανσης, αποτρέποντας την επαφή του νερού του έρματος με τους υδρογονάνθρακες. Εξάλλου, με την προστατευτική χωροθέτηση, επιδιώκεται οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος να τοποθετούνται στα σημεία όπου ο κίνδυνος προσάραξης ή σύγκρουσης είναι σοβαρότερος).

Με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος επιδιώκεται να μειωθεί ο κίνδυνος επιχειρησιακής ρύπανσης, αποτρέποντας την επαφή του νερού του έρματος με τους υδρογονάνθρακες. Εξάλλου, με την προστατευτική χωροθέτηση, επιδιώκεται οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος να τοποθετούνται στα σημεία όπου ο κίνδυνος προσάραξης ή σύγκρουσης είναι σοβαρότερος.

Πράγματι, επειδή είναι σχεδόν αδύνατον να μετατραπεί ένα πετρελαιοφόρο μονού κύτους σε πετρελαιοφόρο διπλού κύτους, και εξαιτίας του γεγονότος ότι τα προδιαγεγραμμένα όρια ηλικίας προσεγγίζουν το τέλος της εμπορικής ζωής ενός πλοίου, τόσο το αμερικανικό σύστημα, όσο και η σύμβαση MARPOL, οδηγούν στον παροπλισμό των πετρελαιοφόρων μονού κύτους. Οι διαφορές που υπάρχουν πάντως μεταξύ αμερικανικού και διεθνούς συστήματος έχουν ως αποτέλεσμα ότι επειδή, από το 2005, θα απαγορευθεί η είσοδος των πετρελαιοφόρων μονού κύτους στα αμερικανικά ύδατα λόγω της ηλικίας τους, τα πλοία αυτά θα πλέουν σε άλλες περιοχές του κόσμου, μεταξύ των οποίων είναι και η Ευρωπαϊκή Ένωση, και θα αυξηθεί έτσι ο κίνδυνος ρύπανσης σε αυτές τις περιοχές.

Η Επιτροπή ανησυχεί για την κατάσταση που περιγράφηκε προηγουμένως, καθόσον οι στατιστικές δείχνουν ότι τα ποσοστά ατυχημάτων γηραιών πλοίων αυξάνονται. Κατά τη γνώμη της, χρειάζεται από πλευράς Κοινότητας κατάλληλη αντιμετώπιση η οποία πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή πριν το 2005, σημαντική οριακή ημερομηνία, από την οποία με την απαγόρευση εισόδου των πετρελαιοφόρων μονού κύτους στα αμερικανικά ύδατα θα αρχίσει η εκμετάλλευση των πλοίων αυτών στα ευρωπαϊκά ύδατα.<sup>49</sup>

<sup>49</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας κατόπιν του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου «Prestige» [**COM (2002) 681** τελικό - Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου « PRESTIGE » (Νοέμβριος 2002), η Επιτροπή επίσπευσε την σταδιακή απομάκρυνση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που μεταφέρουν τα βαρύτερα προϊόντα πετρελαίου, στους λιμένες, στις τερματικές εγκαταστάσεις και στα αγκυροβόλια της Κοινότητας..

### Νέοι παγκόσμιοι κανόνες

Ο ΔΝΟ τροποποίησε τη σύμβαση MARPOL προκειμένου να εφαρμόσει στον παγκόσμιο στόλο πετρελαιοφόρων ένα καθεστώς παρόμοιο με αυτό της ΕΕ. Οι νέες διεθνείς διατάξεις που τροποποιούν το παράρτημα Ι της Σύμβασης MARPOL 73/78 προβλέπουν:

- ✓ την υποχρέωση μεταφοράς των πλέον επικίνδυνων προϊόντων πετρελαίου αποκλειστικά από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους από τις 4 Απριλίου 2005 και εντεύθεν, το αργότερο·
- ✓ ένα εσπευσμένο πρόγραμμα σταδιακής απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, τα οποία δεν θα μπορούν να παραμείνουν σε υπηρεσία πέραν του 2010·
- ✓ την επέκταση και την πρώιμη εφαρμογή του ειδικού καθεστώτος επιθεώρησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους άνω των 15 ετών.

### 3.9 Σχέσεις Διεθνών Συμβάσεων και Ελλάδας .

Στον παρακάτω πίνακα , μπορούμε να δούμε ποιες Διεθνείς Συμβάσεις προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος(όχι μόνο στα πλαίσια των μεταφορών) έχει κυρώσει η Ελλάδα και με ποιους νόμους τις έχει ενσωματώσει στην Ελληνική Έννομη τάξη :

#### α. Γενικά

1.1.	Σύμβαση Λονδίνου (1972) περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλών
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λονδίνο, Πόλη του Μεξικού, Μόσχα και Ουάσιγκτον
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	29/12/1972
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	30/8/1975
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Μεξικό, ΕΣΣΔ, Ην. Βασίλειο, ΗΠΑ
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 1147/1981 κύρωσης (ΦΕΚ 110/Α 23-4-81)
1.2.	Σύμβαση Λονδίνου (1990) για την προετοιμασία,

	συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	30/11/1990
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	13/5/1995 διεθνώς - 7/6/1995 για τη χώρα μας
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 2252/94 (ΦΕΚ 192Α/18-11-1994)
1.3.	Σύμβαση MARPOL 73 περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	2/11/1973
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	2-10-1983
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ 99 Α/ 21-7-82) κύρωσης της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου
1.4.	Πρωτόκολλο 1978 στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	17/2/1978
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	2/10/1983
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ 99 Α/ 21-7-82) Κύρωση της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου
1.5.	Τροποποιήσεις της Σύμβασης σχετικά με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation)
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	(...)
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	1975 - 1977 - 1979
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	(...)



ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: (...)

ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ Ν. 1146/18-4-1981 (ΦΕΚ 109/Α/23-4-81)  
ΕΛΛΑΔΑ:

1.6. Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας

ΧΡΟΝΟΣ 1982  
ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 5/11/1994 διεθνώς - 19/8/1995 για την Ελλάδα

ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: Γ.Γ. ΟΗΕ (;)

ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ Κυρώθηκε με το Ν. 2321/95 (ΦΕΚ 136Α/23-6-1995)  
ΕΛΛΑΔΑ:

## β. Μεσόγειος

1.1. Σύμβαση Βαρκελώνης - περί προστασίας της Μεσογείου  
θαλάσσης από τη ρύπανση

ΤΟΠΟΣ Βαρκελώνη  
ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:

ΧΡΟΝΟΣ 16/2/1976  
ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 12/2/1978

ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: Ισπανία (UNEP ως γραμματεία, με έδρα της συντονιστικής  
μονάδας για το ΜΑΡ από το 82 στην Αθήνα)

ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ Ν. 855/23-12-1978 (ΦΕΚ 235/Α/23-12-1978) κύρωσης της  
ΕΛΛΑΔΑ: Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων 1 και 2. Σε ισχύ από 2-2-  
1979

1.2. Αναθεώρηση Σύμβασης Βαρκελώνης - περί προστασίας της  
Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση

ΤΟΠΟΣ Βαρκελώνη  
ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:

ΧΡΟΝΟΣ 8/6/1995  
ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:

1.3 Πρωτόκολλο 1 Σύμβασης Βαρκελώνης για την πρόληψη  
ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων και  
αεροσκαφών

ΤΟΠΟΣ Βαρκελώνη  
ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:

ΧΡΟΝΟΣ 16/2/1976  
ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	12/2/1978
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 855/ 23-12-1978 (ΦΕΚ 235/Α/23-12-1978) κύρωσης της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων 1 και 2. Σε ισχύ από 2-2-1979
1.3.1	Αναθεωρημένο Πρωτόκολλο Σύμβασης Βαρκελώνης για την πρόληψη ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών (dumping)
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	8/6/1995
1.4.	Πρωτόκολλο 2 Σύμβασης Βαρκελώνης για την καταπολέμηση ρύπανσης της Μεσογείου από πετρέλαια και άλλες επιβλαβείς ουσίες
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	16/2/1976
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	12/2/1978
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 855/ 23-12-1978 (ΦΕΚ 235/Α/23-12-1978) κύρωσης της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων 1 και 2. Σε ισχύ από 2-2-1979
1.5.	Πρωτόκολλο 4 Σύμβασης Βαρκελώνης περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Γενεύη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	3/4/1982
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	23/3/1986
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 1634/17-7-1986 (ΦΕΚ 104/Α18-7-1986) κύρωσης των Πρωτοκόλλων 3 και 4. Σε ισχύ από 26-1-1987
1.6	Νέο Πρωτόκολλο Σύμβασης Βαρκελώνης περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου (S.P.A.)
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη

ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	8/6/1995
1.7	Σύμφωνο μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του ΟΗΕ που αφορά την Εδρα της Συντονιστικής Μονάδας για ΜΑΡ (Mediterranean Action Plan - Σχέδιο Δράσης για τη Μεσόγειο)
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	(...)
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	1982
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	(;)
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ελλάδα-Κένυα-UNEP
ΚΥΡΩΣΗ ΕΛΛΑΔΑ:	ΑΠΟ Ν. 1511/11-1-1985 κύρωσης (ΦΕΚ 3/Α11-1-85)

Από τον παραπάνω πίνακα<sup>50</sup> , μπορεί κανείς εύκολα να παρατηρήσει ότι η Ελλάδα φανερά ευαισθητοποιημένη για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος γενικότερα , έχει ενσωματώσει στην έννομη τάξη της τόσες πολλές Διεθνείς Συμβάσεις. Όπως είναι λογικό , η σύμβαση που κυρίως απασχόλησε την χώρα μας , δεν ήταν άλλη από την MEDPOL (Σύμβαση της Βαρκελώνης) , τόσο στο πλαίσιο των μεταφορών καθώς το θαλάσσιο εμπόριο έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελληνική οικονομία όσο και στο πλαίσιο της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλούνται από τα πλοία μιας και ο τουρισμός είναι καθοριστικός για την Ελληνική οικονομία και φυσικά αυτό απαιτεί καθαρές θάλασσες.

---

<sup>50</sup> Απ' το site του ΥΠΕΧΩΔΕ >Διεθνή Θέματα>Διεθνείς Συμβάσεις

## Επίλογος

Εδώ και αρκετά χρόνια γίνεται κάθε μέρα όλο και περισσότερο λόγος για τη ρύπανση του περιβάλλοντος γενικά και για τη μείωση των διαφόρων πλουτοπαραγωγικών αποθεμάτων όπως το πετρέλαιο , το νερό, διάφορα σπυδαία ορυκτά κ.λ.π.

Γίνονται παγκόσμιες κινήσεις και συνέδρια με αντικείμενο την προστασία της γης από τη ρύπανση και τη μείωση των επιπτώσεων της στην υγεία των ανθρώπων, των ζώντων οργανισμών και των φυτών . Μια από τις σοβαρότερες επιπτώσεις της ρύπανσης είναι η αλλαγή του κλίματος της γης όπου έχει σαν αποτέλεσμα την ασυνήθιστη ένταση των φυσικών φαινομένων (ραγδαίες βροχές , καταιγίδες , ξηρασία κ.λπ.), τα οποία καταστρέφουν περιουσίες και θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή των ανθρώπων, τη χλωρίδα και την πανίδα. Στις παγκόσμιες αυτές συναντήσεις εξετάζονται επίσης οι επιπτώσεις και τα προβλήματα που θα έχουν οι επόμενες γενιές τόσο από τη ρύπανση όσο και από την εξάντληση των πλουτοπαραγωγικών αποθεμάτων. Συμπερασματικά , θεωρούμε ότι<sup>51</sup>: **Ο ΠΛΑΝΗΤΗΣ ΓΗ ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ...**

Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, τώρα, ενώ το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, επανέφερε στην ατζέντα της συνάντησης κορυφής το καλοκαίρι του 2005 τις περιβαλλοντικές πολιτικές ως βασική προτεραιότητα της Ε.Ε. και την ανάγκη ενίσχυσης των περιβαλλοντικών μέτρων παράλληλα με τους στόχους της οικονομικής ανταγωνιστικότητας η Προεδρία –δηλαδή το Ηνωμένο Βασίλειο-δεν τις περιέλαβε τελικά στις πολιτικές προτεραιότητές της.

Οι περιβαλλοντικές πολιτικές και η χρηματοδότηση των περιβαλλοντικών έργων και υποδομών , κυρίως στο τομέα του θαλάσσιου χώρου και της προστασίας του, σχετίζεται άμεσα με την πολιτική θέληση και την υπέρβαση των αντιφάσεων που χαρακτηρίζουν τόσο τις ηγεσίες της Ε.Ε. τόσο σε επίπεδο κορυφής, Επιτροπής, Συμβουλίου Υπουργών όσο και σε επίπεδο εθνικών κυβερνήσεων .

Στην ίδια λογική και τα κράτη μέλη δεν συμμορφώνονται με την υπάρχουσα περιβαλλοντική νομοθεσία, αλλά προτάσσουν άλλες πολιτικές και προτεραιότητες. Παρά και τις προσφυγές στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο εκδικάζει συνεχώς σωρεία περιβαλλοντικών υποθέσεων, ύστερα από προσφυγές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή των κρατών-μελών ή των πολιτών , οι επιλογές των κρατών συνεχίζουν να μην εναρμονίζονται με την περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε..<sup>52</sup>

<sup>51</sup> ΔΗΛΑΝΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ «21<sup>ος</sup> ΑΙΩΝΑΣ: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ »,ΡΟΔΟΣ 1989, εκδ.ΣΤΑΜΟΥΛΗ, σελ.9-10.

<sup>52</sup> «Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ», ΑΡΘΡΟ : «ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΛΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ» , 12/11/2006, ΣΕΛ.48

Η Ελλάδα το 2005 παραπέμφθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για 38 υποθέσεις , εκ των οποίων οι 7 ήταν για περιβαλλοντικές παραβιάσεις .

Θα μπορούσαμε αναμφισβήτητα να υποθέσουμε ότι οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου μπορούν να αποτελούν , ως ένα βαθμό , εργαλείο πίεσης προς τα κράτη μέλη , αλλά δεν αποτελούν ικανό και μοναδικό και ικανό μέσο για τη συμμόρφωση προς μια ολοκληρωμένη προσέγγιση. Τι χρειάζεται για την καλύτερη περιβαλλοντική (θαλάσσια και μη) προστασία στα πλαίσια της Ε.Ε.;

Ο συνδυασμός και η συνέργια των πολιτικών και των δράσεων για το περιβάλλον αποτελούν τη βάση για την επίλυση των περιβαλλοντικών ζητημάτων. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων θα μπορούσαν να τεθούν προς συζήτηση τα εξής:

- Η προώθηση από τα Ευρωπαϊκά όργανα ( Συμβούλιο Κορυφής, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Συμβούλιο Υπουργών , Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο)και τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών, συγκεκριμένων περιβαλλοντικών πολιτικών για την ενίσχυση του ρόλου και της ευθύνης των φορέων και των πολιτών προς την κατεύθυνση του ελέγχου και της πίεσης που δύναται να ασκήσουν σε περιπτώσεις περιβαλλοντικών παραβιάσεων ( η δυνατότητα συμμετοχής και παρουσίας σε συμβούλια επιχειρήσεων , δυνατότητα ανοικτής πληροφόρησης όπως στα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης)
- Οι πολιτικές, τα μέτρα καθώς και οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου να αποτελούν τη βάση για τα όργανα της Ε.Ε. και τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών στη χάραξη των πολιτικών και στη μείωση των επιχορηγήσεων από τα κονδύλια άλλων κατηγοριών χρηματοδότησης ,στην «υποχρεωτική» αύξηση των επιχορηγήσεων που αφορούν περιβαλλοντικά έργα και τις υποδομές σε αυτές τις χώρες.

Οι άνωθεν προτάσεις-προστασίας , σίγουρα περιλαμβάνουν όλο το φάσμα της λέξης «περιβάλλον» χωρίς να το διακρίνουν σε θαλάσσιο και μη. Σκόπιμα έγινε αυτό , γιατί θεωρώ ότι μέτρα προστασίας χρειάζεται όλη η έννοια της λέξης περιβάλλον καθώς τόσο το δικό μας καλύτερο μέλλον όσο και των παιδιών μας εξαρτάται από αυτό. Σίγουρα, ιδιαίτερη σημασία θα δώσουμε στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τόσο σε κοινοτικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, καθώς η θάλασσα καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη Γη . Όλοι μας , οφείλουμε να είμαστε καλά πληροφορημένοι για την ρύπανση της θάλασσας από τις μεταφορές , ώστε να μπορούμε να αντιδρούμε σε περιπτώσεις παραβιάσεων ή να προτείνουμε περαιτέρω μέτρα προστασίας αυτής γιατί

όπως γνωρίζουμε πολύ καλά, από τις καθαρές θάλασσες δεν εξαρτάται μόνο η οικονομία της χώρας του καθενός μας αλλά κυρίως η ζωή μας...

## Βιβλιογραφία

### Ελληνική

- **Θεόδωρος Ι. Παναγόπουλος** «Δίκαιο Περιβάλλοντος» , Αθήνα 2001 , εκδόσεις Α.Σταμούλη
- **Δ.Α.Δουμάνης(Πλοίαρχος)**, «Οδηγίες για την Εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του ΙΜΟ», Αθήνα 1975
- **Μ. Γουλιέλμος , Κ. Γκιζάκης**, ‘ Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο ’ , Αθήνα 1997 , εκδόσεις Α.Σταμούλης .
- **Α. Β. Αλεξόπουλος , Γ. Π. Βλάχος** ‘ Τεχνικοοικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ’ , Αθήνα, 1995 , εκδόσεις Α.Σταμούλης
- **Γ. Π. Βλάχος** ‘ Διακίνηση των αγαθών και η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ’ , Αθήνα 1995 , εκδόσεις Α.Σταμούλης
- **Α. ΔΗΛΑΝΑΣ** ‘ 21<sup>ος</sup> αιώνας , προβληματισμοί για τη ρύπανση του περιβάλλοντος ’ , Αθήνα , εκδόσεις Α.Σταμούλη
- **Γ. Δέλλη** « Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος» , 1998, εκδόσεις Α.Σάκκουλας
- **Α.Τάχου** «Δίκαιο Προστασίας του Περιβάλλοντος» Θεσσαλονίκη 1998 , εκδόσεις Σάκκουλα
- **Ν.Μούσης**, «Ευρωπαϊκή Ένωση» , εκδόσεις Παπαζήση, Αθηνα 2003

### Ξενόγλωσση

- « Η κατάσταση του πλανήτη », 1994 ,worldwatch Institute

### Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις

- [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int) (Επίσημη Δικτυακή Πύλη της Ε.Ε.)
- [www.yrexode.gr](http://www.yrexode.gr) (Δικτυακός τόπος του ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ)
- [www.yen.gr](http://www.yen.gr)(Δικτυακός τόπος του Υ.Ε.Ν.)

### Τύπος

- Ευρωπαϊκή Ένωση και Περιβαλλοντικές Πολιτικές, ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ο Κόσμος του Επενδυτή,12/11/2005

### Εκθέσεις

- Ομάδα εμπειρογνομόνων –Κοινή έκθεση για το θαλάσσιο φυσικό περιβάλλον , The State of the Marine Enviroment ,UNEP Regional Seas Reports and Studies No.115 (Ναϊρόμπι , Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον , 1990)

### Έντυπα από:

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ.

Θα ήθελα σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω τους υπαλλήλους του ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής , όπου με την σωστή καθοδήγηση του επιβλέποντα καθηγητή μου με βοήθησαν στην ανωτέρα εργασία. Αλλά κυρίως οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους υπαλλήλους του Υ.Ε.Ν. , που χωρίς την πολύτιμη βοήθειά τους , πολλά από τα σημαντικά στοιχεία, πίνακες και διαγράμματα δεν θα υπήρχαν



## 1)MEDPOL(ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ)

Η Συνθήκη της Βαρκελώνης του 1976, που τροποποιούνται το 1995, και τα πρωτόκολλα που συντάσσονται σύμφωνα με αυτήν την Συνθήκη στοχεύουν να μειώσουν τη ρύπανση στη Μεσόγειο και να προστατεύσουν και να βελτιώσουν το θαλάσσιο περιβάλλον στην περιοχή, με αυτόν τον τρόπο συμβάλλοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη της. ACTS

Απόφαση του Συμβουλίου 77/585/EEC της 25ης Ιουλίου 1977 που ολοκληρώνει τη Συνθήκη για την προστασία της Μεσογείου ενάντια στη ρύπανση και το πρωτόκολλο για την πρόληψη της μόλυνσης της Μεσογείου από τη ρίψη απορριμάτων από τα σκάφη και τα αεροσκάφη. Απόφαση του Συμβουλίου 81/420/EEC της 19ης Μαΐου 1981 στο συμπέρασμα του πρωτοκόλλου σχετικά με τη συνεργασία στην καταπολέμηση της μόλυνσης της Μεσογείου από το πετρέλαιο και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Απόφαση του Συμβουλίου 83/101/EEC της 28ης Φεβρουαρίου 1983 που ολοκληρώνει το πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου ενάντια στη ρύπανση από το έδαφος - βασιζόμενες πηγές. Απόφαση του Συμβουλίου 84/132/EEC της 1ης Μαρτίου του 1984 στο συμπέρασμα του πρωτοκόλλου σχετικά με τη Μεσόγειο προστάτευσε ειδικά τις περιοχές.

