

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

« Ναυτικά ατυχήματα δεξαμενοπλοίων και θεσμικές επιπτώσεις. Μεταβολές στο στόλο των δεξαμενοπλοίων και η στάση των εταιρειών πετρελαίου. »

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Αθηναίου Μαρία

20/ 02/ 2012

ΧΙΟΣ

Αθηναίου Μαρία

« Ναυτικά ατυχήματα δεξαμενοπλοίων και θεσμικές επιπτώσεις. Μεταβολές στο στόλο των δεξαμενοπλοίων και η στάση των εταιρειών πετρελαίου. »

20 / 02/ 2012

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Αθηναίου Μαρία

Επιβλέπων καθηγητής: Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Ε. Θανοπούλου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη	7
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή.....	9
1.1 Ιστορική εξέλιξη των δεξαμενοπλοίων και η πολιτική των Διεθνών Οργανισμών για το Θαλάσσιο Περιβάλλον	9
1.1.1 Οι Διεθνείς Οργανισμοί για το θαλάσσιο περιβάλλον.....	10
1.1.2 Διεθνείς Συμφωνίες για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία .	11
1.1.3 Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, ISM CODE (International Safety Management Code)	17
1.3 Δομή και Μεθοδολογία.....	18
Κεφάλαιο 2: Ναυτικά ατυχήματα δεξαμενοπλοίων	19
2.1 Η πετρελαιοκηλίδα του Exxon Valdez	19
2.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά του Exxon Valdez.....	20
2.1.2 Αναγνωρισμένα αίτια.....	20
2.1.3 Μέτρα καθαρισμού και περιβάλλον.....	21
2.1.4 Δικαστικός αγώνας και κόστος καθαρισμού.....	23
2.1.5 Οικονομικές και προσωπικές επιπτώσεις.....	25
2.2 Η πετρελαιοκηλίδα του Sea Empress	25
2.2.1 Η προσάραξη.....	25
2.2.2 Γενικά χαρακτηριστικά του M/T Sea Empress:.....	26
2.2.3 Τα αίτια της προσάραξης	27
2.2.4 Επιχειρήσεις καθαρισμού στην ξηρά και στην θάλασσα.....	28
2.2.5 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις.....	29
2.2.6 Οικονομικές επιπτώσεις.....	31
2.2.7 Ρυθμίσεις αποζημιώσεων μετά την καταστροφή του Sea Empress.....	32
2.2.8 Τα ποσά που καταβλήθηκαν για την αποζημίωση.....	32

2.2.9 Εξωδικαστική επίλυση της δράσης που ακολούθησε το International Oil Pollution Compensation Fund 1971 έναντι του Milford Haven Port Authority	33
2.3 Το ατύχημα ERIKA	34
2.3.1 Ιστορικό.....	34
2.3.2 Το ναυάγιο.....	35
2.3.3 Γενικά χαρακτηριστικά του Erika.....	36
2.3.4 Επιχειρήσεις καθαρισμού.....	36
2.3.5 Τα αίτια του ναυαγίου	37
2.3.6 Μέγιστο ποσό που διατίθεται για την αποζημίωση	38
2.3.7 Ποινική δίωξη	38
2.3.8 Επιπτώσεις ναυαγίου.....	39
2.4 Το ατύχημα Prestige	40
2.4.1 Γενικά χαρακτηριστικά του Prestige.....	41
2.4.2 Επιχειρήσεις καθαρισμού.....	41
2.4.3 Τα αίτια του ναυαγίου	42
2.4.4 Μέγιστο ποσό που διατίθεται βάσει της Σύμβασης του Ταμείου του 1992 και η ευθύνη του πλοιοκτήτη	42
2.4.5 Επίπεδο πληρωμών	43
2.4.6 Οι απαιτήσεις αποζημίωσης.....	44
2.4.7 Νομικές Συνέπειες.....	45
2.4.8 Οι συνέπειες του ναυαγίου.....	46
Κεφάλαιο 3: Θεσμικές επιπτώσεις	48
3.1 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Exxon Valdez	48
3.1.1 Προβλέψεις Oil Pollution Act (OPA) 90/ US NCP	48
3.1.2 Επισπευσμένη καθιέρωση των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους.....	49
3.1.3 Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (O.P.R.C.90)	53
3.1.4 Πρόσθετες μεταρρυθμίσεις και βελτιώσεις.....	54
3.2 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Sea Empress.....	56

