

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ



**ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**«Αποζημιώσεις Ατυχημάτων Δεξαμενοπλοίων και Κόστος Θαλάσσιας
Ρύπανσης»**

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε»**

Τσαγκάρη Ευσταθία

29/09/2004

ΧΙΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο.....	11
Συμβάσεις Αποζημίωσης Ζημιών οφειλόμενων στη Θαλάσσια Ρύπανση από Πετρέλαιο.....	11
1.1 Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) 11	
1.2 Σύμβαση για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την Αποζημίωση σε περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1971 Fund Convention).	13
1.3 Το Διεθνές Συμπληρωματικό Ταμείο αποζημιώσεων για την ρύπανση από πετρέλαιο (International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund)	15
1.4 Ευρωπαϊκό Συμπληρωματικό Ταμείο, το Ταμείο COPE	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο.....	17
Ταμεία IOPC 1971 & 1992	17
(International Oil Pollution Compensation Funds 1971 & 1992).....	17
2.1 Οι υποχρεώσεις των Ταμείων IOPC	17
2.2 Μέλη των Ταμείων IOPC	19
2.3 Εισφορές	21
2.4 Σχέσεις των Ταμείων IOPC με Διεθνείς Οργανισμούς και Τράπεζες	27
2.4.1 Κυβερνητικοί Οργανισμοί	27
2.4.2 Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί.....	28
2.4.3 Τράπεζες	28
2.5.1 Αριθμός και Αξία Αξιώσεων	30
2.5.2 Αξιώσεις σε σχέση με τη Ρύπανση	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο.....	36
Ατυχήματα Δεξαμενοπλοίων και Αξιώσεις για Αποζημίωση	36
3.1 Amoco Cadiz	37
3.2 Tanio	37
3.3 Aegean Sea.....	38
3.3.1 Το μέγιστο ποσό αποζημίωσης υπό από τη Σύμβαση Ταμείου 1971	38
3.3.2 Αξιώσεις για αποζημίωση.....	38
3.3.3 Εγκληματικές υποθέσεις	39
3.4 Braer.....	39
3.4.1 Αξιώσεις για την αποζημίωση	40
3.4.2 Αναστολή των πληρωμών.....	40
3.5 Sea Empress	40
3.5.1 Αξιώσεις για την αποζημίωση	41
3.5.2 Αξιώσεις στον τομέα του τουρισμού	41
3.6 Nissos Amorgos	42
3.6.1 Μέγιστο ποσό διαθέσιμο για την αποζημίωση	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο.....	45
Το Κόστος της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο	45
4.1 Ανάλυση της Διαδικασίας Αξιολόγησης και Αποζημίωσης της Ζημιάς μετά από Διαρροή Πετρελαίου.....	45

4.2 Παράγοντες που εξηγούν την ύπαρξη των αποκλιόντων προϋπολογισμών δαπανών	46
4.3 Προβλήματα αξιολόγησης και θεσμικοί περιορισμοί.....	47
4.3.1 Εμπειρικές δυσκολίες εκτίμησης του κόστους ζημιών.....	47
4.3.2 Έλλειψη εμπειρικών πληροφοριών.....	47
4.4 Θεσπισμένοι Κανόνες Αποζημίωσης.....	48
4.4. 1 Καθορισμός της ζημίας ρύπανσης.....	48
4.4.2 Ο αντίκτυπος της περιορισμένης αποζημίωσης.....	49
4.4.3 Στρατηγική συμπεριφορά των πρακτόρων που συμμετέχουν στη διαδικασία αποζημιώσεων	49
4.4.4 Ασυμμετρία πληροφοριών και απόδειξη της ζημίας	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο	52
Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα του IOPC Fund.....	52
5.1 Πλεονεκτήματα	52
5.2 Μειονεκτήματα	53
5.3 Προτάσεις Βελτίωσης	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο	57
Συμπεράσματα.....	57
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	59
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	60

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

- **Θαλάσσια Ρύπανση**
- **Αποζημιώσεις**
- **Συμβάσεις**

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

CCNR	Central Commission for Navigation on the Rhine
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CRISTAL	Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution dwt deadweight tons
ICJ	International Court of Justice
ILO	International Labour Organization
IMF	International Monetary Fund
IMO	International Maritime Organization
IOPC	Fund International Oil Pollution Compensation Fund
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries
REMPEC	Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea
SDR	Special Drawing Rights

STOPIA	Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
TOVALOP	Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNEP	United Nations Environment Programme
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η αποζημίωση ζημιών οφειλόμενων στη ρύπανση από το πετρέλαιο ,που προκαλείται από πλοία ,ρυθμίζεται από δυο Διεθνείς Συμβάσεις . Από τη Διεθνή Σύμβαση του 1969 , περί Αστικής Ευθύνης για την Ρύπανση από το Πετρέλαιο (CLC) και τη Διεθνή Σύμβαση του 1971, για την Ίδρυση του Ταμείου Αποζημίωσης για την Ρύπανση από το Πετρέλαιο (Σύμβαση για το Ταμείο) .

Το σύστημα αυτό στηρίζεται στην αντικειμενική ,αλλά περιορισμένη ευθύνη του επίσημου πλοιοκτήτη και σε Ταμείο, το οποίο είναι χρηματοδοτούμενο από τους παραλήπτες πετρελαίου .Το Ταμείο παρέχει αποζημίωση στα θύματα ζημιών ρύπανσης από το πετρέλαιο ,που δεν είναι δυνατόν να αποζημιωθούν πλήρως για τις ζημιές αυτές από τον πλοιοκτήτη. Η Σύμβαση CLC τέθηκε σε ισχύ το 1975 και η Σύμβαση για το Ταμείο το 1978.

Το καθεστώς αυτό αναθεωρήθηκε το 1992, όταν οι δύο συμβάσεις τροποποιήθηκαν με Πρωτόκολλα. Τα Πρωτόκολλα της Σύμβασης CLC και της Σύμβασης του 1992 για το Ταμείο τέθηκαν σε ισχύ το 1996. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι Συμβαλλόμενα Μέρη των δύο Πρωτοκόλλων του 1992.

Τη λειτουργία αυτών των συνθηκών τη βλέπουμε καλύτερα μέσω κάποιων σημαντικών ατυχημάτων ,που αναφέρονται στην εργασία, από τις αξιώσεις που υπεβλήθησαν από τα θύματα της ρύπανσης καθώς παρατηρούμε και κάποια εμπόδια στην αξιολόγηση των ζημιών, που κάνουν τη λειτουργία των Συνθηκών δυσκολότερη .

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία εξετάζει το θέμα των αποζημιώσεων ζημιών οφειλόμενων στη ρύπανση από το πετρέλαιο ,που προκαλείται από πλοία . Οι αποζημιώσεις αυτές γίνονται μέσω κάποιων συνθηκών που αναλύονται στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναλύει τον τρόπο που λειτουργούν και διαχειρίζονται τις αξιώσεις τα Ταμεία Αποζημιώσεων (1971 και 1992) .Αναφέρονται οι υποχρεώσεις των Ταμείων ,τα μέλη τους ,οι χρηματοδότες και οι σχέσεις τους με διεθνείς οργανισμούς και τράπεζες .

Στο τρίτο κεφάλαιο ,γίνεται ανάλυση έξι ατυχημάτων τάνκερ ,τα οποία προκάλεσαν σημαντική θαλάσσια ρύπανση .Τα ατυχήματα αφορούν τα δεξαμενόπλοια Amoco Cadiz ,Tanio ,Aegean Sea ,Braer , Sea Empress και Nissos Amorgos .Στην ενότητα αυτή ,αναφέρονται οι αξιώσεις για αποζημίωση καθώς και τα μέγιστα ποσά που δόθηκαν στα θύματα .

Κατόπιν της ανάλυσης των ατυχημάτων ,ακολουθεί αναφορά στο κόστος της θαλάσσιας ρύπανσης και ανάλυση της διαδικασίας αξιολόγησης και αποζημίωσης της ζημιάς ,μετά τη διαρροή πετρελαίου .

Τέλος ,συνοψίζονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Σύμβασης Ταμείου ,συνοδευόμενα από προτάσεις βελτίωσης .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Συμβάσεις Αποζημίωσης Ζημιών οφειλόμενων στη Θαλάσσια Ρύπανση από Πετρέλαιο

Η αποζημίωση ζημιών οφειλόμενων στη ρύπανση από πετρέλαιο ,που προκαλείται από πλοία , ρυθμίζεται από δυο διεθνείς συμβάσεις. Από τη *Διεθνή Σύμβαση του 1969* περί Αστικής Ευθύνης, για την Ρύπανση από το Πετρέλαιο (CLC) και τη *Διεθνή Σύμβαση του 1971*, για την Ίδρυση του Ταμείου Αποζημίωσης για την Ρύπανση από το Πετρέλαιο (Σύμβαση για το Ταμείο).

Η Σύμβαση CLC τέθηκε σε ισχύ το 1975 και η Σύμβαση για το Ταμείο το 1978. Το καθεστώς αυτό αναθεωρήθηκε το 1992, όταν οι δύο συμβάσεις τροποποιήθηκαν με Πρωτόκολλα .Τα Πρωτόκολλα της Σύμβασης CLC και της Σύμβασης του 1992 για το Ταμείο τέθηκαν σε ισχύ το 1996. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι Συμβαλλόμενα Μέρη των δύο Πρωτοκόλλων του 1992.

Παρακάτω ,αναλύονται οι προαναφερθείσες συμβάσεις .

1.1 Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC)

Το ατύχημα του Torrey Canyon, τον Μάρτιο του 1967 ,θορύβησε τη διεθνή κοινότητα με αποτέλεσμα να τεθεί το ζήτημα του ορίου της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρελαιοειδή .Το κρίσιμο ερώτημα είναι εάν αυτό το όριο πρέπει να περιορίζεται σε ένα ορισμένο ποσό σύμφωνα με κάποια διεθνή σύμβαση ή να είναι απεριόριστο .Γεγονός είναι ότι η καθιέρωση της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη θα δημιουργούσε αυτόματα μεγάλα εμπόδια στη μεταφορά του πετρελαίου με πλοία . Και αυτό διότι τα θύματα από μια ενδεχόμενη ρύπανση θα έχουν απεριόριστες απαιτήσεις από τον πλοιοκτήτη .

Στην διάσκεψη των Βρυξελλών (1969), ο IMO προχώρησε στην καθιέρωση της σύμβασης CLC . Η σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρύπανσης ,που προκαλούνται από τη διαφυγή πετρελαιοειδών από έμφορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους .Το κριτήριο λοιπόν είναι ο τόπος και όχι η σημαία του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη .Η CLC εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες που τα πλοία μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο και όχι όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα σε ταξίδι που το πλοίο είναι ερματισμένο (ballast voyage) .Ακόμη , η σύμβαση δεν καλύπτει διαρροές πετρελαίου από πλοία εκτός δεξαμενοπλοίων .

Όταν αναφερόμαστε στα πετρελαιοειδή εννοούμε τα εμμένοντα (persistent) δηλαδή αργό πετρέλαιο ,μαζούτ ,λιπαντέλαια ,βαρύ diesel και όχι τα non-persistent όπως η βενζίνη ,κηροζίνη τα οποία δεν καλύπτονται από τη σύμβαση .Επίσης ,η CLC καλύπτει περιπτώσεις ζημιών ή λήψης προληπτικών μέτρων μετά από ένα περιστατικό που είχε ως αποτέλεσμα τη διαρροή του πετρελαίου . Δεν καλύπτει όμως

το κόστος των μέτρων που πρέπει να παίρνονται για τη αποφυγή της απειλής της απόρριψης πετρελαίου ακόμη και εάν καμία απόρριψη δεν έλαβε χώρα .

Η σύμβαση CLC καθιερώνει αφενός την αντικειμενική ευθύνη και αφετέρου την ευθύνη του πλοιοκτήτη . Ως προς το δεύτερο υπήρξε σοβαρή διχογνωμία .Υποστηρίχθηκε ότι εάν το δεξαμενόπλοιο μεταφέρει κρασί και το φορτίο χυθεί στη θάλασσα δεν θα υπάρξει ρύπανση .Ρύπανση δημιουργείται επειδή το πλοίο μεταφέρει πετρέλαιο ,επομένως ο κίνδυνος συναρτάται προς το μεταφερόμενο προϊόν .Αν επιχειρήσουμε όμως να το εξετάσουμε από μια διαφορετική σκοπιά ,η σύμβαση δεν θα μπορούσε να αποφασίσει διαφορετικά παρά να υιοθετήσει την αρχή της ευθύνης του πλοιοκτήτη και αυτό διότι συχνά ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου αλλάζει από λιμάνι σε λιμάνι ,όπως και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού .

Στο πλαίσιο των Συνθηκών Αστικής Ευθύνης, ο πλοιοκτήτης έχει την *αποκλειστική ευθύνη* για τη θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από τη διαρροή ή την ρίψη πετρελαίου από το πλοίο του. Αυτό σημαίνει ότι είναι εκτεθειμένος ακόμη και αν δεν τίθεται θέμα λάθους από τη μεριά του. Απαλλάσσεται της ευθύνης μόνο εάν αποδεικνύει ότι:

- η καταστροφή προέκυψε από μια πράξη πολέμου, από εχθρούς ,από εμφύλιο πόλεμο, από εξέγερση ή από φυσική καταστροφή ,
- η καταστροφή προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη τρίτου που είχε την πρόθεση να προξενήσει ζημιά και
- η καταστροφή προκλήθηκε από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για την συντήρηση των φάρων και άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας .

Ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα κανονικά για να περιορίσει την ευθύνη του σε ένα ποσό που καθορίζεται από το μέγεθος του σκάφους. Στο πλαίσιο της CLC '69, η ευθύνη του πλοιοκτήτη περιορίζεται σε 133 (SDR) ¹ (£112 ή USS181) ανά τόνο της χωρητικότητας του σκάφους ή 14 εκατομμυρίων SDR (£12 εκατομμύρια ή \$19 εκατομμύρια), που οπωσδήποτε είναι μικρότερη.

Τα αρχικά όρια στα πλαίσια της CLC '92, τα οποία ήταν αρκετά υψηλότερα απ'ό,τι στα πλαίσια της CLC '69, αυξήθηκε κατά 50,73% από τη νομική Επιτροπή του Διεθνούς Θαλάσσιου Οργανισμού (IMO), χρησιμοποιώντας μια ειδική διαδικασία που καθορίστηκε στη Συνθήκη (η σιωπηρή διαδικασία τροποποιήσεων), για τα γεγονότα που εμφανίζονται από την 1^η Νοεμβρίου 2003 και έπειτα.

Στα πλαίσια της CLC '69, ο πλοιοκτήτης στερείται του δικαιώματος να περιοριστεί η ευθύνη του, εάν το γεγονός εμφανίστηκε ως αποτέλεσμα του προσωπικού σφάλματος του ιδιοκτήτη .

¹ Στην αρχική της μορφή η σύμβαση CLC ,χρησιμοποιούσε τη χρηματική μονάδα Poincare Gold Grancs που εισήχθηκε επί πρωθυπουργίας Poincare με το νομισματικό νόμο της 24.6.1928 και όρισε την αξία του φράγκου σε βάρος χρυσού ,ίση με το 1/5 της αξίας που είχε κατά την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου .Το διεθνές νομισματικό ταμείο (IMF) εγκατέλειψε τη χρήση του το έτος 1976 και το αντικατέστησε με το droit de tirage special (DTS) το οποίο ήταν ίσης αξίας με 1,5 δολ. ΗΠΑ .Παράλληλα με την ισχύ του πρωτοκόλλου (1976) της σύμβασης CLC τα ποσά εκφράζονται σήμερα σε SDR ,με βάση την ισοτιμία του έτους 1987 ,όπου 1 SDR = 1,265 \$

Εντούτοις, στα πλαίσια της Συνθήκης του 1992, ο πλοιοκτήτης στερείται από αυτό το δικαίωμα μόνο εάν αποδειχθεί ότι η θαλάσσια ρύπανση προέκυψε από την προσωπική πράξη ή την παράλειψη του πλοιοκτήτη.

Η σύμβαση όμως, αναγνωρίζοντας τα απρόβλεπτα συμβάντα που μπορεί να αντιμετωπίσει ο πλοιοκτήτης κατά τη μεταφορά του φορτίου, προβλέπει πως ο τελευταίος δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του στο ποσό των 133 Special Drawing Rights για κάθε τόνο και το συνολικό ποσό μπορεί να φθάσει τα 14 εκ. SDR ανάλογα ποιο ποσό είναι το μικρότερο, εκτός εάν το θύμα αποδείξει ότι το περιστατικό ρύπανσης προκλήθηκε από κάποιο προσωπικό σφάλμα του πλοιοκτήτη.

Ένα σημαντικό σημείο για να εφαρμόζεται η σύμβαση, είναι ότι η απόρριψη πετρελαίου πρέπει να έχει γίνει από δεξαμενόπλοιο που έχει τη σημαία κάποιου συμβαλλόμενου κράτους ή εναλλακτικά να χρησιμοποιεί τα λιμάνια και τους σταθμούς ή τα χωρικά ύδατα του κράτους μέλους. Τέλος, ο πλοιοκτήτης δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φορτίο μεγαλύτερο από 2.000 τόνους πρέπει να έχει ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη χρηματική εγγύηση, π.χ. εγγυητική τράπεζας ή ασφαλιστικού οργανισμού. Επομένως τα δεξαμενόπλοια είναι αναγκαίο να διαθέτουν ένα πιστοποιητικό με το οποίο βεβαιώνεται η ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου.

Η Σύμβαση CLC τέθηκε σε ισχύ το 1975.²

1.2 Σύμβαση για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την Αποζημίωση σε περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1971 Fund Convention).

Το καθεστώς της σύμβασης CLC, επικρίθηκε ως ανεπαρκές εφόσον δεν μπορούσε να παρέχει πλήρη αποζημίωση στα θύματα της ρύπανσης. Επομένως ήταν κάτι παραπάνω από εμφανής η ανάγκη καθιέρωσης ενός συστήματος συμπληρωματικής αποζημίωσης. Λόγω του συμπληρωματικού χαρακτήρα της και του συνδετικού δεσμού με την CLC, στην υιοθέτηση της σύμβασης FUND (1971) συμβαλλόμενα μέρη γίνονται μόνο τα κράτη-μέλη της σύμβασης CLC.

Το Ταμείο IOPC, δημιουργήθηκε τον Οκτώβριο του 1978. Λειτουργεί στα πλαίσια δύο διεθνών Συνθηκών: της διεθνής Συνθήκης του 1969 σχετικά με την αστική ευθύνη για τη ζημία ρύπανσης πετρελαίου (1969 Civil Liability Convention) και της διεθνής Συνθήκης του 1971 σχετικά με την καθιέρωση ενός διεθνούς Ταμείου για την αποζημίωση για τη ζημία ρύπανσης πετρελαίου (1971 Fund Convention).

Κύριοι σκοποί του είναι:

- Η παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση, σύμφωνα με την σύμβαση CLC και
- Η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για ποσοστό της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με τη σύμβαση CLC εκτός εάν η ρύπανση που προκαλείται από «εκ προθέσεως» (wilful misconduct) του πλοιοκτήτη.

² Σύμβαση Διεθνούς Δικαίου Αποζημίωσης, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Βρυξέλλες 08/09/2003, σελ.1-2

Η σύμβαση κεφαλαίου παρέχει αποζημιώσεις σε πρόσωπα που ζημιώθηκαν από ρύπανση πετρελαίου και δεν έλαβαν πλήρη και επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC ,διότι:

- Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση ,σύμφωνα με τη σύμβαση CLC,
- Ο πλοιοκτήτης βρίσκεται σε οικονομική αδυναμία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με τη σύμβαση ευθύνης και
- Η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη ,σύμφωνα με τη σύμβαση ευθύνης .

Τα θύματα των πετρελαιοκηλίδων μπορούν να υποβάλουν τις αξιώσεις τους απευθείας στο Ταμείο IOPC και, εφόσον οι αξιώσεις είναι δικαιολογημένες και πληρούν τα σχετικά κριτήρια, το Ταμείο αποζημιώνει τον αιτούντα απευθείας. Εάν το σύνολο των εγκεκριμένων αξιώσεων υπερβαίνει το μέγιστο όριο του Ταμείου IOPC, όλες οι αξιώσεις μειώνονται κατ'αναλογία. Οι αιτούντες/ενάγοντες μπορούν επίσης να αποφασίσουν να διεκδικήσουν τις αξιώσεις τους ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους όπου προκλήθηκε η ζημιά. Από το 1978 που ιδρύθηκε, το Ταμείο IOPC ασχολήθηκε με περίπου 100 περιπτώσεις, οι περισσότερες από τις οποίες ήταν μέσα στα όρια αποζημίωσης και αποζημιώθηκαν πλήρως σύμφωνα με την ίδια την εκτίμηση του Ταμείου όσον αφορά την εγκυρότητα των αξιώσεων.