Απόφαση του Συμβουλίου 1999/800/EC της 22ας Οκτωβρίου 1999 στο συμπέρασμα του πρωτοκόλλου σχετικά με ειδικά τις προστατευόμενες ζώνες και τη βιολογική ποικιλομορφία στη Μεσόγειο, και στην αποδοχή των παραρτημάτων εκείνου του πρωτοκόλλου (Συνθήκη της Βαρκελώνης).

Απόφαση του Συμβουλίου 1999/801/EC της 22ας Οκτωβρίου 1999 στην αποδοχή των τροποποιήσεων στο πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου ενάντια στη ρύπανση από τις επίγειες πηγές (Συνθήκη της Βαρκελώνης).

Απόφαση του Συμβουλίου 1999/802/EC της 22ας Οκτωβρίου 1999 στην αποδοχή των τροποποιήσεων στη Συνθήκη για την προστασία της Μεσογείου ενάντια στη ρύπανση και στο πρωτόκολλο για την πρόληψη της μόλυνσης από τη ρίψη απορριμάτων από τα σκάφη και τα αεροσκάφη (Συνθήκη της Βαρκελώνης).

Απόφαση του Συμβουλίου 2004/575/EC της 29ης Απριλίου 2004 στο συμπέρασμα, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του πρωτοκόλλου στη Συνθήκη της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου ενάντια στη ρύπανση, σχετικά με τη συνεργασία στην

παρεμπόδιση της ρύπανσης από τα σκάφη και, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, που καταπολεμά τη ρύπανση της Μεσογείου.

#### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Απόφαση 77/585/ΕΟΚ επιτρέπει στην Κοινότητα για να δεχτεί τη Συνθήκη για την προστασία της Μεσογείου ενάντια στη ρύπανση (Συνθήκη της Βαρκελώνης) και το πρωτόκολλο για την πρόληψη της μόλυνσης της Μεσογείου από τη ρίψη απορριμάτων από τα σκάφη και τα αεροσκάφη. Ο σκοπός αυτών των δύο οργάνων, μαζί με τα πρωτόκολλα τα οποία η Κοινότητα έχει δεχτεί στη συνέχεια (με τις αποφάσεις 81/420/ΕΕΚ, 83/101/ΕΟΚ και 84/132/ΕΟΚ), πρόκειται να περιορίσουν τη ρύπανση στην περιοχή της Μεσογείου. Υπογράφηκαν το 1976 από όλα τα κράτη μέλη (Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία) και τις χώρες μη μέλη που συνορεύουν με τη Μεσόγειο (συνολικά 21 χώρες). Το 1999 το Συμβούλιο υιοθέτησε μια σειρά αποφάσεων σχετικά με τις τροποποιήσεις στη Συνθήκη και δύο από τα υπάρχοντα πρωτόκολλα καθώς επίσης και ένα νέο πρωτόκολλο σχετικά με ειδικά τις προστατευόμενες ζώνες και βιολογική ποικιλομορφία στη Μεσόγειο. Επιπλέον, το 2002 η Κοινότητα υπέγραψε ένα δέκατο έκτο πρωτόκολλο στη Συνθήκη της Βαρκελώνης την οποία δέχτηκε μέσω της απόφασης του Συμβουλίου 2004/575/ΕΚ.

#### **Barcelona Convention**

Τα συμβαλλόμενα μέρη στη Συνθήκη χωριστά ή από κοινού θα λάβουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέψουν, να μειώσουν και να καταπολεμήσουν τη ρύπανση της περιοχής Μεσογείων. Τα συμβαλλόμενα μέρη δίνουν την ιδιαίτερη προσοχή σε τέσσερις τύπους ρυπάνσεων:

ρύπανση που προκαλείται με τη ρίψη απορριμάτων από τα σκάφη και τα αεροσκάφη

ρύπανση από τα σκάφη

ρύπανση ως αποτέλεσμα της εξερεύνησης και της εκμετάλλευσης του ηπειρωτικού ραφιού και του βυθού και του υπεδάφους του

ρύπανση από τις επίγειες πηγές.

Η Συνθήκη καθορίζει τις διατάξεις για τη συνεργασία και τις πληροφορίες μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών σε περίπτωση κρίσιμης κατάστασης αναγκάζοντας τη ρύπανση στον τομέα της Μεσογείου προκειμένου να μειωθεί ή να αποβληθεί οποιαδήποτε κατάληξη ζημίας.

Τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν επίσης να προσπαθήσουν να καθιερώσουν το συνεχή έλεγχο ρύπανσης.

Συνεργάζονται στους τομείς της επιστήμης και της τεχνολογίας και επιλύουν τις κατάλληλες διαδικασίες για τον προσδιορισμό της ευθύνης και την αποζημίωση για τη ζημία ως αποτέλεσμα της ρύπανσης που προέρχεται από τις παραβιάσεις των διατάξεων της Συνθήκης.

Για την τακτοποίηση οποιωνδήποτε διαφωνιών που προκύπτουν μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών ως προς την ερμηνεία ή της αίτησης

της Συνθήκης, το κείμενο της Συνθήκης επιτρέπει για την τακτοποίηση των διαφωνιών και τη διαιτησία.

Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να συνεργαστούν στην επίλυση των διαδικασιών για να εποπτεύσουν την αίτηση της Συνθήκης.

The United Nations Environment Programme will carry out secretariat functions in the framework of the implementation of the Convention (convening and preparing meetings, coordination, etc.).

Απόφαση του Συμβουλίου 1999/802/EK αφορά διάφορες τροποποιήσεις στη Συνθήκη που έγιναν αποδεκτές από την Κοινότητα το 1995. Αυτές οι τροποποιήσεις αφορούν, ειδικότερα, την επέκταση του γεωγραφικού τομέα της Συνθήκης της εφαρμογής στην ακτή, η αίτηση του προληπτικού και του "μολύνοντας πληρώνει" τις αρχές, η υποχρέωση στα συμβαλλόμενα μέρη να πραγματοποιηθούν και να προωθηθούν οι αξιολογήσεις του αντίκτυπου, να προστατευθεί και να συντηρηθεί η βιολογική ποικιλομορφία καθώς επίσης και να καταπολεμηθεί η ρύπανση από τις διασυνοριακές μετακινήσεις των επικίνδυνων αποβλήτων, και η πρόσβαση στις πληροφορίες και τη δημόσια συμμετοχή.

Πρωτόκολλο για την πρόληψη της μόλυνσης της Μεσογείου από τη ρίψη απορριμάτων από τα σκάφη και τα αεροσκάφη  
Το πρωτόκολλο καλύπτει μόνο τη ρύπανση της περιοχής της Μεσογείου που προκαλείται με τα σκάφη και τα αεροσκάφη.

Πρακτική ντάμπινγκ ορισμένων τύπων αποβλήτων και θεμάτων (τοξικές organohalogen και organosilicon ενώσεις, υδράργυρος, κάδμιο, πλαστικά, ακατέργαστο πετρέλαιο, κ.λπ....) είναι απαγορευμένος.

Πρακτική ντάμπινγκ άλλου θέματος ή τύποι αποβλήτων (αρσενικό, μόλυβδος, χαλκός, ψευδάργυρος, χρώμιο, νικέλιο, εμπορευματοκιβώτια, μέταλλο απορρίματος, ορισμένοι τύποι φυτοφαρμάκων, κ.λπ....) υπόκειται στην προγενέστερη έκδοση μιας ειδικής ή γενικής άδειας από τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Τέτοιες άδειες μπορούν να εκδοθούν μόνο μετά από την προσεκτική εκτίμηση διάφορων παραγόντων (χαρακτηριστικά και σύνθεση του θέματος, χαρακτηριστικά της πετώντας περιοχής και της μεθόδου κατάθεσης, γενικοί εκτιμήσεις και όροι).

Τα σκάφη και τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για εκτός από τους κυβερνητικούς και μη εμπορικούς σκοπούς αποκλείονται από το πεδίο του πρωτοκόλλου.

Πρωτόκολλο σχετικά με τη συνεργασία στην καταπολέμηση της μόλυνσης της Μεσογείου από το πετρέλαιο και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Αυτό το πρωτόκολλο ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θα συνεργαστούν όταν παρουσιάζει μια τεράστια ποσότητα πετρελαίου ή/και άλλων επιβλαβών ουσιών στη Μεσόγειο, είτε τυχαία είτε συσσωρευτική, έναν σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο στο θαλάσσιο

περιβάλλον, την ακτή είτε τον οικονομικό, την υγεία είτε οικολογικά τα συμφέροντα ενός ή περισσότερων συμβαλλόμενων μερών.

Αυτή η συνεργασία εστιάζει στη σύνταξη των σχεδίων έκτακτης ανάγκης, προώθηση των μέτρων για τη ρύπανση πετρελαίου στη θάλασσα, και τις πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση της Μεσογείου, που διαδίδει τις πληροφορίες για την οργάνωση των πόρων και για τις νέες μεθόδους για να αποτρέψει και να καταπολεμήσει τη ρύπανση, και που αναπτύσσει τα ερευνητικά προγράμματα για το θέμα.

Το πρωτόκολλο απαιτεί όλα τα συμβαλλόμενα μέρη αντιμετωπίζοντας μια κρίσιμη κατάσταση για να πραγματοποιήσει τις απαραίτητες, ακριβείς αξιολογήσεις σχετικά με τη φύση και το μέγεθος του ατυχήματος, να λάβουν όλα τα μέτρα πιθανά να μειώσουν ή να εξαλείψουν τα αποτελέσματα αυτής της ρύπανσης, και να ενημερώσουν άλλα συμβαλλόμενα μέρη, είτε άμεσα είτε μέσω του περιφερειακού κέντρου για τη Μεσόγειο που δημιουργείται από τη Συνθήκη της Βαρκελώνης, για αυτές τις αξιολογήσεις και ενέργειες που αναλαμβάνονται.

Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου ενάντια στη ρύπανση από τις επίγειες πηγές

Ο σκοπός αυτού του πρωτοκόλλου είναι να καταπολεμηθεί η ρύπανση στη Μεσόγειο που προκαλείται από τις απαλλαγές από τους ποταμούς, τις εκβολές, τα κανάλια ή άλλες κοίτες, ή τη ρύπανση που προέρχεται από οποιαδήποτε άλληδήποτε πηγή ή δραστηριότητα μέσα στο έδαφος του κρατικού συμβαλλόμενου μέρους στο πρωτόκολλο.

Το πρωτόκολλο απαριθμεί τις ουσίες των οποίων η απαλλαγή είναι απαγορευμένη, και τους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη προκειμένου να αποβληθεί η ρύπανση από αυτές τις ουσίες. Απαριθμεί επίσης τις ουσίες για τις οποίες η απαλλαγή υπόκειται στην έγκριση από τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Αυτή η έγκριση πρέπει να πάρει τον ιδιαίτερο απολογισμό των χαρακτηριστικών και της σύνθεσης των αποβλήτων, τα χαρακτηριστικά των στοιχείων στα απόβλητα από την άποψη της βλαπτικότητας, τα χαρακτηριστικά της θέσης όπου τα απόβλητα απαλλάσσονται και το θαλάσσιο περιβάλλον που εισάγονται, οι τεχνικές διαθέσιμες για να διαχειριστούν τα απόβλητα, καθώς επίσης και την πιθανή ζημία στα θαλάσσια οικοσυστήματα και την επίδρασή του στη χρήση θαλάσσιου νερού.

Απόφαση του Συμβουλίου 1999/801/EK αφορά διάφορες τροποποιήσεις στο πρωτόκολλο που έγιναν αποδεκτές από την Κοινότητα το 1996. Αυτές οι τροποποιήσεις αφορούν, ειδικότερα, την εφαρμογή της προληπτικής αρχής, η επέκταση του πεδίου του πρωτοκόλλου στην αερομεταφερόμενη ρύπανση επίγειας προέλευσης, το ρυθμιστικό σύστημα για την απαλλαγή αποβλήτων, ο συνεχής έλεγχος

των επιπέδων ρύπανσης, και τεχνικός βοήθεια στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Το πρωτόκολλο ορίζει επίσης τη συνεργασία σχετικά με την έρευνα και τις πληροφορίες, και τη θέσπιση κατάλληλων προγραμμάτων, μέτρων και προτύπων που στοχεύουν στη μείωση ή την εξάλειψη των στοχοθετημένων ουσιών.

Απόφαση του Συμβουλίου 1999/801/EK αφορά διάφορες τροποποιήσεις στο πρωτόκολλο που έγιναν αποδεκτές από την Κοινότητα το 1996. Αυτές οι τροποποιήσεις αφορούν, ειδικότερα, την εφαρμογή της προληπτικής αρχής, την επέκταση του πεδίου του πρωτοκόλλου στην αερομεταφερόμενη ρύπανση επίγειας προέλευσης, το ρυθμιστικό σύστημα για την απαλλαγή αποβλήτων, το συνεχή έλεγχο των επιπέδων ρύπανσης, και την τεχνική βοήθεια στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Πρωτόκολλο σχετικά με ειδικά τις προστατευόμενες ζώνες και τη βιολογική ποικιλομορφία στη Μεσόγειο

Το πρωτόκολλο σχετικά με ειδικά τις προστατευόμενες ζώνες στη Μεσόγειο, στην οποία η Κοινότητα δέχτηκε το 1984, προστατεύει τους φυσικούς πόρους στην περιοχή της Μεσογείου, συντηρεί την ποικιλομορφία της λίμνης γονιδίων και προστατεύει ορισμένες φυσικές περιοχές με τη δημιουργία μιας σειράς ειδικά συντηρημένων περιοχών.

Απόφαση του Συμβουλίου 1999/800/EK επιτρέπει στην Κοινότητα για να δεχτεί το νέο πρωτόκολλο, που υπογράφεται το 1995, σχετικά με ειδικά τις προστατευόμενες ζώνες και τη βιολογική ποικιλομορφία στη Μεσόγειο.

Το νέο πρωτόκολλο κάνει τη διάκριση μεταξύ των ειδικά προστατευόμενων ζωνών (που προβλέφθηκαν ήδη στο προηγούμενο πρωτόκολλο) και των ειδικά προστατευμένων τομέων μεσογειακής σπουδαιότητας.

Ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη αναπτύσσουν τις οδηγίες για την καθιέρωση και διαχειριζόμενες προστατευόμενες ζώνες και απαριθμεί ορισμένα κατάλληλα μέτρα που τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να εγκρίνουν προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι οι προσδιορισμένες περιοχές προστατεύονται. Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν: απαγόρευση της απαλλαγής ή εκφόρτωση των αποβλήτων, ρυθμίζοντας διαδικασίες ναυτιλίας, που ρυθμίζει την εισαγωγή οποιωνδήποτε μη-γηγενών ή γενετικά τροποποιημένων ειδών, και οποιαδήποτε άλλαδήποτε μέτρα που προστατεύουν τις οικολογικές και βιολογικές διαδικασίες και την επαρχία.

Επιπλέον, θεσπίζει τα εθνικά ή τοπικά μέτρα που τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να λάβουν προκειμένου να προστατευθούν τα είδη ζώων και φυτών σε όλη τη μεσογειακή περιοχή.

Το πρωτόκολλο επιτρέπει επίσης τις απαλλαγές που χορηγούνται λόγω των παραδοσιακών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται από τους τοπικούς πληθυσμούς. Εντούτοις, αυτές οι απαλλαγές δεν πρέπει να συμβιβάζουν τη συντήρηση των προστατευμένων οικοσυστημάτων, ούτε τις βιολογικές διαδικασίες που αποτελούν αυτά τα οικοσυστήματα, ούτε πρέπει να προκαλέσουν την εξάλειψη ή μια ουσιαστική πτώση στους αριθμούς οποιουδήποτε ειδών ή ζώου ή σπορών που περιλαμβάνονται μέσα στα προστατευμένα οικοσυστήματα.

Τα παραρτήματα του νέου πρωτοκόλλου περιλαμβάνουν έναν κατάλογο κοινών κριτηρίων που τα το συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να σεβαστούν κατά επιλογή ποιου θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές πρόκειται να προστατευθούν στο πλαίσιο του συστήματος των ειδικά προστατευμένων τομέων μεσογειακής σπουδαιότητας. Τα παραρτήματα απαριθμούν επίσης τα απειλητικά ή απειλούμενα υπό εξαφάνιση είδη καθώς επίσης και συμπεριλαμβανομένου ενός καταλόγου ειδών η των οποίων εκμετάλλευση είναι ρυθμισμένη.

Πρωτόκολλο σχετικά με τη συνεργασία στην παρεμπόδιση της ρύπανσης από τα σκάφη και, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, που καταπολεμά τη ρύπανση της Μεσογείου

Αυτό το πρωτόκολλο ενημερώνει τους νομικούς μηχανισμούς στη Συνθήκη της Βαρκελώνης με την ενσωμάτωση σε το μετρά σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών σχετικά με την πρόληψη και, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, καταπολεμώντας τη ρύπανση στη Μεσόγειο που προκαλείται με τα σκάφη. Προσπαθεί επίσης να προωθήσει την εκπόνηση και την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών που εκδίδονται στα πλαίσια του διεθνούς θαλάσσιου οργανισμού.

Η συνεργασία εστιάζει στη διατήρηση και την προώθηση των σχεδίων έκτακτης ανάγκης και άλλων μέσων για και τη ρύπανση από τα σκάφη, επαρκής έλεγχος της Μεσογείου, προσπάθειες να ανακτηθούν οι επιβλαβείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ουσίες, καθώς επίσης και διαδίδοντας και ανταλλάσσοντας τις πληροφορίες.

Το πρωτόκολλο ορίζει επίσης τα λειτουργικά μέτρα που τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να λάβουν σε περίπτωση ρύπανσης που προκαλείται με τα σκάφη (αξιολόγηση, αποβολή/μείωση, μέτρα πληροφοριών), καθώς επίσης και τα μέτρα έκτακτης ανάγκης που πρέπει να ληφθούν στα σκάφη, στις παράκτιες εγκαταστάσεις και στους λιμένες (ειδικότερα η διαθεσιμότητα και η συμμόρφωση με τα σχέδια έκτακτης ανάγκης). REFERENCES

Act	Entry into force	Deadline for transposition in the Member States	Official Journal

Act	Entry into force	Deadline for transposition in the Member States	Official Journal
Council Decision <u>77/585/EEC</u>	25.7.1977	-	OJ L 240 of 19.9.77
Council Decision <u>81/420/EEC</u>	19.5.1981	-	OJ L 162 of 19.6.1981
Council Decision <u>83/101/EEC</u>	28.2.1983	-	OJ L 67 of 12.3.1983
Council Decision <u>84/132/EEC</u>	1.3.1984	-	OJ L 68 of 10.3.1984
Council Decision <u>1999/800/EC</u>	22.10.1999	-	OJ L 322 of 14.12.1999
Council Decision <u>1999/801/EC</u>	22.10.1999	-	OJ L 322 of 14.12.1999
Council Decision <u>1999/802/EC</u>	22.10.1999	-	OJ L 322 of 14.12.1999
Council Decision <u>2004/575/EC</u>	29.4.2004	-	OJ L 261 of 6.8.2004

## 2)MARPOL



## ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΗΣ ΒΟΝΝΗΣ

**31984D0358**

**84/358/ΕΟΚ: Απόφαση του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1984 σχετικά με τη σύναψη συμφωνίας για τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες**

*Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 188 της 16/07/1984 σ. 0007 - 0016*

*Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 15 τόμος 4 σ. 0189*

*Ισπανική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 15 τόμος 4 σ. 0034*

*Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 15 τόμος 4 σ. 0189*

*Πορτογαλική ειδική έκδοση : Κεφάλαιο 15 τόμος 4 σ. 0034*

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 28ης Ιουνίου 1984 σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας για τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, Έχοντας υπόψη: τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 235, την πρόταση της Επιτροπής (1), τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2), Εκτιμώντας: ότι τα δύο πρώτα προγράμματα δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στον τομέα του περιβάλλοντος (3) τονίζουν τη σημασία που έχει για την Κοινότητα η καταπολέμηση της ρύπανσης των θαλασσών γενικά και προβλέπουν, μεταξύ άλλων, κοινοτικές δράσεις για την καταπολέμηση της ρύπανσης που προκύπτει από τις μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα- ότι καθορίζουν ότι η προστασία των θαλασσιών υδάτων, αποτελεί πρωταρχικό στόχο προκειμένου να εξασφαλιστεί η διατήρηση ζωτικών οικολογικών ισορροπιών-ότι το τρίτο πρόγραμμα δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στον τομέα του περιβάλλοντος (4), τους γενικούς προσανατολισμούς του οποίου ενέκρινε στις 7 Φεβρουαρίου 1983 το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και οι αντιπρόσωποι των κυβερνήσεων των κρατών μελών που συνέρχονται στα πλαίσια του Συμβουλίου, αναγνωρίζει ιδιαίτερα την ανάγκη μιας καλύτερης συντονιστικής πολιτικής για τα προβλήματα του περιβάλλοντος της Βόρειας Θάλασσας-ότι με την απόφαση της 19ης Μαΐου 1981 το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να διαπραγματευθεί την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας στη συμφωνία συνεργασίας της 9ης Ιουνίου 1969 για την καταπολέμηση της ρύπανσης των υδάτων της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες-ότι δυνάμει της απόφασης του Συμβουλίου της 9ης Σεπτεμβρίου 1983 η συμφωνία συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες

υπεγράφη στις 13 Σεπτεμβρίου 1983-ότι είναι αναγκαίο για την Κοινότητα να εγκρίνει τη συμφωνία αυτή για να συμμετάσχει στις ανταλλαγές πληροφοριών και τις κοινές έρευνες και να υλοποιήσει έτσι τους ανωτέρω στόχους, μαζί με τα κράτη μέλη και με την επιφύλαξη του ρόλου που διαδραμάτισαν μέχρι σήμερα αυτά στα πλαίσια της συμφωνίας της 9ης Ιουνίου 1969- ότι αυτό δεν προδικάζει τις μελλοντικές πράξεις της Κοινότητας-ότι η συμφωνία της 13ης Σεπτεμβρίου 1983 προβλέπει ανταλλαγές πληροφοριών, κοινές έρευνες και δράσεις συνεργασίας στη θάλασσα, που από τη φύση τους, δεν αποτελούν κοινούς κανόνες, τους οποίους είναι δυνατό να επηρεάσουν συμφωνίες που μπορεί να θελήσουν να συνάψουν τα κράτη μέλη στον τομέα αυτό,

#### ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

##### Άρθρο 1

Η συμφωνία συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες εγκρίνεται εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας.