3.2.1 Διδάγματα που αντλήθηκαν-διαπιστώσεις από τις εκθέσεις του Donaldson.	56
3.2.2 Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη θαλάσσια καταστροφή που προκλήθηκε από το Sea Empress.....	59
3.2.3 Πολιτικές και σχέδια ασφάλειας	61
3.3 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Erika	63
3.3.1 Κέρδη προ ασφάλειας και περιβάλλον	63
3.3.2 Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την δημιουργία ενός επιπλέον Ταμείου αποζημιώσεων	65
3.3.3 Η εμφάνιση των δεξαμενοπλοίων "Coulombi Egg"	66
3.3.4 Ο IMO αυξάνει τα όρια αποζημιώσεων για καταστροφές από την πετρελαϊκή ρύπανση.....	67
3.3.5 Τα μέτρα που έχουν ληφθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αποφυγή ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων	71
3.3.6 Κοινοτικά μέτρα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika	74
3.4 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Prestige	76
3.4.1 Ο νόμος Erika.....	76
3.4.2 Πρόσθετα μέτρα που προτείνονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.....	79
3.4.3 Ασφάλεια των πετρελαιοφόρων - πρόληψη της ρύπανσης από ατυχήματα ..	80
3.4.4 Πρόταση ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.....	83
Κεφάλαιο 4: Στατιστική επισκόπηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων και της συμμετοχής των εταιρειών πετρελαίου	85
4.1 Ο στόλος των δεξαμενοπλοίων.....	87
4.1.1 Αλλαγές στον στόλο των μεγάλων πετρελαιοφόρων.....	87
4.1.2 Κυριότητα δεξαμενοπλοίου ανάλογα με τον τύπο του ιδιοκτήτη.....	88
4.1.3 Ο ρόλος της ευθύνης στην ιδιοκτησία δεξαμενόπλοιου	90
4.1.4 Κυριότητα δεξαμενοπλοίου σύμφωνα με την χώρα	91
4.1.5 Κρατική ιδιοκτησία δεξαμενοπλοίων	95
4.2 Η επέκταση του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων ταχύτερα από τη ζήτηση: Πρόσφατες εξελίξεις.....	96
4.3 Οι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου αλλάζουν την πολιτική ναύλωσης.....	97

Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	100
Βιβλιογραφία.....	103
Κατάλογος Πινάκων	
Πίνακας 1: Μέγιστες τελικές παραδεκτές αξιώσεις.....	43
Πίνακας 2: Χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.....	51
Πίνακας 3: Κατηγοριοποίηση πλοίων σύμφωνα με το νεκρό τους βάρος.....	86
Πίνακας 4: Αριθμοί πλοίων και χρονοναυλώσεις εταιρειών.....	98
Κατάλογος Διαγραμμάτων	
Διάγραμμα 1: Παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων.....	88
Διάγραμμα 2: Χωρητικότητα δεξαμενοπλοίου ανά χώρα.....	92
Διάγραμμα 3: Ποσοστά δεξαμενοπλοίων ανά χώρα.....	93