Η σύμβαση FUND δεν υποβάλλεται σε αποζημιώσεις :

- ✓ Εάν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εχθροπραξιών ,
- ✓ Εάν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο ή κυβερνητικό πλοίο που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς
- ✓ Ο μηνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή της ρύπανσης ήταν πλοίο ή πλοία και
- ✓ Η ζημιά είναι αποτέλεσμα ολικά ή μερικά της εσκεμμένης ή παράνομης πράξης του μηνυτή .

Η αποζημίωση πληρωτέα από το Ταμείο του 1971 ,για οποιοδήποτε γεγονός περιορίζεται σε 60 εκατομμύρια SDR (περίπου £50 εκατομμύρια ή \$89 εκατομμύρια) .Το μέγιστο ποσό αποζημίωσης πληρωτέο από το Ταμείο του 1992 για οποιοδήποτε γεγονός είναι SDR 203 εκατομμύρια (περίπου £169 εκατομμύρια ή \$301 εκατομμύρια) για τα γεγονότα που εμφανίζονται από την 1η Νοεμβρίου 2003. Για τα γεγονότα που πραγματοποιήθηκαν πριν από εκείνη την ημερομηνία, το μέγιστο ποσό πληρωτέο είναι SDR 135 εκατομμύρια (περίπου £112 εκατομμύρια ή \$201 εκατομμύρια). Για κάθε Ταμείο αυτά τα ποσά περιλαμβάνουν το ποσό που καταβάλλεται πραγματικά από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή του.

Οι πληρωτές αποζημίωσης καλύπτονται από τις εισφορές ιδιωτών ή επιχειρήσεων των κρατών μελών ,τα οποία προμηθεύονται πετρέλαιο σε ποσότητες πάνω από 150.000 τόνους τον χρόνο. Από το 1985 το 80% περίπου των ετήσιων εισφορών καταβάλλεται από τα βιομηχανικά κράτη .

Με πρωτοβουλία του IMO και του ΟΟΣΑ ,συγκλήθηκε διάσκεψη το έτος 1984 , με σκοπό την αναθεώρηση των ορίων αποζημίωσης των συμβάσεων CLC και FUND .Ειδικότερα στα δύο πρωτόκολλα :

α) CLC : για δεξαμενόπλοια χωρητικότητας μέχρι 5.000 κοχ το ποσό φτάνει τα 3 εκ. SDR , για δεξαμενόπλοια πάνω από 5.000 κοχ η ευθύνη αυξάνει κατά 420 SDR ανα προστιθέμενο κόρο και φτάνει μέχρι τα 59, 7εκ. SDR

β) FUND : τα όρια ευθύνης της σύμβασης ορίζονται σε πρώτη φάση μέχρι το ποσό των 135 εκ. SDR και στην δεύτερη φάση θα φτάσει τα 200 εκ. SDR μαζί με την σύμβαση CLC.

Επίσης τα πρωτόκολλα του 1984 καθορίζουν ότι θα καλύπτονται οι ζημιές που προκαλούνται από διαρροές πετρελαίων από άφορτο δεξαμενόπλοιο και θα αποζημιώνονται οι δαπάνες για προληπτικά μέτρα ακόμη και αν δεν έχει σημειωθεί διαρροή πετρελαίου, αρκεί να υπήρξε σοβαρός κίνδυνος ρύπανσης .

Η Συνθήκη Ταμείων του 1971, έπαψε να είναι σε ισχύ στις 24 Μαΐου 2002 και δεν ισχύει για γεγονότα που εμφανίζονται μετά από εκείνη την ημερομηνία.

Εντούτοις, πριν πάψει να ισχύει η Συνθήκη Ταμείων του 1971, θα έπρεπε όλες οι εκκρεμείς αξιώσεις που προέκυψαν από τα γεγονότα που εμφανίστηκαν πριν από εκείνη την ημερομηνία να αποκατασταθούν και να πληρωθούν .³

1.3 Το Διεθνές Συμπληρωματικό Ταμείο αποζημιώσεων για την ρύπανση από πετρέλαιο (International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund)

Το διεθνές συμπληρωματικό Ταμείο αποζημιώσεων για την ρύπανση από πετρέλαιο είναι πιθανό να είναι διαθέσιμο στο μέλλον για τα θύματα της ρύπανσης πετρελαίου από τα ατυχήματα τάνκερ , μετά από την υιοθέτηση ενός πρωτοκόλλου που καθιερώνει ένα διεθνές συμπληρωματικό Ταμείο αποζημιώσεων ρύπανσης πετρελαίου. Το πρωτόκολλο υιοθετήθηκε από μια διπλωματική διάσκεψη που κρατήθηκε στην έδρα της διεθνούς θαλάσσιας οργάνωσης (IMO) στο Λονδίνο τον Μάιο του 2003.

Ο στόχος του συμπληρωματικού Ταμείου είναι να συμπληρωθεί η αποζημίωση - διαθέσιμη κάτω από τις συμβάσεις CLC και FUND. Η ιδιότητα του μέλους του συμπληρωματικού Ταμείου είναι προαιρετική και οποιοδήποτε κράτος που είναι μέλος του Ταμείου του 1992 μπορεί να ενωθεί και το συμπληρωματικό Ταμείο.

Το συμπληρωματικό Ταμείο θα έχει διαθέσιμο ένα ποσό περίπου SDR 547 εκατομμυρίων (\$770 εκατομμύρια), εκτός από το ποσό του περίπου SDR 203 εκατομμυρίων (\$286 εκατομμύρια) που θα είναι διαθέσιμο στο παρόν Ταμείο του 1992 μετά από την αύξηση που εφαρμόζεται την 1η Νοεμβρίου 2003. Κατά συνέπεια, το συνολικό ποσό διαθέσιμο για την αποζημίωση για κάθε γεγονός στα κράτη που είναι μέλη του συμπληρωματικού κεφαλαίου θα είναι περίπου SDR 750 εκατομμυρίων (\$1 δισεκατομμύριο).

Η μια σημαντική επίδραση του πρωτοκόλλου θα είναι ότι, σε σχεδόν όλες τις περιπτώσεις, θα είναι πιθανό να πληρωθεί η αποζημίωση σε 100% του ποσού της

³ IOPC Fund 1971 ,Claims Manual, November 2002

ζημίας που συμφωνείται μεταξύ του κεφαλαίου και του θύματος. Θα αποφεύγει επίσης την ανάγκη να καθοριστεί το επίπεδο πληρωμής κάτω από 100% του ποσού της ζημίας που υποφέρεται κατά τη διάρκεια των πρόωρων σταδίων των περισσότερων σημαντικών γεγονότων, όπως ήταν η περίπτωση για διάφορα πρόσφατα γεγονότα.

Το πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ τρεις μήνες αφότου έχει επικυρωθεί από τουλάχιστον οκτώ κράτη που έχουν λάβει ένα συνδυασμένο σύνολο 450 εκατομμυρίων τόνων της συμβολής του πετρελαίου σε ένα ημερολογιακό έτος.

Το συμπληρωματικό Ταμείο θα πληρώσει μόνο την αποζημίωση για τη ζημία ρύπανσης στα κράτη που είναι μέλη του συμπληρωματικού Ταμείου για τα γεγονότα που εμφανίζονται αφότου έχει εισαγάγει το πρωτόκολλο σε ισχύ.

1.4 Ευρωπαϊκό Συμπληρωματικό Ταμείο, το Ταμείο COPE

Οι τροποποιήσεις στα επίπεδα αποζημίωσης δε φαίνεται να ευχαρίστησαν πολύ την Ευρωπαϊκή Κοινότητα .

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι η κατά 50% αύξηση των ισχυόντων ορίων, η οποία δίδει συνολικά περίπου 250 εκατομ. ευρώ, δεν αρκεί για να εξασφαλιστεί επαρκής προστασία των θυμάτων σε περίπτωση μεγάλης πετρελαιοκηλίδας στην Ευρώπη.

Για το λόγο αυτό, τον Δεκέμβριο του 2000 η Επιτροπή πρότεινε κανονισμό προκειμένου να συμπληρωθεί το ισχύον διεθνές καθεστώς με τη δημιουργία ευρωπαϊκού Συμπληρωματικού Ταμείου, το Ταμείο COPE, με σκοπό να αποζημιώνονται τα θύματα των πετρελαιοκηλίδων σε ευρωπαϊκά ύδατα .Το Ταμείο COPE θα αποζημιώνει μόνον τα θύματα, των οποίων οι αξιώσεις κρίθηκαν δικαιολογημένες ,αλλά δεν μπόρεσαν να επιτύχουν ακόμη πλήρη αποζημίωση ,υπό το διεθνές καθεστώς, λόγω ανεπαρκών ορίων αποζημίωσης.

Η αποζημίωση του Ταμείου COPE θα βασίζεται λοιπόν στις ίδιες αρχές και κανόνες με το ισχύον διεθνές καθεστώς αποζημίωσης, αλλά θα υπόκειται σε ανώτατο όριο, το οποίο κρίνεται ότι θα αρκεί για κάθε καταστροφή που μπορεί να προβλεφθεί, π.χ. 1 δισεκατομ. ευρώ.⁴

⁴ Σύμβαση Διεθνούς Δικαίου Αποζημίωσης , Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ,Βρυξέλλες 08/09/2003 , σελ. 3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Ταμεία IOPC 1971 & 1992

(International Oil Pollution Compensation Funds 1971 & 1992)

Τα Ταμεία 1971 και 1992 είναι δύο ενδοκυβερνητικοί οργανισμοί ,που όπως προαναφέραμε, αποδίδουν τις ανάλογες αποζημιώσεις σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο ,που προκαλούνται από ατυχήματα τάνκερ .

Παρακάτω ,θα ‘γνωρίσουμε’ καλύτερα αυτούς τους οργανισμούς .

2.1 Οι υποχρεώσεις των Ταμείων IOPC

Τα Ταμεία IOPC πληρώνουν την αποζημίωση όταν αυτοί που υφίστανται τη ζημία ρύπανσης πετρελαίου, δεν λαμβάνουν την πλήρη αποζημίωση στο πλαίσιο της εφαρμόσιμης Συνθήκης Αστικής Ευθύνης ,στις ακόλουθες περιπτώσεις:

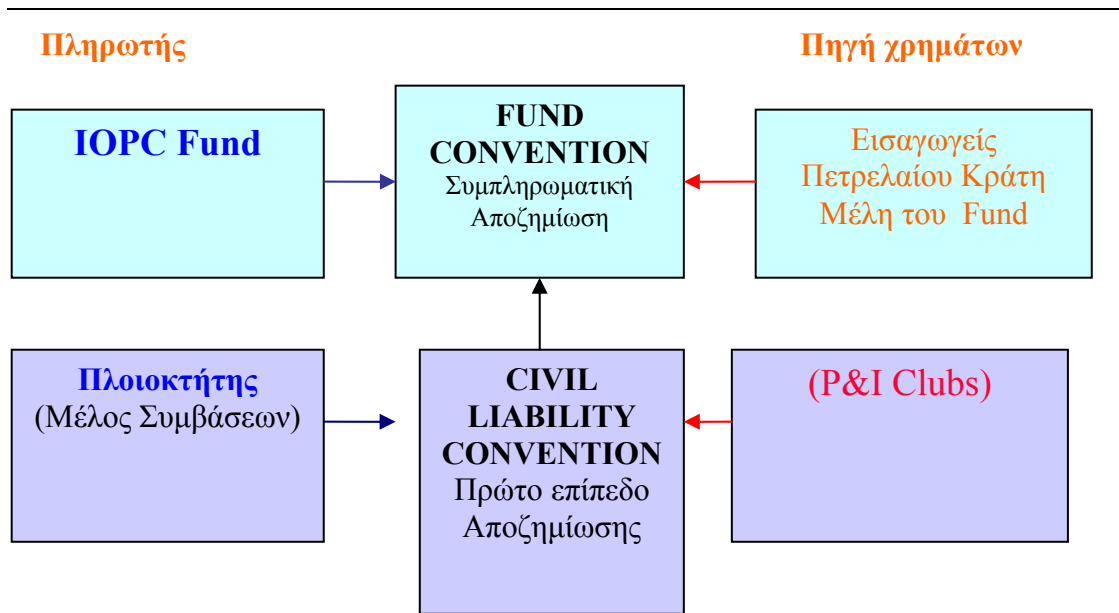
- η ζημία υπερβαίνει το όριο της ευθύνης του πλοιοκτήτη κάτω από την Συνθήκη Αστικής Ευθύνης ,
- ο πλοιοκτήτης είναι οικονομικά ανίκανος απέναντι στις υποχρεώσεις του, κάτω από την εφαρμόσιμη Συνθήκη Αστικής Ευθύνης και η ασφάλεια είναι ανεπαρκής να ικανοποιήσει τις αξιώσεις για την αποζημίωση ,
- ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης στο πλαίσιο της εφαρμόσιμης Συνθήκης Αστικής Ευθύνης ,επειδή η ζημία προκλήθηκε από μια σοβαρή φυσική καταστροφή, ή πλήρως προκαλούμενος από μια σκόπιμη πράξη ή μια παράλειψη ,με την πρόθεση να προκληθεί η ζημία από ένα τρίτο συμβαλλόμενο μέρος ή η αμέλεια των δημόσιων αρχών στη διατήρηση των φώτων ή άλλων πλοήγησης ενισχύσεων.

Η αποζημίωση πληρωτέα από το Ταμείο του 1971 για ένα γεγονός περιορίζεται σε ένα συνολικό ποσό του SDR 60 εκατομμυρίων (£50 εκατομμύριο ή USS89 εκατομμύριο). Για τα γεγονότα που εμφανίζονται πριν από την 1η Νοεμβρίου 2003 το μέγιστο ποσό πληρωτέο από το Ταμείο του 1992 για ένα γεγονός είναι SDR 135 εκατομμυρίων (£112 εκατομμύριο ή USS201 εκατομμύριο). Αυτό το μέγιστο ποσό αυξήθηκε, χρησιμοποιώντας τη «σιωπηρή διαδικασία τροποποιήσεων», στα SDR 203 εκατομμυρίων (£169 εκατομμύριο ή USS301 εκατομμύριο) για τα γεγονότα που εμφανίζονται κατά ή μετά από εκείνη την ημερομηνία. Αυτά τα μέγιστα ποσά περιλαμβάνουν το ποσό που καταβάλλεται πραγματικά από τον πλοιοκτήτη (ή τον ασφαλιστή του) στο πλαίσιο της εφαρμόσιμης Συνθήκης αστικής ευθύνης.

Στο πλαίσιο της Συνθήκης Ταμείων του 1971 ,το Ταμείο του 1971 αποζημιώνει υπό ορισμένους όρους τον πλοιοκτήτη για μέρος της ευθύνης του ,στο πλαίσιο της Συνθήκης Αστικής Ευθύνης του 1969. Δεν υπάρχει καμία αντίστοιχη παροχή στη Συνθήκη Ταμείων του 1992.⁵

⁵ International Oil Pollution Compensation Funds ,Annual Report 2003 ,σελ.16

Το παρακάτω σχήμα ,εξηγεί συνοπτικά τη λειτουργία των Συμβάσεων .



ΠΗΓΗ: The summary of International Petroleum Industry International Tanker Owners Environmental Conservation Association , March 2000

2.2 Μέλη των Ταμείων IOPC

Το Ταμείο 1992 ,τέθηκε σε ισχύ στις 30 Μαΐου του 1996 με εννέα κράτη .Στο τέλος του 2003 τα κράτη έγιναν ογδόντα τέσσερα και μέχρι τα τέλη του 2004 θα προστεθούν άλλα δύο κράτη, φθάνοντας έτσι τα μέλη στα ογδόντα έξι .

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει όλα τα κράτη-μέλη της CLC '92 και του Ταμείου 1992 ,με την τελευταία τροποποίηση της 6^{ης} Αυγούστου 2004 .

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Algeria	Georgia	Oman
Angola	Germany	Panama
Antigua and Barbuda	Ghana	Papua New Guinea
Argentina	Greece	Philippines
Australia	Grenada	Poland
Bahamas	Guinea	Portugal
Bahrain	Iceland	Qatar
Barbados	India	Republic of Korea
Belgium	Ireland	Russian Federation
Belize	Italy	Saint Vincent and the Grenadines
Brunei Darussalam	Jamaica	Samoa
Cambodia	Japan	Seychelles
Cameroon	Kenya	Sierra Leone
Canada	Latvia	Singapore
Cape Verde	Liberia	
China	Lithuania	Slovenia
Colombia	Madagascar	Spain

Comoros	Malta	Sri Lanka
Congo	Marshall Islands	Sweden
Croatia	Mauritius	Tanzania
Cyprus	Mexico	Tonga
Denmark	Monaco	Trinidad and Tobago
Djibouti	Morocco	Tunisia
Dominica	Mozambique	Turkey
Dominican Republic	Namibia	United Arab Emirates
Fiji	Netherlands	United Kingdom
Finland	New Zealand	Uruguay
France	Nigeria	Vanuatu
Gabon	Norway	Venezuela

Οι τρεις παρακάτω χώρες θα τεθούν σε ισχύ τις αναγραφόμενες ημερομηνίες

Malaysia	9 Ιουνίου 2005
Saint Lucia	20 Μαΐου 2005
Tuvalu	30 Ιουνίου 2005

6

⁶ International Oil Pollution Compensation Funds ,Annual Report 2003 ,σελ.17

2.3 Εισφορές

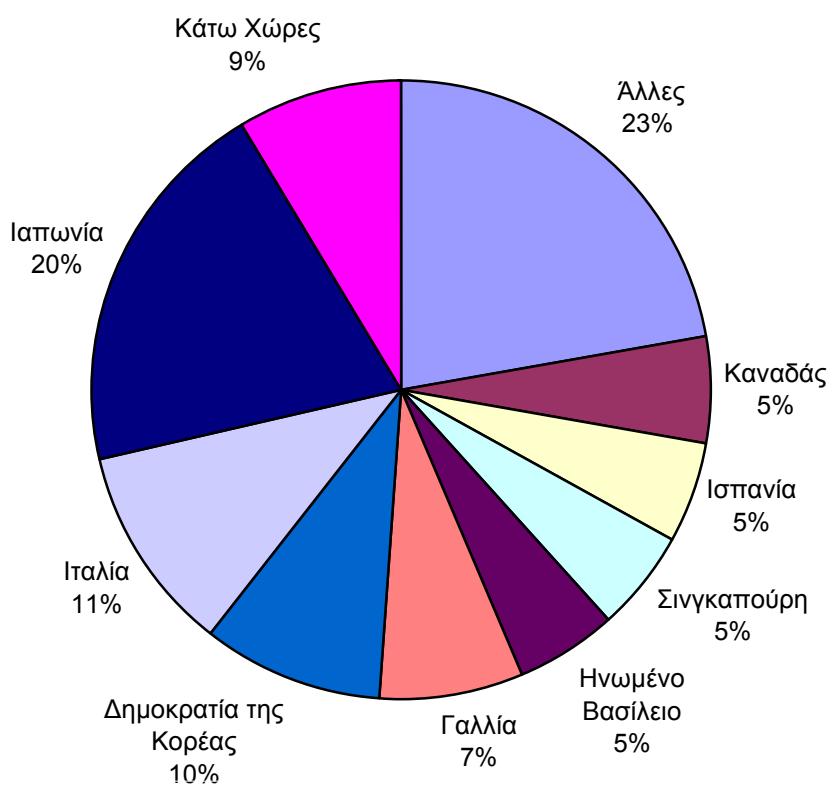
Οι πληρωτές αποζημίωσης καλύπτονται από τις εισφορές ιδιωτών ή επιχειρήσεων των κρατών μελών ,τα οποία προμηθεύονται πετρέλαιο σε ποσότητες πάνω από 150.000 τόνους τον χρόνο. Από το 1985 το 80% περίπου των ετήσιων εισφορών καταβάλλεται από τα βιομηχανικά κράτη .

Η συμβολή εισπράττεται κάθε χρόνο ,για να μπορούν να αντεπεξεέλθουν τα Ταμεία στις αποζημιώσεις και το ποσό που κατατίθεται είναι ανάλογο των προμηθειών τους σε πετρέλαιο.