Το κείμενο της συμφωνίας επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

##### Άρθρο 2

Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου προβαίνει στην κατάθεση του εγγράφου σύμφωνα με το άρθρο 18 της συμφωνίας.

Λουξεμβούργο, 28 Ιουνίου 1984.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

H. BOUCHARDEAU

(1) ΕΕ αριθ. C 40 της 15. 2. 1984, σ. 5.

(2) ΕΕ αριθ. C 127 της 14. 5. 1984, σ. 120.

(3) ΕΕ αριθ. C 112 της 20. 12. 1973, σ. 1, και ΕΕ αριθ. 139 της 13. 6. 1977, σ. 1.

(4) ΕΕ αριθ. C 46 της 17. 2. 1983, σ. 1.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ για τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες (συμφωνία της Βόννης)

ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ, ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ, ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ, ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ, ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ, ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η ρύπανση των υδάτων από υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον και τα συμφέροντα των κρατών που βρέχονται από τη θάλασσα αυτή,  
ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟ ΣΗΜΕΙΩΣΗ το γεγονός ότι η ρύπανση αυτή οφείλεται σε πολυάριθμες πηγές και ότι τα θαλάσσια ατυχήματα και άλλα γεγονότα προκαλούν ζωνιές ανησυχίας,  
ΕΧΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΕΠΟΙΘΗΣΗ ότι η ικανότητα καταπολέμησης αυτής της ρύπανσης, καθώς και η ενεργός συνεργασία και η παροχή αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών είναι αναγκαίες για την προστασία των ακτών τους και των συναφών συμφερόντων τους,  
ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ από τις προόδους που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της συμφωνίας που αφορά τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης των υδάτων της Βόρειας Θάλασσας από υδρογονάνθρακες, η οποία υπεγράφη στη Βόννη στις 9 Ιουνίου 1969,  
ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να αναπτύξουν την αμοιβαία παροχή συνδρομής και τη συνεργασία σε θέματα καταπολέμησης της ρύπανσης,  
ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΣΤΑ ΕΞΗΣ:

#### Άρθρο 1

Η παρούσα συμφωνία εφαρμόζεται όταν η ύπαρξη ή η απειλή από υδρογονάνθρακες ή άλλες επικίνδυνες ουσίες που ρυπαίνουν ή μπορούν να ρυπάνουν τα ύδατα στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, όπως οριοθετείται στο άρθρο 2 της παρούσας συμφωνίας, συνιστά σημαντικό και επικείμενο κίνδυνο για τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντα ενός ή περισσότερων από τα συμβαλλόμενα μέρη.

#### Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας ως περιοχή της Βόρειας Θάλασσας νοείται η καθ' αυτό Βόρεια Θάλασσα νοτίως του 61ου βορεινού παραλλήλου, καθώς και:

- α) το Skagerrak του οποίου το νότιο όριο ορίζεται ανατολικά της άκρας Skagen στο γεωγραφικό πλάτος 57°44'00,8 N-
- β) η Μάγχη και οι εισοδοί της στα ανατολικά γραμμής που χαράσσεται σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων δυτικά από τη γραμμή που συνδέει τις νήσους Sorlingues με τη νήσο Quessant.

#### Άρθρο 3

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν ότι η προστασία από τη ρύπανση, έτσι όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 1 της παρούσας συμφωνίας, επιβάλλει τη μεταξύ τους ενεργό συνεργασία.
2. Τα συμβαλλόμενα μέρη επεξεργάζονται και καταρτίζουν από κοινού τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις πρακτικές, επιχειρησιακές και τεχνικές πτυχές μιας από κοινού δράσης.

#### Άρθρο 4

Τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να παρέχουν στα άλλα συμβαλλόμενα μέρη τις πληροφορίες που αφορούν:

- α) την αρμόδια εθνική οργάνωσή τους στον τομέα της καταπολέμησης της ρύπανσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 της παρούσας συμφωνίας-
- β) την αρμόδια αρχή που είναι επιφορτισμένη με τη λήψη και διαβίβαση των πληροφοριών οι οποίες αφορούν τη ρύπανση αυτού του είδους και την επεξεργασία θεμάτων αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των συμβαλλομένων μερών-
- γ) τα εθνικά μέσα τους αποφυγής ή αντιμετώπισης τέτοιου είδους ρύπανσης τα οποία θα μπορούσαν να διαθέσουν για την παροχή συνδρομής σε διεθνές επίπεδο-
- δ) τις νέες μεθόδους αποφυγής της ρύπανσης αυτής και τις νέες και αποτελεσματικές μεθόδους για την αντιμετώπισή της-
- ε) τα κυριότερα συμβάντα ρύπανσης αυτού του τύπου τα οποία έχουν αντιμετωπισθεί.

#### Άρθρο 5

1. Κάθε φορά που ένα συμβαλλόμενο μέρος λαμβάνει γνώση ατυχήματος ή παρουσίας υδρογονανθράκων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, που ενδέχεται να συνιστούν σοβαρή απειλή για τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντα άλλου συμβαλλόμενου μέρους, πληροφορεί σχετικά αυτό το συμβαλλόμενο μέρος αμελλητί μέσω της αρμόδιας αρχής του.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καλούν τους πλοιάρχους όλων των πλοίων της σημαίας τους και τους πιλότους των αεροσκαφών της χώρας τους, να αναφέρουν αμελλητί, με τον πλέον πρακτικό και πρόσφορο τρόπο λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων:

- α) όλα τα ατυχήματα που προκαλούν ή μπορούν να προκαλέσουν ρύπανση της θάλασσας-
- β) την παρουσία, τη φύση και την έκταση των υδρογονανθράκων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών που μπορούν να συνιστούν σοβαρή απειλή για τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντα ενός ή περισσότερων συμβαλλομένων μερών.

3. Τα συμβαλλόμενα μέρη καταρτίζουν τον τύπο ενός εντύπου με το οποίο επισημαίνεται η ρύπανση, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

#### Άρθρο 6

1. Αποκλειστικά για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, η περιοχή της Βόρειας Θάλασσας διαιρείται σε ζώνες οριζόμενες στο παράρτημα της παρούσας συμφωνίας.

2. Το συμβαλλόμενο μέρος στη ζώνη του οποίου παρουσιάζεται κατάσταση σαν αυτή που περιγράφεται στο άρθρο 1 της παρούσας συμφωνίας, πραγματοποιεί τις αναγκαίες εκτιμήσεις όσον αφορά τη φύση και τη σημασία του ατυχήματος ή, κατά περίπτωση, τον τύπο και

την κατά προσέγγιση ποσότητα των υδρογονανθράκων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών, καθώς και τη διεύθυνση και την ταχύτητα της κινήσεώς τους.

3. Το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος πληροφορεί αμέσως όλα τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη, μέσω της αρμόδιας αρχής τους, σχετικά με τις εκτιμήσεις του και με τις οποιεσδήποτε ενέργειες έχουν αναληφθεί για την καταπολέμηση αυτών των υδρογονανθράκων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών- συνεχίζει να τηρεί εποπτεία των ουσιών αυτών για όσο χρόνο παραμένουν στη ζώνη του.

4. Οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών δυνάμει των διατάξεων του παρόντος άρθρου όσον αφορά τις ζώνες κοινής ευθύνης, αποτελούν το αντικείμενο ιδιαίτερων τεχνικών ρυθμίσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Οι ρυθμίσεις αυτές ανακοινώνονται στα άλλα συμβαλλόμενα μέρη.

#### Άρθρο 7

Το συμβαλλόμενο μέρος που έχει ανάγκη συνδρομής για να αντιμετωπίσει ρύπανση ή άλλη απειλή ρύπανσης στη θάλασσα ή στις ακτές του μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των άλλων συμβαλλομένων μερών. Τα μέρη που ζητούν τη συνδρομή διευκρινίζουν τον τύπο συνδρομής που έχουν ανάγκη. Τα συμβαλλόμενα μέρη, η συνδρομή των οποίων έχει ζητηθεί δυνάμει του παρόντος άρθρου, καταβάλουν όλες τις δυνατές προσπάθειες για να προσφέρουν τη συνδρομή αυτή στο μέτρο των μέσων που διαθέτουν λαμβανομένων υπόψη, ιδιαίτερα στην περίπτωση ρύπανσης από επικίνδυνες ουσίες πλην των υδρογονανθράκων, των τεχνολογικών δυνατοτήτων που διαθέτουν.

#### Άρθρο 8

1. Οι διατάξεις της παρούσας συμφωνίας δεν πρέπει να ερμηνεύονται με τρόπο που να θίγονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, και ειδικότερα στον τομέα πρόληψης και καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης.

2. Η αναφερόμενη στο άρθρο 6 της παρούσας συμφωνίας διαίρεση σε ζώνες, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αναφερθεί σαν προηγούμενο ή επιχείρημα σε θέματα κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας.

#### Άρθρο 9

1. Ελλείπει συμφωνίας σχετικά με τις δημοσιονομικές διατάξεις όσον αφορά τις ενέργειες των συμβαλλομένων μερών για την καταπολέμηση της ρύπανσης, συμφωνία που θα μπορούσε να συναφθεί διμερώς ή πολυμερώς, ή επ' ευκαιρία από κοινού δράσης καταπολέμησης της ρύπανσης, τα συμβαλλόμενα μέρη φέρουν το βάρος των εξόδων που συνεπάγονται οι αντίστοιχες ενέργειές τους για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, σύμφωνα με τα κατωτέρω σημεία α) ή β):

α) όταν οι ενέργειες διεξάγονται από ένα συμβαλλόμενο μέρος κατόπιν ρητής αιτήσεως άλλου συμβαλλόμενου μέρους, το συμβαλλόμενο μέρος

που ζήτησε την ενίσχυση επιστρέφει στο συμβαλλόμενο μέρος που παρείχε τη συνδρομή του τα έξοδα των ενεργειών του-

β) όταν οι ενέργειες διεξάγονται με αποκλειστική πρωτοβουλία ενός συμβαλλόμενου μέρους, το τελευταίο αυτό φέρει το βάρος των ενεργειών του.

2. Το συμβαλλόμενο μέρος που ζήτησε συνδρομή είναι ελεύθερο να ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή την αίτησή του, αλλά, στην περίπτωση αυτή, φέρει το βάρος των εξόδων στα οποία έχει ήδη προβεί ή τα οποία έχει αναλάβει συμβαλλόμενο μέρος που παρείχε τη συνδρομή του.

#### Άρθρο 10

Εκτός αντιθέτου συμφωνίας, τα έξοδα για ενέργειες που ανέλαβε ένα συμβαλλόμενο μέρος κατόπιν αιτήσεως άλλου συμβαλλόμενου μέρους υπολογίζονται σύμφωνα με τη νομοθεσία και την ισχύουσα πρακτική της χώρας που παρείχε τη συνδρομή της για την επιστροφή τέτοιων εξόδων από το υπεύθυνο πρόσωπο ή οργανισμό.

#### Άρθρο 11

Το άρθρο 9 της παρούσας συμφωνίας δεν μπορεί να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να θίγονται τα δικαιώματα των συμβαλλόμενων μερών να αναζητήσουν από τρίτους τα έξοδα για τις ενέργειες που αναλήφθηκαν για την αντιμετώπιση ρύπανσης ή απειλής ρύπανσης δυνάμει άλλων διατάξεων και κανόνων που εφαρμόζονται στο εσωτερικό και διεθνές δίκαιο.

#### Άρθρο 12

1. Οι συσκέψεις των συμβαλλόμενων μερών πραγματοποιούνται σε τακτικά χρονικά διαστήματα και οποιαδήποτε στιγμή, όταν, λόγω ιδιαίτερων περιστάσεων, αποφασιστεί τούτο σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό.

2. Στην πρώτη σύνοδό τους, τα συμβαλλόμενα μέρη καταρτίζουν έναν εσωτερικό κανονισμό και ένα δημοσιονομικό κανονισμό, οι οποίοι εγκρίνονται ομόφωνα.

3. Η κυβέρνηση-θεματοφύλακας συγκαλεί την πρώτη σύνοδο των συμβαλλόμενων μερών το δυνατό συντομότερα μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας.

#### Άρθρο 13

Στους τομείς της αρμοδιότητάς της, η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα ασκεί το δικαίωμα ψήφου της με τόσες ψήφους όσες και ο αριθμός των κρατών μελών της που είναι και μέρη της παρούσας συμφωνίας. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα δεν ασκεί το δικαίωμα ψήφου της στις περιπτώσεις που το ασκούν τα κράτη μέλη της και αντιθέτως.

#### Άρθρο 14

Στην αρμοδιότητα των συνόδων των συμβαλλόμενων μερών ανήκει:

α) η άσκηση της γενικής εποπτείας ως προς την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας-

β) ο τακτικός έλεγχος της αποδοτικότητας των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας συμφωνίας-

γ) η άσκηση όλων των άλλων καθηκόντων που θα μπορούσαν να είναι αναγκαία σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας συμφωνίας.

#### Άρθρο 15

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη θεσπίζουν διατάξεις σχετικά με τα καθήκοντα γραμματείας που αφορούν την παρούσα συμφωνία, λαμβάνοντας υπόψη τις ως προς τούτο υφιστάμενες ρυθμίσεις στο πλαίσιο άλλων διεθνών συμφωνιών σχετικά με την πρόληψη σε θέματα θαλάσσιας ρύπανσης, που ισχύουν για την ίδια περιοχή που αφορά η παρούσα συμφωνία.

2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος συνεισφέρει μέχρι ποσοστού 2,5 % των ετήσιων δαπανών που συνεπάγεται η συμφωνία. Το υπόλοιπο των δαπανών της συμφωνίας κατανέμεται μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, πλην της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, κατά αναλογία του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος τους, σύμφωνα με τον πίνακα κατανομής που ψηφίζεται τακτικά από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών. Η συνεισφορά ενός συμβαλλόμενου μέρους για την τακτοποίηση του υπολοίπου δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να υπερβαίνει το 20% αυτού του υπολοίπου.

#### Άρθρο 16

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 17 της παρούσας συμφωνίας, η πρόταση ενός συμβαλλόμενου μέρους για τροποποίηση της παρούσας συμφωνίας ή του παραρτήματός της μελετάται σε σύνοδο των συμβαλλόμενων μερών. Μετά την έγκριση της προτάσεως με ομόφωνη ψηφοφορία, η τροπολογία γνωστοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη από την κυβέρνηση στην οποία έχει κατατεθεί η συμφωνία.

2. Η τροποποίηση αυτή αρχίζει να ισχύει την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα μετά την ημερομηνία κατά την οποία η κυβέρνηση στην οποία έχει κατατεθεί η συμφωνία έλαβε κοινοποίηση της εγκρίσεώς της από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη.

#### Άρθρο 17

1. Δύο ή περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να τροποποιήσουν τα κοινά όρια των ζωνών τους που ορίζονται στο παράρτημα της παρούσας συμφωνίας.

2. Η τροποποίηση αυτή αρχίζει να ισχύει για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη την πρώτη ημέρα του έκτου μήνα μετά την ημερομηνία της γνωστοποίησής της από την κυβέρνηση στην οποία έχει κατατεθεί η συμφωνία, εκτός αν, μέσα σε προθεσμία τριών μηνών μετά τη γνωστοποίηση αυτή, το συμβαλλόμενο μέρος εγείρει αντίρρηση ή ζητήσει διαβουλεύσεις σχετικά με το θέμα.

#### Άρθρο 18

1. Η παρούσα συμφωνία θα είναι ανοιχτή για υπογραφή από τις κυβερνήσεις των κρατών που εκλήθησαν να συμμετάσχουν στη

συνδιάσκεψη για τη συμφωνία συνεργασίας όσον αφορά την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες, η οποία έγινε στη Βόννη στις 13 Σεπτεμβρίου 1983, καθώς και από την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

2. Τα κράτη αυτά και η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα μπορούν να γίνουν μέρη της παρούσας συμφωνίας, είτε με υπογραφή χωρίς επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης, είτε με υπογραφή με την επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης ακολουθούμενη από επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση.

3. Τα έγγραφα της επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης θα κατατεθούν στην κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.

#### Άρθρο 19

1. Η παρούσα συμφωνία αρχίζει να ισχύει την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την ημερομηνία κατά την οποία οι κυβερνήσεις όλων των κρατών που αναφέρονται στο άρθρο 18 της παρούσας συμφωνίας και η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα θα την έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης ή θα έχουν καταθέσει έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης.

2. Με την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας, η συμφωνία που αφορά τη συνεργασία σε θέματα καταπολέμησης της ρύπανσης των υδάτων της Βόρειας Θάλασσας από υδρογονάνθρακες, που υπογράφηκε στη Βόννη στις 9 Ιουνίου 1969, παύει να ισχύει.

#### Άρθρο 20

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν ομόφωνα να καλέσουν οποιοδήποτε άλλο παράκτιο κράτος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού να προσχωρήσει στην παρούσα συμφωνία.

2. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 2 της παρούσας συμφωνίας και το παράρτημά της θα τροποποιηθούν καταλλήλως. Οι τροποποιήσεις εγκρίνονται με ομοφωνία στη διάρκεια συνόδου των συμβαλλόμενων μερών και θα παράγουν αποτελέσματα τη στιγμή της έναρξης της ισχύος της παρούσας συμφωνίας για το κράτος που προσχωρεί.

#### Άρθρο 21

1. Η παρούσα συμφωνία θα αρχίζει να ισχύει, για κάθε κράτος που προσχωρεί σε αυτή, την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα μετά την ημερομηνία καταθέσεως εκ μέρους του εν λόγω κράτους του εγγράφου προσχωρήσεως.

2. Τα έγγραφα προσχωρήσεως θα κατατίθενται στην κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.

#### Άρθρο 22

1. Η παρούσα συμφωνία μπορεί να καταγγελθεί από ένα οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος μετά το πέρας περιόδου πέντε ετών που αρχίζει από την ημερομηνία κατά την οποία η συμφωνία αυτή αρχίζει να ισχύει.



2. Η καταγγελία γίνεται με γραπτή κοινοποίηση προς την κυβέρνηση στην οποία έχει κατατεθεί η συμφωνία, και η οποία κοινοποιεί σε όλα τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη κάθε καταγγελία που έλαβε και την ημερομηνία παραλαβής της.

3. Η καταγγελία παράγει αποτελέσματα ένα έτος μετά την ημερομηνία κατά την οποία η κυβέρνηση στην οποία έχει κατατεθεί έλαβε τη σχετική κοινοποίηση.

#### Άρθρο 23

Η κυβέρνηση στην οποία έχει κατατεθεί η συμφωνία πληροφορεί τα συμβαλλόμενα μέρη και τα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 18 της παρούσας συμφωνίας σχετικά με:

α) κάθε υπογραφή της παρούσας συμφωνίας-

β) την κατάθεση των εγγράφων επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης και την παραλαβή ανακοίνωσης καταγγελίας-

γ) την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα συμφωνία αρχίζει να ισχύει-

δ) την παραλαβή των κοινοποιήσεων έγκρισης που αφορούν τις τροποποιήσεις της παρούσας συμφωνίας ή του παραρτήματός της και την ημερομηνία κατά την οποία οι εν λόγω τροποποιήσεις αρχίζουν να ισχύουν.

#### Άρθρο 24

Το πρωτότυπο της παρούσας συμφωνίας, της οποίας τα κείμενα στη γερμανική, αγγλική και γαλλική γλώσσα είναι εξίσου αυθεντικά, θα κατατεθεί στην κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, η οποία θα αποστείλει επικυρωμένα αντίγραφα στα συμβαλλόμενα μέρη και θα διαβιβάσει επικυρωμένο αντίγραφο στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών για καταχώρηση και δημοσίευση, κατ' εφαρμογή του άρθρου 102 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφωντες, δεόντως εξουσιοδοτημένοι προς το σκοπό αυτό από τις κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα συμφωνία.

Έγινε στη Βόννη, στις 13 Σεπτεμβρίου 1983.

