

Οι Πολιτικές Για Την Πρόληψη Καταστροφών Στις Θαλάσσιες Μεταφορές Επικίνδυνων Φορτίων

του Δρ. Δρ. Τρύφωνα Χαρ. Κοροντζή

Συνεργαζόμενο Εκπαιδευτικό Προσωπικό/Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Επίκουρος Καθηγητής ΑΠΘ/Πολυτεχνική Σχολή/Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης (ΠΔ 407/1980)

Email:tmkoront@otenet.gr, korontzis.tryfon@ac.eap.gr

Περίληψη: Αναμφισβήτητο γεγονός αποτελεί το γεγονός ότι το φυσικό περιβάλλον είναι ο χώρος μέσα στον οποίο ζούμε και δραστηριοποιούμαστε και όπως είναι φυσικό η ύπαρξή μας εξαρτάται απόλυτα από αυτό. Σαν περιβάλλον νοείται: «το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα της ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες»¹. Από την άλλη μεριά φυσικό περιβάλλον είναι ο χερσαίος, θαλάσσιος και εναέριος χώρος που περιβάλλει τον άνθρωπο μαζί με τη χλωρίδα, την πανίδα και τους φυσικούς πόρους. Είναι δε αξιοσημείωτο το γεγονός ότι 72% περίπου της επιφάνειας του πλανήτη στον οποίο κατοικούμε καλύπτεται από θάλασσα. Όταν αναφερόμαστε στη θάλασσα εννοούμε την αδιάσπαστη επιφανειακή μάζα αλμυρών νερών που καλύπτει περίπου τα δύο τρίτα του πλανήτη μας, όπως υποστηρίζει και ο μεγάλος Γάλλος νομομαθής George Gidel, στο κλασικό του έργο με τίτλο «Το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας».

Λέξεις κλειδιά: θαλάσσιο περιβάλλον, θαλάσσιες μεταφορές, διεθνής - ευρωπαϊκή - εθνική νομοθεσία, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ), Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή (ΛΣ-ΕΛΑΚΤ)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τεράστιος λοιπόν αυτός θαλάσσιος χώρος του πλανήτη αποτελεί μια μεγάλη αποθήκη φυσικών πόρων. Είναι μια περιοχή ζωτικής σημασίας από πάρα πολλές απόψεις όπως οικονομική, πολιτισμική, κοινωνική, πολιτική. Οι θάλασσες ενώνουν τον κόσμο, αποτελούν δίαυλο επικοινωνίας, εμπορίου, αλλά παράλληλα είναι μια τεράστια και πολύπλευρη πηγή πλούτου.

Δυστυχώς όμως παρατηρείται το φαινόμενο της αύξουσας και ανησυχητικής υποβάθμισης του θαλάσσιου χώρου του πλανήτη, προερχόμενο από πολυάριθμες πηγές. Γίνεται λοιπόν λόγος για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που

σύμφωνα με τη διατύπωση της νέας σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας (1982) στο άρθρο 1 θεωρείται ως η «απόθεση από τον άνθρωπο, αμέσως ή εμμέσως, ουσιών και ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλασσίων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νόμιμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλάσσιου ύδατος και υποβάθμισης της αναψυχής»².

Δύο είναι τα σημεία που χρήζουν προσοχής σε αυτόν τον ορισμό:

1.-Η όποια υπευθυνότητα για τη ρύπανση αποδίδεται σε ανθρώπινες ενέργειες γεγονός που σημαίνει ότι αυτομάτως εξαιρούνται οι οποιοσδήποτε φυσικές εισαγωγές στη θάλασσα και

2.-η ρύπανση επιφέρει μερικές δυσμενείς επιπτώσεις πράγμα που σημαίνει ότι γίνεται μια τυπική διάκριση μεταξύ της ρύπανσης και αυτό που μπορεί να ονομαστεί ως μόλυνση.

Εξαιτίας της πολυσημαντικότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος το φαινόμενο της ρύπανσής του μπορεί να προσεγγισθεί από διαφορετικές πλευρές, ανάλογα με τη σκοπιά και τις σκοπιμότητες του εκάστοτε ερευνητή - ενδιαφερομένου.

Θέτοντας ως κριτήριο την πηγή, η θαλάσσια ρύπανση μπορεί να προσδιοριστεί ως χερσαίας προέλευσης ή ως έχουσα σχέση με τη ναυτιλία, την υποθαλάσσια έρευνα και εκμετάλλευση του βυθού. Επιπλέον η ρύπανση της θάλασσας αφορά: - θρεπτικά συστατικά, - παθογόνους μικροοργανισμούς όπως είναι τα αστικά λύματα και τα κτηνοτροφικά απόβλητα, - επικίνδυνες τοξικές ουσίες που μπορεί να προέρχονται από αστικά λύματα, βιομηχανικά απόβλητα, εντομοκτόνα και τα λοιπά, - ιζήματα όπως η διάβρωση του εδάφους, - πετρελαιοειδή τα οποία

¹ Βλ. Γιώργος Δ. Σαμιώτης – Γρηγόρης Τσάλας, «Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος», Αθήνα 1990, εκδ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ, том. 1, σελ. 34.

² Βλ. Άρθρο 1 της Σύμβασης από την επίσημη ελληνική μετάφραση που υποβλήθηκε στο ελληνικό Κοινοβούλιο για τη διαδικασία επικύρωσης του σχετικού διεθνούς κειμένου το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 16 /11/1994 ν. 2321/1995 (Α' 136).

μπορεί να προέρχονται από βιομηχανία, αυτοκίνητα, ναυτιλία, - ξενικά είδη όπως είναι η εισαγωγή μη ιθαγενών ειδών μέσω του έρματος των πλοίων ή των ιχθυοκαλλιέργειών, - πλαστικά που μπορεί να προέρχονται είτε από αλιευτικά δίκτυα είτε από πλαστικά απόβλητα πλοίων είτε από βιομηχανία αστικών περιοχών.

Ως ένα ακόμα σημείο αναφοράς της θαλάσσιας ρύπανσης μπορεί να θεωρηθούν οι «καθιερωμένες» πρακτικές προσβολής του θαλασσίου περιβάλλοντος όπως είναι η σκόπιμη απόρριψη άχρηστων υλικών που παράγονται από χερσαίες διαδικασίες (ντάμπινγκ – dumping), η διοχέτευση αστικών και βιομηχανικών λυμάτων μέσω αγωγών καθώς επίσης και η λειτουργική και ατυχηματική ρύπανση που προέρχεται από πλοία.

Μπορούν λοιπόν να διακριθούν τέσσερις κύριες πηγές ρύπανσης:

Α.- η ρύπανση που προέρχεται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα,

Β.-από τις απορρίψεις γνωστή και με τον όρο «dumping»,

Γ.-η ρύπανση από χερσαίες πηγές και τέλος

Δ.-η προερχόμενη από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού³.

Για τη μελέτη της θαλάσσιας ρύπανσης πρέπει να ληφθούν υπόψη οι τρόποι μεταφοράς από τις ηπείρους στους ωκεανούς, τόσο σφαιρικά, όπως είναι η μεταφορά από την ατμόσφαιρα, όσο και τοπικά από τις εκβολές των ποταμών και τις εκροές των αγωγών.

Οι ρύποι καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον με διάφορες οδούς:

1. Με τους ποταμούς που μεταφέρουν οργανικές και ανόργανες επικίνδυνες και τοξικές ενώσεις.

2. Με απευθείας απόχυση υγρών αποβλήτων στις ακτές, μέσω αγωγών ή με μεταφορά με πλοία και απόθεση στη θάλασσα, υγρών και στερεών τοξικών ενώσεων.

3. Από την ατμόσφαιρα.

4. Με τις θαλάσσιες μεταφορές⁴.

Στην παρούσα συνοπτική μελέτη θα εξεταστεί η έννοια και το αντικείμενο της θαλάσσιας μεταφοράς, τα χαρακτηριστικά του συστήματος της θαλάσσιας μεταφοράς ενώ παράλληλα θα εξεταστεί και το νέο θεσμικό πλαίσιο για ασφαλέστερες θαλάσσιες μεταφορές σε συνδυασμό με το εθνικό σύστημα αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης.

³Βλ. Δημήτρης Μυλωνόπουλος Πολυξένη Μοίρα, «Θαλάσσιος Τουρισμός», Αθήνα, 2005, εκδ. INTERBOOKS, σελ. 131-134.

⁴Βλ. Κώστας Φυτιάκος, «Η ρύπανση των θαλασσών», Θεσσαλονίκη, 1996, εκδ. Επιστημονικών Βιβλίων και Περιοδικών, UNIVERSITY STUDIO PRESS, β' έκδοση, σελ.36.

Ακολουθώντας θα περιγραφεί συνοπτικά το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος όπως αυτό διαμορφώνεται σε διεθνές, ενωσιακό και εθνικό επίπεδο.

1.Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1.1. Έννοια και αντικείμενο της θαλάσσιας μεταφοράς⁵

Ως μεταφορά εννοείται η ενέργεια που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μία θέση σε κάποια άλλη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση θαλάσσια μεταφορά είναι αυτή που πραγματοποιείται στη θάλασσα και μεταφορικό μέσο για την πραγμάτωσή της είναι το πλοίο. Αντικείμενο της μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάσης φύσεως αγαθά όπως είναι οι πρώτες ύλες και τα μεταποιημένα προϊόντα, και φυσικά ο άνθρωπος.

Ως έργο του μεταφορέα μπορεί να θεωρηθεί η φόρτωση του φορτίου, η παραλαβή του επιβάτη, η παροχή των κάθε είδους διευκολύνσεων που είναι αναγκαίες για την καλή αλλά και ασφαλή στοιβασία του φορτίου, ή την άνετη ενδιάληψη του επιβάτη, και τα οποία συντελούν στη λεγόμενη «ποιότητα υπηρεσίας». Έργο του επίσης είναι η ασφαλής εκτέλεση της μεταφοράς στον τόπο προορισμού, για την αποβίβαση του επιβάτη ή την εκφόρτωση του φορτίου.

Οι υποχρεώσεις αυτές οφείλονται να πραγματοποιούνται από το μεταφορέα ώστε να ανταποκρίνονται πλήρως προς τις απαιτήσεις των επιβατών αλλά και στις ανάγκες των μεταφερόμενων φορτίων. Θα πρέπει δε να επισημανθεί ότι οι όροι «επιβάτης» και «φορτίο» δεν έχουν πάντα την ίδια σημασία για το μεταφορέα.