Η παρακάτω πίτα μας δείχνει τους βασικούς χρηματοδότες των Ταμείων και τα ποσοστά που καταλαμβάνουν .Ο βασικότερος χρηματοδότης είναι η Ιαπωνία, η οποία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους εισαγωγείς πετρελαίου.⁷

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

ΒΑΣΙΚΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ΤΟΥ ΙΟΡC FUND



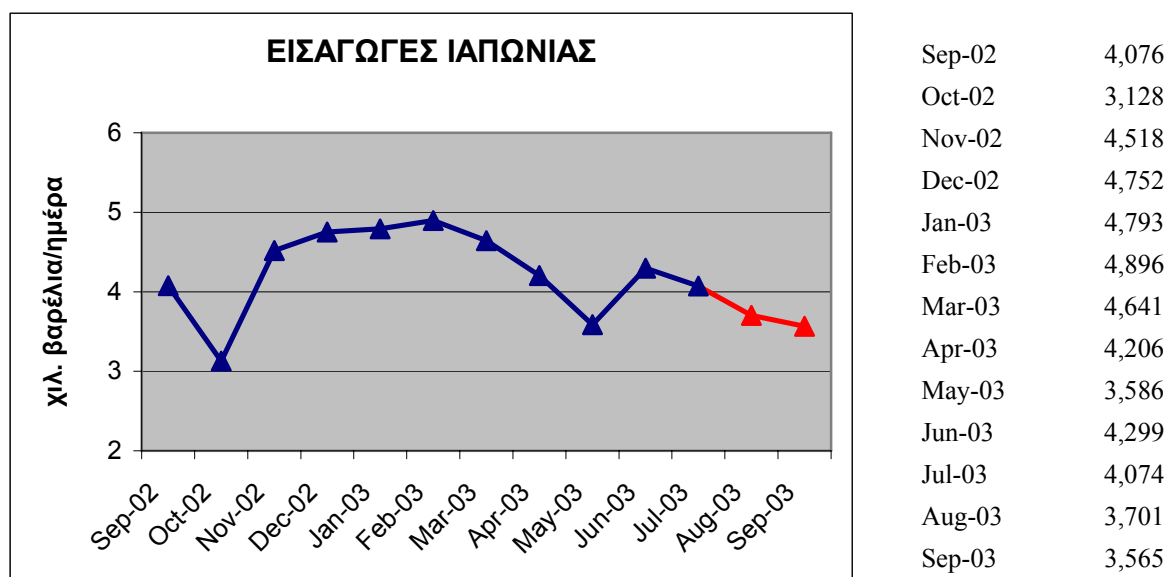
ΠΗΓΗ: Annual Report 2003 ,International Oil Pollution Compensation Funds

⁷ International Oil Pollution Compensation Funds , Annual Report 2003 ,σελ. 28

Πιο συγκεκριμένα ,στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε την πορεία της εισαγωγής πετρελαίου από την Ιαπωνία .Η πορεία που διαγράφεται αρχίζει από το Σεπτέμβριο του 2002 έως το Σεπτέμβριο του 2003 .

Παρατηρούμε ότι υπάρχουν διακυμάνσεις ,σημειώνοντας την μικρότερη ποσότητα εισαγωγής πετρελαίου τον Οκτώβριο του 2002 και την υψηλότερη το Φεβρουάριο του 2003 .Οι διακυμάνσεις αυτές οφείλονται σε διάφορους οικονομικοπολιτικούς παράγοντες .

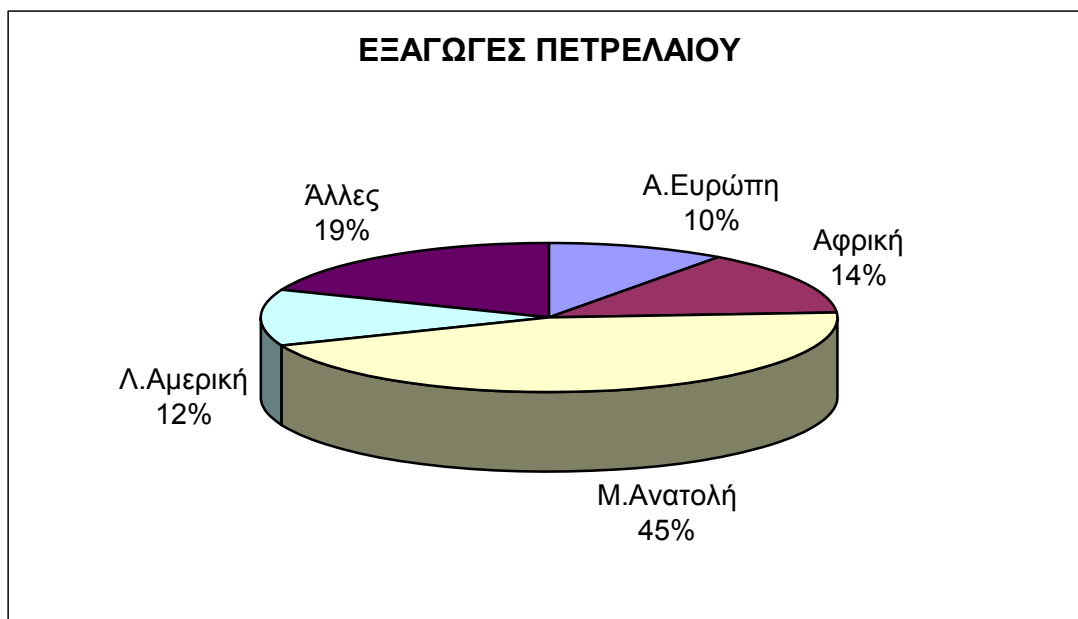
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2



ΠΗΓΗ: APEX Oil Exports Round up ,Issue 9 - October 2003 ,Lloyd's Marine Intelligence Unit

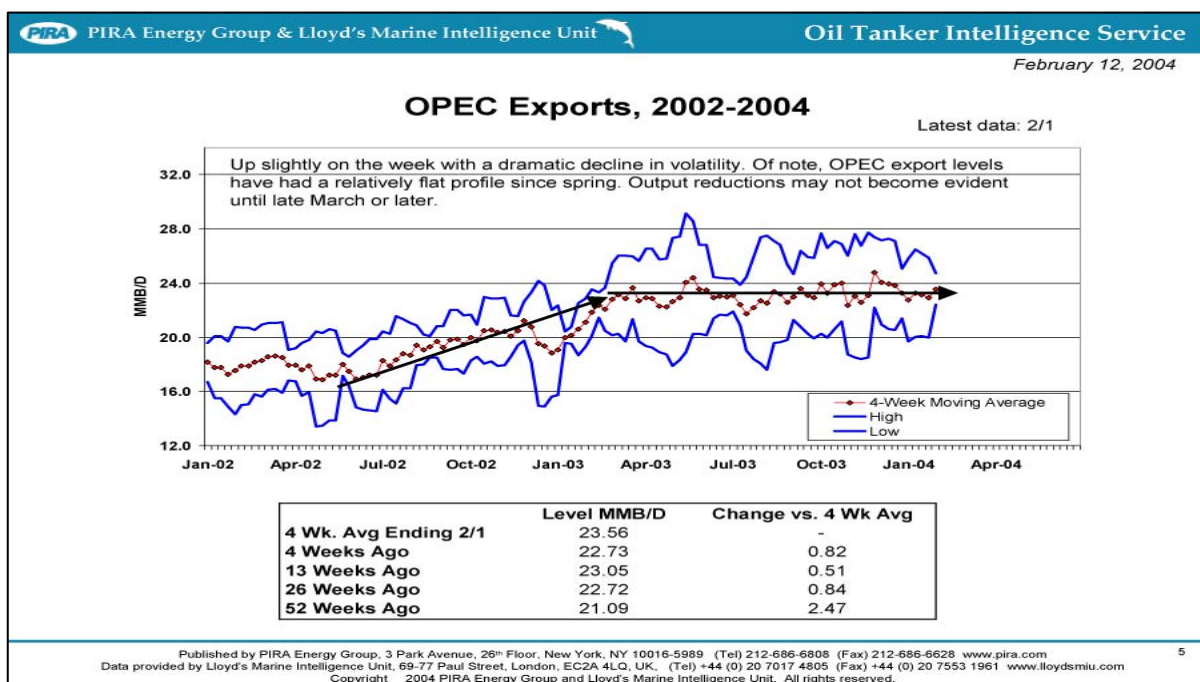
Το διάγραμμα 3 ,παρουσιάζει το συνολικό ποσοστό εισαγωγών ,όπου η Μέση Ανατολή διεκδικεί το 45% των εισαγωγών πετρελαίου και ακολουθεί η Αφρική και η Λατινική Αμερική. Ακολουθούν διαγράμματα που απεικονίζουν εισαγωγές και εξαγωγές διαφόρων χωρών .

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3



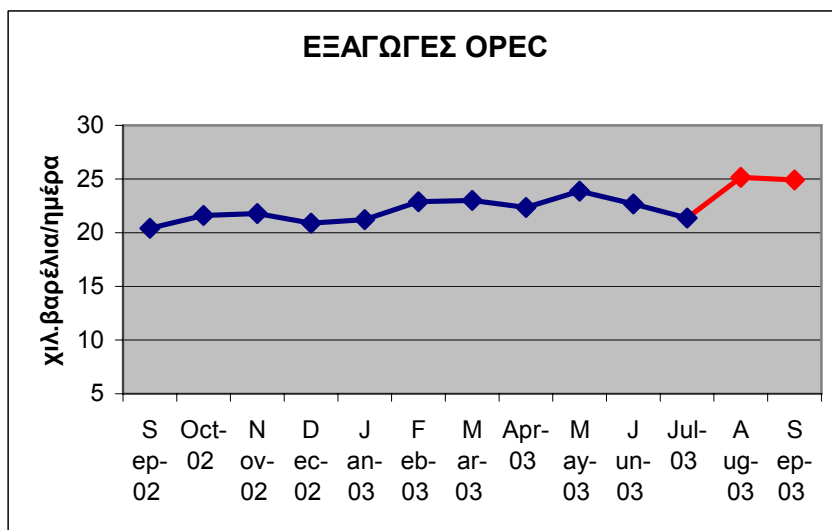
ΠΗΓΗ: BP Statistical Review of World Energy, 2000

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4



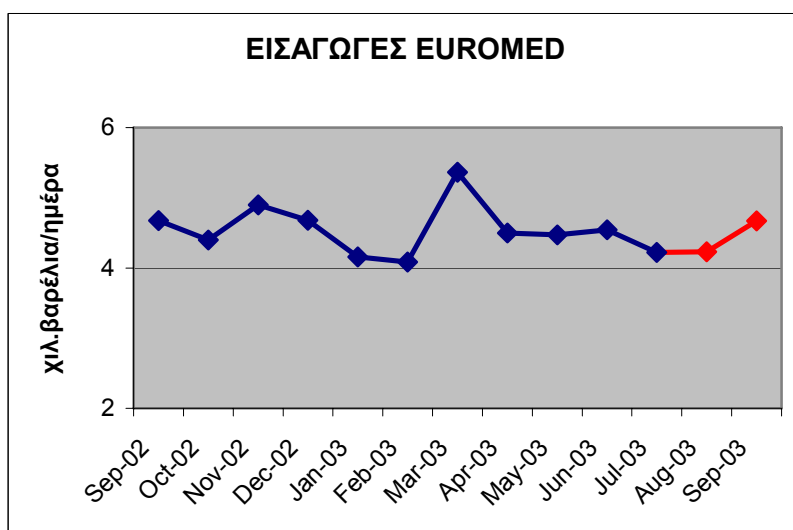
ΠΗΓΗ: PIRA Energy Group & Lloyd's Marine Intelligence Unit Oil Tanker Intelligence Service, 12 Φεβρουαρίου 2004

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5



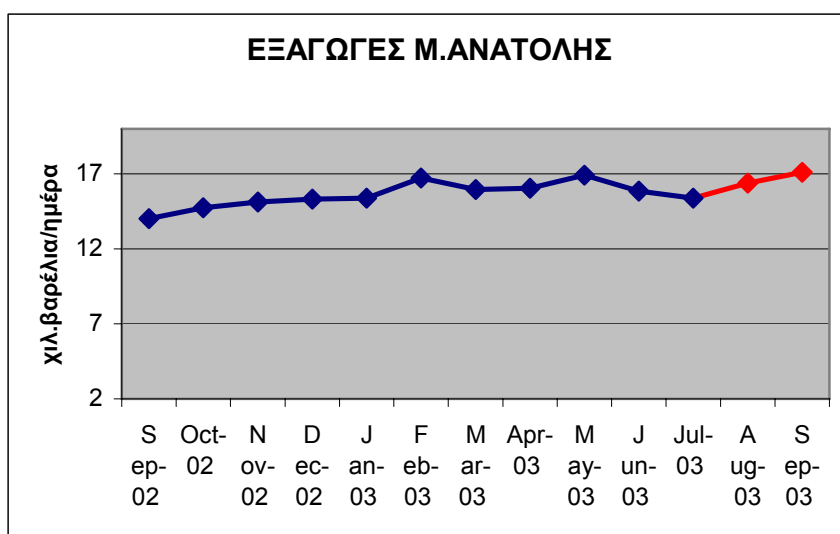
Sep-02	20,422
Oct-02	21,611
Nov-02	21,799
Dec-02	20,895
Jan-03	21,217
Feb-03	22,888
Mar-03	23,003
Apr-03	22,364
May-03	23,872
Jun-03	22,68
Jul-03	21,373
Aug-03	25,15
Sep-03	24,912

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6



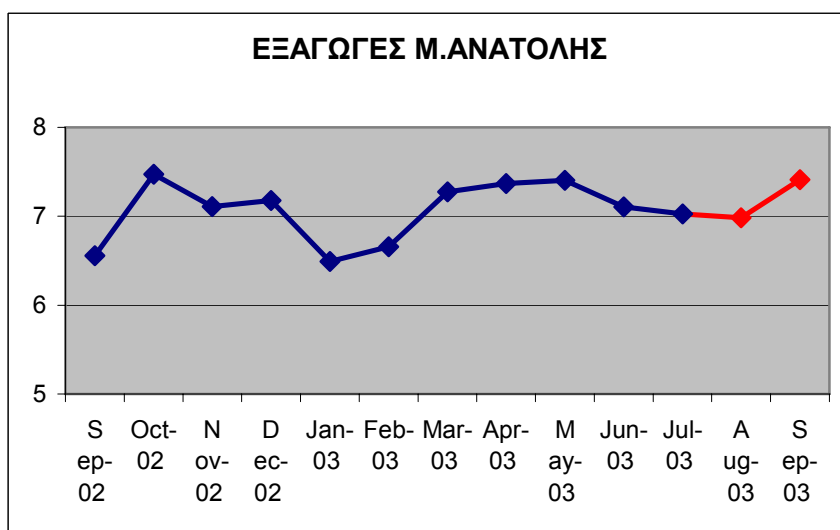
Sep-02	4,674
Oct-02	4,399
Nov-02	4,9
Dec-02	4,679
Jan-03	4,157
Feb-03	4,082
Mar-03	5,362
Apr-03	4,5
May-03	4,47
Jun-03	4,546
Jul-03	4,222
Aug-03	4,228
Sep-03	4,671

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7



Sep-02	14,005
Oct-02	14,73
Nov-02	15,126
Dec-02	15,31
Jan-03	15,386
Feb-03	16,73
Mar-03	15,957
Apr-03	16,028
May-03	16,905
Jun-03	15,85
Jul-03	15,378
Aug-03	16,383
Sep-03	17,099

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8



Sep-02	6,555
Oct-02	7,471
Nov-02	7,108
Dec-02	7,177
Jan-03	6,49
Feb-03	6,656
Mar-03	7,273
Apr-03	7,369
May-03	7,403
Jun-03	7,106
Jul-03	7,027
Aug-03	6,985
Sep-03	7,412

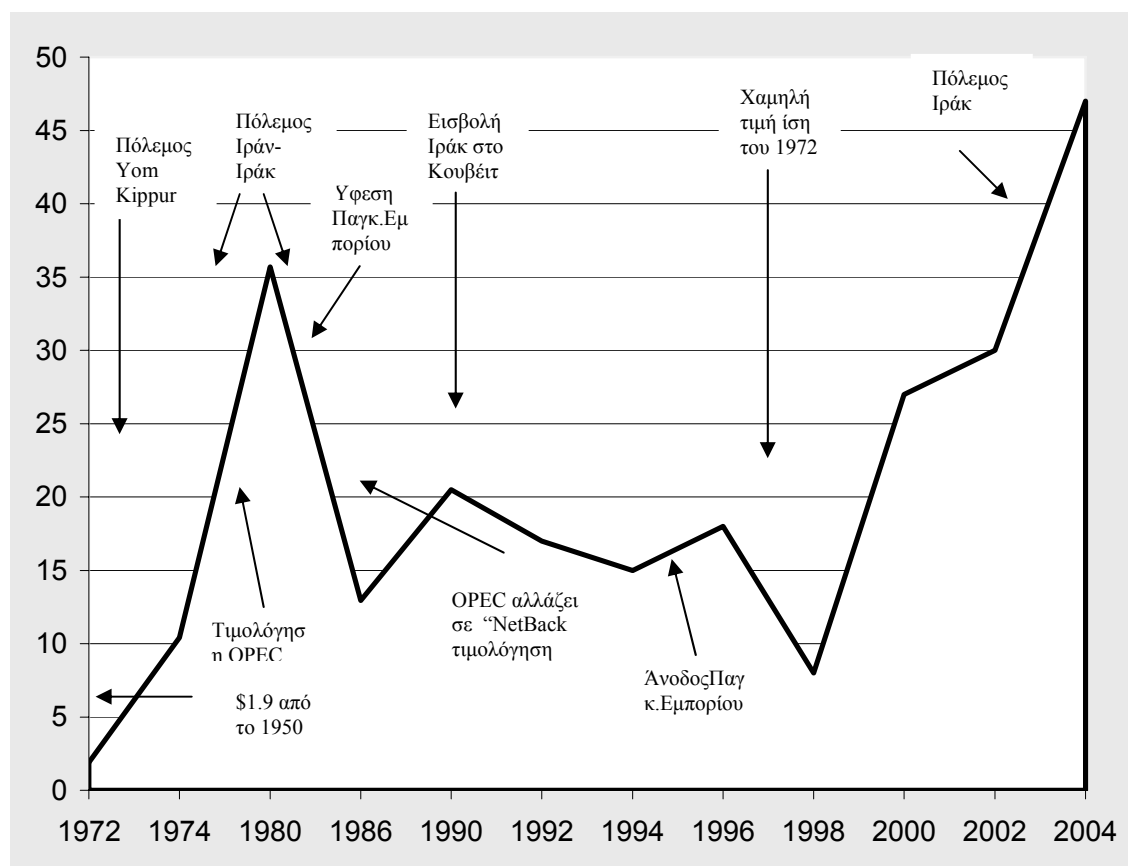
ΠΗΓΗ: APEX Oil Exports Round up ,Issue 9 - October 2003 ,Lloyd's Marine Intelligence Unit

Το παρακάτω σχήμα δείχνει την πορεία του αργού πετρελαίου ,από το 1972 έως σήμερα .Οι τιμές έχουν μεγάλες διακυμάνσεις .Η τιμή ανεβαίνει από \$1.90 το βαρέλι το 1972 στα \$10.41 το 1974 λόγω του πολέμου και η τιμή εκτοξεύεται στα \$35.69 το 1980. Μετά από έξι χρόνια, έχουμε πτώση στα \$ 2.95 και η εισβολή του Ιράκ στο Κουβέιτ το 1990 ,ανεβάζει την τιμή στα \$20.5 . Στα τέλη της δεκαετίας του '90, η πτώση της τιμής του πετρελαίου υπολογίζεται στα \$8 ανά βαρέλι . Το 2000 το πετρέλαιο άγγιξε τα \$30 και σήμερα που μιλάμε, ξεπερνάει ίσως και τα \$ 45 το βαρέλι.⁸

Όλες αυτές οι διακυμάνσεις οφείλονται κυρίως στους πολέμους της Μέσης Ανατολής και σε σημαντικά οικονομικά γεγονότα .Επίσης ,βασικό ρόλο έπαιξε και παίζει η μέθοδος τιμολόγησης των κρατών μελών του OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries)⁹ .

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9

Ονομαστική Τιμή Αργού Πετρελαίου ,1972-2000



⁸ Κώστας Θ .Γραμμένος , The Handbook of Maritime Economics and Business ,Κεφάλαιο 12 , σελ.254-257

⁹ Τα μέλη του OPEC είναι η Αλγερία ,η Ινδονησία ,το Ιράν ,το Ιράκ ,το Κουβέιτ ,η Λιβύη ,η Νιγηρία ,το Κατάρ ,η Σαουδική Αραβία ,Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και η Βενεζουέλα

Σήμερα , οι τιμές του πετρελαίου καταρρίπτουν το ένα ρεκόρ μετά το άλλο ,γεγονός που επηρεάζει την πορεία των αγορών και του οργανισμού IOPC στην περίπτωσή μας.