Γερμανία Κάτω Χώρες Νορβηγία Σουηδία Ηνωμένο Βασίλειο Οι ζώνες κοινής ευθύνης ορίζονται ως εξής:

1. Βέλγιο, Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο

Η θαλάσσια περιοχή μεταξύ των παραλλήλων 51ο32 Β και 51ο06 Β.

2. Γαλλία και Ηνωμένο Βασίλειο

Η Μάγχη στα νοτιοδυτικά του παραλλήλου 51ο06 Β και μέχρι ευθείας που συνδέει τα σημεία 49ο52 Β 07ο44 Δ και 48ο27 Β 06ο25 Δ.

3. Δανία και Σουηδία

## ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΣΙΝΚΙ

31994D0157

**94/157/EK: Απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Φεβρουαρίου 1994 σχετικά με τη σύναψη, εξ ονόματος της Κοινότητας, της σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας (αναθεωρημένη σύμβαση του Ελσίνκι, 1992)**

*Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 073 της 16/03/1994 σ. 0019 - 0019*  
*Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 11 τόμος 29 σ. 0238*  
*Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 11 τόμος 29 σ. 0238*

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 21ης Φεβρουαρίου 1994 για την προσχώρηση της Κοινότητας στη σύμβαση του 1974 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας (σύμβαση του Ελσίνκι) (94/156/EK)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 130 Σ παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 228 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 130 Ρ της συνθήκης, η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος συμβάλλει στην επιδίωξη των στόχων, που είναι η διατήρηση, η προστασία και η βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, η προστασία της υγείας του ανθρώπου και η συνετή και ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων- ότι, άλλωστε, η Κοινότητα και τα κράτη μέλη συνεργάζονται, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, με τις τρίτες χώρες και τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς-

ότι η Κοινότητα έχει εκδώσει μέτρα στον τομέα που καλύπτει η σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας, 1974 (σύμβαση του Ελσίνκι) και ότι θα πρέπει, στα θέματα αυτά, να δεσμευθεί σε διεθνές επίπεδο-

ότι η Επιτροπή συμμετέσχε, ως παρατηρητής, από τις 19 Φεβρουαρίου 1991, στις συνεδριάσεις της επιτροπής για την προστασία της Βαλτικής Θάλασσας-

ότι η Επιτροπή συμμετέσχε επίσης στις συνεδριάσεις της ad hoc ομάδας που συγκροτήθηκε για την αναθεώρηση της σύμβασης για την προστασία της Βαλτικής Θάλασσας-

ότι η σύμβαση για την προστασία της Βαλτικής Θάλασσας τροποποιήθηκε, με σκοπό να επιτραπεί η προσχώρηση της Κοινότητας,  
ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο 1

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προσχωρεί στη σύμβαση του 1974 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας (σύμβαση του Ελσίνκι).

Το κείμενο της σύμβασης επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 2

Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να ορίσει το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που είναι αρμόδια να καταθέσουν το έγγραφο προσχώρησης, σύμφωνα με το άρθρο 26 της σύμβασης.

Βρυξέλλες, 21 Φεβρουαρίου 1994.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Θ. ΠΑΓΚΑΛΟΣ

(1) ΕΕ αριθ. C 222 της 18. 8. 1993, σ. 13.

(2) ΕΕ αριθ. C 315 της 22. 11. 1993.

(3) ΕΕ αριθ. C 34 της 2. 2. 1994, σ. 5.

52005DC0504

Βρυξέλλες, 24.10.2005

COM(2005)504 τελικό

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Θεματική Στρατηγική για την Προστασία και Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος {SEC(2005)1290}

Εισαγωγή

Το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί πολύτιμο πόρο. Οι ωκεανοί και οι θάλασσες προσφέρουν το 99% του διαθέσιμου χώρου διαβίωσης στον πλανήτη, καλύπτουν το 71% της επιφάνειας της γης και περιέχουν το 90% της βιόσφαιρας, ενσωματώνοντας, κατά συνέπεια, μεγαλύτερη βιολογική ποικιλότητα απ'ότι τα χερσαία οικοσυστήματα και τα οικοσυστήματα γλυκού νερού. Τα θαλάσσια οικοσυστήματα διαδραματίζουν καίριας σημασίας ρόλο στη διαμόρφωση των κλιματικών και καιρικών συνθηκών. Απαραίτητο για την ίδια τη ζωή, το θαλάσσιο περιβάλλον συμβάλλει, επίσης, τα μέγιστα στην οικονομική ανάπτυξη, στην κοινωνική ευημερία και στο βιοτικό επίπεδο.

Ωστόσο το θαλάσσιο περιβάλλον υφίσταται σημαντικές πιέσεις. Οι ρυθμοί υποβάθμισης της βιοποικιλότητάς του, τα επίπεδα ρύπανσης από επικίνδυνες ουσίες και οι αναδυόμενες επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος είναι μερικές από τις πλέον ορατές προειδοποιητικές ενδείξεις. Η προσφάτως δημοσιοποιηθείσα Χιλιετής Αξιολόγηση του Οικοσυστήματος, των Ηνωμένων Εθνών (HE), υπογράμμισε τα προβλήματα των μειούμενων ενάλιων αποθεμάτων και των επιβλαβών υπερβλαστήσεων φυκών, που οδηγούν στην καταστροφή της θαλάσσιας ζωής, ως δύο από τα σημαντικότερα παραδείγματα επιταχυνόμενων, ραγδαίων και ενδεχομένως μη αναστρέψιμων μεταβολών στα οικοσυστήματα.

Λόγω του αυξανόμενου προβληματισμού εις ό,τι αφορά την κατάσταση των ωκεανών και θαλασσών της Ευρώπης, το 6ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον της ΕΕ ενέταξε υποχρέωση για την ανάπτυξη θεματικής στρατηγικής για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (εν προκειμένω η «στρατηγική»), με συνολική στόχο την «προαγωγή της αειφόρου χρήσης των θαλασσών και τη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων». Ενώ η στρατηγική εστιάζεται κυρίως στην προστασία των περιφερειακών θαλασσών που βρέχουν χώρες της ΕΕ, λαμβάνει, επίσης, υπόψη τη διεθνή διάσταση στην αναγνώριση της σημασίας που έχει ο περιορισμός του «αποτυπώματος» της ΕΕ σε θαλάσσιες περιοχές σε άλλα μέρη του πλανήτη, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών θαλασσών.

Η στρατηγική πρέπει να ενταχθεί στο ευρύτερο πλαίσιο της ανάπτυξης μιας νέας ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΕ. Η ανάγκη μιας τέτοιας πολιτικής πηγάζει από την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική σημασία που έχει η ναυτιλιακή διάσταση στην Ευρώπη, όπως υπογραμμίζεται στους στρατηγικούς στόχους της Επιτροπής 2005-2009. Το όραμα που υποβόσκει είναι εκείνο μιας Ευρώπης με δυναμική ναυτιλιακή οικονομία, σε πλήρη αρμονία με το θαλάσσιο περιβάλλον και στήριξη από τις επιστήμες της θάλασσας. Το πρώτο εξάμηνο του 2006 θα δημοσιοποιηθεί η Πράσινη Βίβλος, όπου θα προσδιορίζονται το πεδίο εφαρμογής και οι κύριες κατευθύνσεις της εν λόγω πολιτικής. Η στρατηγική θα συμβάλει άμεσα στην επεξεργασία της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΕ.

Οι πρωτοβουλίες της ΕΕ για τις ναυτιλιακές υποθέσεις αντανakλούν την αύξουσα αναγνώριση τόσο της σημασίας, όσο και της ευαισθησίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Σειρά χωρών της ΕΕ και εκτός ΕΕ, δρομολόγησαν, τα τελευταία χρόνια, σημαντικές πρωτοβουλίες επεξεργασίας και εφαρμογής πολιτικής. Το σύνολο των εν λόγω πολιτικών έχει ως αφετηρία το αξίωμα ότι τα υψηλά επίπεδα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν εκ των ων ουκ άνευ όρο για την πλήρη αξιοποίηση του οικονομικού δυναμικού των ωκεανών και θαλασσών.

Η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπης

Το θαλάσσιο περιβάλλον της Ευρώπης αντιμετωπίζει ογκούμενες και σοβαρές απειλές. Η Επιτροπή περιέγραψε τις απειλές αυτές σε ανακοίνωσή της, ήδη από το 2002[1]. Την τελευταία τριετία συσσωρεύθηκε πλήθος ενδείξεων της υποβάθμισης των θαλασσών και ωκεανών μας. Η θαλάσσια βιοποικιλότητα της Ευρώπης φθίνει και αλλοιώνεται συνεχώς. Τα θαλάσσια ενδιαιτήματα καταστρέφονται, υποβαθμίζονται και αποδιοργανώνονται.

Οι κυριότερες εντοπισθείσες απειλές του θαλάσσιου περιβάλλοντος περιλαμβάνουν τις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος, τη ρύπανση (συμπεριλαμβανομένης της ρύπανσης από επικίνδυνες ουσίες· από χερσαίες πηγές· τη βιομάζα, τη μικροβιολογική ρύπανση, τις πετρελαιοκηλίδες που σχηματίζονται συνεπεία ατυχημάτων, τη ρύπανση λόγω των μεταφορών ή εξαιτίας της υπεράκτιας αναζήτησης πετρελαίου και φυσικού αερίου, τη ρύπανση από τη διάλυση των πλοίων και την ηχητική ρύπανση)· τις επιπτώσεις από την εμπορική αλιεία· της εισαγωγής μη ιθαγενών (εξωτικών) ειδών, κυρίως μέσω της εκ μέρους των πλοίων απόρριψης του ερματικού ύδατος· τον εμπλουτισμό σε θρεπτικά υλικά (ευτροφισμός) και την επακόλουθη υπερβλάστηση φυκών· και τις παράνομες απορρίψεις ραδιονουκλεϊδίων (για περισσότερες πληροφορίες σχετικές με τις απειλές και τις πιέσεις βλ. την εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει τη στρατηγική).

Η τρέχουσα υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η παράλληλη φθορά των οικολογικών πόρων του απειλεί την παραγωγή πλούτου και τη δημιουργία θέσεων εργασίας που συνδέονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης. Εάν δεν αντιμετωπιστεί, αυτό θα απειλήσει την ικανότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων της ΕΕ να συμβάλουν σημαντικά στη στρατηγική της Λισσαβώνας.

Η επίδραση θα ήταν άμεση στις οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται απευθείας από την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σημαντικότερες επιπτώσεις θα είχε ο καίριος τομέας του τουρισμού. Όσον αφορά την αλιεία, η απώλεια εισοδημάτων από την υπεραλίευση βακαλάου, και μόνο στη Βόρεια Θάλασσα και στη Βαλτική Θάλασσα, υπολογίστηκε, για το 2002, σε 400 εκατ. €[2]. Σύμφωνα με άλλες εκτιμήσεις, ο κύκλος εργασιών των βρετανικών αλιευτικών επιχειρήσεων θα μπορούσε να συρρικνωθεί στο 30% εάν υπάρξει σοβαρή μείωση των αποθεμάτων και η βιομηχανία δεν εκσυγχρονιστεί, ώστε να είναι ανταγωνιστική[3].

Το ανεπαρκές θεσμικό πλαίσιο της διαχείρισης των θαλασσών

Η βελτίωση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπης προσκρούει σε θεσμικά κωλύματα:

- Σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ, υφίσταται σειρά μέτρων που συμβάλλει κατά τι στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πλην όμως τα μέτρα αυτά είναι τομεακά και δεν έχουν σχεδιαστεί ειδικά για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Πολλές από τις ευρωπαϊκές περιφερειακές θάλασσες αποτελούν το αντικείμενο διεθνών συμβάσεων και ορισμένες από αυτές συνέβαλαν σημαντικά στη θαλάσσια προστασία. Ωστόσο, οι εν λόγω συμβάσεις παρέχουν ελάχιστες αρμοδιότητες εφαρμογής και το γεγονός αυτό υπονομεύει την αποδοτικότητά τους εις ό,τι αφορά την επίτευξη των συμφωνηθέντων στόχων.

- Σε παγκόσμιο επίπεδο, μικρή είναι η συνάρτηση μεταξύ της πληθώρας ισχυρών στρατηγικών, συμβάσεων και συμφωνιών. Πολλές διεθνείς συμφωνίες σχετικές με το θαλάσσιο περιβάλλον αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα εφαρμογής τους. Πρόκειται για προβληματική κατάσταση, δεδομένου του παγκόσμιου χαρακτήρα ορισμένων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, π.χ. ναυτιλία.

Η ανάπτυξη της στρατηγικής έχει ήδη συμβάλει σημαντικά στην ενδυνάμωση του συντονισμού των προσπαθειών θαλάσσιας προστασίας, ιδίως μέσω περιφερειακών θαλάσσιων συμβάσεων. Ανελήφθησαν δεσμεύσεις συμβολής στη στρατηγική από την Επιτροπή του Ελσίνκι για την Προστασία της Βαλτικής Θάλασσας, καθώς και από τις συμβάσεις του Όσλο και των Παρισίων για την Προστασία του Βορειοανατολικού Ατλαντικού, στην κοινή διυπουργική συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στη Βρέμη τον Ιούνιο του 2003· επίσης, από τη Σύμβαση της

Βαρκελώνης για την Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης, στη διυπουργική συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στην Κατάνια, το Νοέμβριο 2003.

Για να αξιοποιηθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί μέσω των υφιστάμενων θεσμικών φορέων, πολιτικών και συμβάσεων και να ληφθούν μέτρα για την επίτευξη περαιτέρω προόδου, είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί ένα σαφές συνολικό όραμα σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον και τη συνδεδεμένη με αυτό πολιτική. Μία ισχυρή πολιτική ΕΕ σχετική με τη θαλάσσια προστασία θα συμπληρώσει και θα κωδικοποιήσει τον σημερινό λαβύρινθο των θεσμικών ρυθμίσεων, εξασφαλίζοντας ένα νομικά εφαρμόσιμο πλαίσιο εντός του οποίου θα κινηθούν τα κράτη μέλη με τη στήριξη των θεσμικών οργάνων της ΕΕ. Ειδικότερα, εις ό,τι αφορά τις περιφερειακές συμβάσεις, η μακρά πείρα τους από πλευράς επιστημονικής και τεχνικής τεχνογνωσίας και η ικανότητά τους να ενεργούν ως διαμεσολαβητές με εκτός ΕΕ χώρες, θα τις καταστήσει ανεκτίμητους εταίρους στην ολοκλήρωση της στρατηγικής ΕΕ. Εις ό,τι αφορά τις υφιστάμενες θεσμικές και νομικές ρυθμίσεις σε διεθνές/παγκόσμιο επίπεδο (π.χ. IMO, UNCLOS), θα αναπτυχθεί πολιτική ΕΕ στο πλαίσιο της Πράσινης Βίβλου για τη Ναυτιλιακή Πολιτική.

Ανεπαρκής γνωστική βάση

Η ορθότητα μιας πολιτικής εξαρτάται από την υψηλή - ή μη - ποιότητα των πληροφοριών. Τα υφιστάμενα προγράμματα παρακολούθησης και αξιολόγησης δεν είναι, ούτε ολοκληρωμένα, αλλά ούτε και πλήρη. Ο γνωστικός πλούτος που παρήγαγαν αποκαλύπτει σημαντικά χάσματα πληροφόρησης σχετικά με την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπης, την αποδοτικότητα των υφιστάμενων μέτρων, καθώς και τις διάφορες ανθρωπογενείς απειλές και πιέσεις.

Απαιτείται μία νέα προσέγγιση εις ό,τι αφορά τη θαλάσσια παρακολούθηση και αξιολόγηση, καθώς και τη χρήση των επιστημονικών πληροφοριών, στα διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, η οποία πρέπει να προσδιορίζει και να καλύπτει τα γνωστικά χάσματα, να περιορίζει την άσκοπη διπλή συλλογή δεδομένων και έρευνας και να προάγει την εναρμόνιση, την ευρεία διασπορά και χρήση θαλάσσιας επιστημονικής τεχνογνωσίας και δεδομένων. Αυτό αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα σημαντικά κέρδη αποδοτικότητας σε τομείς και θεσμικά όργανα.

Η νέα αυτή προσέγγιση στη θαλάσσια αξιολόγηση και παρακολούθηση θα στηριχθεί στα υφιστάμενα προγράμματα, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού για τη συλλογή δεδομένων στο πλαίσιο της ΚΑΠ και θα αποτελέσει το αντικείμενο επεξεργασίας ώστε να εξασφαλίζει την πλήρη συνέπεια με τις σχετικές νέες πρωτοβουλίες της Επιτροπής (INSPIRE και GMES).

Αντιμετωπίζοντας την πρόκληση

Το σωρευτικό αποτέλεσμα όλων των υφιστάμενων μέτρων και προσπαθειών προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν επαρκεί για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων προστασίας και διατήρησης.

Η αποτροπή περαιτέρω απωλειών βιοποικιλότητας και της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και η προώθηση της αποκατάστασης της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, απαιτούν μια ολοκληρωμένη πολιτική προστασίας και αποκατάστασης, η οποία να συνεκτιμά όλες τις ασκούμενες πιέσεις και να θέτει σαφείς και επιτεύξιμους στόχους και δράσεις.

Ο συνολικός στόχος της στρατηγικής

Στόχος της στρατηγικής είναι η προστασία και αποκατάσταση των ευρωπαϊκών ωκεανών και θαλασσών και η διασφάλιση της άσκησης των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων κατά τρόπο αειφόρο, ούτως ώστε η τρέχουσα και οι μελλοντικές γενεές να επωφεληθούν από τη βιολογική ποικιλότητα και από δυναμικούς ωκεανούς και θάλασσες που είναι ασφαλείς, καθαροί/ές, υγιείς και παραγωγικοί/ές.

Βασικά στοιχεία διαμόρφωσης της στρατηγικής

Προκειμένου η ΕΕ να επιτύχει τον φιλόδοξο στόχο της, θα απαιτηθεί μία νέα προσέγγιση και νέες αρχές σχεδιασμού και εφαρμογής μιας μελλοντικής στρατηγικής ΕΕ, η οποία θα περιλαμβάνει:

- Μία διττή περιφερειακή/ΕΕ προσέγγιση, αναβαθμίζοντας σε επίπεδο ΕΕ την κοινή συνεργασία και συναντίληψη μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών που βρέχονται από κοινοτικούς ωκεανούς και θάλασσες, αφήνοντας όμως το ζήτημα του προγραμματισμού και της υλοποίησης των μέτρων στο περιφερειακό επίπεδο, ούτως ώστε να συνεκτιμηθεί δεόντως η ποικιλία καταστάσεων, προβλημάτων και αναγκών των θαλάσσιων περιοχών που απαιτούν ιδιαίτερες λύσεις.

- Μία γνωσιοκεντρική προσέγγιση, προκειμένου να επιτευχθεί μία εν επιγνώσει χάραξη πολιτικής.

- Μία προσέγγιση βασισμένη στα οικοσυστήματα, όπου οι ανθρώπινες δραστηριότητες που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον θα τυγχάνουν διαχείρισης κατά τρόπο ολοκληρωμένο, προάγοντας τη διατήρηση και αειφόρο χρήση των ωκεανών και θαλασσών, κατά τρόπο ισότιμο.

- Μία συνεργατική προσέγγιση, η οποία παρέχει το πλαίσιο μίας ευρείας εμπλοκής όλων των ενδιαφερομένων και η οποία προωθεί τη συνεργασία με τις υφιστάμενες περιφερειακές θαλάσσιες συμβάσεις.

Η ανάγκη ενός νέου μέσου πολιτικής

Εάν πρόκειται η ΕΕ να προστατεύσει και να διατηρήσει το θαλάσσιο περιβάλλον, χρειάζεται να αναληφθούν ευρύτερες δράσεις και η ΕΕ να εφοδιαστεί με τα μέσα που θα εξασφαλίζουν την απόδοσή τους. Ένα πλαίσιο ενισχυμένης συνεργασίας πρέπει να εξασφαλίζει:



- υψηλά επίπεδα προστασίας για τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης·
- βελτιωμένη γνωστική βάση για μία εν επιγνώσει χάραξη πολιτικής·
- ολοκληρωμένες και αποδοτικές, από πλευράς, κόστους, δράσεις για τη μείωση των ασκούμενων πιέσεων·
- αποτελεσματική παρακολούθηση και αξιολόγηση, ώστε να εξασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων και η απόδοση των δράσεων.

Έχει εξεταστεί σειρά επιλογών (για λεπτομέρειες, βλ. συνοδευτική εκτίμηση των επιπτώσεων). Μία πρώτη δυνατότητα θα ήταν ο περιορισμός της δράσης σε μέτρα που καθιστούν αυστηρότερη την υφιστάμενη νομοθεσία και τις πολιτικές που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Μετά από ενδελεχή αξιολόγηση, η επιλογή αυτή απερρίφθη, δεδομένου ότι δεν θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσει τα υψηλά επίπεδα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που απαιτούνται από τη Συνθήκη: οι τομεακές πολιτικές αντιμετωπίζουν μεμονωμένα, και όχι σε συνδυασμό, τις επιμέρους συνιστώσες των θαλασσίων οικοσυστημάτων, και οι στόχοι τους συχνά αποκλίνουν, ή, ακόμη, και αντιφάσκουν.