Αυτό είναι φυσικό γιατί ο «επιβάτης» δεν έχει πάντοτε τις ίδιες απαιτήσεις από το μεταφορικό μέσο, στη συγκεκριμένη περίπτωση το πλοίο, αλλά και ούτε είναι πάντα διαθέσιμος να καταλάβει το ίδιο κόμιστρο που καταβάλλεται από άλλους επιβάτες για τη μεταφορά του από ένα σημείο σε κάποιο άλλο.

Θα πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι τα φορτία είναι διαφόρων ειδών και συναντώνται σε διαφορετικές καταστάσεις ή μορφές συσκευασίας. Έτσι λοιπόν δεν εμφανίζουν τα ίδια εξωτερικά χαρακτηριστικά αλλά ούτε και τις ίδιες ιδιότητες.

Από την άποψη της φυσικής κατάστασης, τα φορτία μπορούν να διακριθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Από τη μια μεριά υπάρχουν τα ξηρά φορτία και από την άλλη τα υγρά φορτία, ενώ παράλληλα θα πρέπει να προσθέσουμε και την κατηγορία των υγραερίων όπως είναι το φυσικό αέριο και οι αέριοι υδρογονάνθρακες που μεταφέρονται σε υγροποιημένη μορφή, της οποίας ο ρόλος διευρύνεται συνεχώς.

⁵Βλ. Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ. Π. Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Πειραιάς, 1997, εκδ. ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, σελ 27-29.

Τα φορτία μεταφέρονται είτε σε χύδην μορφή, δηλαδή χύμα, οπότε και συνήθως καταλαμβάνουν το σύνολο της χωρητικότητας του μεταφορικού μέσου, είτε σε μορφή συσκευασμένη, οπότε και καταλαμβάνουν μικρό μόνο μέρος της συνολικής χωρητικότητας, αφού στην περίπτωση αυτή μεταφέρεται μαζί με άλλα φορτία.

Διαφορά επίσης σημειώνεται και στον τρόπο που πραγματοποιείται η διαδικασία της φόρτωσης, της στοιβάσεως και της μεταφοράς καθώς υπάρχουν φορτία που απαιτούν ειδική μεταχείριση ενώ άλλα πάλι όχι. Παραδείγματα φορτίων που απαιτούν ειδική μεταρρύθμιση είναι αυτά που απαιτούν ψύξη, ή είναι εύθραυστα, παρουσιάζουν αυξημένα επίπεδα ευφλεκτότητας, παρουσιάζουν ιδιαίτερα προβλήματα στοιβάσεως, ή είναι χαρακτηρισμένα ως ιδιαίτερα επικίνδυνα

Πρέπει επίσης να υπογραμμισθεί ότι τα φορτία δεν καταλαμβάνουν όλα τον ίδιο όγκο ανά μονάδα βάρους. Έτσι λοιπόν ένας τόνος από βαμβάκι δεν έχει καθόλου την ίδια σημασία για το μεταφορικό μέσο με έναν τόνο σιδηρομεταλλεύματος.

Συνοψίζοντας, θα πρέπει να πούμε, ότι αντικείμενο της μεταφοράς είναι αφενός η κάθε κατηγορίας επιβάτες και αφετέρου τα αγαθά με τις διάφορες μορφές φυσικής κατάστασης, συσκευασίας, χαρακτηριστικών ανεξάρτητα από ποσότητα, όπως:

- φορτία ξηρά, υγρά και υγραέρια,
- αγαθά κατεργασμένα και ακατέργαστα,
- φορτία χύδην, φορτία συσκευασμένα,
- φορτία ομοειδή, φορτία γενικά,
- φορτία συνήθη, φορτία που απαιτούν ειδική μεταχείριση,
- φορτία ελαφρά, φορτία βαριά.

Επίσης ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι ότι η μεταφορά των αγαθών αυτών άλλοτε προηγείται χρονικά της παραγωγής και άλλοτε την ακολουθεί. Στην πρώτη περίπτωση τα διακινούμενα αγαθά είναι αυτά που θεωρούνται αναγκαία για την παραγωγική διαδικασία όπως για παράδειγμα οι πρώτες ύλες, ημικατεργασμένα προϊόντα και ενεργειακές ύλες. Από την άλλη μεριά, στη δεύτερη περίπτωση, διακινούνται εκείνα τα αγαθά τα οποία είναι μεταποιημένα από τους τόπους παραγωγής και «πηγαίνουν» στις αγορές για άμεση κατανάλωση, τέτοιου είδους αγαθά είναι τα καταναλωτικά (τρόφιμα, ποτά, φάρμακα κ.α.) και τα διαρκή αγαθά (αυτοκίνητα, ηλεκτρικά είδη κ.α.).

1.2. Τα χαρακτηριστικά ενός συστήματος θαλάσσιας μεταφοράς^{6,7}

⁶ Βλ. ό.π., Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ. Π. Βλάχος, σελ. 40-44.

⁷Βλ. Γ. Π. Βλάχος – Μ. Νικολαΐδης, «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Πειραιάς, 1999, τομ.. Α', εκδ. ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, σελ. 59-64.

Η ολοένα και μεγαλύτερη τεχνολογική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και τις αυξανόμενες ανάγκες και απαιτήσεις για τις μεταφορές, κάνουν επιτακτική την ανάγκη όπως τα μέσα μεταφοράς να μπορούν να προσφέρουν όσο το δυνατόν υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες, με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος.

Το είδος και οι συγκεκριμένες ανάγκες της ζήτησης σε συνδυασμό με τη διάθεση και την ικανότητα του αγοραστή για καταβολή συγκεκριμένου χρηματικού κόστους διαφοροποιούν και τον βαθμό ποιότητας της εκάστοτε μεταφορικής υπηρεσίας. Εφαρμόζοντας τους νόμους προσφοράς, ζήτησης και κόστους των οικονομικών στην περίπτωση των μεταφορών συνάγεται ότι το κόστος για τη μεταφορά των αγαθών, αντιπροσωπεύει για το χρήστη ένα στοιχείο του κόστους παραγωγής τους.

Έτσι λοιπόν, κάθε ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς, συντελεί στη συμπίεση της τιμής των μεταφερομένων αγαθών με άμεσο αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητά τους, ή ακόμα και την αύξηση του καθαρού εισοδήματος του παραγωγού.

Όμως η εξασφάλιση από τον αγοραστή της φθηνότερης μεταφορικής υπηρεσίας δεν αποτελεί και την πιο επωφελή επιλογή σε όλες τις περιπτώσεις. Έτσι λοιπόν, προκειμένου να προσδιοριστεί το τελικό κόστος της μεταφοράς και κατά συνέπεια να γίνει η επιλογή του καταλληλότερου μεταφορικού μέσου πρέπει να προσμετρηθούν πολλοί παράγοντες και πολλές ποιοτικές προϋποθέσεις. Το πραγματικό κόστος μεταφοράς είναι μια έννοια ευρύτερη από το ποσό που καταβάλλεται για την πραγματοποίηση της μεταφοράς.

Τα βασικά λοιπόν χαρακτηριστικά που πρέπει να εξασφαλίζονται από μια μεταφορά για να κρίνεται αυτή ως ποιοτική είναι η ταχύτητα, η ασφάλεια, η επάρκεια μεταφορικής ικανότητας, η συχνότητα και η ικανότητα εξυπηρέτησης, η άνεση, το χαμηλό κόστος.

Ξεκινώντας από την ταχύτητα θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από αυτήν στις μεταφορές, στο εμπόριο, αλλά και στις συναλλαγές γενικά είναι ιδιαίτερα σημαντικά. Αυτό συμβαίνει γιατί διευκολύνεται η ταχύτερη διεκπεραίωση των παραγγελιών και η συντόμευση του χρόνου που απαιτείται για την εκτέλεσή τους.

Παράλληλα περιορίζεται η ανάγκη για την ύπαρξη μεγάλων αποθηκευτικών χώρων, επιτυγχάνοντας έτσι τη μείωση των παραγωγικών κεφαλαίων που αντιστοιχούν στα αποθέματα, τον περιορισμό των κινδύνων που απορρέουν από τις διακυμάνσεις στις τιμές των αποθηκευμένων αγαθών και βέβαια στη μείωση των δαπανών που απαιτούνται για την αποθήκευση. Επίσης, δίνει τη δυνατότητα στον επιβάτη να διευρύνει τον κύκλο των ταξιδιών του.

Η αξία της ταχύτητας όμως δεν είναι ίδια σε όλες τις περιπτώσεις μεταφοράς είτε αυτές αφορούν επιβάτες είτε εμπορεύματα. Αυτό σημαίνει ότι, κατά πρώτο λόγο υπάρχουν αγαθά που υπόκεινται σε

αλλοιώσεις και ταχεία φθορά έτσι ο παράγοντας ταχύτητα αποκτά ιδιαίτερη σημασία για τον περιορισμό των κινδύνων αλλοίωσης ή φθοράς. Από την άλλη μεριά ενδέχεται να είναι ελάσσονος σημασίας όταν πρόκειται για μεταφορά εμπορευμάτων που δεν υπόκεινται τους παραπάνω κινδύνους.

Κάτι ανάλογο συμβαίνει και όταν αγαθά που μεταφέρονται είναι μεγάλης αξίας οπότε και η ταχύτητα έχει ιδιαίτερη σπουδαιότητα σε αντίθεση με τη μεταφορά φορτίων χαμηλής αξίας. Σπουδαίο ρόλο επίσης διαδραματίζει η ταχύτητα όταν πρόκειται για μεταφορικά μέσα που απαιτούν μεγάλη επένδυση κεφαλαίου σε σχέση με αυτά που απαιτούν μικρή, αφού η μεγάλη ταχύτητα επιτρέπει την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επενδυμένου κεφαλαίου, μέσω της εκτέλεσης μεγαλύτερου μεταφορικού έργου.