Υπάρχει η θεωρία ότι ,επειδή η Κίνα έχει υψηλή ανάπτυξη και τρομερές ανάγκες για πετρέλαιο, η ζήτηση ανεβαίνει κατακόρυφα .Την ίδια στιγμή ,η προσφορά δεν μπορεί να ακολουθήσει ,λόγω των εξελίξεων στο Ιράκ ,στη Βενεζουέλα ,στη Ρωσία κ.α. και ως εκ τούτου οι τιμές διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα . Από την άλλη δε διαφαίνεται άμεση λύση στα προβλήματα αυτά ,ιδιαιτέρως στο Ιράκ ,η οποία θα ξεκαθάριζε το τοπίο .¹⁰

2.4 Σχέσεις των Ταμείων IOPC με Διεθνείς Οργανισμούς και Τράπεζες

Τα Ταμεία IOPC έχουν στενές σχέσεις με αρκετούς Διεθνείς Οργανισμούς με τους οποίους συνάπτουν διάφορες συμφωνίες και συνεργασίες . Οι Οργανισμοί αυτοί είναι είτε κυβερνητικοί είτε μη κυβερνητικοί .

Επίσης ,τα Ταμεία IOPC συνεργάζονται και με αξιόπιστες τράπεζες, που παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.

2.4 .1 Κυβερνητικοί Οργανισμοί

- International Maritime Organization (IMO)
- United Nations Environment Programme (UNEP)
- Baltic Marine Environment Protection Commission (Helsinki Commission)
- Central Commission for Navigation on the Rhine (CCNR) (1992 Fund only)
- European Commission
- International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT)
- Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC)

¹⁰ Το Βήμα , Ανάπτυξη , Αρ. Φύλλου 14244 , 22 Αυγούστου 2004

2.4.2 Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί

- ✚ Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS)
- ✚ BIMCO
- ✚ Comité Maritime International (CMI)
- ✚ Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR) (1992 Fund only)
- ✚ Cristal Limited
- ✚ European Chemical Industry Council (CEFIC) (1992 Fund only)
- ✚ Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
- ✚ Friends of the Earth International (FOEI)
- ✚ International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
- ✚ International Chamber of Shipping (ICS)
- ✚ International Group of P & I Clubs
- ✚ International Salvage Union (ISU)
- ✚ International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
- ✚ International Union for the Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN)
- ✚ Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)¹¹

2.4.3 Τράπεζες

Τα Ταμεία IOPC φυσικά έχουν και στενές σχέσεις με ένα μεγάλο αριθμό τραπεζών .

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι τράπεζες και το χαρτοφυλάκιο των επενδύσεων του Ταμείου 1992 την περίοδο 1 Ιουλίου 2002 έως 30 Ιουνίου 2003 .

Το συνολικό ποσό των επενδύσεων σε αυτή την περίοδο είναι £134 000 000 .

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Τράπεζα	£
ABN AMRO Bank NV	8 300 000
Alliance & Leicester plc	6 750 000
Bank of Ireland	5 000 000

¹¹ International Oil Pollution Compensation Funds , Annual Report 2003 ,σελ.19

Bank of Scotland –Call A/C	4 250 000
Bank of Scotland – Reserve A/C	1 500 000
Barclays Bank plc	2 500 000
BNP Paribas	2 200 000
Danske Bank	9 250 000
DePfa Bank plc	10 000 000
Dexia Banque Internationale a Luxembourg	8 500 000
Deutsche Bank AG	2 250 000
HSH Nordbank AG	10 000 000
Landesbank Berlin GZ	5 500 000
Landesbank Baden-Wurttemberg	7 750 000
Lloyds TSB Bank plc	5 000 000
Nordea Bank Finland plc	10 250 000
Nationwide Building Society	7 000 000
Norddeutsche Landesbank GZ	6 850 000
Standard Life Bank	2 500 000
Svenska Handelsbanken AB	6 100 000
Unicredito Italiano Spa	13 250 000
ΣΥΝΟΛΟ	134 700 000

12

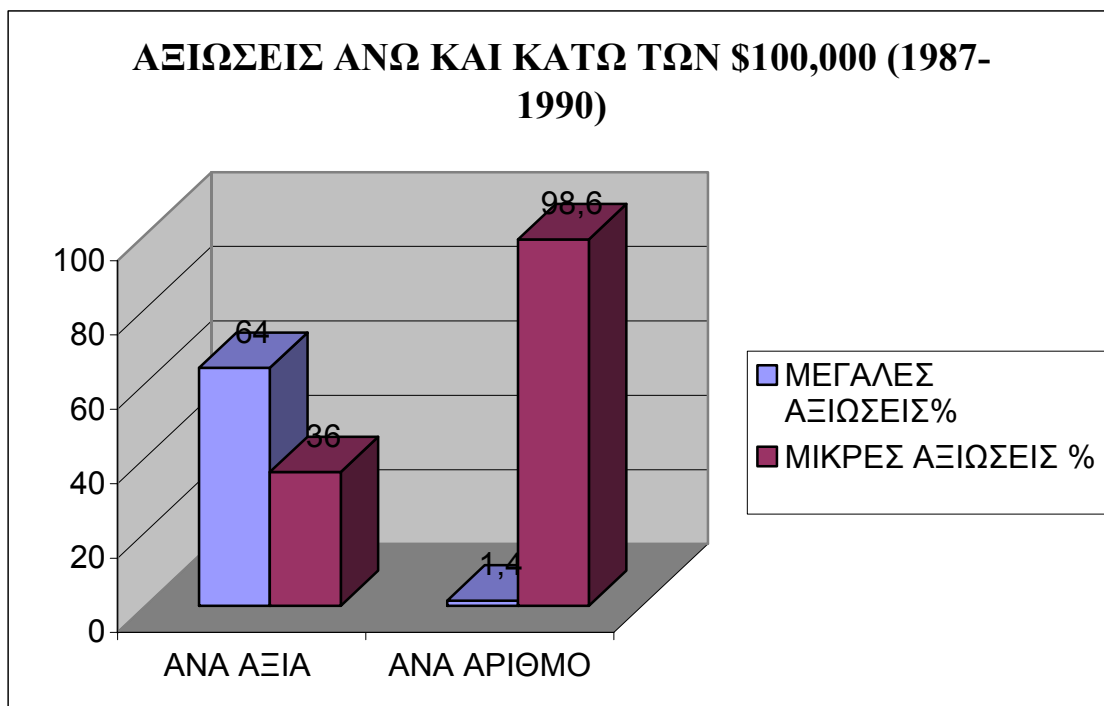
¹² IOPC Fund 92/A.8/6 ,Report on Investments ,15 Ιουλίου 2003

2.5 Αξιώσεις

2.5.1 Αριθμός και Αξία Αξιώσεων

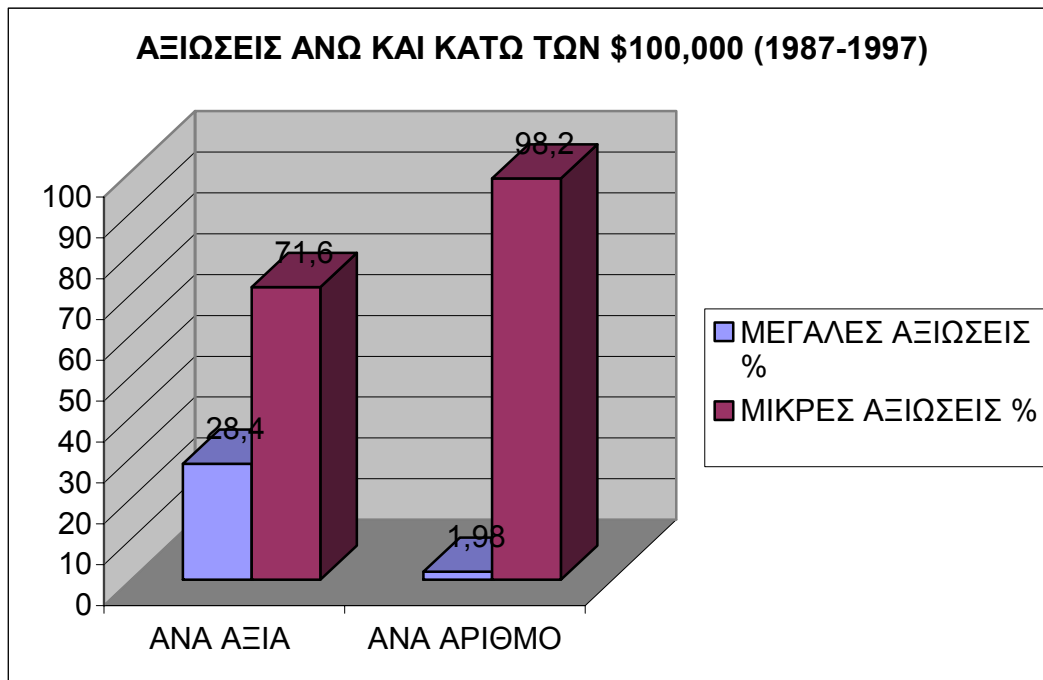
Παρατηρούμε ότι την περίοδο 1987-1990 ,οι μεγάλες αξιώσεις (άνω των \$100,000) ήταν 1,4% ,εκπροσωπώντας το 64% της συνολικής αξίας όλων των μεγάλων αξιώσεων .Από το 1990 μέχρι το 1997 το ποσοστό αξίας των αξιώσεων αυξήθηκε κατά 8% ,έφθασε δηλαδή το 72% και ο αριθμός τους αυξήθηκε στο 2% .

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10



ΠΗΓΗ: Analysis of Major claims ,UK P&I Club,1997

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11

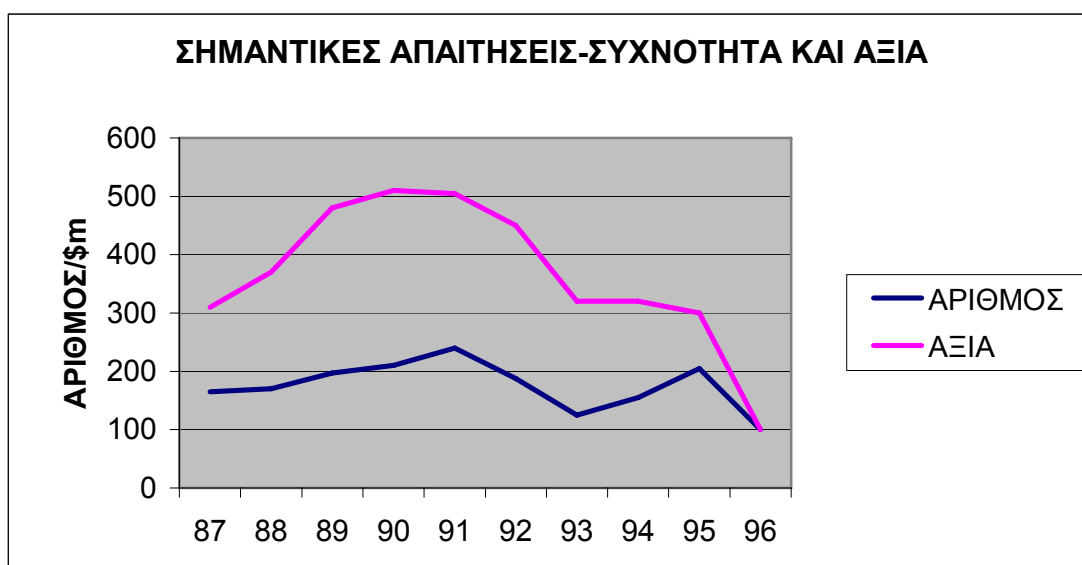


ΠΗΓΗ: Analysis of Major claims ,UK P&I Club,1997

Έτσι, διαπιστώνουμε ότι ενώ ο αριθμός των μεγάλων αξιώσεων είναι πολύ μικρός (2%) η αξία τους καταλαμβάνει ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό των συνολικών αξιώσεων .Για το λόγο αυτό τα μέλη θα πρέπει να επικεντρωθούν στην αποφυγή τόσο υψηλών αξιώσεων .

Η μεγάλη διαφορά συχνότητας και αξίας των μεγάλων αξιώσεων, τη δεκαετία '87-'97 , φαίνεται καθαρά στο παρακάτω διάγραμμα .

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12

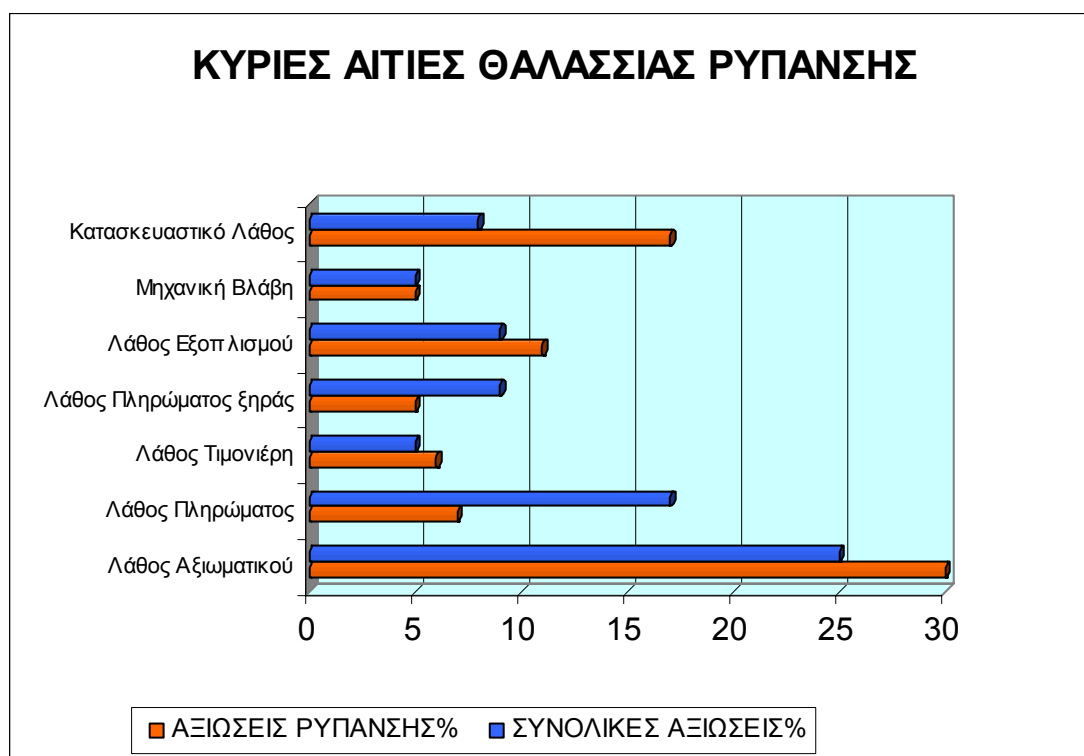


Το διάγραμμα 13 , δείχνει ότι οι περισσότερες κύριες αξιώσεις προκαλούνται συνήθως από λάθος του αξιωματικού και έπειτα από διάφορα κατασκευαστικά λάθη καθώς και λάθη εξοπλισμού .

Επίσης ,βάρος δίδεται και στο πλήρωμα ξηράς .

Παρόλο αυτά ,διάφορες στατιστικές μπορεί στην πραγματικότητα να ‘καλύπτουν’ το εύρος των ευθυνών που βαραίνει το πλήρωμα του πλοίου ,το οποίο είναι ένας παράγοντας που πρέπει να λαμβάνεται σημαντικά υπόψη σε ένα ατύχημα .

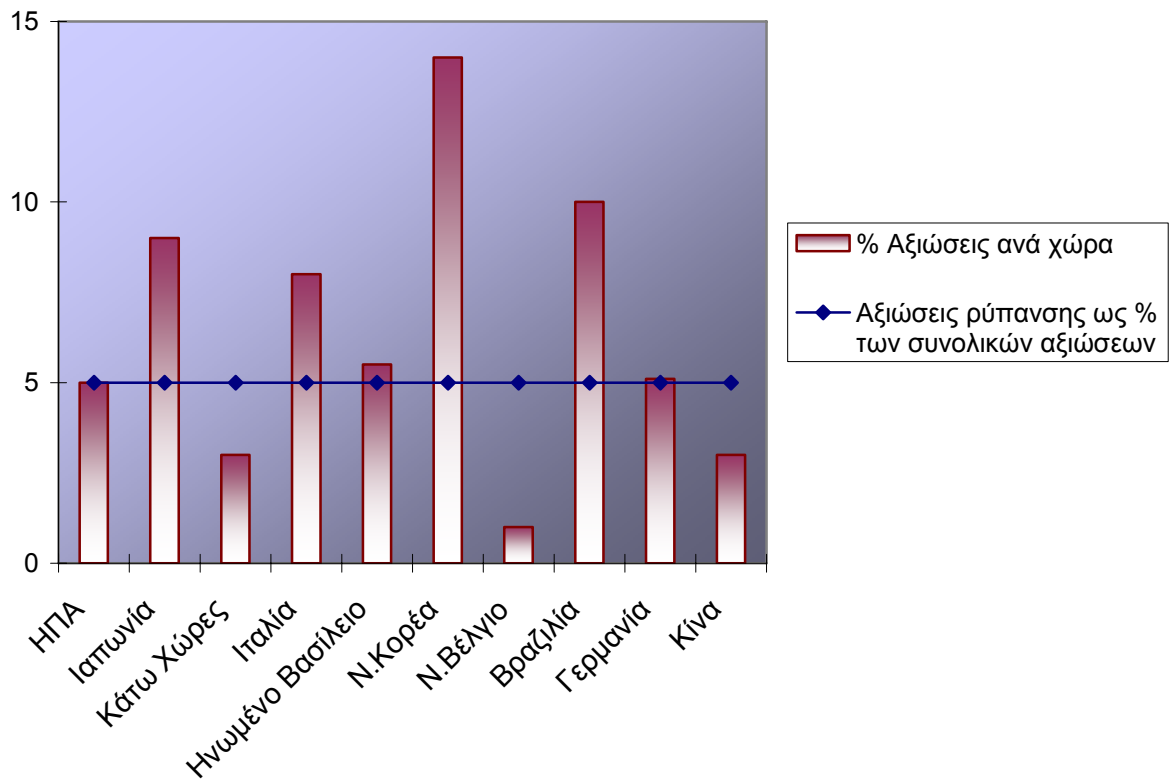
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13



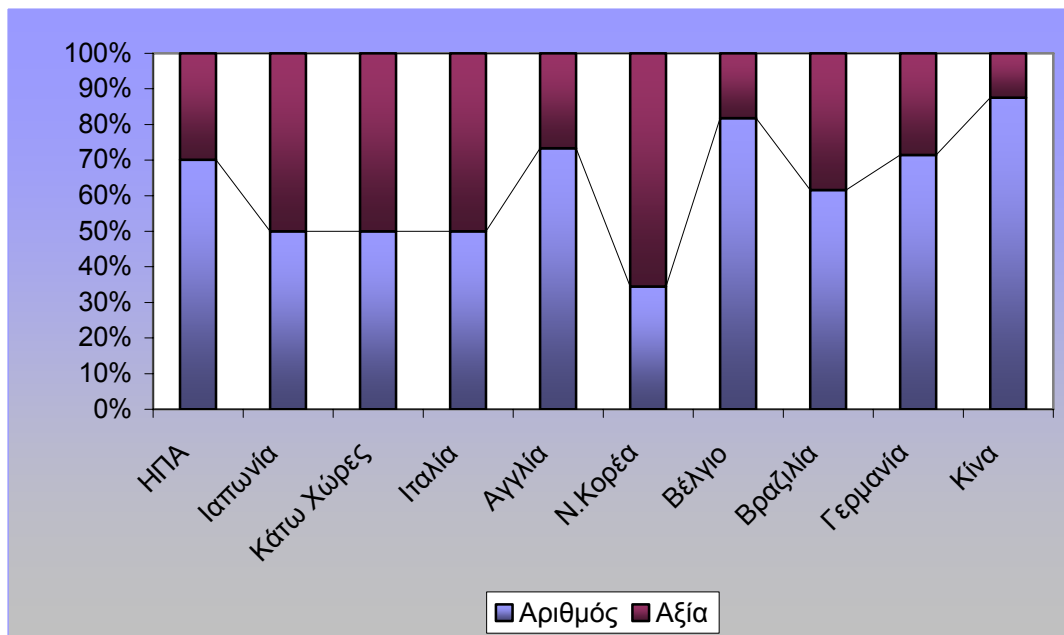
ΠΗΓΗ:The Human Factor ,A Report on Manning ,UK P&I Club

Τα διαγράμματα 14 και 15 παρουσιάζουν τις χώρες με τις περισσότερες αξιώσεις .Στα υψηλότερα ποσοστά βρίσκεται η Ν. Κορέα και η Βραζιλία ,ενώ σημαντικό αριθμό αξιώσεων κατέχουν η Ιαπωνία και η Ιταλία ,οι οποίες εκτός από τον υψηλό αριθμό αξιώσεων κατέχουν και πρωτεύουσα θέση στην υψηλή αξία των αξιώσεων ,όπως βλέπουμε στο διάγραμμα 15 .