Μία δεύτερη δυνατότητα θα ήταν η προαγωγή της συνεργασίας, μέσω εθελοντικών αναλήψεων υποχρεώσεων, εκ μέρους κρατών μελών και περιφερειακών θαλάσσιων συμβάσεων. Δεν θα ήταν, ωστόσο, δυνατόν να δημιουργηθεί ένα ενισχυμένο πλαίσιο συνεργασίας εάν, στο πλαίσιο μιας τέτοιας εθελοντικής ρύθμισης, τα κράτη μέλη ήταν ελεύθερα να υποβαθμίσουν, μονομερώς, τα επίπεδα προστασίας που θεωρούν κατάλληλα, ή να μην συμβάλουν στην ανάπτυξη μιας βελτιωμένης γνωστικής βάσης, ή να αποφύγουν την αποδοτική, από πλευράς κόστους, δράση, μετακυλίνοντας, κατ'αυτόν τον τρόπο, το βάρος σε άλλους. Ως εκ τούτου, και η επιλογή αυτή απερρίφθη.

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της στρατηγικής, απαιτείται η ανάληψη νομικής υποχρέωσης. Όσον αφορά την επιλογή του μέσου, υιοθετήθηκε ευέλικτη προσέγγιση που τηρεί την αρχή της επικουρικότητας. Η Επιτροπή προτείνει οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική, φιλόδοξη ως προς το πεδίο εφαρμογής, πλην όμως αρκετά γενική ως προς τα μέσα. Η εξειδίκευση όσον αφορά τα μέσα θα ήταν άστοχη, καθιστώντας αδύνατη τη συνεκτίμηση της περιφερειακής διάστασης.

Χαρακτηριστικά της οδηγίας για τις θάλασσες

Ο στόχος συνίσταται στην επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπης μέχρι το 2021. Η ημερομηνία αυτή θα συμπέσει με την πρώτη επανεξέταση των σχεδίων διαχείρισης ποτάμιας λεκάνης υπό την Οδηγία Πλαίσιο ΕΕ για τα Ύδατα (ΟΠΥ), επιτρέποντας συνέργειες για την περαιτέρω εφαρμογή αμφοτέρων των οδηγιών.

Η οδηγία θα καθορίσει κοινούς στόχους και αρχές σε επίπεδο ΕΕ. Θα θεσπίσει Ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Περιφέρειες και θα εντοπίσει δυνητικές υπο-περιφέρειες ως διαχειριστικές μονάδες εφαρμογής, βάσει υδρολογικών, ωκεανογραφικών και βιογεωγραφικών χαρακτηριστικών. Δεν θα καθοριστούν διαχειριστικά μέτρα σε επίπεδο ΕΕ.

Εις ό,τι αφορά τα υπό την κυριαρχία ή δικαιοδοσία τους θαλάσσια ύδατα στο πλαίσιο κάθε θαλάσσιας περιφέρειας ή υπο-περιφέρειας, τα κράτη μέλη θα κληθούν να αναπτύξουν, σε κοινή συνεργασία μεταξύ τους, θαλάσσιες στρατηγικές, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης των ασκούμενων πιέσεων και απειλών στο θαλάσσιο περιβάλλον· περιφερειακούς περιβαλλοντικούς στόχους· δείκτες και μέτρα παρακολούθησης για την αξιολόγηση της προόδου προς την επίτευξη των εν λόγω στόχων. Στη βάση αυτή, τα κράτη μέλη θα κληθούν να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν προγράμματα μέτρων προκειμένου να επιτύχουν καλή περιβαλλοντική κατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα άλλα κράτη μέλη και με τις εμπλεκόμενες τρίτες χώρες. Προκειμένου να πράξουν αυτό, θα ενθαρρυνθούν στην κατεύθυνση της συνεργασίας στο πλαίσιο περιφερειακών θαλάσσιων συμβάσεων.

Όταν τα ζητήματα που προσδιορίζονται από τα κράτη μέλη εμπίπτουν στο φάσμα των κοινοτικών αρμοδιοτήτων, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή. Η Επιτροπή δύναται να αναφέρει τους τρόπους με τους οποίους οι πολιτικές ΕΕ αντιμετωπίζουν το πρόβλημα ή να αναφέρεται, κατά περίπτωση, σε προγραμματισθείσες προσαρμογές ή σχεδιαζόμενα μέτρα εντασσόμενα στο διαχειριστικό και διαμορφωτικό τακτικό κύκλο των εν λόγω πολιτικών - π.χ. ΚΑΠ ή Κοινή Γεωργική Πολιτική (ΚΓΠ). Όταν τα ζητήματα αφορούν δραστηριότητες που αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο συνολικών συμφωνιών και συμβάσεων, όπως οι UNCLOS ή IMO, είναι δυνατό να διαμορφωθεί μια συντονισμένη θέση ΕΕ στους εν λόγω φορείς.

Η οδηγία εμπεριέχει προβλέψεις για ειδικές περιστάσεις και περιοχές όπου θα ήταν αδύνατο για κάποιο κράτος μέλος να επιτύχει τους καθορισθέντες περιβαλλοντικούς στόχους, ούτως ώστε να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες ορισμένων θαλάσσιων περιφερειών.

Η διαδικασία εφαρμογής θα είναι επαναληπτική και η διαχείριση ευέλικτη, με τη βοήθεια τακτικών επανεξετάσεων, συνεκτιμώντας τα δεδομένα που προκύπτουν από τα προγράμματα παρακολούθησης, τις νέες εξελίξεις και τον αντίκτυπο των θεσπιζόμενων μέτρων.

Συνέργειες με άλλες πολιτικές

32000L0060

**Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων**

*Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 327 της 22/12/2000 σ. 0001 - 0073*

Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής(1),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής(2),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών(3),

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης(4), υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 18 Ιουλίου 1999,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το ύδωρ δεν είναι εμπορικό προϊόν όπως όλα τα άλλα, αλλά αποτελεί κληρονομιά που πρέπει να προστατεύεται και να τυγχάνει της κατάλληλης μεταχείρισης.

(2) Στα συμπεράσματα του υπουργικού σεμιναρίου για την κοινοτική πολιτική των υδάτων στην Φραγκφούρτη το 1988, τονίστηκε η ανάγκη κοινοτικής νομοθεσίας που θα καλύπτει την οικολογική ποιότητα. Το Συμβούλιο, με το ψήφισμά του της 28ης Ιουνίου 1988(5), ζήτησε από την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις για τη βελτίωση της οικολογικής ποιότητας των κοινοτικών επιφανειακών υδάτων.

(3) Στη δήλωση του υπουργικού σεμιναρίου για τα υπόγεια ύδατα το οποίο πραγματοποιήθηκε στη Χάγη το 1991, αναγνωρίστηκε η ανάγκη δράσης προς αποφυγή μακροπρόθεσμης επιδείνωσης της ποιότητας και της ποσότητας των γλυκών υδάτων, και έγινε έκκληση για ένα πρόγραμμα δράσεων υλοποιητέων μέχρι του έτους 2000, με στόχο τη βιώσιμη διαχείριση και προστασία των πόρων γλυκού ύδατος. Το Συμβούλιο, με τα ψηφίσματά του της 25ης Φεβρουαρίου 1992(6) και της 20ής Φεβρουαρίου 1995(7), ζήτησε ένα πρόγραμμα δράσης για τα υπόγεια ύδατα, καθώς και την αναθεώρηση της οδηγίας 80/68/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1979, περί προστασίας των υπογείων υδάτων από τη ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες

ουσίες(8), ως τμήμα μιας συνολικής πολιτικής για την προστασία των γλυκών υδάτων.

(4) Τα ύδατα στην Κοινότητα υφίστανται αυξανόμενη πίεση λόγω της συνεχούς αύξησης της ζήτησης επαρκών ποσοτήτων ύδατος καλής ποιότητας για κάθε χρήση. Στις 10 Νοεμβρίου 1995, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος στην έκθεση "Περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση - 1995", υπέβαλε ενημερωμένη έκθεση σχετικά με το περιβάλλον, στην οποία επιβεβαιώνεται η ανάγκη δράσης για την ποιοτική και ποσοτική προστασία των κοινοτικών υδάτων.

(5) Στις 18 Δεκεμβρίου 1995, το Συμβούλιο ενέκρινε συμπεράσματα στα οποία απαιτείται, μεταξύ άλλων, η εκπόνηση νέας οδηγίας πλαισίου που θα θεσπίζει τις βασικές αρχές μιας βιώσιμης πολιτικής υδάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ζητείται από την Επιτροπή να υποβάλει σχετική πρόταση.

(6) Στις 21 Φεβρουαρίου 1996, η Επιτροπή ενέκρινε ανακοίνωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την "Πολιτική υδάτων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας", η οποία καθορίζει τις αρχές για μια κοινοτική πολιτική υδάτων.

(7) Στις 9 Σεπτεμβρίου 1996, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ένα πρόγραμμα δράσης για ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση των υπογείων υδάτων(9). Στην πρόταση αυτή, η Επιτροπή επεσήμαινε την ανάγκη καθιέρωσης διαδικασιών για τη ρύθμιση της άντλησης γλυκού ύδατος και για την παρακολούθηση της ποσότητας και της ποιότητάς του.

(8) Στις 29 Μαΐου 1995, η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη συνετή χρήση και τη διατήρηση των υγρότοπων, με την οποία αναγνωρίζονται οι σημαντικές λειτουργίες που επιτελούν για την προστασία των υδάτινων πόρων.

(9) Πρέπει να αναπτυχθεί ολοκληρωμένη κοινοτική πολιτική στον τομέα των υδάτων.

(10) Το Συμβούλιο στις 25 Ιουνίου 1996, η Επιτροπή των Περιφερειών στις 19 Σεπτεμβρίου 1996, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή στις 26 Σεπτεμβρίου 1996 και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 23 Οκτωβρίου 1996, ζήτησαν από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για την ευρωπαϊκή πολιτική υδάτων.

(11) Η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος, όπως ορίζεται από το άρθρο 174 της συνθήκης, συμβάλλει στην επιδίωξη των στόχων διατήρησης, προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος, καθώς και συνετής και ορθολογικής χρησιμοποίησης των φυσικών πόρων, με βάση τις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, την αρχή της επανόρθωσης των καταστροφών του

περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα, στην πηγή καθώς και την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει".

(12) Σύμφωνα με το άρθρο 174 της συνθήκης, κατά την εκπόνηση της περιβαλλοντικής της πολιτικής, η Κοινότητα λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα, τις συνθήκες του περιβάλλοντος στις διάφορες περιοχές της Κοινότητας, την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Κοινότητας στο σύνολό της και την ισόρροπη ανάπτυξη των περιοχών της, καθώς και τα πλεονεκτήματα και τις επιβαρύνσεις που μπορούν να προκύψουν από τη δράση και την απουσία δράσης.

(13) Στην Κοινότητα υπάρχει ποικιλία συνθηκών και αναγκών, οι οποίες απαιτούν διαφορετικές ειδικές λύσεις. Η ποικιλομορφία αυτή θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό και την εκτέλεση μέτρων προστασίας και βιώσιμης χρήσης του ύδατος στα πλαίσια της λεκάνης απορροής ποταμού. Οι αποφάσεις θα πρέπει να λαμβάνονται όσο το δυνατόν πλησιέστερα σε τοποθεσίες όπου τα ύδατα χρησιμοποιούνται ή υφίστανται επιπτώσεις. Με την εκπόνηση προγραμμάτων για τη λήψη μέτρων προσαρμοσμένων στις περιφερειακές και τις τοπικές συνθήκες, θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στις δράσεις που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

(14) Η επιτυχία της παρούσας οδηγίας εξαρτάται από τη στενή συνεργασία και τη συνεπή δράση στο επίπεδο της Κοινότητας, των κρατών μελών και σε τοπικό επίπεδο, καθώς και από την πληροφόρηση, τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων και τη συμμετοχή του κοινού, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών.

(15) Η ύδρευση συνιστά υπηρεσία κοινής ωφέλειας, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας στην Ευρώπη(10).

(16) Είναι αναγκαία η περαιτέρω ενσωμάτωση της προστασίας και της βιώσιμης διαχείρισης των υδάτων σε άλλους τομείς της κοινοτικής πολιτικής, όπως στην ενεργειακή πολιτική, την πολιτική μεταφορών, τη γεωργική πολιτική, την αλιευτική πολιτική, την περιφερειακή πολιτική και την τουριστική πολιτική. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποτελέσει βάση για συνεχιζόμενο διάλογο και για την ανάπτυξη στρατηγικών προς περαιτέρω ολοκλήρωση τομέων πολιτικής. Η παρούσα οδηγία μπορεί επίσης να αποτελέσει σημαντική συμβολή σε άλλους τομείς συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών, μεταξύ άλλων, την προοπτική ευρωπαϊκής χωροταξικής ανάπτυξης (ESDP - European Spation Development Perspective).

(17) Μια αποτελεσματική και συνεκτική πολιτική υδάτων πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ευαισθησία των υδάτινων οικοσυστημάτων που βρίσκονται κοντά στις θαλάσσιες ακτές και τις εκβολές ποταμών ή σε κόλπους ή σε σχετικά κλειστές θάλασσες, δεδομένου ότι η ισορροπία

τους επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την ποιότητα των εσωτερικών υδάτων που εισρέουν σε αυτά. Η προστασία της κατάστασης των υδάτων στις λεκάνες απορροής ποταμών θα προσφέρει οικονομικά οφέλη, συμβάλλοντας στην προστασία των αλιευτικών πόρων, συμπεριλαμβανομένων των παράκτιων αλιευτικών πόρων.

(18) Η κοινοτική πολιτική υδάτων απαιτεί ένα διαφανές, αποτελεσματικό και συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο. Η Κοινότητα θα πρέπει να παρέχει τις κοινές αρχές και το συνολικό πλαίσιο δράσης. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προβλέψει το πλαίσιο αυτό και να συντονίσει και να ενσωματώσει και, πιο μακροπρόθεσμα, να αναπτύξει περαιτέρω τις συνολικές αρχές και δομές για την προστασία και τη βιώσιμη χρήση του ύδατος στην Κοινότητα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας.

(19) Η παρούσα οδηγία στοχεύει στη διατήρηση και τη βελτίωση του υδάτινου περιβάλλοντος στην Κοινότητα. Ο στόχος αυτός αφορά κυρίως την ποιότητα των υδάτων. Ο έλεγχος της ποσότητας αποτελεί επικουρικό στοιχείο στη διασφάλιση της καλής ποιότητας του ύδατος και κατά συνέπεια θα πρέπει επίσης να θεσπισθούν ποσοτικά μέτρα, τα οποία θα εξυπηρετούν το στόχο της διασφάλισης μιας καλής ποιότητας.

(20) Η ποσοτική κατάσταση ενός συστήματος υπογείων υδάτων μπορεί να έχει επιπτώσεις στην οικολογική ποιότητα των επιφανειακών υδάτων και των χερσαίων οικοσυστημάτων που συνδέονται με αυτό το σύστημα υπογείων υδάτων.

(21) Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη σε διάφορες διεθνείς συμφωνίες που περιέχουν σημαντικές υποχρεώσεις για την προστασία των θαλάσσιων υδάτων από τη ρύπανση, ιδίως στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, που υπεγράφη στο Ελσίνκι στις 9 Απριλίου 1992 και εγκρίθηκε με την απόφαση 94/157/EΚ του Συμβουλίου(11), στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού, που υπεγράφη στο Παρίσι στις 22 Σεπτεμβρίου 1992 και εγκρίθηκε με την απόφαση 98/249/EΚ του Συμβουλίου(12), και στη σύμβαση για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση, που υπεγράφη στη Βαρκελώνη στις 16 Φεβρουαρίου 1976 και εγκρίθηκε με την απόφαση 77/585/ΕΟΚ του Συμβουλίου(13) και στο πρωτόκολλό της για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές, που υπεγράφη στην Αθήνα στις 17 Μαΐου 1980 και εγκρίθηκε με την απόφαση 83/101/ΕΟΚ του Συμβουλίου(14). Η παρούσα οδηγία θα συμβάλει στην τήρηση των υποχρεώσεων αυτών εκ μέρους της Κοινότητας και των κρατών μελών.

(22) Η παρούσα οδηγία θα συμβάλει στην προοδευτική μείωση της εκπομπής επικίνδυνων ουσιών στο νερό.

(23) Απαιτούνται κοινές αρχές για το συντονισμό των προσπαθειών των κρατών μελών για τη βελτίωση της προστασίας των κοινοτικών υδάτων από άποψη ποιότητας και ποσότητας, την προώθηση της βιώσιμη χρήσης του ύδατος, τη συμβολή στον έλεγχο των διασυνοριακών προβλημάτων ύδατος, την προστασία των υδάτινων οικοσυστημάτων και των χερσαίων οικοσυστημάτων και υγρότοπων που εξαρτώνται άμεσα από αυτά και τη διασφάλιση και ανάπτυξη των δυνητικών χρήσεων των κοινοτικών υδάτων.

(24) Η καλή ποιότητα του ύδατος θα εξασφαλίσει την παροχή πόσιμου ύδατος στον πληθυσμό.

(25) Θα πρέπει να καθιερωθούν κοινοί ορισμοί για την κατάσταση των υδάτων από άποψη ποιότητας και, όπου εξυπηρετεί το στόχο της προστασίας του περιβάλλοντος, από άποψη ποσότητας. Θα πρέπει να ορισθούν περιβαλλοντικοί στόχοι για να εξασφαλίσουν ότι επιτυγχάνεται η καλή ποιότητα των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων σε όλη την Κοινότητα και ότι αποφεύγεται η επιδείνωση της κατάστασης των υδάτων σε κοινοτικό επίπεδο.

(26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτύχουν τουλάχιστον το στόχο της καλής κατάστασης των υδάτων με τον καθορισμό και την υλοποίηση των αναγκαίων μέτρων στο πλαίσιο ολοκληρωμένων προγραμμάτων μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες κοινοτικές απαιτήσεις. Θα πρέπει να διαφυλάσσεται η καλή κατάσταση των υδάτων όπου ήδη υπάρχει. Όσον αφορά τα υπόγεια ύδατα, εκτός από τις απαιτήσεις καλής κατάστασης, θα πρέπει να εντοπίζεται και να αναστρέφεται κάθε σημαντική και έμμονη ανοδική τάση συγκέντρωσης οιουδήποτε ρύπου.

(27) Τελικός στόχος της παρούσας οδηγίας είναι η επίτευξη της εξάλειψης των επικίνδυνων ουσιών προτεραιότητας και η συμβολή στην επίτευξη συγκεντρώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, οι οποίες, για τις φυσικώς απαντώμενες ουσίες, να πλησιάζουν το φυσικό βασικό επίπεδο.

(28) Τα επιφανειακά και τα υπόγεια ύδατα είναι, καταρχήν, ανανεώσιμοι φυσικοί πόροι. Ιδίως, η εξασφάλιση καλής κατάστασης των υπογείων υδάτων επιβάλλει έγκαιρη δράση και σταθερό μακροπρόθεσμο σχεδιασμό μέτρων προστασίας, λόγω της φυσικής καθυστέρησης στο σχηματισμό και την ανανέωσή τους. Κατά τη θέσπιση μέτρων για την επίτευξη καλής κατάστασης των υπογείων υδάτων και αναστροφής κάθε σημαντικής και έμμονης ανοδικής τάσης συγκέντρωσης οιουδήποτε ρύπου, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στα χρονοδιαγράμματα αυτές οι καθυστερήσεις των βελτιώσεων.

(29) Κατά την προσπάθεια επίτευξης των στόχων της παρούσας οδηγίας και την κατάρτιση προγράμματος σχετικών μέτρων, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν σταδιακά το πρόγραμμα μέτρων προκειμένου να καταλείμουν το κόστος εφαρμογής.

(30) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η πλήρης και συνεκτική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τυχόν παρατάσεις του χρονοδιαγράμματος θα πρέπει να γίνουν με βάση κατάλληλα, σαφή και διαφανή κριτήρια και να δικαιολογούνται από τα κράτη μέλη στα σχέδια διαχείρισης λεκανών απορροής ποταμών.

(31) Όταν ένα υδατικό σύστημα έχει υποστεί επίδραση από ανθρώπινες δραστηριότητες ή όταν λόγω της φυσικής του κατάστασης είναι ανέφικτο ή υπερβολικά δαπανηρό να επιτευχθεί καλή κατάσταση, μπορεί να ορισθούν λιγότερο αυστηροί περιβαλλοντικοί στόχοι, με βάση κατάλληλα, σαφή και διαφανή κριτήρια, και θα πρέπει να γίνουν όλες οι δυνατές ενέργειες προκειμένου να προληφθεί οιαδήποτε περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης των υδάτων.

(32) Μπορεί να υπάρχουν λόγοι απαλλαγής από την απαίτηση πρόληψης περαιτέρω επιδείνωσης ή επίτευξης καλής κατάστασης υπό ειδικούς όρους, αν η αδυναμία επίτευξης του στόχου απορρέει από απρόβλεπτες ή εξαιρετικές περιστάσεις, ιδιαίτερα από πλημμύρες ή ανομβρίες, ή για λόγους επιτακτικού δημόσιου συμφέροντος, από νέες τροποποιήσεις των φυσικών χαρακτηριστικών ενός συστήματος επιφανειακών υδάτων ή από αλλοιώσεις της στάθμης των συστημάτων υπογείων υδάτων για λόγους επιτακτικού δημόσιου συμφέροντος, αρκεί να έχουν γίνει όλες οι δυνατές ενέργειες προκειμένου να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στην κατάσταση του υδατικού συστήματος.