Η επιλογή της μεγάλης ταχύτητας καθορίζεται επίσης από τη σχέση του χρόνου που το μεταφορικό μέσο βρίσκεται εν πλω, σε σχέση με το χρόνο που αυτό δαπανά στα λιμάνια φόρτωσης εκφόρτωσης

Το πλεονέκτημα της μεγάλης ταχύτητας είναι ιδιαίτερος σημαντικό όταν αναφερόμαστε σε επιβάτες χωρίς όμως να έχει πάλι την ίδια σημασία σε όλες τις περιπτώσεις. Σε ότι αφορά στη μεταφορά επιβατών η ταχύτητα είναι περισσότερο επιβεβλημένη για επιβάτες που ταξιδεύουν για εργασία ή εξαιτίας κάποιας ανάγκης και λιγότερο επιβεβλημένη σε περιπτώσεις μετακινήσεων αναψυχής.

Τέλος, λόγω μεγάλης ταχύτητας μεταφοράς αυξάνεται η χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας των μέσων μεταφοράς. Το γεγονός αυτό, οδηγεί σε μείωση του κόστους ταξιδιού με σημαντικά οφέλη τόσο σε περίπτωση μεταφορικών μέσων μεγάλης επένδυσης, όσο και στην περίπτωση επιβατών χαμηλών εισοδημάτων.

Το επόμενο, κεφαλαιώδους σημασίας, χαρακτηριστικό ενός συστήματος θαλάσσιας μεταφοράς, είναι η ασφάλεια στις μεταφορές και αφορά τόσο στην ασφάλεια των μεταφερομένων αγαθών, από ζημιές ή απώλειες, όσο και στην ασφάλεια του ίδιου του μεταφορικού μέσου. Η ανάγκη για ασφαλή μεταφορά αποκτά ιδιαίτερη σημασία όσο οι αξίες μεταφερομένων αγαθών και μεταφορικού μέσου αυξάνουν.

Επομένως, προκειμένου για την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση μεταφορικών μέσων πρέπει να υπάρχει ως βασικός γνώμονας και κανόνας ότι η ασφάλεια της ζωής αυτών που ταξιδεύουν υπερέχει κάθε άλλης προτεραιότητας. Η σπουδαιότητα της ασφάλειας της μεταφοράς φαίνεται και από την ιδιαίτερη έμφαση που δίνεται από διάφορους διεθνείς και εθνικούς οργανισμούς πάνω στο θέμα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής είτε αυτή αφορά στους επιβαίνοντες - ταξιδεύοντες είτε στους εργαζομένους στα μέσα μεταφοράς.

Ένα τρίτο χαρακτηριστικό ενός συστήματος θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί η επάρκεια της

μεταφορικής ικανότητας. Για να χαρακτηριστεί ως επαρκές ένα θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα θα πρέπει η παρεχόμενη μεταφορική ικανότητα να είναι σε θέση να ικανοποιεί όλες τις ανάγκες ζήτησης που προκύπτουν. Κάτι τέτοιο καθίσταται περισσότερο επιβεβλημένο σε περιόδους που η προβλεπόμενη ζήτηση είναι αυξημένη. Σε αντίθετη περίπτωση το μεταφορικό σύστημα θεωρείται ανεπαρκές. Κατά την περίοδο αιχμής, που στην προκειμένη περίπτωση είναι κυρίως το καλοκαίρι, έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία για τον φορτωτή και τον επιβάτη η εξασφάλιση χώρου ή θέσης παρά η όποια μικρή εξοικονόμηση κόστους.

Βασικό επίσης χαρακτηριστικό τόσο για τα φορτία όσο για τους επιβάτες αποτελεί η συχνότητα και η κανονικότητα της εξυπηρέτησης. Το χαρακτηριστικό αυτό αφορά κυρίως τις μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχονται υπό τη μορφή συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Αυτό σημαίνει ότι η συχνή και κανονική εξυπηρέτηση παρέχει το πλεονέκτημα του περιορισμού των αποθεμάτων και της ελαχιστοποίησης του κόστους για την αποθήκευση και διατήρησή τους.

Τόσο οι σύγχρονες συνθήκες οργάνωσης της παραγωγής όσο και η μεγάλη εξάρτηση που παρατηρείται στη βιομηχανική παραγωγή από τις υπερπόντιες πηγές πρώτων υλών και καυσίμων οδήγησαν στην γέννηση των χαρακτηριστικών αυτών. Η συχνότητα και η κανονικότητα εξυπηρέτησης ενός δρομολογίου έχει αυξημένη σημασία στην περίπτωση που μεταφέρονται αγαθά υψηλής αξίας, αυξημένης ζήτησης, ή διενεργούνται εμπορικές συναλλαγές με μεγάλη ποικιλία γενικών φορτίων, καθώς επίσης και όταν διακινούνται επιβάτες από και προς τους τόπους εργασίας τους.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, η προσδοκία για επίτευξη χαμηλού κόστους μεταφοράς είναι υπαρκτή, αλλά μέχρι του σημείου όπου τα οφέλη που προκύπτουν δεν αντισταθμίζονται από τις άμεσες ή έμμεσες επιβαρύνσεις από την έλλειψη συχνότητας και κανονικότητας στην εκτέλεση των δρομολογίων. Αρκεί να σκεφτεί κανείς την αναγκαιότητα και σπουδαιότητα των ακριτικών περιοχών - νησιών για σύνδεσή τους με το κέντρο.

Ο παράγοντας άνεση αφορά στη διακίνηση των επιβατών και συνεχίζεται με την κατάλληλη διαμόρφωση των χώρων παραμονής, ψυχαγωγίας και ενδιαίτησης του επιβάτη κατά τη μεταφορά του. Βεβαίως η σημασία του ποικίλλει και διαμορφώνεται ανάλογα με την κοινωνική θέση, την ηλικία, τον χρόνο πραγματοποίησης του ταξιδιού και κυρίως ανάλογα με την ικανότητα του κάθε επιβάτη για πληρωμή του αναγκαίου κομίστρου.

Όταν η άνεση αναφέρεται στα μεταφερόμενα εμπορεύματα σχετίζεται με τις ειδικές απαιτήσεις φόρτωσης, μεταφοράς και εκφόρτωσης των πάσης φύσεως μεταφερομένων φορτίων. Στην περίπτωση δε που τα φορτία απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά τη μεταφορά όπως για παράδειγμα κατεψυγμένα

προϊόντα ή εύφλεκτες ύλες, ο παράγοντας αυτός αποκτά ιδιαίτερη σημασία.

Τέλος ένα από τα πλέον βασικά χαρακτηριστικά ενός συστήματος θαλάσσιας μεταφοράς είναι η εξασφάλιση χαμηλού κόστους. Βέβαια ο παράγοντας αυτός εξετάζεται πάντα σε σχέση με την ικανότητα του μεταφορικού μέσου, να ανταποκρίνεται στις ποιοτικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης κάθε φορά μεταφοράς.

1.3 Το νέο θεσμικό πλαίσιο για ασφαλέστερες θαλάσσιες μεταφορές⁸

Προκειμένου για την εύρυθμη και όσο το δυνατόν ασφαλέστερη πραγματοποίηση των θαλασσίων μεταφορών και με αφορμή πολυάριθμων ναυτικών ατυχημάτων που οδήγησαν τόσο σε απώλειες σε έμψυχο ναυτεργατικό δυναμικό και επιβατικό κοινό όσο και στην απώλεια μεγάλου αριθμού πλοίων, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO), αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβαν κάποια βασικά θεσμικά μέτρα.

Η ανάγκη, λοιπόν, για ύπαρξη μιας ποιοτικότερης διαχείρισης τόσο των πλοίων όσο και των εταιρειών που είναι διοικητικά υπεύθυνες για τις θαλάσσιες μεταφορές οδήγησαν τον IMO, με γνώμονα πάντα τον ανθρώπινο παράγοντα, στην υιοθέτηση, στις 17-11-1993 της απόφασης A 741 «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος» (ISM Code: International Safety Management Code).

Ο κώδικας αυτός υιοθετήθηκε στη συνδιάσκεψη της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS (Safety Of Life At Sea) στις 21/6/1994 και ενσωματώθηκε στο νέο κεφάλαιο IX. Στον κανονισμό 2 του κεφαλαίου αυτού προβλέπονται και οι ημερομηνίες εφαρμογής για τις εταιρείες ανάλογα με τις κατηγορίες των πλοίων που αυτές διαχειρίζονται.

Σύμφωνα λοιπόν με τον προαναφερθέντα κώδικα θα πρέπει από τις εταιρείες να αναπτυχθεί ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των πλοίων, η αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων καθώς και η αποφυγή της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Μέσω του ISM Code, θα πρέπει να αποδεικνύονται και να διασφαλίζονται ότι: τα υπό εκμετάλλευση πλοία θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία του κράτους σημαίας, θα υπάρχει συμμόρφωση με τους σχετικούς Κώδικες, πρότυπα ή Οδηγίες που συνιστώνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς, τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες, τέλος είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η εφαρμογή του «Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης» το οποίο δεν είναι απλά μια γενική αναφορά στους στόχους και τις επιδιώξεις της εταιρείας, αλλά περιγράφει και ταξινομεί όλες τις διαδικασίες που ακολουθεί η εταιρεία τόσο κατά τη λειτουργία της στην

ξηρά, όσο και στη θάλασσα, κατά τομείς, με συγκεκριμένες αρμοδιότητες.

Ανάμεσα στους στόχους λοιπόν της εταιρείας πρέπει μεταξύ άλλων να περιλαμβάνονται η ασφάλεια των πλοίων, η αποφυγή των ατυχημάτων, η αποφυγή της ρύπανσης του περιβάλλοντος και η αποφυγή ζημιών στην περιουσία.

Προκειμένου η εταιρεία να επιτύχει τους παραπάνω στόχους θα πρέπει να επικεντρώσει την πολιτική της έτσι ώστε να οδηγηθεί στη βελτίωση της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφαλείας, στη συμμόρφωση των πλοίων με τους υποχρεωτικούς Διεθνείς και εσωτερικούς Κανονισμούς και Συστάσεις, στην υιοθέτηση των Οδηγιών και προτύπων που συνιστώνται, στην ύπαρξη κανόνων που θα στοχεύουν στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων, στην εξασφάλιση του εργασιακού περιβάλλοντος αυξημένης ασφαλείας και στην ενημέρωση του προσωπικού για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών για την αποφυγή των οποίων καθιερώνονται προληπτικά μέτρα.

Πέρα όμως από τις γενικές αναφορές στην πολιτική της εταιρείας, το «Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισης» προβλέπει συγκεκριμένες αρμοδιότητες και ευθύνες σε όλα τα τμήματα της εταιρείας είτε αυτά αφορούν αυτή καθαυτή την εταιρεία, είτε τα πλοία της.