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14



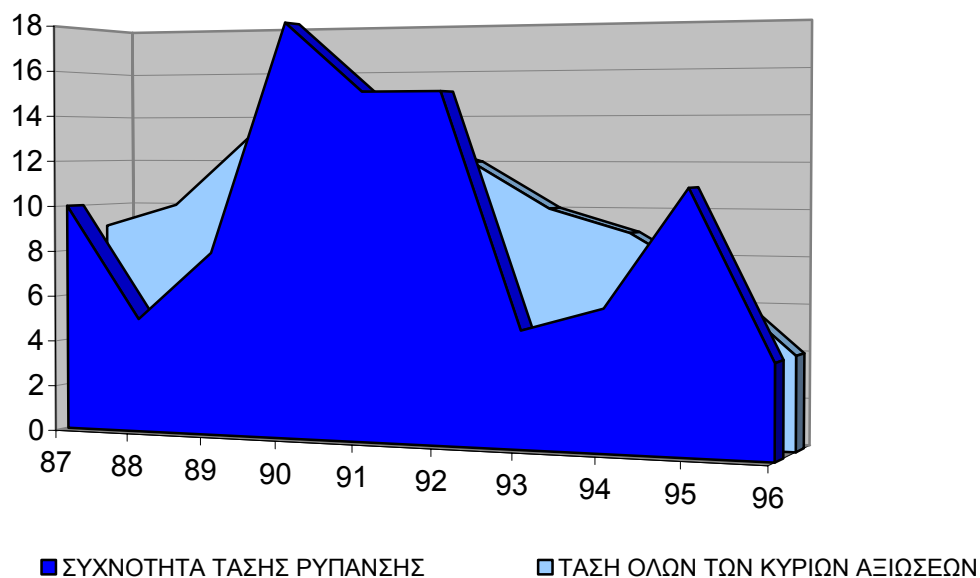
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15



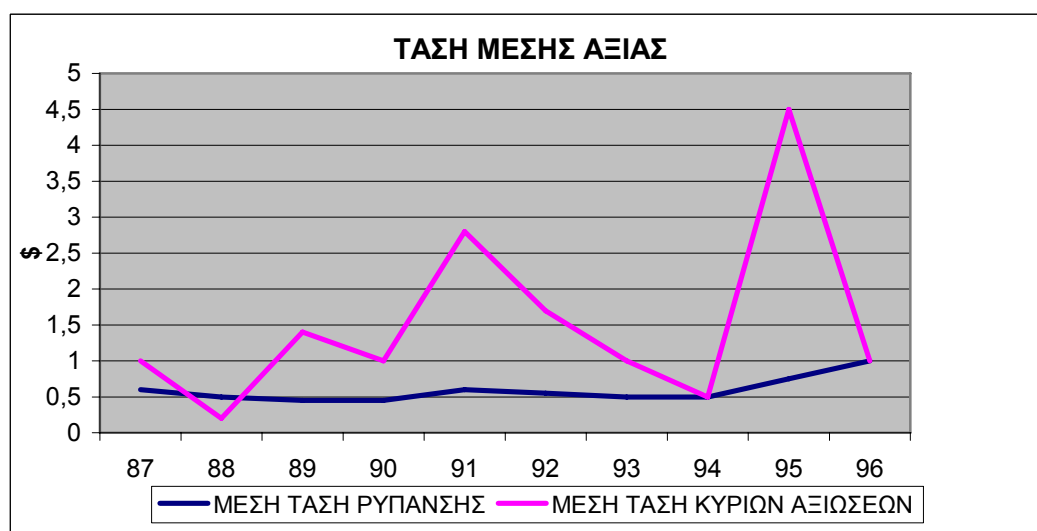
2.5.2 Αξιώσεις σε σχέση με τη Ρύπανση

Το παρακάτω διάγραμμα απεικονίζει την τάση των αξιώσεων που έχουν γίνει λόγω ρύπανσης από πλοία, την περίοδο 1987-1996, σε σύγκριση με την τάση όλων των σημαντικών αξιώσεων. Παρατηρούμε ότι υπάρχει μια σημαντική πτώση της τάσης των αξιώσεων ρύπανσης κατά την περίοδο 1990-1993. Αυτό οφείλεται στην ενδιαφέρουσα πτώση του ρυθμού ρύπανσης από δεξαμενόπλοια μετά το ατύχημα του Exxon Valdez το 1989.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17



Χωρίς έκπληξη, οι στατιστικές αποδεικνύουν ότι αξιώσεις ρύπανσης τείνουν να είναι αρκετά ακριβότερες και είναι πιθανό να ανεβαίνει συνεχώς η αξία τους , όσο πιο πολύ αργούν να αποζημιωθούν .

Συνοψίζοντας ,διαπιστώνουμε μια σταθερή αύξηση της συχνότητας των αξιώσεων από το 1989 και έπειτα .Επίσης θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι περισσότερες αξιώσεις προέρχονται από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων και κυρίως είναι αυτές που κοστίζουν περισσότερο .¹³

¹³ Analysis of Major claims ,UK P&I Club,1997

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Ατυχήματα Δεξαμενοπλοίων και Αξιώσεις για Αποζημίωση

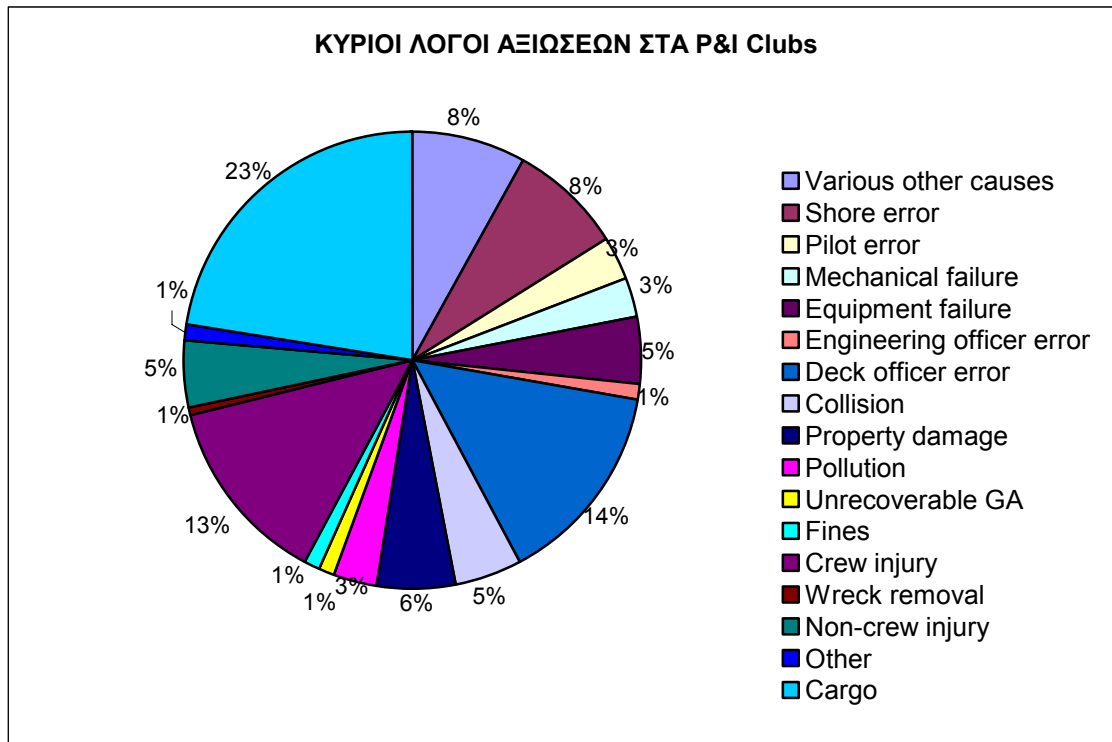
Στο ακόλουθο κεφάλαιο αξιολογείται η ζημιά και η αποζημίωση που δόθηκε σε έξι σημαντικά ατυχήματα που πραγματοποιήθηκαν στα ευρωπαϊκά ύδατα κάτω από αυτό το καθεστώς. Τα ατυχήματα που αναλύονται είναι το ατύχημα του Amoco Cadiz, του Braer, του Tanio, του Aegean Sea, του Sea Empress και του Nissos Amorgos. Τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτών των διαρροών πετρελαίου συνοψίζονται κατωτέρω.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 : Παγκόσμιος Στόλος Τάνκερ ,1990-2000

	1990	1995	2000
Παγκόσμιος Στόλος Τάνκερ (Mn dwt)	257.4	263	298
% του Παγκοσμίου Στόλου	40	39.7	41
Παραγωγικότητα Τάνκερ (Τόνοι Φορτίου που μεταφέρονται ανά dwt/έτος)	6.2	6.8	7

ΠΗΓΗ: UNCTAD Maritime Review

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18



ΠΗΓΗ: The Human Factor ,A Report on Manning ,UK P&I Club ,σελ.1

3.1 Amoco Cadiz

(Γαλλία ,16 Μαρτίου 1978)

Το Amoco Cadiz προσάραξε στις 16 Μαρτίου του 1978, στην ακτή της βόρειας Βρετανίας στη Γαλλία. Όλο το φορτίο του, 220.000 τόνοι πετρελαίου, χύθηκε εν πλω, προκαλώντας τη μεγαλύτερη διαρροή πετρελαίου, ρυπαίνοντας πάνω από 350 χιλιόμετρα ακτής.

Υπό το καθεστώς της Σύμβασης CLC , η ευθύνη του πλοιοκτήτη περιορίστηκε στα 77 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (£ 20.4 εκατομμύρια) .

Παρά την προσπάθεια να αποδοθεί το σφάλμα στον πλοιοκτήτη ,ενώπιον των γαλλικών δικαστηρίων, προκειμένου να υπερνικηθεί το όριο ευθύνης, οι γαλλικές αρχές και τα θύματα κατέφυγαν στα αμερικανικά δικαστήρια και έλαβαν μέτρα ενάντια στην εταιρεία. Έτσι οδηγήθηκαν σε μια μακροχρόνια και δαπανηρή διαδικασία προσφυγής στο δικαστήριο.

3.2 Tanio

(Γαλλία ,7 Μαρτίου 1980)

Δύο έτη αργότερα, στις 7 Μαρτίου 1980, το Tanio έσπασε στα δύο στην ακτή της βόρειας Βρετανίας στη Γαλλία σε θαλασσοταραχή. 13.500 τόνοι πετρελαίου ρίφθηκαν στο θαλάσσιο περιβάλλον και μόλυναν 200 χιλιόμετρα της γαλλικής ακτής ,καθώς επίσης και των βρετανικών νησιών του Jersey και Guernsey.

Το 90% των αξιώσεων που προκύπτουν από τη διαρροή πετρελαίου αφορούσαν τις δαπάνες αποκατάστασης και καθαρισμού του πετρελαίου που αναλήφθηκαν από τις γαλλικές αρχές. Αυτή ήταν η πρώτη μεγάλη διαρροή που έπρεπε να εξετάσει το Ταμείο IOPC .

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη περιορίστηκε σε αυτήν την περίπτωση σε 11.8 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (£ 2.5 εκατομμύρια), και την επέμβαση του IOPC Fund σε 244.7 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (£ 51.4 εκατομμύρια) στο πλαίσιο των Συνθηκών.

Η διαδικασία της αξιολόγησης και της αποζημίωσης της ζημίας αντιμετωπίστηκε σε πολύ μικρότερη χρονική περίοδο από ότι το Amoco Cadiz και οι περισσότερες από τις πληρωμές έγιναν μέσα σε τρία έως πέντε έτη μετά από το ατύχημα. Μέρος των ποσών που καταβλήθηκαν από το Ταμείο ανακτήθηκε στο δικαστήριο από τρίτους που συμμετείχαν στο ατύχημα.¹⁴

¹⁴ Fontaine E. , Tanio and Amoco Cadiz incidents compared .Liability for damage to the marine environment Comite Maritime International ,Lloy's of London Press Ltd ,London ,1993 σελ.101-108

3.3 Aegean Sea

(Ισπανία, 3 Δεκεμβρίου 1992)

Κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας, το ελληνικό OBO *Aegean Sea* (56.801 GRT) προσάραξε πλησιάζοντας το λιμάνι της Λα Κορούνια, στη βορειοδυτική Ισπανία. Το πλοίο, το οποίο μετέφερε περίπου 80.000 τόνους ακατέργαστου πετρελαίου, έσπασε στα δύο και καιγόταν για περίπου 24 ώρες. Το μπροστινό τμήμα βύθισε περίπου 50 μέτρα από την ακτή. Το κυρίως τμήμα παρέμεινε κατά ένα μεγάλο μέρος άθικτο. Το πετρέλαιο που παρέμεινε στην πρύμνη του πλοίου αφαιρέθηκε από άτομα που εργάζονταν στην ακτή.

Η ποσότητα διαρροής πετρελαίου δεν είναι γνωστή, αλλά το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου είτε κάηκε είτε διασκορπίστηκε στη θάλασσα. Μεγάλο μέρος της ακτογραμμής βορειοανατολικά της Λα Κορούνια ρυπάνθηκε. Οι εκτενείς διαδικασίες καθαρισμού διενεργήθηκαν τόσο στη θάλασσα όσο και στην ακτή.

3.3.1 Το μέγιστο ποσό αποζημίωσης υπό από τη Σύμβαση Ταμείου 1971

Τον Δεκέμβριο του 1992 το ποινικό δικαστήριο της Λα Κορούνια διέταξε τον πλοιοκτήτη να καταβάλλει ένα ποσό ευθύνης, καθορίζοντας το ποσό αυτό στα Pts 121.219.450 (£4.8 εκατομμύρια). Το κεφάλαιο ευθύνης αποτελούνταν κι από μια τραπεζική εγγύηση που παρασχέθηκε με τη βοήθεια του UK Club, εξ ονόματος του πλοιοκτήτη για το ποσό που τέθηκε από το δικαστήριο.

Η μετατροπή του μέγιστου ποσού που κατατέθηκε στο πλαίσιο του FUND 1971, δηλαδή τα SDR 60 εκατομμύρια, έπρεπε να γίνει χρησιμοποιώντας το ίδιο ποσοστό με αυτό που εφαρμόστηκε για τη μετατροπή του ποσού ευθύνης του πλοιοκτήτη. Σε αυτό το σημείο, το μέγιστο πληρωτέο ποσό αποζημίωσης για το ατύχημα του *Aegean Sea* στα πλαίσια της CLC '69 και του FUND 1971 (SDR 60 εκατομμύρια) -που μετατρέπεται σε πεσέτες- είναι PTS 9.513.473.400 (£40 εκατομμύρια).

Παρόλο αυτά κάποιες αξιώσεις εκκρεμούν. Τα κυριότερα ζητήματα που απέτρεψαν την τακτοποίηση των αξιώσεων είναι:

- ✓ ο προσδιορισμός του μεγέθους των απωλειών, όπου το ποσό δεν ήταν καθορισμένο από τα δικαστήρια
- ✓ η απόδοση των ευθυνών μεταξύ του ισπανικού κράτους και του πλοιοκτήτη, του UK Club και του Fund 1971 και,
- ✓ η ερώτηση χρονικών περιορισμών από τους ενάγοντες που είχαν υποβάλει αγωγή στα αστικά δικαστήρια.

3.3.2 Αξιώσεις για αποζημίωση

Οι απαιτήσεις που ανέρχονται συνολικά στα PTS 48.187 εκατομμύρια (£203 εκατομμύρια) υποβλήθηκαν ενώπιον των ποινικών και αστικών δικαστηρίων. Λαμβάνοντας υπόψη την αβεβαιότητα ως προς το συνολικό ποσό των απαιτήσεων, η Εκτελεστική Επιτροπή αποφάσισε αρχικά να περιορίσει τις πληρωμές του Ταμείου

1971 στο 25% της καθιερωμένης ζημίας που υπέστη κάθε ενάγων. Αυτός ο αριθμός αυξήθηκε σε 40% τον Οκτώβριο του 1994.

Από το Σεπτέμβριο του 2002 ,δόθηκε αποζημίωση PTS 1.905 εκατομμυρίων (£8.5 εκατομμύρια) για 838 αξιώσεις που είχαν εγκριθεί από το δικαστήριο. Εκτός από αυτό το ποσό, ο ασφαλιστής του πλοιοκτήτη, το United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited (UK Club),κατέβαλε PTS 814 εκατομμύρια (£3.3 εκατομμύρια) και το Ταμείο του 1971 κατέβαλε PTS 1.091 εκατομμύρια (£5.2 εκατομμύρια).

3.3.3 Εγκληματικές υποθέσεις

Οι εγκληματικές υποθέσεις κινήθηκαν στο ποινικό πρωτοδικείο της Λα Κορούνια ενάντια στον καπετάνιο του Sea Empress και τον τιμονιέρη, ο οποίος ήταν υπεύθυνος για την είσοδο του πλοίου μέσα στο λιμάνι της Λα Κορούνια .

Το δικαστήριο εξέτασε όχι μόνο τις εγκληματικές πτυχές της υπόθεσης αλλά και τις αξιώσεις για αποζημίωση ενάντια στον πλοιοκτήτη, τον καπετάνιο, το UK Club , το Ταμείο του 1971, τον ιδιοκτήτη του φορτίου του Sea Empress και τον τιμονιέρη .

Τον Απρίλιο του 1996 το ποινικό δικαστήριο αποφάσισε ότι ο καπετάνιος και ο τιμονιέρης ήταν και οι δύο υπεύθυνοι για την εγκληματική αμέλεια. Και οι δύο καταδικάστηκαν να πληρώσουν πρόστιμο των PTS 300.000 (£1,300) ο καθένας . Οι παραπάνω και το ισπανικό κράτος άσκησαν έφεση ενάντια στην απόφαση του δικαστηρίου, αλλά το Εφετείο υποστήριξε την απόφαση του Ιουνίου 1997.¹⁵

3.4 Braer

(Ηνωμένο Βασίλειο, 5 Ιανουαρίου 1993)

Το λιβεριανό τάνκερ *Braer* (44.989 GRT), προσάραξε νότια των νησιών Σέτλαντ (Ηνωμένο Βασίλειο). Το σκάφος τελικά έσπασε στα δύο, και το φορτίο ανατράπηκε στη θάλασσα. Λόγω της κακοκαιρίας που επικρατούσε, το μεγαλύτερο μέρος του πετρελαίου διασκορπίστηκε φυσικά, και η ρύπανση στην ακτή ήταν περιορισμένη.

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου επέβαλε μια ζώνη αποκλεισμού αλιείας που επηρεάστηκε από το πετρέλαιο, η οποία κάλυπτε την περιοχή κατά μήκος της δυτικής ακτής Σέτλαντ, απαγορεύοντας την αλιεία, τη συγκομιδή και πώληση των ψαριών και των οστράκων μέσα από τη ζώνη.

¹⁵ International Oil Pollution Compensation Funds , Annual Report 2003 ,σελ. 48-50 ,σε συνδυασμό με Incidents Involving the 1971 Fund ,Aegean Sea ,25 September 2002

3.4.1 Αξιώσεις για την αποζημίωση

Σύμφωνα με όλες τις αξιώσεις ,εκτός από κάποιες στις οποίες έχει γίνει διακανονισμός ,η συνολική αποζημίωση κυμαίνεται στα £51.9 εκατομμύρια, από τα οποία το Ταμείο του 1971 πλήρωσε τα £45.7 εκατομμύρια και ο ασφαλιστής του πλοιοκτήτη τα υπόλοιπα £6.2 εκατομμύρια.

Τον Σεπτέμβριο του 1997 το δικαστήριο αποφάσισε ότι το Skuld Club είχε δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του στο ποσό των 5.790 052.50 SDR (£4 883 839.80). Δεν έχει όμως εξετάσει εάν ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα ή όχι για να περιορίσει την ευθύνη του.

3.4.2 Αναστολή των πληρωμών

Το συνολικό διαθέσιμο ποσό αποζημίωσης υπό τη Συνθήκη Αστικής Ευθύνης του 1969 και τη Συνθήκη Ταμείων του 1971, ήταν SDR 60 εκατομμύρια (£50,609, 280).

Δεδομένου ότι διάφοροι ενάγοντες σκόπευαν να υποβάλουν τις νομικές αγωγές ενάντια στον πλοιοκτήτη, στη λέσχη Skuld και στο Ταμείο του 1971, η Εκτελεστική Επιτροπή αποφάσισε τον Οκτώβριο του 1995 να αναστείλει τις περαιτέρω πληρωμές της αποζημίωσης, έως ότου επανεξετάσει το θέμα εάν το συνολικό ποσό των αξιώσεων θα ξεπερνούσε το μέγιστο διαθέσιμο ποσό κάτω η Συνθήκη CLC '69 και τη Συνθήκη Ταμείων του 1971.