Περίληψη

Ποσότητες πετρελαίου που λόγω ατυχήματος ή ανθρώπινης αμέλειας διαρρέουν και εξαπλώνονται στην επιφάνεια της θάλασσας, αποτελούν μία από τις σοβαρότερες αιτίες ρύπανσης και καταστροφής της χλωρίδας και της πανίδας στην έκταση που καταλαμβάνουν. Κύρια αιτία της δημιουργίας των πετρελαιοκηλίδων είναι τα ατυχήματα από τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια τα οποία έχουν ως φυσική συνέπεια την όξυνση του φαινομένου. Σκοπός λοιπόν, της υπάρχουσας εργασίας, είναι η αναφορά και εις βάθος ανάλυση των πιο πρόσφατων αλλά και πιο σημαντικών ναυτικών ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων, καθώς και η παρουσίαση των θεσμικών επιπτώσεων που αποτελούν απόρροια των παραπάνω. Στα πλαίσια της κατανόησης της ιδιαίτερης αντιμετώπισης που χρήζει το παρόν θέμα από τη διεθνή κοινότητα, στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται μια εκτενής αναφορά της πολιτικής των διεθνών οργανισμών για το θαλάσσιο περιβάλλον με τις όποιες συμφωνίες και κώδικες την καθορίζουν. Γίνονται συνεπώς αντιληπτές από το πρώτο κιόλας σκέλος της εργασίας οι συνεχείς και αποτελεσματικές προσπάθειες που καταβάλλονται από τους διεθνείς οργανισμούς για την εξάλειψη του προβλήματος.

Στην παρουσίαση του εκάστοτε ναυτικού ατυχήματος είναι απαραίτητη προϋπόθεση, αρχικά, η μελέτη των αιτιών που το προκάλεσαν, των επιπτώσεων που προκλήθηκαν στο περιβάλλον αλλά και στην κοινότητα που πλήγηκε, των επιχειρήσεων καθαρισμού που ακολούθησαν καθώς και των νομικών συνεπειών αλλά και των σχετικών ρυθμίσεων για αποζημιώσεις όπου αυτές κρίθηκαν απαραίτητες. Είναι επομένως στόχος του δεύτερου κεφαλαίου η παράθεση όλων των παραπάνω στοιχείων, μέσα από τη γνώση των οποίων θα καταστεί δυνατή η δημιουργία μια πλήρης εικόνας για κάθε ένα από τα ατυχήματα. Μέσα από μια σχετικά αντικειμενική αξιολόγηση, βασισμένη κατά κύριο λόγο στο μέγεθος των συνεπειών που προκλήθηκαν από ναυτικά ατυχήματα στο πέρας της εικοσαετίας, τα ατυχήματα τα οποία και τελικά αναλύονται είναι επιγραμματικά τα εξής: του Exxon Valdez, του Sea Empress, του Erika και τέλος του Prestige.

Είναι σαφές, ότι το αντίκτυπο που μπορεί να έχουν οι επιπτώσεις ενός ναυτικού ατυχήματος δεν θα μπορούσαν παρά να αποτυπωθούν και στο θεσμικό πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας. Αυτός είναι λοιπόν και ο λόγος που στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφονται λεπτομερώς όλες εκείνες οι αλλαγές, αναφορικά με το θεσμικό πλαίσιο, που προκύπτουν από τα ναυτικά ατυχήματα τα οποία και έχουν περιγραφεί στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η σπουδαιότητα και η σημασία που φαίνεται να έχει παγκοσμίως η πρόκληση ενός ναυτικού ατυχήματος, γίνεται κοινώς αντιληπτή, αν παρατηρήσει κανείς τις καθοριστικής σημασίας θεσμικές αλλαγές που μπορεί να προέλθουν από ένα και μόνο ατύχημα, αλλαγές, οι οποίες είναι ικανές όχι μόνο να θέσουν νέες βάσεις αλλά και να αλλάξουν εξ ολοκλήρου τις αρχές του κλάδου της ναυτιλίας.