Ένα ακόμα σημαντικό βήμα για τη βελτίωση της ασφαλείας των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο αποτελεί και η αναθεωρημένη σύμβαση για το επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Πρόκειται για τη Διεθνή Σύμβαση "STCW 1995" (Standards of Training, Certification and Watch keeping Convention), η βασική διαφορά της με την ως τώρα ισχύουσα σύμβαση είναι ότι πλέον περιλαμβάνονται συγκεκριμένες απαιτήσεις, ενώ η εφαρμογή τους δεν επαφίεται πλέον στην ευρεία ερμηνεία και διακριτική ευχέρεια της αρμόδιας Αρχής κάθε κράτους.

Σύμφωνα λοιπόν με τις αλλαγές που επήλθαν στην αναθεωρημένη σύμβαση το επίπεδο επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών δεν εξειδικεύεται πλέον ανάλογα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις για επαγγελματική κατάρτιση της κάθε χώρας, αντιθέτως προβλέπονται τόσο οι μέθοδοι όσο και τα κριτήρια για την αξιολόγηση της επαγγελματικής ικανότητας του κάθε υποψήφιου μέλους του πληρώματος. Παράλληλα προβλέπονται πλέον λεπτομερώς οι απαιτήσεις γνώσεων και επαγγελματικών ικανοτήτων για την απόκτηση των πιστοποιητικών.

Υπάρχει επιπλέον αναβάθμιση του ρόλου του IMO, όπου για πρώτη φορά αναλαμβάνει τον έλεγχο για την πλήρη συμμόρφωση των κρατών-μελών με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης. Επίσης υπάρχει αναβάθμιση των ευθυνών των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Ένα ακόμη σημείο αφορά στην εναλλακτική πιστοποίηση σύμφωνα με την οποία δίνεται η ευχέρεια έκδοσης πιστοποιητικών με βάση τους κανόνες και την εκπαίδευση για εκτέλεση υπηρεσίας σε διαφορετικά διαμερίσματα του πλοίου,

⁸Βλ. ό.π., Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ. Π. Βλάχος, σελ. 140-149.

παρακάμπτοντας την έως τώρα κάθετη διάρθρωση της υπηρεσίας στα πλοία.

Τέλος για πρώτη φορά καθιερώνονται διεθνείς απαιτήσεις για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ικανοτήτων των πληρωμάτων των αλιευτικών πλοίων άνω των εικοσιτεσσάρων μέτρων.

1.4 Εθνικό Σύστημα αντιμετώπισης θαλάσσιων ρυπάνσεων^{9,10}

Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης, σύμφωνα με το Π.Δ. 11/2002 (Α'), καθορίζει ότι αρμόδιος φορέας για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο και άλλες ρυπαντικές ουσίες είναι η αρμόδια Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ΔΠΘΠ), του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ)¹¹, η οποία στελεχώνεται από Αξιωματικούς Λιμενικού Σώματος¹² και πολιτικό προσωπικό. Σε

⁹Βλ. Π.Δ. 11/2002 (Α' 6), με θέμα «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες».

¹⁰Βλ. Πλωτάρχης Λ.Σ.(Τ) ΚΑΥΚΟΥΛΑΣ Αλ., Αντιμετώπιση ρύπανσης της θάλασσας (2001), σελ. 7 κ.ε.

¹¹ Βλ. Τρύφωνα Κοροντζή, «Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως αυτόνομος διοικητικός κυβερνητικός θεσμός κατά την περίοδο 1971-2016», σ.231, εκδ. BOOKSTARS, Αθήνα, 2016, ISBN: 978-960-571-198-6.

¹² Γενικά περί Λιμενικού Σώματος βλ. Korontzis Tr., «The role of the Hellenic Coast Guard in the Hellenic internal security and in combating the phenomenon of organized crime», International Review of Social Sciences and Humanities, Vol. 3, issue 1, April 2012, p.p. 210-227, του ιδίου «Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως αυτόνομος διοικητικός κυβερνητικός θεσμός κατά την περίοδο 1971-2016», σ.231, εκδ. BOOKSTARS, Αθήνα, 2016, ISBN: 978-960-571-198-6., του ιδίου «Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος», σ.411, εκδ. BOOKSTARS, Αθήνα, 2017, ISBN: 978-960-571-266-2., του ιδίου «Έννοια περιβαλλοντικού κινδύνου», Διοικητική Ενημέρωση, τεύχος 44, Ιούλιος-Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2007, σ.σ. 85-97, του ιδίου «Τρωτότητα κοινωνικών ομάδων υπό καθεστώς περιβαλλοντικής πίεσης», Διοικητική Ενημέρωση, τεύχος 45, Ιανουάριος – Φεβρουάριος – Μάρτιος 2008, σ.σ. 60-74, του ιδίου «The Hellenic Ministry of Mercantile Marine, As an Autonomous Administrative Governmental Institution in the Period 1971-2011. A Descriptive and Critical Approach», International Journal of Business and Social Science, Vol. 3 No. 8 [Special Issue - April 2012], 2012, pp 61-75, του ιδίου «Penal, disciplinary and civil responsibility of the Hellenic Coast Guard personnel», International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 2, issue 9, May 2012, p.p.174-185, του ιδίου «International and National legal framework for maritime environment protection in the Hellenic legal order», International Law Research, Vol.1, No. 1, November 2012, p.p. 73-87 (doi:10.5539/ilr.v1n1p73), του ιδίου «Implementation of

μικρά περιστατικά, η καταπολέμηση συντονίζεται από την τοπική Λιμενική αρχή.

Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης (ΠΣΚΡ) έχουν ιδρυθεί στα παρακάτω λιμάνια της Χώρας: Πειραιά, Σύρο, Πάτρα, Νεάπολη Βοιών, Ελευσίνα, Βόλο, Θεσσαλονίκη, Πύλο, Καβάλα, Ίσθμια, Χανιά, Αλεξανδρούπολη, Λήμνο, Χίο, Ρόδο, Πρέβεζα, Ζάκυνθο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Μυτιλήνη, Λαύριο, Θήρα και Σάμο. Οι σταθμοί αυτοί υπάγονται διοικητικά στις Λιμενικές Αρχές, στελεχώνονται με εκπαιδευμένο προσωπικό, είναι εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα μέσα και υλικά, ώστε να είναι δυνατή η άμεση επέμβαση και αντιμετώπιση ενός περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας δεδομένου ότι ο χρόνος αποτελεί κρίσιμο παράγοντα.

Η ΔΠΘΠ αναλαμβάνει τον έλεγχο σε σοβαρότερα περιστατικά και αποστέλλει επιπρόσθετα μέσα και υλικά, ώστε να υποβοηθηθούν στο έργο τους οι τοπικές Αρχές της περιοχής του συμβάντος. Η Λιμενική Αρχή μπορεί επίσης να χρησιμοποιεί και να συντονίζει μέσα και υλικά που ανήκουν σε εγκαταστάσεις ξηράς, σε πλοία ή σε ιδιωτικές εταιρείες καταπολέμησης ρύπανσης. Σε περιπτώσεις πετρελαιοκηλίδων που προκαλούνται από άγνωστο υπαίτιο, οι εργασίες απορρύπανσης της θάλασσας αναλαμβάνονται από τις Λιμενικές Αρχές, ενώ ο καθαρισμός της ακτογραμμής πραγματοποιείται από την Πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση.

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

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

penal jurisdiction in merchant vessels and warships in the Hellenic legal order», International Journal of Business and Social Science, Vol. 3, issue 17, August 2012, p.p. 140-154, του ιδίου «The prohibition of vessels departure for reasons concerning the ensuring of public and private interests in the Hellenic legal order», International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 2, issue 11, June 2012, p.p. 183-191, του ιδίου «Public order and security institutions competences which determine the working action framework of their officials. The case of Hellenic Coast Guard personnel», Journal of Law and Politics, Vol. 5, No. 4, December 2012, p.p. 50-68 (doi:10.5539/jpl.v5n4p50), του ιδίου «Προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος. Ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος», Διοικητική Ενημέρωση, τεύχος 51, Ιούλιος-Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2009, σ.σ. 77-90.

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

Επίπεδο1: Αναφέρεται στο σχεδιασμό αντιμετώπισης περιστατικών λειτουργικών ή ατυχηματικών ρυπάνσεων που κατά κανόνα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τις υφιστάμενες δυνατότητες κάθε συγκεκριμένης εγκατάστασης ή εμπορικού λιμένα. (Εφαρμοζόμενο σχέδιο: PCP (Port Contingency Plan): Εγκεκριμένο σχέδιο έκτακτης ανάγκης του φορέα διοίκησης ή εκμετάλλευσης του λιμένα. /FCP (Facility Contingency Plan): Εγκεκριμένο σχέδιο έκτακτης ανάγκης της παράκτιας ή υπεράκτιας εγκατάστασης διακίνησης πετρελαιοειδών ή εξόρυξη πετρελαίου αντίστοιχα. /LCP - Ποσότητα διαφυγόντος πετρελαίου στο περιβάλλον: έως και 7 τόνους).

Επίπεδο2: Αναφέρεται στο σχεδιασμό αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης, το μέγεθος του οποίου απαιτεί τον συντονισμό περισσότερων φορέων διάθεσης τεχνικών μέσων, εξοπλισμού και προσωπικού καταπολέμησης. (Εφαρμοζόμενο σχέδιο: LCP/RCP (Regional Contingency Plan): Περιφερειακό σχέδιο έκτακτης ανάγκης που αποτελεί συνδυασμό των τοπικών σχεδίων των εμπλεκόμενων Λιμενικών Αρχών υπό τον γενικό συντονισμό του ιεραρχικά ανώτερου Τοπικού Συντονιστή./NCP- Ποσότητα διαφυγόντος πετρελαίου στο περιβάλλον: Μεγαλύτερη των 7 τόνων και μικρότερη των 700 τόνων).

Επίπεδο3: Αναφέρεται σε μεγάλης έκτασης σοβαρά περιστατικά ρύπανσης όταν τίθενται σε ετοιμότητα όλα τα διαθέσιμα μέσα και ενεργοποιείται σε εθνική κλίμακα το δυναμικό καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας. (Εφαρμοζόμενο σχέδιο: NCP- Ποσότητα διαφυγόντος πετρελαίου στο περιβάλλον: Από 700 τόνους και πάνω).