(33) Ο στόχος για την επίτευξη καλής κατάστασης των υδάτων θα πρέπει να επιδιωχθεί για κάθε λεκάνη απορροής ποταμού, ούτως ώστε να συντονίζονται τα μέτρα που αφορούν επιφανειακά και υπόγεια ύδατα που ανήκουν στο ίδιο οικολογικό, υδρολογικό και υδρογεωλογικό σύστημα.

(34) Για να επιτευχθεί η προστασία του περιβάλλοντος, πρέπει να ενσωματωθούν περισσότερο οι ποιοτικές και ποσοτικές πτυχές των επιφανειακών καθώς και των υπόγειων υδάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες φυσικής ροής του ύδατος εντός του υδρολογικού κύκλου.

(35) Στο εσωτερικό λεκάνης απορροής ποταμού, όπου η χρήση ύδατος μπορεί να έχει διασυνοριακά αποτελέσματα, οι απαιτήσεις για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία, και ιδιαίτερα όλα τα προγράμματα μέτρων, θα πρέπει να συντονίζονται για όλη την περιοχή της λεκάνης απορροής ποταμού. Για λεκάνες απορροής ποταμών οι οποίες εκτείνονται πέραν των ορίων της Κοινότητας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώκουν τον κατάλληλο συντονισμό με τα ενδιαφερόμενα τρίτα κράτη. Η παρούσα οδηγία θα συμβάλει στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων της Κοινότητας που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις για την προστασία και τη διαχείριση του ύδατος, και κυρίως από τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την προστασία και τη χρησιμοποίηση των διασυνοριακών υδατορευμάτων και των διεθνών λιμνών, που εγκρίθηκε με την απόφαση 95/308/EK του



Συμβουλίου(15) και τυχόν επόμενες συμφωνίες σχετικά με την εφαρμογή της.

(36) Είναι αναγκαίο να επιχειρηθούν αναλύσεις των χαρακτηριστικών μιας λεκάνης απορροής ποταμού και των επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, καθώς και οικονομική ανάλυση της χρήσης του ύδατος. Η κατάσταση των υδάτων θα πρέπει να παρακολουθείται από τα κράτη μέλη σε συστηματική και συγκρίσιμη βάση σε όλη την Κοινότητα. Οι πληροφορίες αυτές είναι απαραίτητες για να υπάρξει μια αξιόπιστη βάση προκειμένου να αναπτύξουν τα κράτη μέλη προγράμματα μέτρων για την επίτευξη των στόχων που ορίζονται από την παρούσα οδηγία.

(37) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν τα ύδατα που χρησιμοποιούνται για τη λήψη πόσιμου ύδατος και να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με την οδηγία 80/778/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1980, περί της ποιότητας του πόσιμου νερού(16).

(38) Η χρήση οικονομικών μέσων από μέρους των κρατών μελών μπορεί να είναι πρόσφορη ως μέρος ενός προγράμματος μέτρων. Η αρχή της ανάκτησης του κόστους των υπηρεσιών ύδατος, συμπεριλαμβανομένων του κόστους για το περιβάλλον και του κόστους των πόρων τα οποία συνδέονται με κάθε βλάβη ή αρνητική επίπτωση στο υδάτινο περιβάλλον, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα, ιδίως, με την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει". Θα απαιτηθεί προς τούτο μια οικονομική ανάλυση των υπηρεσιών ύδατος με βάση μακροπρόθεσμες προβλέψεις όσον αφορά την προσφορά και τη ζήτηση ύδατος στην περιοχή λεκάνης απορροής ποταμού.

(39) Είναι απαραίτητο να αποτρέπονται ή να περιορίζονται οι επιπτώσεις της ρύπανσης λόγω ατυχήματος. Στο πρόγραμμα μέτρων θα πρέπει να περιληφθούν μέτρα με το στόχο αυτό.

(40) Ως προς την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης, η κοινοτική πολιτική υδάτων θα πρέπει να βασίζεται σε μια συνδυασμένη προσέγγιση, που να εφαρμόζει τον έλεγχο της ρύπανσης στην πηγή μέσω του ορισμού οριακών τιμών εκπομπής και προτύπων περιβαλλοντικής ποιότητας.

(41) Για την ποσότητα του ύδατος θα πρέπει να ορίζονται συνολικές αρχές για έλεγχο στην άντληση και κατακράτηση για την εξασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των σχετικών υδατικών συστημάτων.

(42) Κοινά πρότυπα περιβαλλοντικής ποιότητας και οριακές τιμές εκπομπής για ορισμένες ομάδες ή οικογένειες ρυπαντών, θα πρέπει να οριστούν ως ελάχιστες απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Θα πρέπει να εξασφαλισθούν διατάξεις για τη θέσπιση τέτοιων προτύπων σε κοινοτικό επίπεδο.

(43) Η ρύπανση που προκαλείται από την απόρριψη, τις εκπομπές ή τις διαρροές επικίνδυνων ουσιών προτεραιότητας πρέπει να παύσει ή να εξαιρεθεί σταδιακά. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο,

μετά από πρόταση της Επιτροπής, θα πρέπει να συμφωνήσουν σχετικά με τις ουσίες για τις οποίες θα πρέπει να αναληφθεί δράση κατά προτεραιότητα και σχετικά με τα ειδικά μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης των υδάτων από τις ουσίες αυτές, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σημαντικές πηγές και προσδιορίζοντας το οικονομικά αποδοτικό και κατάλληλο επίπεδο και συνδυασμό ελέγχων.

(44) Κατά τον προσδιορισμό των επικίνδυνων ουσιών προτεραιότητας θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η αρχή της προφύλαξης, με βάση ιδίως τον καθορισμό των δυνητικά αρνητικών επιπτώσεων του προϊόντος, καθώς και μια επιστημονική αξιολόγηση του κινδύνου.

(45) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υιοθετήσουν μέτρα για την εξάλειψη της ρύπανσης των επιφανειακών υδάτων από τις ουσίες προτεραιότητας και για την προοδευτική μείωση της ρύπανσης από άλλες ουσίες που σε αντίθετη περίπτωση δεν θα επέτρεπαν στα κράτη μέλη να επιτύχουν τους στόχους για τα συστήματα επιφανειακών υδάτων.

(46) Για να εξασφαλισθεί η συμμετοχή του ευρύτερου κοινού, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών ύδατος στη θέσπιση και ενημέρωση των σχεδίων διαχείρισης λεκάνης απορροής ποταμού, είναι αναγκαίο να παρέχονται οι κατάλληλες πληροφορίες για τα προγραμματιζόμενα μέτρα και να υποβάλλονται εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής τους, ενόψει της συμμετοχής του ευρύτερου κοινού πριν ληφθούν τελικές αποφάσεις για τα αναγκαία μέτρα.

(47) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προβλέψει μηχανισμούς για την αντιμετώπιση των εμποδίων όσον αφορά τη βελτίωση της κατάστασης των υδάτων, όταν αυτά δεν εμπίπτουν στην εμβέλεια της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα των υδάτων, προκειμένου να αναπτυχθούν οι κατάλληλες κοινοτικές στρατηγικές για την άρση τους.

(48) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει ετησίως ενημερωμένο σχέδιο για τυχόν πρωτοβουλίες τις οποίες προτίθεται να προτείνει στον τομέα των υδάτων.

(49) Θα πρέπει να καθοριστούν τεχνικές προδιαγραφές για να εξασφαλισθεί μια συνεκτική προσέγγιση στην Κοινότητα ως μέρος της παρούσας οδηγίας. Τα κριτήρια για την αξιολόγηση της κατάστασης των υδάτων συνιστούν σημαντική πρόοδο. Η προσαρμογή ορισμένων τεχνικών στοιχείων στην τεχνική εξέλιξη και η τυποποίηση των μεθόδων ελέγχου, δειγματοληψίας και ανάλυσης, θα πρέπει να θεσπισθούν με τη διαδικασία επιτροπής. Προκειμένου να προωθηθεί η πλήρης κατανόηση και η συνεπής εφαρμογή των κριτηρίων για το χαρακτηρισμό των περιοχών λεκάνης απορροής ποταμού και αξιολόγησης της κατάστασης των υδάτων, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των κριτηρίων αυτών.

(50) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του

Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της Επιτροπής(17).

(51) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα επιτύχει επίπεδο προστασίας των υδάτων τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό που εξασφαλίζουν ορισμένες προγενέστερες πράξεις, οι οποίες θα πρέπει, συνεπώς, να καταργηθούν μόλις οι οικείες διατάξεις της παρούσας οδηγίας τεθούν πλήρως σε εφαρμογή.

(52) Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας υιοθετούν το πλαίσιο ελέγχου της ρύπανσης από επικίνδυνες ουσίες το οποίο είχε θεσπισθεί από την οδηγία 76/464/ΕΟΚ(18). Κατόπιν τούτου, θα πρέπει να καταργηθεί η προαναφερόμενη οδηγία όταν εφαρμοσθούν πλήρως οι σχετικές διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

(53) Θα πρέπει να εξασφαλισθεί η πλήρης υλοποίηση και επιβολή της υφιστάμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας για την προστασία των υδάτων. Είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί η κατάλληλη εφαρμογή των διατάξεων για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας σε όλη την Κοινότητα, μέσω καταλλήλων κυρώσεων που θα προβλέψει η νομοθεσία των κρατών μελών. Αυτές οι κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές,

32001D2455

**Απόφαση αριθ. 2455/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2001, για τη θέσπιση του καταλόγου ουσιών προτεραιότητας στον τομέα της πολιτικής των υδάτων και τροποποίησης της οδηγίας 2000/60/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

*Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 331 της 15/12/2001 σ. 0001 - 0005*

Απόφαση αριθ. 2455/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

της 20ής Νοεμβρίου 2001

για τη θέσπιση του καταλόγου ουσιών προτεραιότητας στον τομέα της πολιτικής των υδάτων και τροποποίησης της οδηγίας 2000/60/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής(1),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής(2),

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης(3),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 76/464/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Μαΐου 2001, για τη ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας(4), και οι οδηγίες που θεσπίστηκαν στο πλαίσió της, αντιπροσωπεύουν σήμερα το βασικό κοινοτικό εργαλείο ελέγχου μεμονωμένων και διάχυτων απορρίψεων επικινδύνων ουσιών.

(2) Οι κοινοτικοί έλεγχοι δυνάμει της οδηγίας 76/464/ΕΟΚ έχουν αντικατασταθεί, εναρμονιστεί και περαιτέρω αναπτυχθεί με την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για την θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων(5).

(3) Δυνάμει της οδηγίας 2000/60/ΕΚ πρέπει να θεσπισθούν, σε κοινοτικό επίπεδο, ειδικά μέτρα κατά της ρύπανσης των υδάτων από συγκεκριμένους ρύπους ή ομάδες ρύπων που παρουσιάζουν σημαντικό κίνδυνο για το υδάτινο περιβάλλον ή μέσω αυτού, περιλαμβανομένων και των κινδύνων για τα ύδατα που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή πόσιμου νερού. Τα μέτρα αυτά αφορούν την προοδευτική μείωση και, για

τις επικίνδυνες ουσίες προτεραιότητας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 30, δεύτερη πρόταση της οδηγίας 2000/60/EK, την παύση ή τη σταδιακή κατάργηση απορρίψεων, εκπομπών και διαρροών, εντός 20 ετών μετά την έγκρισή τους σε κοινοτικό επίπεδο και με απώτατο στόχο, όπως αναγνωρίζεται στο πλαίσιο της επίτευξης των στόχων σχετικών διεθνών συμφωνιών, την επίτευξη συγκεντρώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον οι οποίες για τις μεν φυσικώς απαντώμενες ουσίες να πλησιάζουν το φυσικό βασικό επίπεδο, για τις δε συνθετικές που παράγονται από ανθρώπινες δραστηριότητες να είναι σχεδόν μηδενικές. Εν όψει της έγκρισης αυτών των μέτρων, πρέπει να θεσπιστεί, ως παράρτημα X της οδηγίας 2000/60/EK, ο κατάλογος των ουσιών προτεραιότητας, συμπεριλαμβανομένων των επικινδύνων ουσιών προτεραιότητας. Ο κατάλογος καταρτίστηκε λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφος 5 της οδηγίας 2000/60/EK.

(4) Όσον αφορά τις φυσικώς απαντώμενες ουσίες ή τις δημιουργούμενες διά φυσικών διαδικασιών, όπως, π.χ., το κάδμιο, ο υδράργυρος και οι πολυαρωματικοί υδρογονάνθρακες, δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί πλήρως η σταδιακή κατάργηση απορρίψεων, εκπομπών και διαρροών. Κατά τη σύνταξη των σχετικών επιμέρους οδηγιών, πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη αυτή η κατάσταση και τα μέτρα θα πρέπει να αποσκοπούν στην παύση των εκπομπών, απορρίψεων και διαρροών στο νερό των επικίνδυνων εκείνων ουσιών προτεραιότητας που παράγονται από ανθρώπινες δραστηριότητες.

(5) Η οδηγία 2000/60/EK εισάγει, στο άρθρο 16 παράγραφος 2, επιστημονικά τεκμηριωμένη μεθοδολογία επιλογής ουσιών προτεραιότητας με βάση τον σημαντικό κίνδυνο που συνεπάγονται για το υδάτινο περιβάλλον ή μέσω αυτού.

(6) Η μεθοδολογία της οδηγίας 2000/60/EK, δίνει, ως ευκολότερη λύση, τη δυνατότητα εφαρμογής μιας απλοποιημένης διαδικασίας αξιολόγησης των κινδύνων ακολουθώντας επιστημονικές αρχές και λαμβάνοντας ιδίως υπόψη:

- ενδείξεις σχετικά με τους εγγενείς κινδύνους που παρουσιάζει δεδομένη ουσία και, ειδικότερα, την οικοτοξικότητά της στο νερό και την τοξικότητά της στον άνθρωπο μέσω της έκθεσής του στο υδάτινο περιβάλλον,
- ενδείξεις από παρακολούθηση της ευρύτερης περιβαλλοντικής μόλυνσης, και
- άλλους δοκιμασμένους παράγοντες οι οποίοι μπορεί να αποκαλύψουν ευρύτερη περιβαλλοντική μόλυνση, όπως η παραγωγή, οι όγκοι κατανάλωσης και η συνήθης χρήση της υπόψη ουσίας.

(7) Η Επιτροπή ανέπτυξε πάνω στη βάση αυτή ένα σύστημα συνδυασμένου καθορισμού προτεραιοτήτων με βάση παρακολούθηση

και προσομοιώσεις (COMMPS), σε συνεργασία με εμπειρογνώμονες των ενδιαφερομένων μερών, συμπεριλαμβανομένης της Επιστημονικής Επιτροπής Τοξικότητας, Οικοτοξικότητας και Περιβάλλοντος, των κρατών μελών, των χωρών ΕΖΕΣ, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος, Ευρωπαϊκών επιχειρηματικών ενώσεων, περιλαμβανομένων και εκείνων που εκπροσωπούν μικρομεσαίες επιχειρήσεις, καθώς και ευρωπαϊκών περιβαλλοντικών οργανώσεων.

(8) Η Επιτροπή θα πρέπει να φροντίσει για τη συμμετοχή των υποψηφίων για ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση κρατών στη διαδικασία COMMPS και, κατά προτεραιότητα, των κρατών το έδαφος των οποίων διασχίζεται από υδάτινες οδούς που διασχίζουν επίσης το έδαφος κράτους μέλους ή εκβάλλουν στο κράτος αυτό.

(9) Μετά από επιλογή με βάση τη διαδικασία (COMMPS) και δημόσιες και διαφανείς συζητήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, καταρτίστηκε ένας πρώτος κατάλογος 33 ουσιών ή ομάδων ουσιών προτεραιότητας.

(10) Η ταχεία θέσπιση του καταλόγου αυτού είναι επιθυμητή ώστε να γίνει δυνατή η έγκαιρη και συνεχής διενέργεια κοινοτικών ελέγχων για τις επικίνδυνες ουσίες, δυνάμει της στρατηγικής που προβλέπεται στο άρθρο 16 της οδηγίας 2000/60/ΕΚ, ιδίως στις προτάσεις περί ελέγχων, όπως ορίζονται στο άρθρο 16 παράγραφος 6, και στις προτάσεις για τα ποιοτικά πρότυπα, όπως ορίζονται στο άρθρο 16 παράγραφος 7, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της οδηγίας αυτής.

(11) Ο κατάλογος ουσιών προτεραιότητας που θεσπίζεται δυνάμει της παρούσας απόφασης θα αντικαταστήσει τον κατάλογο ουσιών που παρατίθεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, της 22ας Ιουνίου 1982, για τις επικίνδυνες ουσίες, οι οποίες μπορούν να συμπεριληφθούν στον πίνακα I της οδηγίας 76/464/ΕΟΚ του Συμβουλίου(6).

(12) Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/60/ΕΚ, ο προσδιορισμός των επικινδύνων ουσιών προτεραιότητας απαιτεί να ληφθεί υπόψη η επιλογή ανησυχητικών ουσιών η οποία επιχειρήθηκε στην οικεία κοινοτική νομοθεσία περί επικινδύνων ουσιών ή στις οικείες διεθνείς συμφωνίες. Οι επικίνδυνες ουσίες χαρακτηρίζονται στην ανωτέρω οδηγία ως "ουσίες ή ομάδες ουσιών που είναι τοξικές, σταθερές και επιρρεπείς σε βιοσυσσώρευση, καθώς και άλλες ουσίες ή ομάδες ουσιών που δημιουργούν ανάλογο βαθμό ανησυχίας".

(13) Οι σχετικές διεθνείς συμφωνίες περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τη σύμβαση OSPAR για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στο Βορειοανατολικό Ατλαντικό, τη σύμβαση HELCOM για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στη Βαλτική Θάλασσα, τη σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση, τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), τη σύμβαση του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) για

τους ανθεκτικούς οργανικούς ρύπους και το πρωτόκολλο της σύμβασης της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN-ECE) για την μεγάλης απόστασης διασυνοριακή ατμοσφαιρική ρύπανση από ανθεκτικούς οργανικούς ρύπους (POP).

(14) Η επιλογή των ουσιών προτεραιότητας και ο προσδιορισμός των επικινδύνων ουσιών προτεραιότητας που επιλέγονται για τη διενέργεια ελέγχων εκπομπής, απόρριψης και διαρροής, θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων αυτών και στην τήρηση των κοινοτικών υποχρεώσεων που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις για την προστασία των θαλασσιών υδάτων, ιδίως δε στην εφαρμογή της στρατηγικής περί επικινδύνων ουσιών που θεσπίστηκε στη διπλωματική διάσκεψη OSPAR 1998 στα πλαίσια της σύμβασης για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος του βορειοανατολικού Ατλαντικού, σύμφωνα με την απόφαση 98/249/ΕΚ του Συμβουλίου(7).

(15) Ο χαρακτηρισμός των "επικινδύνων ουσιών προτεραιότητας" στον πίνακα ουσιών προτεραιότητας πραγματοποιείται λαμβανομένων ιδιαίτερας υπόψη των επικινδύνων ουσιών των οποίων προβλέπεται η σταδιακή εξάλειψη ή η παύση των απορρίψεων, εκπομπών και διαρροών σε διεθνείς συμφωνίες. Επικίνδυνες ουσίες η σταδιακή εξάλειψη των οποίων έχει αποφασισθεί σε διεθνή φόρα, συμπεριλαμβανομένων του IMO, της UNEP ή της UN-ECE. Επικίνδυνες ουσίες των οποίων η παύση των απορρίψεων, εκπομπών και διαρροών έχει αποφασισθεί κατά προτεραιότητα στη σύμβαση OSPAR, συμπεριλαμβανομένων των επικινδύνων ουσιών που προσδιορίζονται στον κατάλογο OSPAR DYNAMEC, Επιλογή I(8) ή Επιλογή III(9). Επικίνδυνες ουσίες που δημιουργούν "ισοδύναμο επίπεδο ανησυχιών" λόγω του ότι είναι δυσαποδόμητες, τοξικές και βιοσυσσωρεύσιμες (ΔΤΒ), όπως οι ουσίες που διαταράσσουν το ενδοκρινικό σύστημα οι οποίες αναγνωρίζονται στη στρατηγική OSPAR. Βαρέα μέταλλα που περιλαμβάνονται στο πρωτόκολλο περί βαρέων μετάλλων της σύμβασης UN-ECE για την μεγάλης ακτίνας διασυνοριακή ατμοσφαιρική ρύπανση, που έχουν επιλεγεί για μέτρα προτεραιότητας βάσει των συμφωνιών OSPAR 1998 και OSPAR 2000, και τα οποία δημιουργούν "ισοδύναμο επίπεδο ανησυχιών" με τις ουσίες ΔΤΒ.

(16) Προκειμένου να καταστήσει αποτελεσματικά τα μέτρα κατά της ρύπανσης των υδάτων, η Επιτροπή οφείλει να προωθή τον συγχρονισμό των ερευνών και των πορισμάτων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της σύμβασης OSPAR, καθώς και στο πλαίσιο της διαδικασίας COMMPS.