Βλέποντας με πιο ευρεία ματιά τα γεγονότα και αναζητώντας βαθύτερα τις μακροχρόνιες εξελίξεις οδηγούμαστε σε νέα πρότυπα και καινοτόμες αλλαγές. Τα ναυτικά ατυχήματα που έλαβαν χώρα, οι αναγκαίες μεταρρυθμίσεις που ακολούθησαν και γενικά κάθε πρωτόγνωρο και πρωτογενές συμβάν συμβάλει στη διαφορετική προσέγγιση των εμπλεκόμενων μερών. Συγκεκριμένα στο τέταρτο κεφάλαιο

παρουσιάζεται μια στατιστική επισκόπηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων και της συμμετοχής των εταιρειών πετρελαίου που υποβλήθηκαν σε διάφορες μεταβολές μέσα από την πάροδο του χρόνου. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στις επιδράσεις που προέκυψαν από το αξιοσημείωτο για την ιστορία ναυτικό ατύχημα του Exxon Valdez καθώς και των ατυχημάτων που ακολούθησαν μέχρι και τις πρόσφατες εξελίξεις του σήμερα. Ποιος ήταν ο αντίκτυπος για τις μακροπρόθεσμες παραγγελίες των νεότευκτων πετρελαιοφόρων πλοίων και ποια στάση ακολούθησαν οι αντίστοιχες εταιρείες πετρελαίου όσον αφορά το μερίδιο του στόλου που θα κατέχουν στην αγορά. Αναπόσπαστο κομμάτι της εργασίας είναι και το τελευταίο κεφάλαιο, το πέμπτο όπου εκεί θα αναλυθούν τα γενικότερα συμπεράσματα έτσι ώστε να υπάρχει μια συγκεντρωτική και σαφέστερη απεικόνιση των γεγονότων.

Keywords: ατυχήματα, επιπτώσεις, στόλος δεξαμενοπλοίων

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

1.1 Ιστορική εξέλιξη των δεξαμενοπλοίων και η πολιτική των Διεθνών Οργανισμών για το Θαλάσσιο Περιβάλλον

Το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης, ως αναπόσπαστο τμήμα της μεταφορικής διαδικασίας των αγαθών, χρονολογείται εδώ και πάρα πολλούς αιώνες, δεδομένου ότι το σκέλος της θαλάσσιας μεταφοράς αφορούσε από πολύ παλιά ποσοστό μεγαλύτερο του 90% της συνολικής παγκόσμιας μεταφοράς αγαθών. Ως συνέπεια μπορούμε να θεωρήσουμε ότι και οι ανάλογες βυθίσεις πλοίων ή έστω οι απώλειες φορτίων λόγω θαλασσοταραχής, θα προκαλούσαν ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον μικρού όμως μεγέθους και οπωσδήποτε αντιμετωπίσιμες από τις δυνατότητες «αυτοκαθαρισμού» μίας θαλάσσιας περιοχής. Τούτο οφειλόταν αφενός στην ποιοτική σύσταση των φορτίων (ανυπαρξία πλην ελάχιστων εξαιρέσεων τοξικών, χημικών κ.λπ. άκρως επικινδύνων για το περιβάλλον φορτίων) κι αφετέρου, στη μικρή ποσότητα αυτών, λόγω του μικρού σχετικά μεγέθους των εμπορικών πλοίων. Το θεωρούμενο για τα σημερινά δεδομένα «μικρό μέγεθος πλοίου» διατηρήθηκε στην εμπορική ναυτιλία μέχρι και την έναρξη του Β Παγκοσμίου Πολέμου. Έτσι λ.χ. το 1921 η μέση χωρητικότητα των εμπορικών πλοίων ήταν 2.069 κ.ο.χ., ενώ το 1939 (παραμονές του Β Παγκοσμίου Πολέμου) είχε ανέβει μόνο κατά 232 κ.ο.χ (μέσος όρος 2.301 κ.ο.χ.) παρά την αναμφίβολη βελτίωση της τεχνολογίας, η οποία αντικατοπτριζόταν και στην κατασκευή επιβατηγών πλοίων. Τα υπάρχοντα πλοία χύδην φορτίου ήταν τα πετρελαιοφόρα, τα οποία μετέφεραν πολύ συχνά έτοιμο προϊόν (καύσιμα κάθε είδους) παρά ακατέργαστο αργό πετρέλαιο, οπότε ως φυσιολογική συνέπεια η ζήτηση χωρητικότητας αφορούσε όχι ιδιαίτερα μεγάλα μεγέθη tonnage¹.