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

Αντικειμενικός σκοπός του Εθνικού Σχεδίου Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης, είναι η προετοιμασία και η οργάνωση όλων των απαραίτητων ενεργειών, καθώς και ο καθορισμός του τρόπου ενεργοποίησης των εμπλεκόμενων Κρατικών και Ιδιωτικών Φορέων σε όλη την Ελληνική Επικράτεια, ώστε σε περίπτωση περιστατικού ρύπανσης ή άμεσου κινδύνου πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών, να αναληφθούν έγκαιρα και συντονισμένα οι απαραίτητες ενέργειες για την εξουδετέρωση των δυσμενών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον και την προστασία των συμφερόντων των κατοίκων και του κοινωνικού συνόλου.

Η επίτευξη των στόχων αυτών διασφαλίζεται με τις παρακάτω δραστηριότητες:

Πρόληψη της ρύπανσης που επιτυγχάνεται με:

1. Τη διενέργεια προληπτικών ελέγχων και επιθεωρήσεων των χερσαίων εγκαταστάσεων ανά την επικράτεια (βιομηχανίες, ναυπηγεία, διυλιστήρια κ.λ.π.) σε συνεργασία με τις αρμόδιες Περιφερειακές και Αυτοδιοικητικές Υπηρεσίες. 2. Τη διενέργεια ελέγχων ή επιθεωρήσεων των πλοίων (Ελληνικών ή υπό ξένη σημαία) που διαπλέουν τις ελληνικές θάλασσες και καταπλέουν στα λιμάνια μας. 3. Την εκπαίδευση του προσωπικού των κεντρικών Υπηρεσιών του Υ.ΝΑ.Ν.Π. και των Λιμενικών Αρχών, αλλά και των χερσαίων εγκαταστάσεων, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίζουν έγκαιρα, συντονισμένα και αποτελεσματικά οποιοδήποτε περιστατικό ρύπανσης. 4. Την εκτέλεση ασκήσεων, ώστε να ελέγχεται η ετοιμότητα του προσωπικού και η εκπαίδευση τους στη χρήση των μέσων καταπολέμησης. 5. Την κατάρτιση και εφαρμογή Τοπικού Σχεδίου Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης, σε κάθε Λιμενική Αρχή, στο οποίο να λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές συνθήκες, οι περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές και οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην περιοχή. 6. Την κατασκευή και λειτουργία ευκολιών υποδοχής για την παραλαβή των κάθε είδους απορριμμάτων και καταλοίπων των πλοίων, σε όλα τα λιμάνια της Χώρας. 7. Την συνεχή προσπάθεια εκσυγχρονισμού των διατιθέμενων μέσων και υλικών καταπολέμησης της ρύπανσης.

Προστασία των ευαίσθητων περιοχών και των προστατευόμενων θαλάσσιων ειδών: Έχουν ληφθεί κατάλληλα νομοθετικά μέτρα για το χαρακτηρισμό και την προστασία των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες διαβιούν, αναπαράγονται ή καταφεύγουν σπάνια θαλάσσια είδη (π.χ. φώκια *Monachus Monachus*, χελώνα *Caretta Caretta*), ή των περιοχών που αποτελούν σημαντικούς υδροβιότοπους αναπαραγωγής ή καταφύγια ζωικών ειδών.

Διαμόρφωση της κοινής γνώμης: Η διαμόρφωση μιας «νέας», φιλικής προς το περιβάλλον, άποψης της κοινής γνώμης και η ευαισθητοποίηση των νέων, ώστε να υιοθετηθεί μια «συμπεριφορά σεβασμού» απέναντι στο θαλάσσιο περιβάλλον και να επιτευχθεί η συνειδητή συμμετοχή όλων στη προσπάθεια διαφύλαξης και προστασίας.

Άμεση καταπολέμηση των περιστατικών που επιτυγχάνεται με: 1. Την άμεση ενεργοποίηση και εφαρμογή του υφιστάμενου Τοπικού ή Εθνικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης και την εκμετάλλευση όλων των διατιθέμενων μέσων και εξοπλισμού. 2. Τη χρήση επιστημονικών και "φιλικών" προς το περιβάλλον μεθόδων καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

Είναι σαφές ότι όσο αφορά στην απόφαση για τη μέθοδο που θα επιλεγεί για την καταπολέμηση μιας πετρελαιοκηλίδας, εξαρτάται από συγκεκριμένους παράγοντες όπως:

► Την ποιότητα και το είδος της ρυπογόνου ουσίας.

► Την απόσταση από τις ακτές και τον κίνδυνο προσβολής ευαίσθητων περιοχών.

► Τις επικρατούσες και αναμενόμενες καιρικές συνθήκες.

► Την διαθεσιμότητα εξοπλισμού καταπολέμησης.

► Τον χρόνο εντοπισμού της ρύπανσης.

Οι κύριες μέθοδοι καταπολέμησης της ρύπανσης, που μπορεί να επιλεγούν λαμβάνοντας υπόψη τους παρακάτω παράγοντες όπως:

► Ο εγκλωβισμός της κηλίδας, με πλωτά φράγματα και η περισυλλογή του πετρελαίου με μηχανικά μέσα.

► Η τοποθέτηση πλωτών φραγμάτων για την αποτροπή προσβολής ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών και ακτών.

► Η χρήση χημικών διασκορπιστικών ουσιών (ΧΔΟ).

► Η μηχανική διασπορά της κηλίδας, σε περιπτώσεις που δεν απαιτείται καταπολέμηση.

► Η φυσική αυτοδιάλυση της κηλίδας, σε περιπτώσεις που δεν απαιτείται επέμβαση. ► Ο καθαρισμός της ρυπανθείσας ακτογραμμής με διάφορα μηχανικά ή χειρωνακτικά μέσα.

Το Ελληνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης καθορίζει ότι η μηχανική ανάκτηση πετρελαίου είναι η πρωταρχική μέθοδος αντιμετώπισης σε παράκτιες περιοχές. Η χρήση ΧΔΟ επιτρέπεται μόνο στην ανοιχτή θάλασσα εκτός περικλειστων και ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών, όταν η μηχανική ανάκτηση πετρελαίου είναι αδύνατη λόγω των επικρατούσων καιρικών συνθηκών.

Μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο προϊόντα εγκεκριμένα από το Γενικό Χημείο του Κράτους και το Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών. Τα στερεοποιημένα πετρελαιοειδή και τα επιπλέοντα απορρίμματα διατίθενται σε εγκεκριμένους χερσαίους χώρους.

Για την επιτήρηση, το Λιμενικό Σώμα διαθέτει αεροσκάφη που επανδρώνονται με Αξιωματικούς του Λ.Σ. Η επιτήρηση της θάλασσας και των ακτών της Χώρας μας επιτυγχάνεται επίσης με πλωτά και χερσαία μέσα του Λιμενικού Σώματος, που έχουν διατεθεί στις Λιμενικές Αρχές. Εναέρια επιτήρηση της θάλασσας και των ακτών εκτελείται επίσης σε καθημερινή βάση και από τους κυβερνήτες των αεροσκαφών της Πολιτικής Αεροπορίας και τους χειριστές αεροσκαφών και ελικοπτέρων των Κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων. Σε κάθε περίπτωση εντοπισμού ρύπανσης ενημερώνεται αμέσως η ΔΠΘΠ

ή το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ)¹³.

Για την καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο η ΔΠΘΠ έχει εφοδιάσει τις Λιμενικές Αρχές και τους Περιφερειακούς Σταθμούς Καταπολέμησης της Ρύπανσης με σύγχρονα μέσα και εξοπλισμό. Η Κεντρική Αποθήκη Υλικών Απορρύπανσης του ΥΝΑΝΠ βρίσκεται στην Ελευσίνα. Αποθήκες εξοπλισμού βρίσκονται σε περιφερειακούς σταθμούς και περιλαμβάνουν χημικά διασκορπιστικά, φορητές συσκευές εκτόξευσης Χ.Δ.Ο., πλωτά φράγματα, συσκευές περισυλλογής πετρελαίου κ.α. Ο εξοπλισμός και τα μέσα καταπολέμησης βρίσκονται σε άμεση ετοιμότητα και ανάλογα με την περίπτωση και το μέγεθος της ρύπανσης, αποστέλλονται στο χώρο του συμβάντος.

Αμέσως μόλις εντοπισθεί ρύπανση με πετρέλαιο στις Ελληνικές Θάλασσες και ακτές:

1. Κινητοποιούνται από τη Λιμενική αρχή σε συνεργασία με την ΔΠΘΠ ή το ΕΚΣΕΔ τα κατάλληλα μέσα επιτήρησης για τη συλλογή πληροφοριών και την αξιολόγηση της κατάστασης.

2. Ανάλογα με τη σοβαρότητα του περιστατικού ο Τοπικός Συντονιστής (Λιμενάρχης) ενεργοποιεί το Τοπικό Σχέδιο Καταπολέμησης της Ρύπανσης.

3. Αν το περιστατικό είναι σοβαρό, ο Τοπικός Συντονιστής μπορεί να χρησιμοποιήσει το προσωπικό και τον εξοπλισμό που ανήκουν σε εταιρείες πετρελαιοειδών και ιδιωτικές εταιρείες απορρύπανσης.

4. Σε ιδιαίτερα σοβαρά περιστατικά, ο Τοπικός Συντονιστής μπορεί να ζητήσει από τη ΔΠΘΠ την αποστολή ενισχύσεων σε ανθρώπινο δυναμικό και εξοπλισμό, ενώ η σχεδίαση και ο συντονισμός των εργασιών καταπολέμησης σ' αυτές τις περιπτώσεις αναλαμβάνεται από τον Εθνικό Συντονιστή (ΔΠΘΠ) με Κλιμάκιο που αποστέλλεται στην περιοχή.

5. Σε εξαιρετικά σοβαρά περιστατικά, ο Εθνικός Συντονιστής μπορεί να ζητήσει βοήθεια σε μέσα και εξοπλισμό από άλλες Μεσογειακές ή Ευρωπαϊκές χώρες μέσω του Περιφερειακού Κέντρου Καταπολέμησης της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης (REMPEC) ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU)¹⁴.

1.5 Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας, την παραδοσιακή θαλασσινή, αποτελεί συνταγματική επιταγή και τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους.