(17) Η διαδικασία COMMPS είναι ένα δυναμικό εργαλείο για τον καθορισμό προτεραιοτήτων σε επικίνδυνες ουσίες, δυνάμενο να υποστεί συνεχείς βελτιώσεις και εξελίξεις, με στόχο την αναθεώρηση και προσαρμογή του πρώτου καταλόγου ουσιών προτεραιότητας το αργότερο

4 έτη μετά τη θέση σε ισχύ της οδηγίας 2000/60/EK και εν συνεχεία τουλάχιστον κάθε τέσσερα έτη. Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι κατά την επόμενη διαδικασία επιλογής θα ληφθούν υπόψη όλες οι εν δυνάμει ουσίες προτεραιότητας, επιβάλλεται να μην αποκλείεται συστηματικά καμία ουσία, να αξιοποιούνται οι βέλτιστες διαθέσιμες γνώσεις, και να περιληφθούν στη διαδικασία επιλογής όλες οι χημικές ουσίες και όλα τα ζιζανιοκτόνα στην αγορά της ΕΕ και όλες οι ουσίες που χαρακτηρίζονται από την OSPAR ως "επικίνδυνες".

(18) Η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας COMMPS εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, από το κατά πόσον είναι διαθέσιμα τα απαιτούμενα δεδομένα. Η ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία για τις χημικές ουσίες διαπιστώθηκε ότι πάσχει από σοβαρή έλλειψη δεδομένων. Οι στόχοι της οδηγίας 2000/60/EK μπορούν να εκπληρωθούν πλήρως μόνον εάν εξασφαλισθεί η πλήρης διαθεσιμότητα των απαιτούμενων δεδομένων, πράγμα που προϋποθέτει την αναθεώρηση της κοινοτικής νομοθεσίας για τις χημικές ουσίες.

(19) Η αναφορά στη διαδικασία COMMPS δεν αφαιρεί από την Επιτροπή τη δυνατότητα να προσφεύγει σε τεχνικές αξιολόγησης του βλαβερού χαρακτήρα ορισμένων ουσιών, τεχνικές οι οποίες έχουν ήδη αναπτυχθεί ή και εφαρμοσθεί στο πλαίσιο άλλων μέτρων κατά της ρύπανσης.

(20) Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2000/60/EK, οι μελλοντικές επανεξετάσεις του καταλόγου ουσιών προτεραιότητας που διενεργούνται βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 4 της οδηγίας αυτής, θα συμβάλλουν στην εξάλειψη, μέχρι το 2020, των εκπομπών, απορρίψεων και διαρροών όλων των επικινδύνων ουσιών, με την προοδευτική συμπλήρωση του καταλόγου αυτού με περαιτέρω ουσίες.

(21) Κατά την αναθεώρηση και προσαρμογή του καταλόγου ουσιών προτεραιότητας, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη, εκτός από την περαιτέρω εξέλιξη της διαδικασίας COMMPS, τα πορίσματα των επανεξετάσεων στο πλαίσιο της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1991, σχετικά με διάθεση στην αγορά φυτοπροστατευτικών προϊόντων(10), του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1993, για την αξιολόγηση και τον έλεγχο των κινδύνων από τις υπάρχουσες ουσίες(11), και της οδηγίας 98/8/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 1998, για τη διάθεση βιοκτόνων στην αγορά(12) και, ενδεχομένως, περαιτέρω επιστημονικά στοιχεία από την αναθεώρηση ισχυουσών ή νέων οδηγιών, ιδίως στο πλαίσιο της νομοθεσίας για τις χημικές ουσίες. Πρέπει να αποφεύγονται οι επικαλύψεις ελέγχων, δεδομένου του υψηλού τους κόστους. Κατά την προσαρμογή των καταλόγων, πρέπει να είναι δυνατή η ταξινόμηση ουσιών τόσο σε χαμηλότερη όσο και σε υψηλότερη κατηγορία,



52005PC0210

**Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την πολυετή χρηματοδότηση της δράσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 /\* COM/2005/0210 τελικό - COD 2005/0098 \*/**

[pic] | ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ |

Βρυξέλλες, 25.05.2005

COM(2005) 210 τελικό

2005/0098 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

σχετικά με την πολυετή χρηματοδότηση της δράσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002

(υποβάλλεται από την Επιτροπή)

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

Λόγοι υποβολής της πρότασης και στόχοι της

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας ("ο Οργανισμός")[1] ανέλαβε νέα καθήκοντα για την καταπολέμηση της ρύπανσης από το πετρέλαιο με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας. Λαμβανομένου υπόψη ότι είναι μακρόπνοες οι αρμοδιότητες του Οργανισμού στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από το πετρέλαιο, η αποτελεσματική και επιμελής ολοκλήρωση των καθηκόντων του στο πεδίο αυτό εξαρτάται από την κατάλληλη δημοσιονομική ασφάλειά του βάσει πολυετούς ανάληψης υποχρεώσεων.

Η παρούσα πρόταση ορίζει λοιπόν τη χρηματοδοτική συνδρομή της Κοινότητας και θεσπίζει τις σχετικές διαδικασίες για τη χρηματοδότηση των νέων καθηκόντων του Οργανισμού, με βάση πολυετή ανάληψη υποχρεώσεων διάρκειας επτά ετών.

Η παρούσα πρόταση περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2005.

Γενικό πλαίσιο και αιτιολογηση του προτεινομένου μετρου

Το μεγάλο ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου ΕΡΙΚΑ τον Δεκέμβριο του 1999 που προκάλεσε εκτεταμένη πετρελαιοκηλίδα, οδήγησε στη σύσταση του Οργανισμού το 2002, ο ρόλος του οποίου συνίστατο στο να παρέχει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή επιστημονική και τεχνική συνδρομή ούτως ώστε να επιτευχθεί υψηλό, ομοιόμορφο και αποτελεσματικό επίπεδο ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα και πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Η πετρελαιοκηλίδα που προκλήθηκε πιο πρόσφατα από το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου PRESTIGE σηματοδότησε ως περιστατικό τη λήψη ειδικών μέτρων αντιμετώπισης της ρύπανσης από πλοία. Αυτά τα δύο περιστατικά στη θάλασσα ανέδειξαν την ανικανότητα των κρατών μελών να αντιμετωπίζουν έγκαιρα και αποτελεσματικά τις μεγάλες πετρελαιοκηλίδες και ότι χρειάζονται πρόσθετα μέσα.

Με αυτά τα δεδομένα, ανατέθηκαν στον Οργανισμό, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 724/2004, συγκεκριμένες υποχρεώσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία στα ύδατα της Κοινότητας. Με βάση τον κανονισμό, απαιτείται από τον Οργανισμό να παρέχει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή τεχνική και επιστημονική συνδρομή στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας ρύπανσης από πλοία και να υποστηρίζει, κατόπιν αιτήματος, με πρόσθετα μέσα και κατά τρόπο οικονομικώς αποδοτικό τους μηχανισμούς επέμβασης των κρατών μελών. Για να διαμορφωθεί ένα γενικό πλαίσιο, όπου θα εντάσσεται η δράση του στο πεδίο της πρόληψης και της αντιμετώπισης της ρύπανσης, ο Οργανισμός ενέκρινε σχέδιο δράσης, τον Οκτώβριο του 2004, με σκοπό την ετοιμότητα κατά της ρύπανσης και την αντιμετώπισή της (“σχέδιο δράσης”), όπως προέβλεπε ο κανονισμός.

Στο σχέδιο δράσης προσδιορίζονται οι δραστηριότητες που πρόκειται να αναλάβει ο Οργανισμός στο πλαίσιο του ισχύοντος κανονισμού, τόσο από άποψη αντιμετώπισης των πετρελαιοκηλίδων με εξειδικευμένα σκάφη, όσο και από άποψη ετοιμότητας με τη διοργάνωση επιχειρήσεων αποτελεσματικής αντιμετώπισης. Πιο συγκεκριμένα, σκοπός είναι να χρησιμοποιηθούν κατά τον καλύτερο τρόπο οι οικονομικοί πόροι που παρέχονται στον Οργανισμό.

1. Οι δραστηριότητες του Οργανισμού κατά της ρύπανσης

Η δράση του Οργανισμού κατά της ρύπανσης καλύπτει συγκεκριμένα τα εξής τρία πεδία:

(α) Πληροφόρηση

Για να αξιολογηθεί και να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων καταπολέμησης της ρύπανσης, ο Οργανισμός σκοπεύει να συλλέγει, να αναλύει και να διαδίδει τις πληροφορίες και τις βέλτιστες πρακτικές, τις τεχνικές και την καινοτομία που σχετίζονται με την αντιμετώπιση της ρύπανσης. Οι πληροφορίες αυτές θα συγκεντρώνονται σε ένα “κέντρο

γνώσεων” με σκοπό την προληπτική αντιμετώπιση της ρύπανσης και την ετοιμότητα.

(b) Συνεργασία και συντονισμός

Ο Οργανισμός, όταν του ζητείται, θα παρέχει στις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής τεχνική και επιστημονική συνδρομή για τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών και την ανταλλαγή παρατηρητών με βάση τις διάφορες περιφερειακές συμφωνίες.

(c) Επιχειρησιακή συνδρομή

Στον Οργανισμό μπορούν να προσφεύγουν τα κράτη μέλη που βρίσκονται αντιμέτωπα με μεγάλη πετρελαιοκηλίδα και δεν έχουν την ικανότητα να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα, προκειμένου να υποστηρίξουν τους μηχανισμούς τους κατά της ρύπανσης με μεγαλύτερη δυνατότητα ανάκτησης του πετρελαίου από τη θάλασσα. Ο Οργανισμός μπορεί να συμμετέχει επίσης σε κοινές δραστηριότητες αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης με βάση περιφερειακές συμφωνίες και πολυεθνικές ασκήσεις.

Ο Οργανισμός θα παρέχει τα πρόσθετα αυτά μέσα μέσω του κοινοτικού μηχανισμού που έχει θεσπισθεί από την απόφαση 2001/792/EK του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, ώστε να επιτευχθεί μεγαλύτερη συνεργασία στις επεμβάσεις βοήθειας της πολιτικής προστασίας. Οι ενεχόμενες επιχειρήσεις και τα προσφερόμενα μέσα θα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους μέλους που ζητεί βοήθεια.

Καθορίστηκαν τέσσερις περιφέρειες ως πρωταρχικές περιοχές επιχειρησιακής συνδρομής: η Βαλτική Θάλασσα, τα δυτικά παράλια της Μάγχης, οι ακτές του Ατλαντικού και η Μεσόγειος (ιδίως η περιοχή κατά μήκος της οποίας περνούν τα δεξαμενόπλοια που προέρχονται από τη Μαύρη Θάλασσα), όπου ο Οργανισμός ενδεχομένως θα διαθέτει αγκυροβολημένα σκάφη αντιμετώπισης της ρύπανσης, ενώ θα μπορεί, μάλιστα, να παρέχει τη βοήθειά του και σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή όπου θα παρουσιασθεί ανάγκη.

Για να διατίθενται κατάλληλα σκάφη καταπολέμησης της ρύπανσης σε ανταγωνιστικό αναλογία, ο Οργανισμός επέλεξε τη μακρόχρονη ναύλωση, συνάπτοντας συμβάσεις stand-by με φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών πλοίων που διαθέτουν σκάφη επαρκούς χωρητικότητας, τα οποία μπορούν να μετατραπούν σε πλοία καταπολέμησης της ρύπανσης από το πετρέλαιο και θα καλύπτουν καθεμιά από τις πρωταρχικές περιοχές επί μια ελάχιστη περίοδο τριών ετών (σκάφη επιφυλακής). Εφόσον κάποιο κράτος μέλος ζητήσει συνδρομή, τα σκάφη αυτά πρέπει να διακόψουν τις συνήθεις εμπορικές δραστηριότητές τους, ούτως ώστε να μεταβούν στην περιοχή όπου ζητείται η παρουσία τους. Η τριετής περίοδος κρίνεται αναγκαία για την ολοκλήρωση των επενδύσεων που χρειάζονται, ιδίως στον εξοπλισμό των πλοίων και ως η πλέον οικονομική λύση. Επίσης η Διεθνής Ομοσπονδία Ιδιοκτητών

Δεξαμενόπλοιων για τη Ρύπανση (ITOPF) υποστήριξε, κι αυτή, τη συγκεκριμένη λύση σε μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών, σχετικά με τις δυνατότητες καταπολέμησης της ρύπανσης από το πετρέλαιο.

2. Τα μέσα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων κατά της ρύπανσης

Η φύση και η έκταση των δραστηριοτήτων του Οργανισμού κατά της ρύπανσης θα καθορισθούν ανάλογα με τις δυνατότητες διάθεσης οικονομικών πόρων. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχ έχει διαθέσει, για το 2005, ποσό ύψους 17,8 εκατομ. €. Οι πιστώσεις του προϋπολογισμού για το 2006 θα περιλαμβάνουν προβλέψεις για πρόσθετο ποσό ύψους 9 εκατομ. € (επιπροσθέτως των 20 εκατομ. € που προορίζονται ειδικά για δραστηριότητες κατά της ρύπανσης στην ετήσια στρατηγική πολιτική (ΕΣΠ) για το 2006), από τα οποία ποσό 6 εκατομ. € θα καλύψει μια τετραετούς διάρκειας σύμβαση stand-by για τη ναύλωση σκάφους που θα μπορεί να αντιμετωπίσει ατυχήματα όπου ενέχονται επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (ΕΤΟ – βλ. στη συνέχεια τμήμα 3, παράγραφος α)) συν άλλα 3 εκατομ. € για τη δημιουργία Κέντρου Μετάδοσης Δορυφορικών Φωτογραφιών. Η πίστωση αυτή θα αποφασισθεί σύμφωνα με την τρέχουσα διαδικασία του προϋπολογισμού. Δεδομένης της μακρόχρονης ζημίας που μπορούν να προκαλέσουν οι μεγάλες πετρελαιοκηλίδες, είναι άκρως σημαντικό να βελτιωθούν στην Ευρώπη οι δυνατότητες αντιμετώπισης της ρύπανσης από το πετρέλαιο με το μετριασμό και την καταπολέμηση αυτού του είδους της ρύπανσης κατά τρόπο ευέλικτο, αποτελεσματικό και διεξοδικό. Για να είναι σε θέση να οργανώσει μια επιχείρηση κατά της ρύπανσης από το πετρέλαιο, ο Οργανισμός πρέπει, σύντομα, να στηριχθεί στις τρέχουσες δραστηριότητες κατά της ρύπανσης που προβλέπει το σχέδιο δράσης και να αποκτήσει και άλλα μέσα, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν και να βελτιωθούν οι επιδόσεις ανάκτησης του πετρελαίου στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Σύμφωνα με πρόσφατες εκτιμήσεις, η ικανότητα αντιμετώπισης θα ενισχυθεί περισσότερο σε ορισμένες περιοχές, όπου οι μεγάλες αποστάσεις μπορούν να εμποδίσουν την έγκαιρη επέμβαση, με την ύπαρξη πρόσθετων σκαφών και εξοπλισμού ανάκτησης του πετρελαίου. Πάντως, η ανάκτηση του πετρελαίου από τη θάλασσα με μηχανικά μέσα δεν είναι ο μόνος τρόπος βελτίωσης της ικανότητας αντιμετώπισης. Η βελτίωση των μέσων και του εξοπλισμού επιτήρησης από αέρος θα βοηθήσει στον εντοπισμό και την καταπολέμηση της ρύπανσης, η δε πρόληψη της παραβίασης των κανονισμών κατά της ρύπανσης είναι ένα άλλο πεδίο που πρέπει να αναπτυχθεί. Άλλωστε, η δορυφορική φωτογράφιση μπορεί να χρησιμοποιηθεί συμπληρωματικά με την επιτήρηση και την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων που σήμερα πραγματοποιούνται από αεροσκάφη. Είναι επομένως αξιοσημείωτο το

γεγονός ότι ο Οργανισμός διερευνά τις δυνατότητες διάθεσης δορυφορικών φωτογραφιών στα κράτη μέλη και την Επιτροπή με τη δημιουργία ενός Κέντρου Μετάδοσης Δορυφορικών Φωτογραφιών, με σκοπό να διευκολυνθεί ο εντοπισμός, η παρακολούθηση και η διαχείριση των παράνομων απορρίψεων στη θάλασσα και των τυχαίων πετρελαιοκηλίδων. Κάτι άλλο μη αμελητέο, η αντιμετώπιση των περιστατικών στα οποία ενέχονται επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες πρέπει να αναπτυχθεί με βάση την αξιολόγηση του θαλάσσιου εμπορίου των ουσιών αυτών και με εκτίμηση των εγγενών κινδύνων των φορτίων αυτών.

Επίσης, δεδομένης της μακρόπνοης αρμοδιότητας του Οργανισμού στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από το πετρέλαιο, είναι αναγκαίο να γίνουν μακρόχρονες επενδύσεις, ούτως ώστε να δημιουργηθούν κατάλληλα οικονομικά μέσα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και συνθήκες επαρκούς οικονομικής ασφάλειας, με τις οποίες θα μειωθούν οι δαπάνες διαπραγμάτευσης πιο μακρόχρονων συμβάσεων.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνεί με την προσέγγιση αυτή. Στο Ψήφισμά του για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, της 21ης Απριλίου 2004, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επικρότησε το γεγονός ότι ανατέθηκε στον Οργανισμό επιχειρησιακή αποστολή για την καταπολέμηση της ρύπανσης και τόνισε ότι είναι σημαντικό να του χορηγηθεί η αναγκαία χρηματοδότηση για να φέρει σε πέρας την αποστολή αυτή.

Συνεπώς, για να εξασφαλισθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο η βιωσιμότητα μιας αποτελεσματικής και διαρκούς προσπάθειας καταπολέμησης της ρύπανσης από το πετρέλαιο, είναι αναγκαίο να υπάρχει κατάλληλη οικονομική ασφάλεια για τη χρηματοδότηση της εκτέλεσης των καθηκόντων του Οργανισμού κατά της ρύπανσης και να εξασφαλισθεί οικονομική απόδοση με ένα πολυετές πρόγραμμα δαπανών για τα καθήκοντα αυτά.

Η Επιτροπή πιστεύει λοιπόν ότι είναι αναγκαίο να προβλεφθεί πολυετές χρηματοδοτικό πλαίσιο ενταγμένο στον κοινοτικό προϋπολογισμό για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2007 έως 31 Δεκεμβρίου 2013, ούτως ώστε να υπάρχει αρμονία με τις νέες δημοσιονομικές προοπτικές. Προτείνει λοιπόν διάθεση ποσού ύψους 154 εκατομ. € για την περίοδο αναφοράς (βλ. παράρτημα). Τα ετήσια ποσά θα εγκριθούν από την αρμόδια επί του προϋπολογισμού αρχή σύμφωνα με τη διαδικασία προϋπολογισμού.

### 3. Πολυετής χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων κατά της ρύπανσης

Με το ποσό αυτό αναμένεται να καλυφθούν τα τρία πεδία δραστηριότητας του Οργανισμού, τα οποία ορίζονται στο σημείο 1. Τα ενδεικτικά ποσά για κάθε πεδίο βασίζονται στις εξής εκτιμήσεις:

(a) Επιχειρησιακή συνδρομή

### Σκάφη επιφυλακής

Ο Οργανισμός πρέπει να αποκτήσει στην περίοδο 2005 - 2007 την ελάχιστη ικανότητα να παρέχει στα κράτη μέλη επιχειρησιακή συνδρομή 'με πρόσθετα μέσα', όπως απαιτεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 724/2004. Το σημαντικό στο πεδίο αυτό θα είναι να καθιερωθεί ένα σύστημα με σκάφη επιφυλακής για την ανάκτηση του πετρελαίου, καθώς και ένα Κέντρο Δορυφορικής Φωτογράφισης, όπως προαναφέρθηκε. Για να βελτιωθεί συνολικά η αλυσίδα αντιμετώπισης, ο Οργανισμός θα έχει επίσης να ασχοληθεί και με άλλα δύσκολα θέματα, όπως η απόρριψη του πετρελαίου που ανακτάται και η επιτήρηση από αέρος.

Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του πολυετούς προγράμματος αντιμετώπισης της ρύπανσης από το πετρέλαιο έχουν ως βάση τις δραστηριότητες που θα διεξαχθούν το 2005 και το 2006. Μολονότι έχει ορισθεί ότι το πρόγραμμα θα αρχίσει το 2007, οι δραστηριότητες του 2005 και του 2006 είναι άμεσα συνδεδεμένες, διότι θα ισχύουν οι συμβάσεις και θα χρειασθεί να ανανεωθούν για την περίοδο που καλύπτει το πολυετές πρόγραμμα.

Οι συμβάσεις που αφορούν τα σκάφη επιφυλακής για την ανάκτηση του πετρελαίου θα συναφθούν για πρώτη φορά το 2005, με κλειστό διαγωνισμό, μετά από πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Ο Οργανισμός πρόκειται να συνάψει συμβάσεις κατά τα τέλη του 2005, δεσμεύοντας έτσι τα ποσά που καθορίζονται στο σχέδιο δράσης. Κατά τα τέλη του 2005, θα είναι γνωστά τα πραγματικά απαιτούμενα ποσά και αυτό ίσως οδηγήσει σε αναπροσαρμογή των στοιχείων του σχεδίου δράσης. Επειδή οι συμβάσεις θα είναι τριετούς διάρκειας, πρέπει να επαναληφθεί η διαπραγματεύσή τους για την επόμενη περίοδο.