Τελικά, τον Οκτώβριο του 1999 η Εκτελεστική Επιτροπή αποφάσισε να επιτρέψει στο Διευθυντή να κάνει μερικές πληρωμές στους ενάγοντες ,των οποίων οι αξιώσεις ήταν εγκριμένες αλλά δεν είχαν πληρωθεί .

Οι πληρωμές που εκκρεμούσαν και ανέρχονται συνολικά στα £3.7 εκατομμύρια, έγιναν κατά τη διάρκεια της περιόδου από το Νοέμβριο του 2001 – Ιούλιος 2002 .¹⁶

3.5 Sea Empress

(Ηνωμένο Βασίλειο, 15 Φεβρουαρίου 1996)

Το λιβεριανό τάνκερ (77.356 GRT), που μετέφερε περισσότερους από 130.000 τόνους ακατέργαστου πετρελαίου, προσάραξε στην είσοδο του Milford Haven νοτιοδυτικά της Ουαλίας (Ηνωμένο Βασίλειο) στις 15 Φεβρουαρίου 1996.

Συνέπεια αυτού, ήταν η απώλεια περίπου 2.500 τόνων ακατέργαστου πετρελαίου. Αν και επανήλθε γρήγορα, το τάνκερ προσάραξε κι άλλες φορές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού λόγω της διαρκούς κακοκαιρίας. Τελικά στις 21 Φεβρουαρίου το τάνκερ επανήλθε σε πλευστότητα και δέθηκε μέσα στο λιμάνι όπου ρίχθηκαν οι υπόλοιποι 58.000 τόνοι του φορτίου.

Υπολογίστηκε ότι περίπου 72.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου και 360 τόνοι βαριών καυσίμων απελευθερώθηκαν στη θάλασσα ,ως αποτέλεσμα του ατυχήματος

¹⁶ International Oil Pollution Compensation Funds , Annual Report 2003 ,σελ. 51-53

Οι χερσαίες διαδικασίες καθαρισμού διενεργήθηκαν στην περιοχή της νοτιοδυτικής Ουαλίας όπου είχε ρυπανθεί . Μερικές κηλίδες πίσσας έφθασαν στη Δημοκρατία της Ιρλανδίας, και πραγματοποιήθηκε περιορισμένος καθαρισμός σε αυτές τις παραλίες.

Επίσης ,σε ορισμένες περιοχές - που επηρεάστηκαν από τη διαρροή πετρελαίου-επιβλήθηκε προσωρινή απαγόρευση αλιείας

3.5.1 Αξιώσεις για την αποζημίωση

Χίλιοι τριάντα τέσσερις ενάγοντες υπέβαλλαν αξιώσεις για αποζημίωση συνολικού ποσού £49.3 εκατομμυρίων. Έως τώρα έχουν πληρωθεί 797 ενάγοντες, συμπληρώνοντας συνολικά £36.8 εκατομμύρια, από τα οποία τα £7.4 εκατομμύρια πληρώθηκαν από τον ασφαλιστή του πλοιοκτήτη, από το Skuld Club και £29.4 εκατομμύρια από το Ταμείο του 1971.

Μια μόνο αξίωση απορρίφθηκε από τα δικαστήρια και οι άλλες αξιώσεις αποσύρθηκαν.¹⁷

3.5.2 Αξιώσεις στον τομέα του τουρισμού

Οι αξιώσεις που προέκυψαν από το ατύχημα του Sea Empress (Ηνωμένο Βασίλειο) το 1996 προκάλεσαν σημαντικά ερωτήματα σχετικά με την καθαρή οικονομική απώλεια. Περίπου 200 μίλια της ακτής επηρεάστηκαν από τη διαρροή, ένα μεγάλο μέρος του οποίου ενέπεσε στο εθνικό πάρκο ακτών Pembrokeshire, το οποίο αποτελεί μια σημαντική περιοχή τουριστών.

Το γεγονός οδήγησε στην κατάθεση πάνω από 1.000 αξιώσεων για αποζημίωση. Οι περισσότερες από τις αξιώσεις προέρχονταν από τον τομέα του τουρισμού, όπως τα ξενοδοχεία, σπίτια φιλοξενουμένων, τα εστιατόρια, τα μπαρ και από επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες στον τουρισμό.

Η Εκτελεστική Επιτροπή του Ταμείου του 1971, αποφάσισε να κάνει μια διάκριση μεταξύ των εναγόντων που πωλούσαν αγαθά ή παρείχαν υπηρεσίες άμεσα στους τουρίστες και των οποίων οι επιχειρήσεις επηρεάστηκαν άμεσα από τη διαρροή πετρελαίου και των εναγόντων που παρείχαν αγαθά ή υπηρεσίες σε άλλες επιχειρήσεις , αλλά όχι άμεσα στους τουρίστες. Όσον αφορά τις αξιώσεις που ανήκουν στη δεύτερη κατηγορία, θεωρήθηκε ότι δεν υπήρξε γενικά ένας ικανοποιητικός βαθμός εγγύτητας μεταξύ της ρύπανσης και των απωλειών που υπέστησαν σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των εναγόντων . Επομένως οι αξιώσεις αυτού του τύπου κανονικά δεν θα ήταν αποδεκτές σε γενικές γραμμές.

Επίσης προέκυψαν ερωτήσεις για τις αξιώσεις από τις τουριστικές επιχειρήσεις που ήταν εκτός της περιοχής που επηρεάστηκε άμεσα από το πετρέλαιο, δηλ. επιχειρήσεις που ήταν εγκατεστημένες σε κάποια απόσταση -εσωτερική ή κατά μήκος των μερών της ακτής- που δεν ήταν μολυσμένη.

¹⁷ International Oil Pollution Compensation Funds , Annual Report 2003 ,σελ. 58-63

Η Εκτελεστική Επιτροπή θεώρησε ότι όσον αφορά τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στο εσωτερικό, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο βαθμό εξάρτησης της επιχείρησης με την ακτή που έχει ρυπανθεί .Σημαντικά στοιχεία κατά την αξιολόγηση, είναι η απόσταση μεταξύ της θέσης της επιχείρησης και της ακτής, καθώς επίσης και ο χρόνος που απαιτήθηκε από τους τουρίστες για να φθάσουν στην ακτή.

3.6 Nissos Amorgos

(Βενεζουέλα ,28 Φεβρουαρίου 1997)

Το ελληνικό τάνκερ Νήσος Αμοργός ,καθώς κουβαλούσε 75.000 τόνους αργό πετρέλαιο από τη Βενεζουέλα ,προσάραξε ενώ περνούσε διαμέσου του καναλιού Maracaibo στον κόλπο της Βενεζουέλας .

Το ατύχημα συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου του 1997 και υπολογίζεται ότι πάνω από 3.600 τόνοι αργού πετρελαίου ρίφθηκαν στη θάλασσα .

3.6.1 Μέγιστο ποσό διαθέσιμο για την αποζημίωση

Αμέσως μετά το ατύχημα, το Νήσος Αμοργός τέθηκε υπό κράτηση ,σύμφωνα με μια διαταγή από το ποινικό πρωτοδικείο .Ο πλοιοκτήτης πλήρωσε μια εγγύηση στο δικαστήριο της Cabimas ύψους Bs 3,473 εκατομμύρια (£ 680 000), που είναι το ελάχιστο όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη στο πλαίσιο της Συνθήκης Αστικής Ευθύνης του 1969. Τελικά το δικαστήριο της Cabimas αποφάσισε να απελευθερώσει το πλοίο στις 27 Ιουνίου 1997.

Κατά τη διάρκεια του 2003 οι δικηγόροι του Ταμείου του 1971 της Βενεζουέλας έλαβαν αντίγραφο της απόφασης της 27ης Ιουνίου του 1997 που έγινε από το δικαστήριο της Cabimas που εκτός των άλλων, όριζε ότι το μέγιστο ποσό αποζημίωσης στο πλαίσιο της Συνθήκης CLC' 69 και της Συνθήκης Ταμείων του 1971, είναι SDR 60 εκατομμύρια, αντιστοιχεί σε BS 39.738 εκατομμύρια ή \$ 83.221.800 (£46 εκατομμύρια).¹⁸

¹⁸ International Oil Pollution Compensation Funds , Annual Report 2003 ,σελ. 64-68 , σε συνδυασμό με Incidents Involving the 1971 Fund ,Nissos Amorgos ,5 January 2001

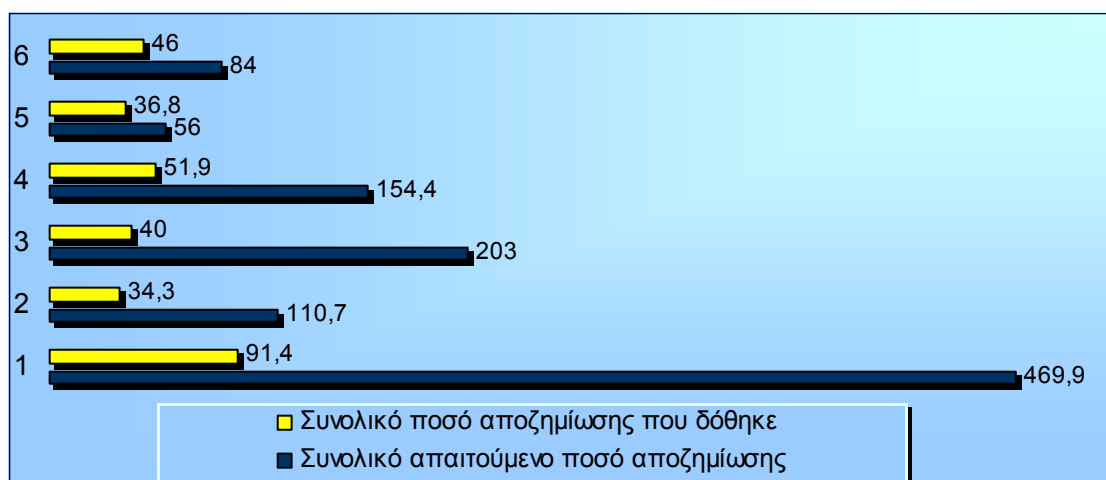
ΠΙΝΑΚΑΣ 3

	1	2	3	4	5	6
	Amoco Cadiz	Tanio	Aegean Sea	Braer	Sea Empress	Nissos Amorgos
Ημερομηνία ατυχήματος	1/3/1978	7/3/1980	3/12/1992	5/1/1993	15/2/1996	28/2/1997
Ποσότητα πετρελαίου(τόνοι)	220.000	13.500	80.000	86.500	72.000	3.600
Μολυσμένες ακτογραμμές(χλμ)	350	200	100	40km²	120	Μ.Δ
Αριθμός απαιτήσεων	Μ.Δ*	100	~ 4.600	≥2.270	1.034	≥2000
Εκτιμώμενο κόστος ζημιάς	430,6- 494,2	Μ.Δ	Μ.Δ	Μ.Δ	68,1-129,3	100-120
Συνολικό απαιτούμενο ποσό αποζημίωσης	469,9	110,7	203	154,4	56,0	84
Συνολικό ποσό αποζημίωσης που δόθηκε	91,4	34,3	40	51,9	36,8	46

* Μη Διαθέσιμο

Τα ποσά μεταφράζονται σε εκατομμύρια λίρες

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19



Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν αποκλίσεις μεταξύ των αποζημιώσεων που ζητήθηκαν και των αποζημιώσεων που δόθηκαν .

Γενικά ,η ανάλυση της διαδικασίας της αξιολόγησης και της αποζημίωσης της ζημίας των έξι σημαντικών διαρροών πετρελαίου που προαναφέρθηκαν, επιβεβαιώνει ότι μπορεί να αποδειχθεί δύσκολο να συμφωνήσει το εκτιμώμενο κόστος της διαρροής πετρελαίου με το συνολικό πραγματικό κόστος .

Οι παράγοντες που επιτρέπουν αυτή την απόκλιση ,αναφέρονται στο κεφάλαιο που ακολουθεί .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Το Κόστος της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο

4.1 Ανάλυση της Διαδικασίας Αξιολόγησης και Αποζημίωσης της Ζημιάς μετά από Διαρροή Πετρελαίου.

Η αξιολόγηση του ατυχήματος και οι ζημιές που προκαλούνται από τις διαρροές πετρελαίου εν πλω, στις περισσότερες περιπτώσεις είναι δύσκολο να καθιερωθεί μια σφαιρική εκτίμηση του κοινωνικού κόστους τους. Μπορούμε να χωρίσουμε τις δαπάνες της ρύπανσης σε τρεις κατηγορίες :

- στις εκτιμήσεις των εμπειρογνομώνων
- στις απαιτήσεις για αποζημίωση και
- στην αποζημίωση που πληρώνεται τελικά στους ενάγοντες.

Στόχος είναι να αναλυθούν οι κύριοι παράγοντες που εξηγούν την απόκλιση μεταξύ αυτών των τριών κατηγοριών και οι επιπτώσεις τους από την άποψη της κατανομής των δαπανών της ρύπανσης από πετρέλαιο.

Η αξιολόγηση των δαπανών των διαρροών πετρελαίου σε νομισματικούς όρους μπορεί να εξυπηρετήσει διάφορους σκοπούς. Στην πράξη, πραγματοποιείται με την αρχική άποψη να καθιερώσει τα επίπεδα αποζημίωσης των θυμάτων, τουλάχιστον σε οικονομικούς όρους. Επίσης, το κόστος των διαρροών πετρελαίου παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των προληπτικών μέτρων που περιορίζουν τους κινδύνους ρύπανσης, σε τρία επίπεδα:

- ✓ Κατ' αρχάς, οι πληροφορίες για το κόστος των διαρροών πετρελαίου μπορούν να έρθουν αντιμέτωπες με τα πραγματικά στοιχεία, όσον αφορά τα μέσα που εμπλέκονται για την πρόληψη των ατυχημάτων, την αξιολόγηση της επάρκειας και την αποτελεσματικότητα τέτοιων μέτρων .
- ✓ Δεύτερον, οι πληροφορίες για τις δαπάνες των διαρροών πετρελαίου μπορούν να έρθουν αντιμέτωπες με τα στοιχεία σχετικά με το ποσό που αφιερώνεται στις διαδικασίες καθαρισμού σε οποιοδήποτε ιδιαίτερο ατύχημα, προκειμένου να καθοριστούν οι αποδοτικές στρατηγικές λύσεις .
- ✓ Τρίτον, η μέτρηση των νομισματικών δαπανών των ζημιών που προκαλούνται από τις διαρροές πετρελαίου και ο προσδιορισμός ποιοι τις χρεώνονται είναι επίσης ένα βασικό κομμάτι των πληροφοριών σχετικά με το ρόλο της ευθύνης, και γενικότερα των οικονομικών κινήτρων, στην επίτευξη αποδοτικών επιπέδων πρόληψης ρύπανσης.

Έτσι η αξιολόγηση της ζημιάς είναι βασική σχετικά με την κατάλληλη αποζημίωση των θυμάτων σε οποιοδήποτε ατύχημα και με τον καθορισμό των κατάλληλων πολιτικών πρόληψης ρύπανσης. Εντούτοις, η μελέτη των πρακτικών παραδειγμάτων, που αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, έδειξαν ότι είναι συνήθως δύσκολο να προσδιοριστεί μια ενιαία, σφαιρική εκτίμηση του κοινωνικού κόστους μιας διαρροής πετρελαίου ή ακόμα και οι ενιαίες νομισματικές εκτιμήσεις του κόστους της .

Στην πράξη, τουλάχιστον τρεις συντελεστές φαίνονται να απαντούν στο ερώτημα: "ποιο είναι το (νομισματικό) κόστος της διαρροής πετρελαίου;":

- i. εκτιμήσεις των ζημιών ,εφαρμόζοντας οικονομικές μεθοδολογίες αξιολόγησης
- ii. αξιώσεις για αποζημίωση μετά από τη διαρροή και
- iii. αποζημίωση που πληρώνεται τελικά στα θύματα του ατυχήματος.

Αυτοί οι συντελεστές φαίνονται συχνά να αποκλίνουν στην πράξη.

Πράγματι, φαίνεται ότι ένα σημαντικό μέρος των εκτιμώμενων δαπανών δεν μπορεί να ενταχθεί στο σύστημα ευθύνης στο πλαίσιο που πραγματοποιείται η αποζημίωση των ζημιών .

Άρα στόχος είναι να εξετασθούν οι κύριοι παράγοντες που εξηγούν τις διαφορές μεταξύ των τριών συντελεστών , δεδομένου ότι μπορούν να παρατηρηθούν μέσω των ατυχημάτων και να αξιολογηθεί ο βαθμός στον οποίο το διεθνές σύστημα της ευθύνης και η αποζημίωση των ζημιών διαρροών πετρελαίου μπορούν να επιτρέψουν το κοινωνικό κόστος τέτοιων γεγονότων ρύπανσης να ενταχθούν στο σύστημα .

4.2 Παράγοντες που εξηγούν την ύπαρξη των αποκλιόντων προϋπολογισμών δαπανών

Η περαιτέρω ανάλυση των προαναφερθέντων ατυχημάτων επέτρεψε να προσδιοριστούν δύο κατηγορίες παραγόντων που εξηγούν τους αποκλίνοντες αριθμούς που βρέθηκαν, στο στάδιο της αξιολόγησης και της αποζημίωσης της ζημιάς. Αυτοί αφορούν:

- τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται στον καθορισμό των νομισματικών τιμών της αποζημίωσης
- τη στρατηγική συμπεριφορά των πρακτόρων που συμμετέχουν στη διαδικασία των αποζημιώσεων.

Κατ' αρχάς, το πλαίσιο στο οποίο πραγματοποιούνται οι οικονομικές μελέτες ,απαιτεί γρήγορες απαντήσεις στο θέμα του προσδιορισμού του μεγέθους της ζημιάς . Περισσότερο από όλα, η αξιολόγηση της ζημιάς περιορίζεται από τη διαθεσιμότητα των βασικών πληροφοριών που απαιτούνται για τον προϋπολογισμό του κόστους . Επιπλέον, η αξιολόγηση και η αποζημίωση των δαπανών που προκύπτουν από αυτές τις διαρροές πετρελαίου πραγματοποιούνται σε ένα ειδικό θεσμικό πλαίσιο μετά από κανόνες που θεσπίζονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις.

Στα ατυχήματα που μελετώνται, τα θύματα παρουσιάζουν τις διάφορες στρατηγικές όσον αφορά την απόφαση να απαιτήσουν αποζημίωση και στα ποσά που απαιτούνται, τα οποία μπορούν να οδηγήσουν στην ουσιαστική απόκλιση μεταξύ των απαιτούμενων απαιτήσεων και της τελικής αποζημίωσης που δίδεται. Μια προκαταρκτική αναφορά και των δύο παραγόντων παρουσιάζεται κατωτέρω.

4.3 Προβλήματα αξιολόγησης και θεσμικοί περιορισμοί

Δύο σχετικά ζητήματα τίθενται σε αυτό το επίπεδο.

Κατ' αρχάς, τα προβλήματα που παρουσιάζονται κατά την οικονομική αξιολόγηση του ατυχήματος, μπορούν να βοηθήσουν να εξηγήσουν εν μέρει την απόκλιση μεταξύ της απαιτούμενης αποζημίωσης κι αυτής που δόθηκε τελικά .

Δεύτερον, το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο υποβάλλεται η αποζημίωση των ατυχημάτων παίζει βασικό ρόλο, δεδομένου ότι καθορίζει ουσιαστικά τον τύπο ατυχημάτων που είναι κατάλληλα για αποζημίωση και τις αρχές που ισχύουν για την κοστολόγησή τους.

4.3.1 Εμπειρικές δυσκολίες εκτίμησης του κόστους ζημιών

Εκτός από τις δαπάνες που συνδέονται με την απώλεια σκάφους και φορτίου, οι οικονομικές επιπτώσεις των διαρροών πετρελαίου μπορούν να αφορούν μια από τις παρακάτω κατηγορίες:

- i. Το κόστος συσχετίζεται συνήθως με τα προληπτικά μέτρα και τον καθαρισμό των ακτών. Τα προληπτικά μέτρα λαμβάνονται για να αποτρέψουν το πετρέλαιο να φτάσει έως τις ακτές και να διασκορπιστεί στη θάλασσα, ενώ ο καθαρισμός στοχεύει στον περιορισμό της ρύπανσης από τη στιγμή που ήδη το πετρέλαιο έχει φθάσει στην ακτή.
- ii. Το πετρέλαιο μπορεί να μολύνει ιδιωτική και δημόσια περιουσία, που συνεπάγεται μείωση της αξίας της περιουσίας
- iii. Οι εμπορικές επιχειρήσεις μπορούν να επηρεαστούν από τη ρύπανση, ανεξάρτητα από εάν είναι ιδιοκτήτες της επιχείρησης που έχει μολυνθεί. Επίσης και οι καταναλωτές μπορούν να επηρεαστούν από τη διαρροή είτε άμεσα, π.χ. επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων, είτε έμμεσα, π.χ. επιδράσεις του γεγονότος ρύπανσης στην αγορά ψαριών ή τον τουρισμό.
- iv. Τέλος, οι οικολογικές καταστροφές που προκαλούνται από τη διαρροή πετρελαίου οδηγούν συχνά στη λήψη μέτρων αποκατάστασης και αποτελούν ένα σημαντικό κόστος .