¹³ Βλ. Τρύφωνα Κοροντζή, «Έρευνα και διάσωση. Ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και τη νοτιοανατολική Μεσόγειο», σ.351, εκδ. BOOKSTARS, Αθήνα, 2017, ISBN: 978-960-571-275-4.

¹⁴ Βλ. ό.π., Τρύφωνα Κοροντζή, «Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος».

Το ΥΝΑΝΠ είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών της Χώρας μας που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.¹⁵

Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, που τα τελευταία χρόνια απασχολεί πολύ έντονα ολόκληρη την ανθρωπότητα, και για τη λήψη των αναγκαίων προληπτικών, μέτρων, το ΥΝΑΝΠ διαθέτει εξειδικευμένη υπηρεσιακή μονάδα τη ΔΠΘΠ, που είναι αρμόδια για:

- Την επικύρωση των Διεθνών Συμβάσεων που αφορούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την καθημερινή επιτήρηση των ακτών και των κυρίων θαλάσσιων ζωνών ναυσιπλοΐας.
- Την εφαρμογή της νομοθεσίας για την πρόληψη της ρύπανσης.

¹⁵ Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 2, τμήμα Β, παραγ. (ε) του π.δ. 23/2002 (Α' 19) με θέμα «Αρμοδιότητες, σύστημα πρόσληψης, προσόντα, καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις του προσωπικού της Δημοτικής Αστυνομίας» στις αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας είναι «ο έλεγχος για τη μόλυνση του περιβάλλοντος εκτείνεται σε κάθε πηγή και αιτία παροδική ή μόνιμη που προκαλεί ρύπανση ή μόλυνση στο φυσικό περιβάλλον (γη, αέρα, ποτάμια, λίμνες, θάλασσες κ.λπ.). Στον έλεγχο υπόκεινται και οι εστίες καύσεως πάσης φύσεως κτιρίων (οικίες, ξενοδοχεία, καταστήματα, νοσοκομεία, βιοτεχνίες κ.λπ.) ως και η ηχορύπανση...».

Βλ. Τρύφωνα Κοροντζή, «Η συγκρότηση δημοτικής αστυνομίας στην Ελλάδα ως διοικητική μεταρρύθμιση. Αξιολογική προσέγγιση», στο συλλογικό τόμο «Αναδιοργάνωση της Διοίκησης και του Κράτους στη μετά το 'μνημόνιο' εποχή», 5^ο Συνέδριο Διοικητικών Επιστημόνων, εκδ. Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα, 2016, σ.σ. 611-628.

Παρατηρούμε ότι η ρύπανση των θαλασσών από πηγές της στεριάς ενώ ήταν αποκλειστική αρμοδιότητα του Λ.Σ. βάσει του νομοθετικού πλαισίου που υφίστατο μέχρι στιγμής (βλ. π.δ. 55/1998 με το οποίο κωδικοποιήθηκαν όλες οι διατάξεις του ν. 743/77 και των τροποποιήσεων του), γίνεται με τη νέα ρύθμιση και αρμοδιότητα της Δημοτικής Αστυνομίας.

Ερώτημα ανακύπτει αν μπορεί η Δημοτική Αστυνομία να επιβάλει διοικητικές κυρώσεις (άρθρο 13 π.δ. 55/1998) καθώς ως Αρχή στο ν. 743/77 εννοούνται οι Λιμενικές Αρχές, ενώ παράλληλα υψηλά πρόστιμα κατά περίπτωση επιβάλλονται και από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από εισήγηση των Λιμενικών Αρχών. Τώρα πως ένας φορέας με τεχνογνωσία δεκαετιών σε θέματα πρόληψης – καταστολής ρύπανσης καλείται να ασκήσει εκ παραλλήλου με έναν νέο διοικητικό σχηματισμό, χωρίς εμπειρία, μέσα, τεχνογνωσία, δυναμικό κ.λπ., τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα είναι ένα θέμα προς διερεύνηση.

• Την καταπολέμηση, παρακολούθηση και συντονισμό των εργασιών αντιμετώπισης των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

• Την αίτηση παροχής βοήθειας από ξένες Αρχές στην χώρα μας για την αντιμετώπιση ενός σοβαρού περιστατικού ή την παροχή συνδρομής σ' άλλα κράτη κατόπιν αιτήσεώς τους.

• Την ενημέρωση και ενεργό συμμετοχή των πολιτών σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

• Την διερεύνηση κάθε περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών, από πλοία ή πηγές ξηράς, και τέλος,

• την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων στους παραβάτες.

Η Διεθνής εμπειρία και πρακτική αποδεικνύει ότι, όσα μέτρα και αν ληφθούν, τα περιστατικά ρύπανσης δεν μπορούν να εξαλειφθούν παντελώς, δεδομένου ότι ο χρόνος, ο τόπος και οι συνθήκες ενός περιστατικού δεν είναι δυνατό να προβλεφθούν, ενώ τα περισσότερα περιστατικά οφείλονται σε αστάθμητους παράγοντες.

Είναι λοιπόν φανερό ότι η ύπαρξη κατάλληλης προετοιμασίας αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την ταχεία και αποτελεσματική επέμβαση και την ελαχιστοποίηση του χρόνου αντίδρασης, που είναι ο κύριος παράγοντας που επιδρά στην αντιμετώπιση του περιστατικού και τη μείωση των δυσμενών συνεπειών του.

Για τους λόγους αυτούς ο Σχεδιασμός Έκτακτης Ανάγκης αποτελεί σήμερα σε διεθνές επίπεδο το κατ' εξοχήν εργαλείο και όπλο των αρμόδιων Αρχών, για τον καθορισμό του απαιτούμενου επιπέδου επέμβασης, ανάλογα με τη βαρύτητα κάθε περιστατικού.

2. Νομοθετικό πλαίσιο ρύπανσης θαλάσσιου περιβάλλοντος

2.1 Διεθνές επίπεδο ^{16, 17, 18 19 20}

¹⁶ Βλ. ό.π., Φυτιάνου Κ. (1996), σελ. 297 – 302.

¹⁷ Βλ. Γιώργος Ασωνίτης (1995), Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

¹⁸ Βλ. ό.π., Σαμιώτης Γ. – Τσάλτας Γρ., σελ. 115 κ.ε.

¹⁹ Οι Διεθνείς Οργανισμοί που ασχολούνται με τη ρύπανση στη θάλασσα είναι οι ακόλουθοι:

- Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) με έδρα το Λονδίνο.
- Ευρωπαϊκή Ένωση με έδρα τις Βρυξέλλες.
- Πρόγραμμα για το Περιβάλλον των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) με έδρα το Ναϊρόμπι της Κένυας.
- Κέντρο Καταπολέμησης Ρύπανσης της Μεσογείου (REMPEC) με έδρα τη Μάλτα.

Υπάρχει ένα μεγάλο τμήμα του διεθνούς δικαίου, παγκοσμίου και τοπικού που ασχολείται ειδικά με την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το δίκαιο αυτό υποστηρίζεται από ένα βασικό γενικά αποδεκτό νομικό καθεστώς που καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χωρών σε ότι αφορά τα θαλάσσια ζητήματα στα οποία περιλαμβάνεται η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, η ανάπτυξη και διάδοση της θαλάσσιας επιστημονικής και τεχνολογικής ικανότητας.

Συγκεκριμένα τα παραπάνω περιλαμβάνονται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 και βασίζεται στην αντίληψη ότι η θάλασσα είναι ένας εξαντλούμενος φυσικός πόρος και ότι είναι ανάγκη να υπάρχει ορθολογική διαχείριση θαλάσσιων πόρων και χρήσεων.²¹ Παράλληλα υπάρχει μία εντυπωσιακή σειρά από διακηρύξεις και άλλες εκθέσεις κοινής πολιτικής και συμφωνημένης στρατηγικής, ή μη υποχρεωτικοί κώδικες συμπεριφοράς, κατευθυντήριες γραμμές και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες που έχουν επηρεάσει σημαντικά τις πρακτικές των κρατών.

Η εξέλιξη του διεθνούς δικαίου και της πολιτικής που σχετίζονται ή επιδρούν διαφορετικά στο θαλάσσιο περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους του μπορεί να έχει πολλές όψεις, ήτοι:

- Την ανάπτυξη νέων περιβαλλοντικών συμβάσεων και πράξεων που αφορούν πλήρως ή εν μέρει τη θάλασσα. Παραδείγματα υπάρχουν από το προσχέδιο της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ως προς το καθεστώς της ευθύνης και επανόρθωσης για τη θαλάσσια μεταφορά επιβλαβών ουσιών, έως τις σύγχρονες προσπάθειες για την εξασφάλιση των απαραίτητων θαλάσσιων δεδομένων στις μελλοντικές συμβάσεις για τη διατήρηση της βιοποικιλίας και προστασίας του παγκόσμιου κλίματος και την επέκταση και εναρμόνιση των διεθνών καθεστώτων που σχετίζονται με τα τοξικά χημικά και τα επιβλαβή απόβλητα.

- Η περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των νομοθετικών ρυθμίσεων. Σχετικά είναι τα παραδείγματα που αναφέρονται στο χαρακτηρισμό «ιδιαίτερα ευαίσθητων περιοχών»

-
- Μνημόνιο Συνεργασίας για την Επιθεώρηση των Πλοίων στα λιμάνια (Paris MOU) με έδρα τη Χάγη.
 - Επιτροπή Διαχείρισης της Ρύπανσης της Θάλασσας (MCMF) που συνεδριάζει στις Βρυξέλλες.
 - Οργανισμός Διαχείρισης Κεφαλαίων (FUND 71/92) με έδρα το Λονδίνο.

²⁰ Βλ. Μαλέρμπα Μ., Δίκαιο Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (2003), Τόμος Α1 49-304 και Τόμος Β1 του ιδίου 340-836.

²¹ Βλ. ν. 2321/1995 (Α' 136) «Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας» και συγκεκριμένα τα άρθρα 192 κ.ε.

- Την επέκταση του αριθμού των θαλασσίων περιοχών που καλύπτονται από διεθνείς συμφωνίες όπως η Μαύρη Θάλασσα και ο Βόρειος Ειρηνικός

- Η εισαγωγή και ανάπτυξη και πρακτική εφαρμογή ιδεών για την περιβαλλοντική προστασία όπως η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»

- Η διεύρυνση της περιφερειακής δημιουργίας θαλάσσιας πολιτικής μέσω στενότερης συνεργασίας σε τομείς που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον, τη διατήρηση και διαχείριση των τόπων αλιείας κ.λπ.