Κατά την διάρκεια του Β Παγκοσμίου Πολέμου, οι ανάγκες των εμπολέμων κρατών να μεταφέρουν πετρελαιοειδή σε μαζική κλίμακα, οδήγησε στο πρώτο γιγαντιαίο για τα μέτρα της εποχής πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίων. Ακολούθως, μετά την λήξη του Β Παγκοσμίου Πολέμου, η κατάσταση αλλάζει ριζικά και οδηγεί στην ανάγκη για «γιγαντισμό» των εμπορικών πλοίων. Το παραπάνω φαινόμενο οδήγησε σε μία σαφή διαφοροποίηση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Την πρωτεύουσα θέση καταλαμβάνουν πλέον οι μεταφορές αγαθών σε χύδην μορφή (υγρή ή ξηρή) αντί αυτής των συσκευασμένων φορτίων. Συνεπώς, είναι πλέον δυνατή η μεταφορά κατά μάζες και η εφαρμογή των οικονομιών στην κλίμακα της παραγωγικής διαδικασίας, με στόχο την συμπίεση του μεταφορικού κόστους.

Τα ανωτέρω εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδους ατύχημα. Ο IMO στο ψήφισμα A849 περί υιοθέτησης του Κώδικα για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ορίζει ως ναυτικό ατύχημα κάθε συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση ζημιάς στο περιβάλλον που συνέβη από την βλάβη του πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή πλοίων.²

¹ **Tonnage** (χωρητικότητα) είναι ένα μέτρο του μεγέθους ή του φορτίου ενός πλοίου

² Βλ. Βλάχος, Γ.Π. 1999. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον Αθίνα: Σταμούλης

Είναι ευνόητο, ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι μεταφερόμενες ποσότητες φορτίου ενός πλοίου, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, με όλες τις σχετικές συνέπειες. Σαν αποτέλεσμα, τα «γιγαντιαία» πλοία απειλούν και με «γιγαντιαίους» κινδύνους τις περιοχές μέσα στις οποίες κινούνται, παρά την προσπάθεια της διεθνούς νομοθεσίας που στοχεύει να περιορίσει τους κινδύνους αυτούς. Η σημασία του γεγονότος επιτείνεται από το ότι τα γιγαντιαία πλοία είναι κυρίως μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων (tankers) και σε πολύ μικρότερο βαθμό πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Έτσι, βυθίσεις γιγαντιαίων πλοίων συνοδεύονται σχεδόν πάντοτε από ρύπανση με αργό πετρέλαιο που αποτελεί μία από τις χειρότερες μορφές ρύπανσης.

Με τον όρο θαλάσσια ρύπανση χαρακτηρίζεται η άμεση ή έμμεση εισαγωγή διαφόρων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον από τον άνθρωπο, που μπορεί να έχουν επιζήμιες επιπτώσεις, όπως επιβάρυνση της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας, μεγάλους κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρεμπόδιση πολλών θαλάσσιων δραστηριοτήτων και μείωση του επιπέδου ποιότητας της χρήσης και του πλούτου των θαλάσσιων υδάτων. Η ρύπανση της θάλασσας τα τελευταία κυρίως χρόνια, έχει πάρει σοβαρές διαστάσεις. Από τη συνολική ρύπανση της θάλασσας, αυτή που προέρχεται από τα πλοία οφείλεται στα ναυτικά ατυχήματα. Στατιστικές αναλύσεις δείχνουν ότι περίπου το 80% του συνολικού αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων προκαλούνται από ανθρώπινο λάθος. Η αλήθεια που υπογραμμίζεται εδώ είναι ότι η ενέργεια ή παράλειψη του ανθρώπου παίζει πρακτικά σημαντικό ρόλο σε κάθε ατύχημα συμπεριλαμβανομένων εκείνων όπου βλάβη κατασκευαστική ή του εξοπλισμού πιθανόν να είναι η άμεση αιτία.