4.3.2 Έλλειψη εμπειρικών πληροφοριών

Κατ' αρχάς, στα περισσότερα από τα ατυχήματα που μελετήθηκαν, η αξιολόγηση των ζημιών έρχεται αντιμέτωπη με την έλλειψη επαρκών πληροφοριών. Οι πληροφορίες που απαιτούνται είναι είτε πάρα πολύ αποσπασματικές, είτε πάρα πολύ δαπανηρή η συλλογή τους .

Έτσι η έλλειψη πληροφοριών αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο, εφόσον οι πληροφορίες είναι το βασικό στοιχείο που απαιτείται για τον υπολογισμό του κόστους των ζημιών. Στις περιπτώσεις όπου ο υπολογισμός των ζημιών έγινε ελλείψει οικονομικών

πληροφοριών ,το αποτέλεσμα ήταν να οδηγήσει συχνά στις έμμεσες μεθόδους αξιολόγησης χρήσης, βασισμένες στις σφαιρικές υποθέσεις για τον υπολογισμό κόστους .

Παραδείγματος χάριν, στην περίπτωση του Amoco Cadiz, η έλλειψη αναλυτικών πληροφοριών για το οικονομικό επίπεδο των εταιριών που δραστηριοποιούνταν στο τομέα του τουρισμού, οδήγησαν στους οικονομολόγους να χρησιμοποιήσουν δείκτες- όπως οι αμοιβές που δίδονται από τις εταιρίες ή οι τοπικές πωλήσεις του αλευριού -για να αξιολογήσουν το σφαιρικό αντίκτυπο της διαρροής πετρελαίου σε αυτόν τον τομέα.

4.4 Θεσπισμένοι Κανόνες Αποζημίωσης

Όπως είδαμε και στα ατυχήματα που μελετήσαμε οι αποζημιώσεις για τις δαπάνες των ζημιών, πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των Συνθηκών CLC και των Ταμείων IOPC, οι οποίες καθορίζουν διάφορους κανόνες και διαδικασίες για την επεξεργασία των αξιώσεων.

Αυτοί οι κανόνες και διαδικασίες εξηγούν εν μέρει την απόκλιση μεταξύ των ποσών που απαιτούνται και εκείνων που καταβάλλονται τελικά στα θύματα των διαρροών πετρελαίου, που εξετάζονται σε αυτήν την μελέτη.

Δύο παραδείγματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να επεξηγήσουν αυτό. Το πρώτο αφορά την ερμηνεία της έννοιας της ζημίας ρύπανσης και το δεύτερο, τις συνέπειες του περιορισμού των πληρωμών που καθιερώνονται από τις Συνθήκες.

4.4. 1 Καθορισμός της ζημίας ρύπανσης.

Το σύστημα αποζημιώσεων λειτουργεί βάσει ενός καθορισμού της έννοιας της ζημίας ρύπανσης, που χρησιμεύει να οριοθετήσει την περιοχή των αποδεκτών αξιώσεων. Όπως τονίζεται από τον Jacobsson, ενώ ο καθορισμός της "ζημίας ρύπανσης" στο πλαίσιο των αρχικών Συνθηκών CLC δεν ήταν εξ ολοκλήρου σαφής, το Ταμείο IOPC ανέπτυξε ορισμένες αρχές, όσον αφορά την ερμηνεία αυτού του όρου στην πράξη .

Ειδικότερα, οι συζητήσεις του Intersessional Group του IOPC Fund, σχετικά με αυτό το ζήτημα ,έχουν οδηγήσει στην καθιέρωση ορισμένων αρχών όσον αφορά την έμμεση οικονομική απώλεια , την οικολογική ζημία και την αποζημίωση των αξιώσεων .

Στο πλαίσιο του συστήματος Ταμείων IOPC, οι αξιώσεις για την έμμεση οικονομική απώλεια (δηλ. απώλεια κερδών που υφίστανται πρόσωπα ,των οποίων η ιδιοκτησία δεν έχει ρυπανθεί) μπορούν να γίνουν αποδεκτές μόνο εάν υπάρχει ένας λογικός βαθμός εγγύτητας μεταξύ της ρύπανσης και της οικονομικής καταστροφής για τις οποίες η αποζημίωση απαιτείται . Μεταξύ άλλων παραγόντων, αυτό αξιολογείται από την γεωγραφική θέση της επιχείρησης και του βαθμού σημαντικότητας της δραστηριότητας του ενάγοντος ,στην οικονομία της περιοχής που επηρεάζεται από τη διαρροή.

Αυτό μπορεί να οδηγήσει στην απόρριψη αξιώσεων για αποζημίωση των εταιριών που είναι, είτε εγκατεστημένες πάρα πολύ μακριά από την περιοχή της διαρροής ή που δεν συμβάλλουν ουσιαστικά στην τοπική οικονομία, ανεξάρτητα από την ικανότητα των εταιριών να εγκαταστήσουν μια αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της ρύπανσης και της οικονομικής καταστροφής .

Στο πλαίσιο της Συνθήκης Ταμείων , οι αξιώσεις που σχετίζονται με την οικολογική ζημία ,γίνονται αποδεκτές εάν μπορούν να μετρηθούν βάση των οικονομικών δαπανών που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ρύπανσης , μετά από μια διαρροή πετρελαίου.

Αυτό υπονοεί ότι οι αξιώσεις για τις μη εμπορεύσιμες απώλειες δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές. Ένα παρόμοιο πρόβλημα ισχύει και για το κοινωνικό κόστος που δεν μπορεί να μετρηθεί με χρήματα ,όπως για παράδειγμα η απώλεια προσέλευσης τουριστών .¹⁹

4.4.2 Ο αντίκτυπος της περιορισμένης αποζημίωσης

Ο περιορισμός των αποζημιώσεων στις πολύ μεγάλες διαρροές πετρελαίου είναι πολύ συχνό φαινόμενο. Η αρχή που εφαρμόζεται σε αυτές τις περιπτώσεις είναι ότι όλοι οι ενάγοντες πρέπει να αποζημιωθούν εξίσου .

Στην πράξη, η επίπτωση είναι ότι οι αποδεκτές αξιώσεις αντισταθμίζονται μόνο μέχρι ένα ποσοστό ,που καθορίζεται από την αναλογία του συνολικού ορίου πληρωμής των αξιώσεων. Για παράδειγμα ,στην περίπτωση του Tanio, αυτό οδήγησε στις πληρωμές μόνο των δύο τρίτων των αποδεκτών αξιώσεων.

Στα πιο πρόσφατα ατυχήματα ,όπως οι περιπτώσεις του Aegean Sea ή του Erika, που προσδοκούν ότι ο περιορισμός πληρωμής θα ξεπεραστεί, έχει οδηγήσει το Ταμείο στο σημείο να περιορίσει τις πληρωμές στα αρχικά στάδια της διαδικασίας αποζημιώσεων, μέχρι να γίνουν τόσες, ώστε το τελικό ποσοστό των αποδεκτών αξιώσεων να μπορεί να πληρωθεί ακίνδυνα.

4.4.3 Στρατηγική συμπεριφορά των πρακτόρων που συμμετέχουν στη διαδικασία αποζημιώσεων

Ένας δεύτερος σημαντικός παράγοντας, που εξηγεί την απόκλιση μεταξύ του προϋπολογισμού κόστους των αξιώσεων και των τελικών πληρωμών ,αφορά τη συμπεριφορά των πρακτόρων που συμμετέχουν στη διαδικασία αποζημιώσεων. Αυτό αφορά και την απόφαση των θυμάτων να απαιτήσουν αποζημίωση και τις επιδράσεις στις αξιώσεις σχετικά με την υλική απόδειξη της ζημίας.

Κάτω από το καθεστώς της Συνθήκης Ταμείων, οι αξιώσεις για την αποζημίωση αντιμετωπίζονται χωριστά, αν και οι ενάγοντες μπορούν να εργαστούν συλλογικά για να συντάξουν τις αξιώσεις τους .

¹⁹ Jacobsson ,M. ,The International Conventions on Liability and Compensation for oil pollution damages and the activities of the IOPC Fund ,1993

Ένας ενάγων πρέπει να καταθέσει την αξίωσή του μαζί με διάφορα έγγραφα για να υποστηρίξει τη θέση του .

Οι πιθανοί ενάγοντες μπορούν να εγκαταλείψουν την ιδέα της απαίτησης αποζημίωσης, όπου συνήθως τα απαιτούμενα χρήματα υπερβαίνουν τις αναμενόμενες δαπάνες.

Ενώ αυτό το πρόβλημα φαίνεται ως σημαντικό στοιχείο στην κατανόηση, γιατί ο προϋπολογισμός κόστους διαφέρει από τις τελικές αποζημιώσεις που δίνονται , έχουν υπάρξει μερικές μελέτες που προσπαθούν να το λύσουν .

Οι δαπάνες και τα κέρδη που προσδοκούνται από τα μεμονωμένα θύματα, όσον αφορά την απαίτηση της αποζημίωσης, μπορούν να επηρεαστούν από διάφορα στοιχεία, τα οποία σχετίζονται με το πλαίσιο στο οποίο λαμβάνονται τέτοιες αποφάσεις. Αυτά τα στοιχεία περιλαμβάνουν τους κανόνες καθορισμού των αποζημιώσεων, το επίπεδο πληροφόρησης των θυμάτων για αυτούς τους κανόνες και την ικανότητα των θυμάτων να εργαστούν συλλογικά στην υποβολή των αξιώσεών τους, ακόμα κι αν αυτές υποβάλλονται έπειτα χωριστά.

Υπάρχουν και ομαδοποιημένες στρατηγικές, όσον αφορά την υποβολή των αξιώσεων, όπως η δημιουργία μιας ένωσης των θυμάτων ή η αντιπροσώπευσή τους από μια συμβουλευτική εταιρεία , που επιτρέπει την καλύτερη πληροφόρηση των θυμάτων .

Η ύπαρξη αυτών των πρωτοβουλιών εξαρτάται από την ικανότητα των πρακτόρων να συμμετέχουν στη συλλογική δράση. Ιδιαίτερα , αυτό μπορεί να αποδειχθεί αρκετά δύσκολο στην πράξη, όταν ο αριθμός των πρακτόρων είναι πολύ υψηλός ή όταν επηρεάζονται οι πράκτορες με έναν αρκετά ετερογενή τρόπο από τη ρύπανση .

Επίσης , φαίνεται ότι σε διάφορες περιπτώσεις, οι πιθανοί ενάγοντες προσδοκούν ότι έχουν μικρές πιθανότητες επιτυχούς απόδειξης ότι υπάρχει άμεση σύνδεση μεταξύ της διαρροής πετρελαίου και των ζημιών που έχουν υποστεί . Αυτό γίνεται ακόμη δυσκολότερο όταν βρίσκονται μακριά από τη μολυσμένη περιοχή, ή μακριά από την αλυσίδα των οικονομικών δραστηριοτήτων που επηρεάζονται από τη ρύπανση.

4.4.4 Ασυμμετρία πληροφοριών και απόδειξη της ζημίας

Οι αποκλίσεις στον υπολογισμό του κόστους της διαρροής , που συνδέονται είτε με την επιλογή ενός βασικού σεναρίου, είτε με την επιλογή μιας οικονομικής μεθοδολογίας αξιολόγησης, έχουν επίσης τις άμεσες συνέπειες στην παρουσίαση των αξιώσεων για την αποζημίωση.

Λαμβάνοντας υπόψη τη φύση της διαδικασίας αποζημιώσεων, η αβεβαιότητα στην κοστολόγηση των ζημιών , αυξάνει τη δυνατότητα απόκλισης . Κατά συνέπεια, πρέπει συνήθως από τον ενάγοντα να προσκομίζονται τα στοιχεία προκειμένου να αποδειχθεί η ζημία και για να δικαιολογήσει το ποσό που απαιτείται. Όσο καλύτερη είναι η ποιότητα των παρεχόμενων πληροφοριών , τόσο υψηλότερες είναι και οι πιθανότητες ότι η αξίωση θα γίνει αποδεκτή.

Στην πράξη, αυτό μπορεί να παρουσιάσει ένα βαθμός ετερογένειας στην ιδιότητα των αξιώσεων. Για παράδειγμα μερικές από αυτές είναι πιθανότερο να τεκμηριώνονται καλύτερα και κατά συνέπεια άλλες να είναι πολύ δύσκολο να τεκμηριωθούν.²⁰

Συνεπώς, καταλαβαίνουμε ότι μέρος των εκτιμώμενων δαπανών της διαρροής δεν 'εσωτερικοποιείται' μέσω του Διεθνούς Συστήματος Ευθύνης. Όπως αναφέρθηκε σε αυτό το κεφάλαιο δύο κατηγορίες παραγόντων βοηθούν να καταλάβουμε γιατί μπορεί να εμφανιστεί αυτό: οι εμπειρικές δυσκολίες και οι ρυθμιστικοί κανόνες όσον αφορά την κοστολόγηση των ζημιών, και η στρατηγική συμπεριφορά των πρακτόρων που συμμετέχουν στη διαδικασία αποζημιώσεων.

Επίσης, οι δυσκολίες μέτρησης των ζημιών σε νομισματικές μονάδες, είναι ένα ακόμη εμπόδιο, ενώ πάντα θα παραμένει εξαιρετικά δύσκολη η εκτίμηση των οικολογικών και οικονομικών επιπτώσεων μιας διαρροής πετρελαίου.

Η καλύτερη λύση για να μειωθεί η αβεβαιότητα και να περιοριστούν τα εμπόδια στις επόμενες αξιώσεις, είναι η βελτίωση της ποιότητας των πληροφοριών.

²⁰ Olivier Thébaud, Denis Bailly, Julien Hay, José Pérez, The cost of oil pollution at sea: an analysis of the process of damage valuation and compensation following oil spills.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα του IOPC Fund

5.1 Πλεονεκτήματα

✓ Μια διαφορετική προσέγγιση

Τα Ταμεία IOPC υιοθετούν μια διαφορετική μέθοδο. Αρχίζουν από τις δαπάνες που απαιτούνται για να αποκαταστήσουν το περιβάλλον ,μετά από τη ρύπανση που προκαλείται από το πετρέλαιο.

Δεδομένου ότι το αρχικό καθεστώς αποζημιώσεων βασίστηκε στη Συνθήκη Αστικής Ευθύνης του 1969 (CLC '69) , η Συνθήκη Fund '71, αναθεωρήθηκε το 1992 μέσω των νέων πρωτοκόλλων, τα προληπτικά μέτρα για να προσδοκηθεί ή να ελαχιστοποιηθεί η ζημία ρύπανσης (όπως η προστασία μιας «απειλούμενης» ακτής) επίσης είναι κατάλληλα για την αποζημίωση. Αυτό ήταν μια σημαντική επέκταση των Συνθηκών, γιατί ακόμα και όταν δεν εμφανίζεται καμία διαρροή πετρελαίου, οι δαπάνες είναι ανακτήσιμες υπό τον όρο ότι υπάρχει μια σοβαρή και επικείμενη απειλή της ρύπανσης. Επίσης με άλλους σημαντικούς τρόπους, , στις Συνθήκες έχει δοθεί ευρύτερη εφαρμογή δεδομένου ότι τέθηκαν σε ισχύ (το 1975 και το 1978, αντίστοιχα).

Εντούτοις, τα πλαίσια στα οποία το καθεστώς αποζημιώσεων έχει λειτουργήσει κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 25 ετών, ενσωματώνουν διάφορες αρχές που μας παίρνουν πέρα από τις απλές πρακτικότητες, σε κάτι ακόμα πολυτιμότερο για την προώθηση της παρατεταμένης ανάπτυξης.

✓ Εύρος της κάλυψης

Κατ' αρχάς, το σύστημα του IOPC Fund παρέχει ένα σφαιρικό καθεστώς αποζημιώσεων, που περιλαμβάνει τη μεγάλη πλειοψηφία των θαλάσσιων κρατών. Παραδείγματος χάριν, αποζημίωσε 2.000 ψαράδες γύρω από τη λίμνη Μαρακαϊμπο στη Βενεζουέλα για τις οικονομικές απώλειες λόγω μιας μείωσης της αλίευσης που προκλήθηκε από μια διαρροή πετρελαίου από τάνκερ. Χιλιάδες ξενοδόχοι και άλλες επιχειρήσεις στον τομέα του τουρισμού έχουν λάβει την αποζημίωση για την απώλεια εισοδήματος όταν μειώθηκε η προσέλευση τουριστών λόγω των διαρροών. Με το καθεστώς αυτό , έχει αποφευχθεί η παρατεταμένη και δαπανηρή δικαστική πορεία .

Ο διευθυντής των Ταμείων IOPC έχει επίσης, τις εκτενείς δυνάμεις να επιτύχει διακανονισμό των αξιώσεων και να πληρώσει την αποζημίωση που σπεύδει τακτοποίησης.

Είναι ένα σύστημα της αλληλεγγύης που παρέχει τους οικονομικούς πόρους για τους για να καταπολεμήσει τη ρύπανση πετρελαίου από τα σκάφη και να προστατεύσει το περιβάλλον τους.

✓ Κατανομή βαρών

Οι Συνθήκες Ταμείων εφαρμόζουν την αρχή της αποζημίωσης σε αυτούς που έχουν υποστεί τη ρύπανση, αλλά κοιτώντας συνολικά τη βιομηχανία πετρελαίου αντί μεμονωμένα τον ιδιοκτήτη του φορτίου.

Η αποζημίωση είναι διαθέσιμη ανεξαρτήτως της σημαίας του τάνκερ ή της ιδιοκτησίας του πετρελαίου. Το καθεστώς που καθιερώνεται από τις δύο Συνθήκες

,επιδιώκει να καταλείψει δίκαια το βάρος της ευθύνης ανάμεσα στα συμφέροντα της ναυτιλίας αλλά και του πετρελαίου.

✓ Ένα επιτυχές καθεστώς αποζημιώσεων

Δεν προκαλεί επομένως καμία έκπληξη το γεγονός, ότι ο IOPC Fund μπορεί να υποστηρίξει ότι είναι ένας από τους πιο επιτυχημένους οργανισμούς . Διάφορες χώρες που δεν ήταν μέλη του σχεδίου του 1971 έχουν ενταχθεί στο σύστημα του 1992. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί σημάδι έγκρισης ,από τα μέλη της Διεθνούς Κοινότητας, του τρόπου που τα Ταμεία έχουν γενικά λειτουργήσει και συνεχίζουν να λειτουργούν .

5.2 Μειονεκτήματα

Εντούτοις, το σύστημα έχει διάφορα αναγνωρισμένα μειονεκτήματα. Τα προβλήματα που εμφανίστηκαν ουσιαστικά πριν 30 έτη περίπου, γίνονται όλο και περισσότερο εμφανή.

- ✓ Σε πολλές περιπτώσεις, το πραγματικό συνολικό ποσό της ζημίας υπερβαίνει το εκτιμώμενο ποσό και το ποσό που δίδεται προς αποζημίωση.
- ✓ Ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον, είναι δύσκολο να τεθεί μια νομισματική αξία που θα υπολογίζει το μέγεθος της ζημιάς.
- ✓ Στο πλαίσιο της Συνθήκης Αστικής Ευθύνης, τα τάνκερ που μεταφέρουν λιγότερο από 2.000 τόνους πετρελαίου, δεν είναι υποχρεωμένα να κάνουν ασφάλεια για να καλύψουν την ευθύνη. Εντούτοις, ο καθένας καταλαβαίνει, ότι μια μικρή διαρροή μπορεί να κάνει εξίσου σημαντική ζημιά στο περιβάλλον .

Για παράδειγμα ένα τάνκερ το οποίο προσάραξε στο νησί Galapagos, τον Ιανουάριο του 2001 έριξε λιγότερο από 90 τόνους του πετρελαίου στη θάλασσα . Το «δευτερεύον» όμως αυτό ατύχημα ,οδήγησε στο θάνατο του 60% σπάνιων των των θαλασσιών πουλιών στην περιοχή. Οι συνολικές δαπάνες καθαρισμού από αυτό το μικρό "ατύχημα ` υπολογίζονται περίπου στα \$14 εκατομμύρια !