- Σχεδιασμός νέων νομικών και επιστημονικών σχέσεων μεταξύ της ανάπτυξης και διαχείρισης των τόπων αλιείας και της περιβαλλοντικής προστασίας. Βασικό στόχο συνιστά η επέκταση του καθεστώτος για το χαρακτηρισμό ειδικά προστατευόμενων θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών.

- Την προοδευτική ανάπτυξη και κωδικοποίηση των γενικών εννοιών του διεθνούς δικαίου, όπως π.χ. διαδικασίες διακανονισμού των διαφορών και μηχανισμούς για αποφυγή διαμάχης

Περισσότερες από 70 Συμβάσεις στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και πρωτόκολλα σχετίζονται άμεσα με την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πολλές είναι περιφερειακές συμφωνίες αλλά δεν καλύπτεται κάθε περιοχή ενώ πολλές από τις συμβάσεις αναφέρονται στη ναυσιπλοΐα λαμβάνοντας υπόψη το διεθνή χαρακτήρα της.

Γενικές Συμβάσεις

Παγκόσμιες

- Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας²².

Περιφερειακές

- Οι Συμβάσεις της UNEP για τις περιφερειακές θάλασσες παρέχουν τη νομική πλευρά των Περιφερειακών Σχεδίων δράσης για τη θάλασσα. Καλύπτουν τη Μεσόγειο, την περιοχή του Κουβέιτ, την ευρύτερη Καραϊβική, τη δυτική και Κεντρική Αφρική, την Ερυθρά Θάλασσα και τον κόλπο του Άντεν, το Νότιο και Νοτιοανατολικό Ειρηνικό.

- Η Σύμβαση του Ελσίνκι (Βαλτική θάλασσα) ασχολείται με όλες τις πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης. Η Επιτροπή της έχει στενές σχέσεις με άλλα ευρωπαϊκά περιφερειακά σώματα και με τον IMO.

- Το πρωτόκολλο του 1991 για την Περιβαλλοντική Προστασία στη Συνθήκη της Ανταρκτικής συγκεντρώνει και ενισχύει τις μετρήσεις που έγιναν αποδεκτές στο πλαίσιο της Συνθήκης αυτής και τις επεκτείνει σε όλες τις δραστηριότητες στην Ανταρκτική.

²² Βλ. ό.π., Φυτιάνου Κ.: η ρύπανση των θαλασσών (1996), σελ. 297 – 302 και ό.π., Σαμιώτης Γ. – Τσάλτας Γρ., ό.π., σελ. 115 κ.ε.

• Αποφάσεις και συστάσεις που ελήφθησαν από διάφορες μόνιμες αντιπροσωπείες έχουν επίσης σημαντική σημασία όπως από την Ε.Ε., την OECD, η ASEAN κ.λπ.

Συμβάσεις σε ειδικά θέματα – ρύπανση από πλοία²³

Παγκόσμιες

• Η Σύμβαση Marpol (73/78) η οποία αποτελείται από έξι παραρτήματα καλύπτει όλες τις πτυχές περιλαμβάνοντας ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες.

²³ Από την Ελλάδα έχουν κυρωθεί οι παρακάτω Διεθνείς Συμβάσεις:

- MARPOL 73/78 με το ν. 1269/82, η οποία περιέχει έξι παραρτήματα που περιέχουν κανονισμούς για την αποφυγή ρύπανσης από πετρελαιοειδή, από επιβλαβείς χημικές ουσίες χύμα, από τα λύματα των πλοίων, από απορρίμματα των πλοίων, για την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή, του αέρα από πλοία.
- Αστική Ευθύνη του Πλοιοκτήτη 1969 και 1992 με το ν. 314/76 που προβλέπει τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περιστατικά ρύπανσης της θάλασσας από εμμένοντα πετρελαιοειδή για Δ/Ξ άνω των 2000 τόνων μεταφορικής ικανότητας.
- Κεφάλαιο του 1971 και 1992 με το ν. 1638/86 που σκοπό έχει την ικανοποίηση θυμάτων ρύπανσης της θάλασσας από εμμένοντα πετρελαιοειδή που μεταφέρονται ως φορτίο σε πλοία άνω των 2000 τόνων μεταφορικής ικανότητας. Λειτουργεί ως συμπλήρωμα της CLC 69-92.
- Δ.Σ. Βαρκελώνης 1976 με το ν. 855/76 που σκοπό έχει την προστασία της Μεσογείου από ρύπανση από χερσαίες πηγές έξι πρωτόκολλα εκ των οποίων η Ελλάδα έχει κυρώσει τα τέσσερα.
- Ocean Dumping 1972 με το ν. 1147/81 η οποία καθορίζει τα μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλών οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία, να βλάψουν τους βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, να προκαλέσουν βλάβη στη φυσική ομορφιά ή να παρεμποδίσουν άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας.
- OPRC 1990 με το ν. 2252/94 και συμπληρώθηκε με το ν. 3100/03 (HNS – OPRC του 2000) και αναφέρεται στην ετοιμότητα για συνεργασία προς αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο με την οποία καλούνται όλα τα μέρη να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης και του παραρτήματος της για την αντιμετώπιση περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο

• Το καθεστώς της αστικής ευθύνης έχει θεμελιωθεί για καταστροφές από ρύπανση πετρελαίου.

• Η Σύμβαση της Basel σχετικά με τη διασυνοριακή μετακίνηση επιβλαβών αποβλήτων καλύπτει επίσης τη θαλάσσια μεταφορά και απόθεση.

Περιφερειακές συμβάσεις

Οι συμφωνίες στην επείγουσα ανταπόκριση στα περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο είναι οι πιο πολυάριθμες. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται οι δύο Συμφωνίες της Βόννης, της UNEP σχετικά με τις περιφερειακές θάλασσες. Επίσης το Υπόμνημα των Παρισίων για τον έλεγχο των λιμανιών (Ευρώπη) παίζει σημαντικό ρόλο στην εξασφάλιση εναρμόνισης με τις Συμβάσεις Marpol και IMO.

Η Σύμβαση Bamaco αναφέρεται στη διασυνοριακή μεταφορά των αποβλήτων.

Απόρριψη αποβλήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον

Η Σύμβαση Απόρριψης του Λονδίνου (LDC) απαγορεύει ή περιορίζει την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα και την αποτέφρωση. Το ρυθμιστικό της σύστημα εξελίχθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να περιορίσει σημαντικά την επιτρεπτή απόρριψη και να υποστηρίξει και ενθαρρύνει την ορθολογική μείωση των αποβλήτων και τις πολιτικές διαχείρισης.

Τα πρωτόκολλα UNEP για τη Μεσόγειο και το Νότιο Ειρηνικό συμπληρώνουν τις σχετικές Περιφερειακές Συμβάσεις.

Η Σύμβαση του Όσλο (Βόρειος – Ανατολικός Ατλαντικός) καθιέρωσε την Επιτροπή του Όσλο η οποία συνεργάζεται στενά με την Επιτροπή του Παρισίου (χερσαίες πηγές) και δίνει αναφορά στις συναντήσεις στα πλαίσια της LDC.

Ρύπανση από μη παράκτιες βιομηχανίες

Παγκόσμια

Δεν υπάρχει καμία πράξη εκτός από τις διατάξεις της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας.

Χερσαίες πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης

Επίσης δεν υπάρχει καμία διάταξη πέρα από τις διατάξεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και τις κατευθυντήριες γραμμές της UNEP του Μόντρεαλ τα πρωτόκολλα της οποίας καλύπτουν τη Μεσόγειο και το Ν.Α Ειρηνικό.

Θαλάσσια επιστημονική έρευνα

Η Σύμβαση του Οργανισμού Θαλάσσιας Επιστήμης για το Βόρειο Ειρηνικό (PICED) καθιέρωσε ένα νέο οργανισμό για συνεργασία, περικλείοντας την αλιεία και τη θαλάσσια περιβαλλοντική έρευνα .

3.3 Εθνική νομοθεσία

Οι εθνικές διατάξεις αποτελούνται:

A.- από τον Κωδικοποιημένο Ν. 743/77 (π.δ. 55/98) που συνιστά το βασικό νομοθέτημα για την

προστασία του εθνικού θαλάσσιου χώρου και των ακτών καθώς σε αυτόν περιλαμβάνονται ποινικές και διοικητικές κυρώσεις ως και βασικοί ορισμοί.

Β.- από τα Π.Δ. και τις Υ.Α. που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διαφόρων άρθρων του παραπάνω νόμου για να υλοποιηθούν και ενεργοποιηθούν όσα περιλαμβάνονται σε αυτόν και που είναι:

- οι προϋποθέσεις οργάνωσης των υπηρεσιών, Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων,
- ο καθορισμός τεχνικών όρων, προδιαγραφών και λεπτομερειών συμμόρφωσης²⁴.

Γ.- από ορισμένες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου [ν.δ. 187/73 (Α'261)]²⁵ όπου ενδεικτικά αναφέρονται το άρθρο 46 με το οποίο καθιερώνεται το βιβλίο πετρελαίου ως ναυτιλιακό έγγραφο ενώ αρκετές διατάξεις του που προβλέπουν ποινικές και διοικητικές κυρώσεις ήτοι π.χ. το άρθρο 157 και 235 έχουν καταργηθεί από τις διατάξεις του Κωδικοποιημένου π.δ.55/98 ενώ παραμένουν σε ισχύ οι πειθαρχικές κυρώσεις του άρθρου 249.

Δ.- από ειδικές διατάξεις και κανονισμούς οι οποίοι εκδίδονται προς ρύθμιση συναφών θεμάτων που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία και ειδικότερα με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας αποσκοπούν παράλληλα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα συνοπτική μελέτη προσπαθήσαμε να προσεγγίσουμε τις πολιτικές για την πρόληψη καταστροφών στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της επικρατούσας βιβλιογραφίας και αναδρομών σε αυτήν, να τις αναλύσουμε και να προσπαθήσουμε στο μέγιστο δυνατό βαθμό να δούμε από τι επηρεάζονται.