Σε όλα αυτά αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από αργό πετρέλαιο, από πετρελαιοειδή ή από ορισμένα χημικά φορτία εξαιρετικά μεγάλης τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα ενώ συγχρόνως η καταπολέμησή της είναι επίπονη, χρονοβόρα και εξαιρετικά δαπανηρή, με αμφίβολα μάλιστα αποτελέσματα στις περιπτώσεις εκείνες που δρουν ιδιαίτερες επιβαρυντικές συνθήκες.

Η όξυνση του περιβαλλοντικού ζητήματος σε διεθνές επίπεδο, και ειδικότερα σε σχέση με το θαλάσσιο περιβάλλον, κινητοποίησε σταδιακά τη διεθνή κοινότητα με στόχο την αντιμετώπιση ή και την εξάλειψη του σχετικού προβλήματος. Οι διεθνείς αυτές προσπάθειες ανάπτυξης και αποτελεσματικής υλοποίησης θεσμών προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος είχαν ως αφετηρία είτε άμεση συνεργασία κρατών της διεθνούς κοινότητας (κυρίως διμερείς ή και κάποιες πολυμερείς συμφωνίες σε τοπικό ή περιφερικό επίπεδο) είτε κυρίως την κινητοποίηση διεθνών (κυβερνητικών και μη) οργανισμών, σε συνεργασία με συγκεκριμένα κράτη (περιφερειακά προβλήματα) ή με όλες τις χώρες της διεθνούς κοινότητας (παγκόσμια προβλήματα του θαλάσσιου περιβάλλοντος).

1.1.1 Οι Διεθνείς Οργανισμοί για το θαλάσσιο περιβάλλον³

Οι ειδικευμένοι Οργανισμοί του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον είναι οι εξής:

³ Βλ. Βλάχος, Γ.Π. 1999. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον Αθίνα: Σταμούλης

1. U.N.E.S.C.O. (Οργανισμός για την Εκπαίδευση, την Επιστήμη και την Κουλτούρα) έχει δείξει μεγάλη ευαισθησία για το περιβάλλον, είτε μέσα από ειδικές έρευνες είτε μέσα από την οργάνωση διεθνών συνδιασκέψεων με αποτέλεσμα τη συμβατική ρύθμιση πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων.
2. I.M.O (International Maritime Organization ή Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός). Είναι από τους παλαιότερους οργανισμούς που έχουν συμβάλει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ιδρύθηκε τον Ιανουάριου του 1959 και στις 23 Μαΐου 1982 ο ρόλος του οργανισμού αναβαθμίστηκε, αφού οι αποφάσεις του έχουν από τότε δεσμευτικό χαρακτήρα για τα Κράτη-μέλη. Ο οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του στους τομείς της ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, στα θέματα νομικής φύσης, ναυτικής ασφάλειας καθώς και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η συνήθης διαδικασία σύγκλησης διεθνών συνδιασκέψεων έχει ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων(International Conventions), κωδικών(Codes), προτάσεων(Recommendations) και οδηγιών(Guidelines). Η Γενική Συνέλευση των μελών συνέρχεται κάθε δύο χρόνια και είναι το κυρίαρχο όργανο του οργανισμού, αποφασίζει δε βασιζόμενη σε προτάσεις που υποβάλλονται από την Γραμματεία. Βασικό ρόλο στη διοίκηση του Οργανισμού έχει και το Συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από 32 αντιπροσώπους Κυβερνήσεων των χωρών-μελών. Η βάση της εργασίας του I.M.O πραγματοποιείται χάρη σε πέντε Επιτροπές και μεγάλο αριθμό υποεπιτροπών. Η συμβολή του I.M.O για τη διαμόρφωση διεθνούς νομικού πλαισίου που προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον είναι εξαιρετικά σημαντική. Κατά την διάρκεια των 33 ετών λειτουργίας του οργανισμού, διατυπώθηκαν και έγιναν διεθνώς αποδεκτές πολλές δεκάδες διεθνείς συμβάσεις και πρωτόκολλα, ενώ παράλληλα υιοθετήθηκαν εκατοντάδες κώδικες και συστάσεις προς τα Κράτη-μέλη.
3. Εκτός από τα παραπάνω ο Ο.Η.Ε έχει δημιουργήσει το U.N.E.P(United Nations Environment Programme Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον). Κύριος σκοπός του Προγράμματος είναι η υλοποίηση των αρχών της διακήρυξης της Στοκχόλμης σε σχέση, ειδικότερα, με την ευθύνη των κρατών για οικολογικές καταστροφές καθώς και την ενθάρρυνση για συνομολόγηση κάθε είδους διεθνών συνθηκών με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος.
4. Τέλος, αξιοσημείωτη είναι η συμβολή της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη, η οποία είναι επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών και ασχολείται αποκλειστικά με τη διατήρηση και τη βελτίωση του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο.