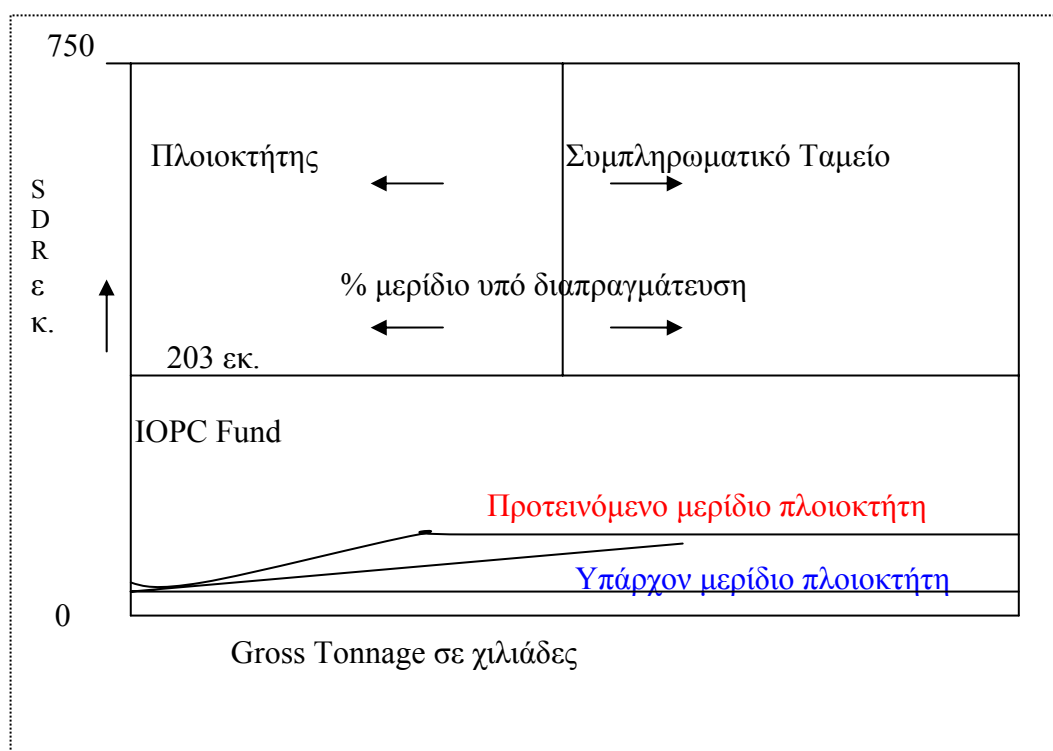
- ✓ Η χρηματοδότηση για τα Ταμεία προέρχεται έως τώρα από τις χώρες εισαγωγής πετρελαίου. Αυτό σημαίνει ότι το οικονομικό βάρος της πληρωμής της αποζημίωσης αφορά κυρίως τους καταναλωτές των χωρών που εισάγουν το πετρέλαιο.
- ✓ Πολλές κοινότητες που υποφέρουν από τέτοιου είδους ρύπανση, είναι πάρα πολύ φτωχές για να πραγματοποιήσουν την περίπλοκη και δαπανηρή ανάλυση των υποθετικών αξιολογήσεων
- ✓ Οι εξαγωγείς, που αποτελούν μερικά από τα πλουσιότερα έθνη, δεν συμμετέχουν στη χρηματοδότηση και μερικά σημαντικά θαλάσσια έθνη δεν είναι ακόμα συμβαλλόμενα μέλη στη Συνθήκη.

Η ιαπωνική βιομηχανία πετρελαίου είναι αυτήν την περίοδο ο μεγαλύτερος χρηματοδότης . Χρηματοδοτεί περίπου 20% του προϋπολογισμού του IOPC FUND . Ίσως είναι χρόνος να εξεταστούν οι ευθύνες των εξαγωγέων, και να ληφθούν υπόψη από τη Συνθήκη Ταμείων.

5.3 Προτάσεις Βελτίωσης

Στις 6 Μαΐου του 2004, η έβδομη συνάντηση του 3^{ου} “Intersessional Working Group” του IOPC Fund ,πρότεινε μεθόδους βελτίωσης για το θέμα του ορίου ευθύνης του πλοιοκτήτη και την ισορροπημένη απόδοση ευθυνών ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τους χρηματοδότες του οργανισμού .

5.3.1 Πρόταση Α’



Η πρόταση Α’ μιλά για την αύξηση του ελαχίστου ορίου ευθύνης του πλοιοκτήτη, για τα πλοία ενός καθορισμένου τονάζ και τη συμμετοχή του πλοιοκτήτη στο Συμπληρωματικό Ταμείο .

Λεπτομερέστερα , η κάθε αυτού πρόταση δεν επιχειρεί καθαρά να αυξήσει το υπάρχον όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη ,αλλά επιχειρεί το καθορισμό ενός μεγαλύτερου τονάζ ,από αυτό που επικρατεί στη Σύμβαση CLC ’92 ,έτσι ώστε το μέγιστο όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη (σήμερα 89.9 εκ. SDR) να επιβάλλεται σε χαμηλότερο τονάζ από το υπάρχον (140 000 τόνοι) .

Αυτό σημαίνει ,ότι το τονάζ δεν είναι απαραίτητως ο κύριος παράγοντας του συνολικού κόστους τω αξιώσεων .Μία αύξηση στο ελάχιστο όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη θα επιβεβαίωνε ότι δεν υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στο ελάχιστο (4.51 εκ.) και το μέγιστο (89.77 εκ.) όριο ευθύνης .

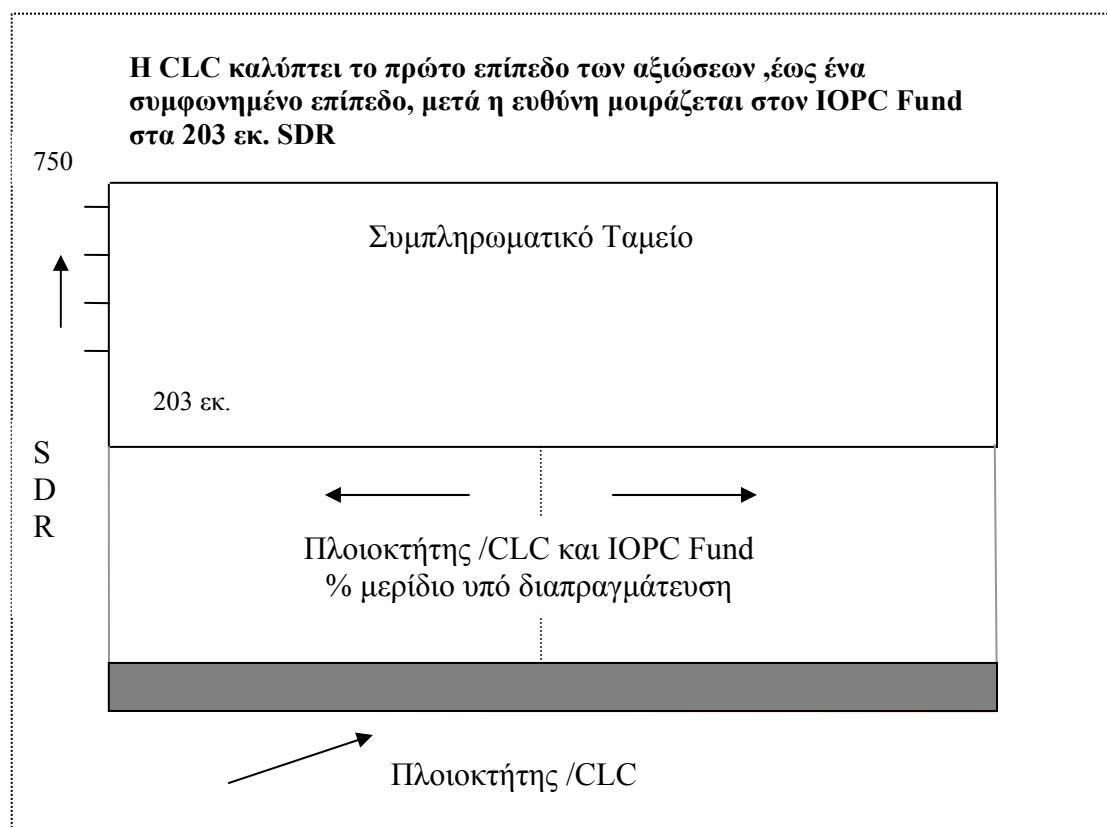
Επίσης ,η πρόταση Α' αναγνωρίζει στη Διεθνή Ομάδα των P&I Clubs την ανάπτυξη της STOPIA (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) ,ως αναπόσπαστο κομμάτι του συστήματος .

Τέλος ,η πρόταση απευθύνεται και στην ανισορροπία που θα προκαλέσει το Πρωτόκολλο του Συμπληρωματικού Ταμείου .Η Διοικητική Επιτροπή του Ταμείου 1992 δήλωσαν ότι το Πρωτόκολλο θα τεθεί σε εφαρμογή στο δεύτερο μισό του 2004 .

Το τρίτο αυτό επίπεδο αποζημίωσης πρόκειται να συμπεριλαμβάνει ένα αρχικό επίπεδο αποζημίωσης που θα πληρώνεται από του πλοιοκτήτες και ένα δεύτερο που θα πληρώνεται από τους εισαγωγείς πετρελαίου .Όμως ,η συμμετοχή και των δύο βιομηχανικών τομέων δεν είναι δυνατό να ενσωματωθούν στο Πρωτόκολλο του Συμπληρωματικού Ταμείου , γιατί είναι ανάγκη η σύναψη συνθήκης .

Έτσι, λόγω πολιτικής αναγκαιότητας καθώς και σοβαρών ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων ,αποφασίστηκε ότι το τρίτο επίπεδο αποζημίωσης θα χρηματοδοτείται αποκλειστικά από τους εισαγωγείς πετρελαίου .

5.3.2 Πρόταση Β'



Η δεύτερη πρόταση απαιτεί μια πιο ξεκάθαρη απόδοση ευθυνών ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και στους χρηματοδότες του συστήματος ,πάνω από το αρχικό επίπεδο που πληρώνεται από τον πλοιοκτήτη .

Επίσης ,η πρόταση αυτή προσπαθεί να καταργήσει την αναλογική κλίμακα του ορίου ευθύνης . Αντί αυτής της μεθόδου, προτείνει ένα ποσοστιαίο μερίδιο του συνολικού κόστους κάθε ατυχήματος .Αυτό το ποσοστό δε θα διαπραγματεύεται ανά κάθε ατύχημα ,αλλά θα οριστικοποιείται κατόπιν Διπλωματικής Σύσκεψης .

Επιπλέον ,με την πρόταση αυτή γίνεται ξεκάθαρο το βάρος της ευθύνης τόσο του πλοιοκτήτη που είναι υπεύθυνος για την ποιότητα του πλοίου του ,όσο και των συντελεστών πετρελαίου ως μέλη με μεγάλα συμφέροντα στον μεταφορικό τομέα .

Τέλος ,η δεύτερη πρόταση αναγνωρίζει το γεγονός ότι και οι μικρές διαρροές πετρελαίου από ατυχήματα τάνκερ είναι εξίσου σοβαρές και δαπανηρές και με τις μεγάλες διαρροές .²¹

Άρα συμπεραίνουμε, ότι παρόλο τα σημαντικά πλεονεκτήματα των Ταμείων ΙΟΡC, το καθεστώς των Ταμείων υστερεί στο γεγονός ,ότι καλύπτει μόνο τις διαρροές των πετρελαιοειδών²² από τα δεξαμενόπλοια και αντισταθμίζει μόνο τις αποδείξιμες δαπάνες και τις απώλειες. Αυτή η σαφής εστίαση μπορεί, στην πραγματικότητα, να είναι μια αιτία της επιτυχίας τους .Αλλά επίσης, θα μπορούσε σήμερα να αντιμετωπιστεί ως κίνητρο, από το οποίο το καθεστώς θα επεκταθεί και θα αποκτήσει μια πιά σφαιρική άποψη αυτού που μπορεί να επιτύχει.

Ένα πρώτο βήμα έχει γίνει από την υιοθέτηση μιας Συνθήκης ευθύνης και της αποζημίωσης για τη ζημία που προκαλείται από τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες που, όταν τεθούν σε ισχύ, θα δημιουργήσουν ένα σύστημα πολύ παρόμοιο με αυτό των Συνθηκών του 1992 και θα ιδρύσουν ένα διεθνές ταμείο για να εξετάσουν τα ατυχήματα που περιλαμβάνουν τέτοιες ουσίες.²³ Η εμπειρία που αποκτήθηκε από τα Ταμεία ΙΟΡC θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και σε άλλους τομείς, παραδείγματος χάριν στα πλαίσια του προγράμματος UNEP που, με την ευρεία προσέγγισή του στη θαλάσσια προστασία του περιβάλλοντος, έχει δείξει ότι μια προληπτική στρατηγική δεν χρειάζεται να είναι ακριβή για να λειτουργήσει ή πάρα πολύ γενική για να είναι εφαρμόσιμη.

²¹ Third Intersessional Working Group ,Agents , ‘Review of the International Compensation Regime ,Shipowner’s Liability ’ , 6 May 2004

²² Όταν αναφερόμαστε στα πετρελαιοειδή εννοούμε τα εμμένοντα (persistent) δηλαδή αργό πετρέλαιο ,μαζούτ ,λιπαντέλαια ,βαρύ diesel και όχι τα non-persistent όπως η βενζίνη ,κηροζίνη τα οποία δεν καλύπτονται από τη σύμβαση

²³ Η πρόταση δεν έχει επίσημα υποβληθεί .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Συμπεράσματα

Τριάντα έτη πριν, η Συνθήκη CLC και οι Συνθήκες Ταμείων καθιέρωσαν έναν επιτυχή μηχανισμό για την αποζημίωση των θλιβερών συνεπειών των διαρροών πετρελαίου. Εκείνη την περίοδο, εντούτοις, η κατανόηση του αντίκτυπου των διαρροών πετρελαίου στο περιβάλλον ήταν ακόμα σε πολύ αρχικό στάδιο. Το κόστος των διαρροών, που ήταν σχετικά χαμηλό, μοιράστηκε δίκαια μεταξύ των παραληπτών πετρελαίου και των πλοιοκτητών. Σε απάντηση προς τις νέες απαιτήσεις, οι σημαντικές αλλαγές στις Συνθήκες, έγιναν το 1992 και έπειτα το 2003. Και οι δύο προσανατολίστηκαν προς την αύξηση των επιπέδων αποζημιώσεων.

Όλα αυτά τα χρόνια που δραστηριοποιείται το καθεστώς Ταμείων IOPC, έχει κατορθώσει να κερδίσει το σεβασμό της ναυπηγικής βιομηχανίας, να αναπτύξει ένα σύστημα συνεργασίας με τους αντιπροσώπους πετρελαίου και ναυτιλίας και να αναθεωρήσει τακτικά τις παροχές του σε μια προσπάθεια να παραμείνουν συνεργάσιμοι.

Εν μέρει, λόγω των προσπαθειών του Διεθνή Θαλάσσιου Οργανισμού (IMO) και της προθυμίας της βιομηχανίας για αλλαγή των μονού τοιχώματος δεξαμενοπλοίων σε διπλού τοιχώματος, ο αριθμός διαρροών πετρελαίου έχει μειωθεί αρκετά τα τελευταία χρόνια.

Σήμερα, μόνο το 20% του πετρελαίου που εισάγεται στο θαλάσσιο περιβάλλον προέρχονται από πηγές, όπως πλατφόρμες πετρελαίου, καθώς επίσης και από τα σκάφη. Εντούτοις, περίπου 1.500 διαρροές πετρελαίου εμφανίζονται ακόμα κάθε έτος -και όταν εμφανίζεται μια σημαντική διαρροή πετρελαίου, οι περιβαλλοντικές συνέπειες μπορούν να είναι πάρα πολύ σοβαρές.

Φυσικά, αν το εξετάσουμε από την πλευρά της βιομηχανίας πετρελαίου, διαπιστώνουμε ότι η διοικητική απλοποίηση που “χτίζεται” στις Συνθήκες σήμερα, σημαίνει ότι όταν εμφανίζεται ένα σημαντικό ατύχημα, οι πλοιοκτήτες και τα P&I Clubs είναι υποχρεωμένοι να συμβάλουν πολύ λιγότερο, έναντι των συνεπειών των δραστηριοτήτων τους. Στην ουσία δεν υπάρχει κανένα πραγματικό οικονομικό κίνητρο για να επενδύσει κανείς στην ασφάλεια και την πρόληψη. Άλλοι αφήνονται να πληρώσουν το μεγαλύτερο μέρος των αποζημιώσεων, κάτι που εξετάζεται από κάποιες κυβερνήσεις, από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους παραλήπτες πετρελαίου.

Υποστηρίζουν ότι, από τη στιγμή που ο πλοιοκτήτης διαχειρίζεται το σκάφος του, επιλέγει το πλήρωμα και αποκρίνεται στις έκτακτες ανάγκες, η προστασία του από τις ενδεχομένως μεγάλες δαπάνες που συνδέονται με μια διαρροή πετρελαίου, δεν ενεργούν ως κίνητρο στις ασφαλείς διαδικασίες. Τα Ταμεία πρέπει να παρέχουν την αποζημίωση στους ενάγοντες κατά τρόπο έγκαιρο, αλλά πρέπει επίσης να είναι συνεπείς με το στόχο τους για βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Υπάρχουν εκείνοι που υποστηρίζουν ότι οι Συνθήκες είναι μόνο για την αποζημίωση και η ασφάλεια είναι ξεχωριστό κομμάτι.

Κατά την άποψή τους, η ευθύνη για μια διαρροή πετρελαίου πρέπει να τοποθετηθεί σταθερά με εκείνους που θα μπορούσαν και θα έπρεπε να την έχουν αποτρέψει. Και πρέπει βεβαίως να επωμιστούν ένα κατάλληλο μέρος του οικονομικού βάρους.

Όμως ,θα πρέπει να αναγνωριστούν τα σημαντικά οφέλη που αποκομίζουν τα κράτη μέλη των Ταμείων και το γεγονός ,ότι το καθεστώς αποζημιώσεων έχει κερδίσει τη θέση του στον περιβαλλοντικό χώρο. Φυσικά, για να ανταποκριθεί στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της κοινωνίας, θα πρέπει να συνεχίσει να αναπτύσσεται και η διεθνής κοινότητα θα πρέπει επίσης να φέρει εις πέρας τις νέες πρωτοβουλίες και να εξετάσει τα ευρύτερα προβλήματα που τα Ταμεία δεν θα μπορούν ενδεχομένως να αντιμετωπίσουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- International Oil Pollution Compensation Funds , Annual Report 2003
- IOPC Fund 1971 , Claims Manual, November 2002
- Analysis of Major claims ,UK P&I Club,1997
- IOPC Fund 92/A.8/6 ,Report on Investments ,15 Ιουλίου 2003
- The Human Factor ,A Report on Manning ,UK P&I Club
- Κώστας Θ .Γραμμένος , The Handbook of Maritime Economics and Business ,Κεφάλαιο 12 , σελ.254-257
- Jessica Blomqvist King , Vessel-source Oil Pollution Prevention and Compensation , University of Lund ,2000
- Fontaine E. , Tanio and Amoco Cadiz incidents compared .Liability for damage to the marine environment Comite Maritime International ,Lloy's of London Press Ltd ,London ,1993 σελ.101-108
- Incidents Involving the 1971 Fund ,Aegean Sea ,25 September 2002
- Olivier Thébaud, Denis Bailly, Julien Hay, José Pérez ,The cost of oil pollution at sea: an analysis of the process of damage valuation and compensation following oil spills.
- Jacobsson ,M. ,The International Conventions on Liability and Compensation for oil pollution damages and the activities of the IOPC Fund ,1993
- Third Intersessional Working Group ,Agenta , 'Review of the International Compensation Regime ,Shipowner's Liability ' , 6 May 2004
- Σύμβαση Διεθνούς Δικαίου Αποζημίωσης , Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ,Βρυξέλλες 08/09/2003
- The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents,2003
- ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ,σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης Βρυξέλλες, 5.3.2003
- Text of 1992 Conventions on Liability and Compensation for il pollution damage,Edition 2001
- The summary of International Petroleum Industry International Tanker Owners Environmental Conservation Association , March 2000
- APEX Oil Exports Round up ,Issue 9 - October 2003 ,Lloyd's Marine Intelligence Unit
- BP Statistical Review of World Energy,2000
- PIRA Energy Group & Lloyd's Marine Intelligence Unit Oil Tanker Intelligence Service ,12 Φεβρουαρίου 2004

APEX Oil Exports Round up ,Issue 9 - October 2003 ,Lloyd's Marine Intelligence Unit

- Το Βήμα , Ανάπτυξη , Αρ. Φύλλου 14244 , 22 Αυγούστου 2004
- UNCTAD Maritime Review

Web Sites

- www.iopcfund.org
- www.ukpandi.org
- www.pira.com
- www.lloydsniu.com
- www.opec.org
- www.ipieca.org
- www.imo.org
- www.sciencedirect.com
- www.yahoo.com