Ο άνθρωπος τα τελευταία 50-60 χρόνια έχει αποδοθεί σε έναν αγώνα καλυτέρευσης της ζωής του με παραγωγή και κατανάλωση σωρείας αγαθών. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν και είναι η δημιουργία μίας υπερκαταναλωτικής κοινωνίας, της οποίας όμως η περιβαλλοντική συνείδηση δεν έχει αναπτυχθεί με τους ίδιους ρυθμούς. Τα τελευταία 20 χρόνια μέσα από το οικολογικό κίνημα καταβάλλεται προσπάθεια συνειδητοποίησης των πολιτών για τις συνέπειες αυτής της παραγωγής – κατανάλωσης που αφορούν όχι μόνο την στενότητα των πόρων, αλλά και την κατάσταση του περιβάλλοντος μέσα από τη ρύπανση – μόλυνση της ατμόσφαιρας.

Η περιβαλλοντική – οικολογική συνείδηση είναι πλέον ανάγκη όχι μόνο για τη δική μας ύπαρξη – αυτοκαθορισμό αλλά και υποχρέωση έναντι των επερχόμενων μελλοντικών γενεών.

Έτσι αφού εξετάστηκε η έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς, τα χαρακτηριστικά που συνιστούν ένα σύστημα θαλάσσιας μεταφοράς, το νέο θεσμικό πλαίσιο που τις διέπει περιγράψαμε το εθνικό

σύστημα αντιμετώπισης θαλάσσιων ρυπάνσεων καθώς η βασικότερη καταστροφή που προκαλείται στις θαλάσσιες μεταφορές είναι τα ατυχήματα από ρυπάνσεις.

Τέλος στην πρώτη ενότητα έκλεισε με το τι συμβαίνει στην Ελλάδα με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και συγκεκριμένα το Λιμενικό Σώμα το οποίο είναι το καθ' ύλην αρμόδιο και εξειδικευμένο για την αντιμετώπιση των ρυπάνσεων.

Στη δεύτερη ενότητα εξετάστηκε – περιγράφηκε το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος τόσο σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και σε εθνικό ενώ ειδική μνεία έγινε στη στρατηγική που αναπτύσσεται για το θαλάσσιο περιβάλλον σε επίπεδο της Ε.Ε.

Εν κατακλείδι σήμερα παρά ποτέ οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι βρίσκονται σε έξαρση. Την ίδια στιγμή στα σύνθετα προβλήματα του πλανήτη όπως π.χ. το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η τρύπα του όζοντος, η αλόγιστη σπατάλη των φυσικών πόρων, αναπτύσσεται και η οικουμενική συνείδηση των παγκόσμιων πλέον πολιτών, που επιτρέπει τη διαμόρφωση πολιτικών κυρίως μέσω διεθνών/ υπερεθνικών οργανισμών για την αντιμετώπιση των σύγχρονων περιβαλλοντικών κινδύνων με απώτερο στόχο όχι μόνο τις σημερινές αλλά και τις μελλοντικές γενεές.

Η κοινότητα έχει εξαντλήσει σε εφαρμογή όλη τη διεθνή νομοθεσία την οποία ενσωμάτωσε στο κοινοτικό δίκαιο όσο και λειτουργώντας υπεύθυνα έναντι των πολιτών και της ευρύτερης διεθνούς κοινότητας πιστή στις αρχές ίδρυσης της, δημιούργησε ένα νομικό οπλοστάσιο ικανό για τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων των πολιτών, της υγείας τους και την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Η ομοιομορφία των περιβαλλοντικών προδιαγραφών είναι απαραίτητη όχι μόνο για τη συντήρηση του περιβάλλοντος της Ευρώπης, αλλά και για την καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και για την οικονομική και κοινωνική συνοχή. Οι ποιοτικοί στόχοι που βάζει η κοινότητα συνεχώς μεταβάλλονται λόγω της οικονομικής ανάπτυξης και αστικοποίησης. Η κατάσταση του περιβάλλοντος παραμένει συνεχώς ανησυχητική και χρειάζεται η επαγρύπνηση κυρίως των πολιτών για την προστασία του.

Η ανάγκη διεθνούς συνεργασίας είναι πολύ πιο εμφανής στη διαχείριση των οικολογικών πόρων και κυρίως εκείνων της πανίδας και χλωρίδας. Σε μία ευρωπαϊκή οικονομία η οποία διαρθρωτικά συνεχώς μεταβάλλεται η πρόκληση είναι να αναπτυχθεί μία περιβαλλοντική πολιτική που θα επιτρέπει μία ανάπτυξη συμβιβάσιμη με της απαιτήσεις του περιβάλλοντος.

Το τελευταίο λόγω της αύξησης του πληθυσμού, της υπερκατανάλωσης κ.λπ. δέχεται συνεχώς επιβάρυνση. Σε νομοθετικό πλαίσιο η κοινότητα σε ότι αφορά τη νομοθεσία για την πρόληψη καταστροφών

²⁴ Βλ. ό.π., Μαλέρμπα Μ., σελ. 225-303 τόμου Α1 και σελ. 625-663

²⁵ Βλ. ό.π., Μαλέρμπα Μ., σελ. 50-56 τόμου Α1.

στις θαλάσσιες μεταφορές επικίνδυνων φορτίων πράττει το καλύτερο δυνατόν.

Η δε εθνική μας νομοθεσία ακολουθεί τις επιταγές του κοινοτικού και διεθνούς δικαίου προσπαθώντας και επιτυγχάνοντας σε μεγάλο βαθμό να ενσωματώσει τις πολιτικές που επιβάλλονται και να αντιμετωπίσει τις διάφορες προκλήσεις. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι έχουν γίνει όλα αλλά υπάρχουν περιθώρια συνεχούς βελτίωσης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

[1] Ασωνίτης Γ. (1995), «Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας», Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση.

[2] Βλάχος Γ.Π.– Νικολαΐδης Μ. (1999), «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Πειραιάς, τομ. Α', εκδ. ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ.

[3] Γεωργαντόπουλος Ελ.– Βλάχος Γ.Π. (1997), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Πειραιάς, εκδ. ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ.

[4] Καυκούλας Αλ., (2001), Αντιμετώπιση ρύπανσης της θάλασσας, Υ.Ε.Ν./Δ.Π.Θ.Π., τμήμα 4^ο, Πειραιάς.

[5] Korontzis Tr., «The role of the Hellenic Coast Guard in the Hellenic internal security and in combating the phenomenon of organized crime», International Review of Social Sciences and Humanities, Vol. 3, issue 1, April 2012, p.p. 210-227.

[6] Κοροντζή Τρ. (2016), «Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως αυτόνομος διοικητικός κυβερνητικός θεσμός κατά την περίοδο 1971-2016», σ.231, Αθήνα, εκδ. BOOKSTARS, ISBN: 978-960-571-198-6.

[7] Κοροντζή Τρ. (2017), «Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος», σ.411, Αθήνα, εκδ. BOOKSTARS, ISBN: 978-960-571-266-2.

[8] Κοροντζή Τρ., «Έννοια περιβαλλοντικού κινδύνου», Διοικητική Ενημέρωση, τεύχος 44, Ιούλιος-Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2007, σ.σ. 85-97.

[9] Κοροντζή Τρ. (2017), «Έρευνα και διάσωση. Ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και τη νοτιοανατολική Μεσόγειο», σ.351, Αθήνα, εκδ. BOOKSTARS, ISBN: 978-960-571-275-4.

[10] Κοροντζή Τρ., «Η συγκρότηση δημοτικής αστυνομίας στην Ελλάδα ως διοικητική μεταρρύθμιση. Αξιολογική προσέγγιση», στο συλλογικό τόμο «Αναδιοργάνωση της Διοίκησης και του Κράτους στη μετά το 'μνημόνιο' εποχή», 5^ο Συνέδριο Διοικητικών Επιστημόνων, εκδ. Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα, 2016, σ.σ. 611-628.

[11] Κοροντζής Τρ., «Τρωτότητα κοινωνικών ομάδων υπό καθεστώς περιβαλλοντικής πίεσης», Διοικητική Ενημέρωση, τεύχος 45, Ιανουάριος – Φεβρουάριος – Μάρτιος 2008, σ.σ. 60-74.

[12] Korontzis Tr., «The Hellenic Ministry of Mercantile Marine, As an Autonomous Administrative Governmental Institution in the Period 1971-2011. A Descriptive and Critical Approach», International

Journal of Business and Social Science, Vol. 3 No. 8 [Special Issue - April 2012], 2012, pp 61-75.

[13] Korontzis Tr., «Penal, disciplinary and civil responsibility of the Hellenic Coast Guard personnel», International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 2, issue 9, May 2012, p.p.174-185.

[14] Korontzis Tr., «International and National legal framework for maritime environment protection in the Hellenic legal order», International Law Research, Vol.1, No. 1, November 2012, p.p. 73-87 (doi:10.5539/ilr.v1n1p73).

[15] Korontzis Tr., «Implementation of penal jurisdiction in merchant vessels and warships in the Hellenic legal order», International Journal of Business and Social Science, Vol. 3, issue 17, August 2012, p.p. 140-154.

[16] Korontzis Tr., «The prohibition of vessels departure for reasons concerning the ensuring of public and private interests in the Hellenic legal order», International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 2, issue 11, June 2012, p.p. 183-191.

[17] Korontzis Tr., «Public order and security institutions competences which determine the working action framework of their officials. The case of Hellenic Coast Guard personnel», Journal of Law and Politics, Vol. 5, No. 4, December 2012, p.p. 50-68 (doi:10.5539/jpl.v5n4p50).

[18] Κοροντζή Τρ., «Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος», Διοικητική Ενημέρωση, τεύχος 51, Ιούλιος-Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2009, σ.σ. 77-90.

[19] Μαλέρμπας Μ. (2003), «Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος», τόμος Α1 και Β1, Αθήνα 2003, Εκδ. Σταμούλης.

[20] Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Πολ. (2005), «Θαλάσσιος Τουρισμός», Αθήνα, 2005, εκδ. INTERBOOKS.

[21] Σαμιώτης Γ.–Τσάλτας Γρ. (1990), «Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος», Αθήνα εκδ. Παπαζήση.

[22] Φυτιάνος Κ. (1996), «Η ρύπανση των θαλασσών», Θεσσαλονίκη, εκδ. Επιστημονικών Βιβλίων και Περιοδικών, UNIVERSITY STUDIO PRESS.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Όλο το αναφερόμενο στο κείμενο νομοκανονιστικό πλαίσιο