Όσον αφορά το 2006, θα υπάρξει δεύτερη φάση για τις συμβάσεις stand-by. Τα ποσά που θα διατεθούν για την υπογραφή των τριετών συμβάσεων και για την ανανέωσή τους μετά την τριετή περίοδο είναι παρεμφερή με εκείνα του 2005. Για να υπάρξει ολοκληρωμένη κάλυψη, το 2007 ο Οργανισμός πρέπει να διαπραγματευθεί επίσης μια ρύθμιση για τη Μαύρη Θάλασσα, όταν η Ρουμανία και η Βουλγαρία θα είναι πλήρη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σημαντικές επενδύσεις θα χρειασθούν και πάλι το 2008 (κατά τη λήξη των συμβάσεων, και στη συνέχεια ανά τριετία), λόγω του συνδυασμού των εξής:

- Υπογραφή νέων συμβάσεων προκειμένου να συνεχισθεί η κάλυψη της ίδιας περιοχής, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει στη ναύλωση νέου σκάφους (νέο συμβαλλόμενο μέρος), το οποίο χρειάζεται ενδεχομένως άλλη αναπροσαρμογή και εξοπλισμό κατάλληλο για το τύπο του (παραδείγματος χάριν το μήκος των βραχιόνων συλλογής διαφέρει ανάλογα με το μήκος του πλοίου).

- Ο εξοπλισμός μπορεί να είναι πεπαλαιωμένος και να χρειάζεται να αντικατασταθεί από πιο σύγχρονο (καινοτόμο) εξοπλισμό.

- Ο εξοπλισμός μπορεί να έχει υποστεί ζημιές κατά τη διάρκεια ασκήσεων ή επιχειρήσεων καθαρισμού πετρελαιοκηλίδας ή/και να έχει καταστεί ακατάλληλος μετά από χρήση του σε επιχείρηση καθαρισμού πετρελαιοκηλίδας (οι αντλίες, παραδείγματος χάριν).

Εκτός από τις δαπάνες για τον εξοπλισμό, μέρος των χρημάτων χρειάζεται για να καλυφθούν τρέχοντα ετήσια έξοδα, στα οποία περιλαμβάνονται οι πολυεθνικές ασκήσεις, η εκπαίδευση των πληρωμάτων, καθώς και η διαθεσιμότητα του σκάφους (με την παραμονή του στη συγκεκριμένη περιοχή επιχείρησης, καλύπτοντας τη διακοπή ή την απώλεια εμπορικών συμβάσεων σε περίπτωση επιχείρησης καθαρισμού πετρελαιοκηλίδας).

Σκάφη επιφυλακής για ατυχήματα στα οποία ενέχονται ΕΤΟ

Στο σχέδιο δράσης επισημαίνεται ότι, ενώ τα αρχικά βήματα θα έχουν ως αντικείμενο την αύξηση της ικανότητας αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων μεγάλης κλίμακας, η αντιμετώπιση των ατυχημάτων με ΕΤΟ θα αναπτυχθεί σε μεταγενέστερο στάδιο. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι υδρογονάνθρακες και οι πετρελαιοκηλίδες έχουν εν γένει μια συγκεκριμένη συμπεριφορά, πράγμα που σημαίνει ότι οι επιλογές αντιμετώπισης μπορούν να καθορισθούν αναλυτικά. Από την άλλη πλευρά, το γεγονός ότι οι ουσίες που μπορούν να ενέχονται σε “χημικές” κηλίδες είναι τόσες πολλές και τόσο διαφορετική η συμπεριφορά τους στο θαλάσσιο περιβάλλον, έχει ως αποτέλεσμα να χρειάζεται ικανότητα αντιμετώπισης μεγαλύτερου φάσματος συμπεριφορών.

Για το λόγο αυτό, η διαδικασία εφοδιασμού με σκάφη αντιμετώπισης των ΕΤΟ έχει προγραμματισθεί για το 2006. Τα ποσά που αναγράφονται στο παράρτημα θα χρησιμοποιηθούν για την αναβάθμιση των υπαρχόντων σκαφών με βάση τη σύμβαση που θα ισχύει εκείνη τη στιγμή, για τη σύναψη τριετών συμβάσεων stand-by ναύλωσης ειδικών σκαφών. Ωστόσο, όσον αφορά το 2006, προβλέπεται ένα σκάφος επιφυλακής για την αντιμετώπιση ΕΤΟ με βάση την τρέχουσα διαδικασία προϋπολογισμού για περίοδο τεσσάρων ετών. Μέρος των ποσών αυτών χρειάζεται για να καλυφθεί η ‘πρωτοβάθμια μετατροπή τους’, η οποία αφορά το σωστικό συνεργείο, την πυρόσβεση και τη διακοπή διαρροής των ουσιών.

Για να διατηρηθεί αυτή η πρόβλεψη πρόσθετης ικανότητας αντιμετώπισης των “χημικών” κηλίδων, οι συμβάσεις πρέπει να ανανεωθούν το 2010 και στη συνέχεια το 2013.

32002L0059

**Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου**

*Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 208 της 05/08/2002 σ. 0010 - 0027*

Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002

για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής(1),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής(2),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών(3),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της συνθήκης(4),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της, της 24ης Φεβρουαρίου 1993, για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα, δήλωσε ότι στόχος σε κοινοτικό επίπεδο είναι η δημιουργία ενός υποχρεωτικού συστήματος ενημέρωσης, χάρη στο οποίο τα κράτη μέλη θα διαθέτουν ταχεία πρόσβαση σε όλες τις σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες και με την ακριβή φύση του φορτίου τους.

(2) Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα(5), θεσπίζει ένα σύστημα ενημέρωσης των αρμόδιων αρχών για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες, καθώς και για τα περιστατικά που συμβαίνουν στη θάλασσα. Η εν λόγω οδηγία ορίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να παρουσιάσει νέες προτάσεις για τη δημιουργία πληρέστερου συστήματος



υποβολής αναφορών για την Κοινότητα, το οποίο θα μπορεί να περιλαμβάνει επίσης και τα πλοία που διέρχονται στα ανοικτά των ακτών των κρατών μελών.

(3) Το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1993, σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα(6), συμφωνεί ότι οι κύριοι στόχοι της κοινοτικής δράσης περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός πληρέστερου συστήματος ενημέρωσης.

(4) Η δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης θα πρέπει να συμβάλει στην πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και στην ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο θαλάσσιο και το παράκτιο περιβάλλον, την οικονομία και την υγεία των τοπικών κοινοτήτων. Η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, και ιδίως της διαχείρισης του κατάπλου των πλοίων στους λιμένες, εξαρτάται επίσης από τις προειδοποιήσεις των πλοίων οι οποίες υποβάλλονται αρκετό χρόνο πριν από την άφιξή τους.

(5) Πλείονα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία έχουν θεσπιστεί κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που εγκρίθηκαν από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τις ισχύουσες υποχρεώσεις υποβολής αναφορών στο πλαίσιο των εν λόγω συστημάτων.

(6) Έχουν δημιουργηθεί επίσης υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας, τα οποία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόληψη των ατυχημάτων και της ρύπανσης σε ορισμένες πυκνής κυκλοφορίας ή επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα περιοχές. Είναι απαραίτητο τα πλοία να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς που ισχύουν στα πλαίσια των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας που έχουν εγκριθεί από τον ΙΜΟ.

(7) Σημειώθηκαν σημαντικές τεχνολογικές πρόοδοι στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι οποίες επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό των πλοίων (συστήματα AIS) και τη βελτιωμένη παρακολούθησή τους, καθώς και την καταγραφή των δεδομένων ταξιδιού (συστήματα VDR ή "μαύρα κουτιά") προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της επεξεργασίας μιας πολιτικής πρόληψης των ναυτικών ατυχημάτων, ο εν λόγω εξοπλισμός θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτικός στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας. Τα δεδομένα που παρέχει το σύστημα VDR μπορούν να χρησιμοποιούνται, τόσο ύστερα από ένα ατύχημα για την αναζήτηση των αιτιών του όσο και προληπτικά προκειμένου να συναχθούν τα απαραίτητα διδάγματα από παρόμοιες καταστάσεις. Τα κράτη μέλη θα

πρέπει να ενθαρρύνουν τη χρησιμοποίηση των δεδομένων αυτών και για τους δύο αυτούς σκοπούς.

(8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε, επιπλέον του κατάλληλου τεχνικού εξοπλισμού, οι παράκτιοι σταθμοί των αρμοδίων αρχών να διαθέτουν επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό.

(9) Η ακριβής γνώση σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται από τα πλοία καθώς και οι πληροφορίες που αφορούν θέματα ασφάλειας, όπως οι πληροφορίες για τα συμβάντα σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, αποτελούν βασικά στοιχεία για την προετοιμασία και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων επέμβασης σε περιπτώσεις ρύπανσης ή κινδύνου ρύπανσης στη θάλασσα. Τα πλοία που κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από λιμένες κρατών μελών οφείλουν να κοινοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές ή στις λιμενικές αρχές των εν λόγω κρατών μελών.

(10) Προκειμένου να απλοποιηθεί και να επισπευσθεί η μετάδοση και η αξιοποίηση των πληροφοριών σχετικά με το φορτίο, ο όγκος των οποίων ενίοτε είναι πολύ μεγάλος, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει, εφόσον είναι εφικτό, να μεταδίδονται ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή ή στην ενδιαφερόμενη λιμενική αρχή. Για τους ίδιους λόγους, οι πληροφορίες μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών θα πρέπει να ανταλλάσσονται ηλεκτρονικά.

(11) Εάν τα κράτη μέλη διαπιστώσουν ότι οι ενδιαφερόμενες εταιρείες έχουν καθιερώσει εσωτερικές διαδικασίες για να εξασφαλίζουν τη μετάδοση των προβλεπόμενων από την παρούσα οδηγία πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, αμελλητί, πρέπει να είναι δυνατό τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, να απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς σε κάθε ταξίδι.

(12) Ορισμένα πλοία παρουσιάζουν δυνητικούς κινδύνους, λόγω της συμπεριφοράς ή της κατάστασής τους, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στην παρακολούθηση των εν λόγω πλοίων, να λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα, προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση των κινδύνων που δημιουργούν, και να μεταδίδουν τις σχετικές πληροφορίες που διαθέτουν για τα εν λόγω πλοία στα λοιπά ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Τα εν λόγω ενδεικνυόμενα μέτρα μπορεί να είναι μέτρα που προβλέπονται στα πλαίσια των δραστηριοτήτων ελέγχου κράτους του λιμένα.

(13) Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν προφυλάξεις για την προστασία από τις απειλές κατά της ασφάλειας στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων και το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον που προκαλούνται από συμβάντα, ατυχήματα ή άλλα περιστατικά στη θάλασσα και από την παρουσία κηλίδων ρύπανσης ή συσκευασιών που

παρασύρονται στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, οι πλοίαρχοι των πλοίων που πλέουν εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής των κρατών μελών, θα πρέπει να ειδοποιούν τις παράκτιες αρχές για τέτοια γεγονότα, παρέχοντας όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ανάλογα με τις ιδιαίτερες τους συνθήκες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να επιλέγουν ποια από τις προαναφερόμενες γεωγραφικές περιοχές θα πρέπει να καλυφθεί από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς.

(14) Σε περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος στη θάλασσα, η πλήρης και ολοκληρωμένη συνεργασία των ενεχομένων μερών όσον αφορά τις μεταφορές συμβάλλει σημαντικά στην αποτελεσματικότητα των επεμβάσεων των αρμόδιων αρχών.

(15) Εφόσον αρμόδια αρχή, η οποία έχει ορισθεί από κράτος μέλος, εκτιμά, βάσει της κατάστασης της θάλασσας και της πρόγνωσης του καιρού που πραγματοποιείται από αρμόδια μετεωρολογική υπηρεσία, ότι οι ιδιαίτερα δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες ή η κατάσταση της θάλασσας συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή κίνδυνο ρύπανσης, θα πρέπει να ενημερώνει σχετικά τον πλοίαρχο του πλοίου που επιθυμεί να καταπλεύσει στο λιμένα ή να αποπλεύσει από αυτόν και μπορεί να λαμβάνει κάθε άλλο ενδεικνυόμενο μέτρο. Υπό την επιφύλαξη της υποχρέωσης παροχής βοήθειας σε πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο, τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν την απαγόρευση του κατάπλου ή του απόπλου, έως ότου η κατάσταση ομαλοποιηθεί. Σε περίπτωση πιθανού κινδύνου για την ασφάλεια ή κινδύνου ρύπανσης, και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση του συγκεκριμένου λιμένα, η αρμόδια αρχή μπορεί να συνιστά στα πλοία να μην αποπλεύσουν. Εάν ο πλοίαρχος αποφασίσει να εγκαταλείψει το λιμένα, το πράττει σε κάθε περίπτωση υπ' ευθύνη του/της και θα πρέπει να αναφέρει τους λόγους της απόφασής του/της.

(16) Η έλλειψη διαθεσιμότητας καταφυγίου μπορεί να έχει, ενδεχομένως, σοβαρές συνέπειες σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίζουν σχέδια που θα επιτρέπουν, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις, τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, να ευρίσκουν καταφύγιο στους λιμένες τους ή σε οιοδήποτε άλλο προστατευμένο θαλάσσιο μέρος υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες. Όπου είναι αναγκαίο και εφικτό, τα σχέδια αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνουν την πρόβλεψη επαρκών μέσων και εγκαταστάσεων με σκοπό τη συνδρομή προς τα πλοία, τη διάσωσή τους και την αντιμετώπιση της ρύπανσης. Οι λιμένες που υποδέχονται πλοίο το οποίο ευρίσκεται σε κίνδυνο θα πρέπει να μπορούν να υπολογίζουν στην άμεση αντιστάθμιση των σχετικών εξόδων και των πιθανών ζημιών που συνεπάγεται η εν λόγω επιχείρηση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει τις δυνατότητες θέσπισης ενός αποτελεσματικού συστήματος

αποζημιώσεων για τους κοινοτικούς λιμένες που υποδέχονται πλοίο το οποίο βρίσκεται σε κίνδυνο, καθώς και κατά πόσον είναι σκόπιμο να απαιτείται από κάθε πλοίο που καταπλέει σε κοινοτικό λιμένα να είναι επαρκώς ασφαλισμένο.

(17) Είναι αναγκαία η δημιουργία, μέσω της ανάπτυξης κατάλληλων τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των λιμένων των κρατών μελών, ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία του συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Επιπλέον, η κάλυψη του συστήματος εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων πρέπει να επεκταθεί στις περιοχές ναυσιπλοΐας της Κοινότητας, όπου αυτή είναι ανεπαρκής. Εξάλλου, πρέπει να δημιουργηθούν κέντρα διαχείρισης των πληροφοριών στις θαλάσσιες περιφέρειες της Κοινότητας, προκειμένου να διευκολύνεται η ανταλλαγή ή η κατανομή των χρήσιμων δεδομένων που σχετίζονται με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να καταβάλλουν προσπάθειες για να συνεργάζονται με τρίτες χώρες για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(18) Η αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αυστηρή επιβολή της εφαρμογής της από τα κράτη μέλη. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν να πραγματοποιούν τακτικά κατάλληλες επιθεωρήσεις ή να διεξάγουν κάθε άλλη κατάλληλη ενέργεια, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που δημιουργήθηκαν για την πλήρωση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας λειτουργούν ικανοποιητικά. Θα πρέπει επίσης να καθιερωθεί ένα σύστημα κυρώσεων προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των αφορωμένων μερών με τις υποχρεώσεις υποβολής αναφορών και εξοπλισμού που ορίζονται από την παρούσα οδηγία.

(19) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή(7).

(20) Ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας μπορούν να τροποποιούνται με την εν λόγω διαδικασία, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη των κοινοτικών και των διεθνών πράξεων και της εμπειρίας που αποκτάται κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εφόσον οι τροποποιήσεις αυτές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της. Η κατάλληλη υποβολή αναφορών εκ μέρους των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την Επιτροπή προκειμένου να εκτιμήσει την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή της.

(21) Οι διατάξεις της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ ενισχύονται, επεκτείνονται και τροποποιούνται σημαντικά από την παρούσα οδηγία. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να καταργηθεί η οδηγία 93/75/ΕΟΚ.

(22) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται, συνεπώς, λόγω των διαστάσεων ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως εκτίθεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως εκτίθεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Ο σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η δημιουργία στην Κοινότητα ενός συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, προκειμένου να ενισχυθούν η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας να βελτιωθεί η ανταπόκριση των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, μεταξύ άλλων με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, και να διευκολυνθούν η πρόληψη και η ανίχνευση της ρύπανσης από πλοία.

Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι πλοίαρχοι, οι εκμεταλλεζόμενοι πλοία ή οι πράκτορες καθώς και οι φορτωτές ή οι κύριοι επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται με τα εν λόγω πλοία, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, εκτός εάν ορίζεται άλλως.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω:

α) πολεμικά πλοία, βοηθητικά πολεμικά πλοία και άλλα πλοία που ανήκουν σε κράτος μέλος ή πλοία η εκμετάλλευση των οποίων διενεργείται από κράτος μέλος, και χρησιμοποιούνται για την παροχή δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών·

β) αλιευτικά πλοία, παραδοσιακά πλοία και σκάφη αναψυχής μήκους κάτω των 45 μέτρων·

γ) αποθήκες κάτω των 5000 τόνων, εφόδια πλοίων και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται επί του πλοίου.

### Άρθρο 3

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) "σχετικές διεθνείς πράξεις", οι ακόλουθες πράξεις: - η "MARPOL", η διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το πρωτόκολλό της του 1978,
- η "SOLAS", η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις της,
  - η διεθνής σύμβαση του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων,
  - η διεθνής σύμβαση του 1969 για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης και το πρωτόκολλό της του 1973 σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές,
  - η "σύμβαση SAR", η διεθνής σύμβαση του 1979 για τη ναυτική έρευνα και διάσωση,
  - ο "κώδικας ISM", ο διεθνής θαλάσσιος κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας,
  - ο "κώδικας IMDG", ο διεθνής ναυτιλιακός κώδικας για τη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων,
  - ο "κώδικας IBC", ο διεθνής κώδικας του IMO, ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες,
  - ο "κώδικας IGC", ο διεθνής κώδικας του IMO, ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια,
  - ο "κώδικας BC", ο κώδικας πρακτικών κανόνων του IMO για την ασφαλή μεταφορά στερεών φορτίων χύδην,
  - ο "κώδικας INF", ο κώδικας του IMO για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων,
  - το "ψήφισμα A.851 (20) του IMO", το ψήφισμα 851 (20) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο "Γενικές αρχές για συστήματα υποβολής αναφορών των πλοίων και για απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή αναφορών των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των οδηγιών για την αναφορά συμβάντων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβλαβείς ουσίες ή/και ουσίες που ρυπαίνουν τη θάλασσα".
- β) "εκμεταλλεζόμενος το πλοίο" ο ιδιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου·
- γ) "πράκτορας" κάθε πρόσωπο που εντέλλεται ή εξουσιοδοτείται να παρέχει πληροφορίες για λογαριασμό του εκμεταλλεζόμενου το πλοίο·

δ) "φορτωτής" το πρόσωπο από το οποίο ή επ' ονόματι ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων με μεταφορέα·

ε) "εταιρεία" η εταιρεία κατά την έννοια του κανόνα 1 παράγραφος 2 του κεφαλαίου ΙΧ της σύμβασης SOLAS·

στ) "πλοίο" κάθε θαλασσοπόρο πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος·

ζ) "επικίνδυνα εμπορεύματα" - τα εμπορεύματα που αναφέρονται στον κώδικα IMDG,

- τα υγροποιημένα αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 17 του κώδικα IBC,

- τα υγρά αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 19 του κώδικα IGC,

- οι στερεές ύλες που αναφέρονται στο προσάρτημα Β του κώδικα BC.

Περιλαμβάνονται επίσης τα εμπορεύματα για τη μεταφορά των οποίων καθορίστηκαν κατάλληλες προϋποθέσεις σύμφωνα με την παράγραφο 1.1.3 του κώδικα IBC ή την παράγραφο 1.1.6 του κώδικα IGC·

η) "ρυπογόνα εμπορεύματα": - τα πετρελαιοειδή, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι της σύμβασης MARPOL,

- οι υγρές τοξικές ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της σύμβασης MARPOL,

- οι επιβλαβείς ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της σύμβασης MARPOL·

θ) "μέσο μεταφοράς φορτίου" όχημα για την οδική μεταφορά φορτίου, βαγόνι για τη σιδηροδρομική μεταφορά φορτίου, εμπορευματοκιβώτιο, βυτίο, βαγόνι-βυτίο ή φορητή δεξαμενή·

ι) "διεύθυνση" η ονομασία και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που επιτρέπουν την επαφή, οσάκις χρειάζεται, με τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, τον πράκτορα, τη λιμενική αρχή, την αρμόδια αρχή ή κάθε άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμό που διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο του πλοίου·