1.1.2 Διεθνείς Συμφωνίες για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία⁴

Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο(OILPOL 1954) όπως τροποποιήθηκε το 1962, 1969 και το 1971.

Στη συνδιάσκεψη για την ίδρυση της σύμβασης μετείχαν 32 κράτη που αντιπροσώπευαν το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Οι αποφάσεις βασίστηκαν

⁴ Βλ. Βλάχος, Γ.Π. 1999. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον Αθήνα: Σταμούλης

κατά ένα μεγάλο μέρος στο σχέδιο προτάσεων της Επιτροπής Faulkner. Στην αρχική της μορφή η σύμβαση απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μίγματος που περιέχει πάνω από 100ppm(parts per million) σε απόσταση λιγότερο από 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές π.χ. Βόρειος Θάλασσα, Βαλτική και Μαύρη Θάλασσα.

Ακολούθησαν οι τροποποιήσεις του έτους 1962 περιέχοντας αυστηρότερα μέτρα για τις απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα π.χ. η καθιέρωση της ζώνης των 100 αντί των 50 μιλίων. Το έτος 1969 ακολούθησαν νέες τροποποιήσεις σύμφωνα με τις οποίες τα δεξαμενόπλοια υποχρεούνται να απορρίψουν πετρέλαιο en route(κατά τη διάρκεια του ταξιδιού) στη θάλασσα μόνο με τη μέθοδο του LOT, το ποσοστό απόρριψης να μην υπερβαίνει τα 60 λίτρα για κάθε μίλι και η συνολική ποσότητα απόρριψης να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου. Αντίθετα με τις προβλέψεις της σύμβασης (1954) και των τροποποιήσεων(1962,1969) οι οποίες καλύπτουν τη λειτουργική ρύπανση, οι νέες τροποποιήσεις του 1971 δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1969) με το πρωτόκολλο του 1973 τέθηκε σε ισχύ το 1975 (Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties)

Εφόσον το εμπορικό πλοίο βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, το παράκτιο κράτος μπορεί να πάρει τα μέτρα που θεωρεί αναγκαία (σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας). Τούτο συμβαίνει επειδή το πλοίο δεν είναι εν πλω και δεν ισχύει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης και συνεπώς εμπίπτει στη δικαιοδοσία και την άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους. Σύμφωνα με την σύμβαση του 1969 κάθε κράτος μπορεί να πάρει μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα ως αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές του από ρύπανση ή απειλή ρύπανσης από πετρέλαιο. Το έτος 1973 υιοθετήθηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης το οποίο δεν έχει τεθεί σε ισχύ. Τέλος, η σύμβαση του 1969 επικρίθηκε κυρίως: επειδή παρέχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια στο παράκτιο κράτος και φαίνεται να περιορίζει το δικαίωμα άμυνας και κατάστασης ανάγκης για τα παράκτια κράτη.

Σύμβαση Δημοσίου Δικαίου "Public Law" or "Intervention Convention" (1969)

Επιτρέπει σε κράτη να πάρουν τα αναγκαία μέτρα στα διεθνή ύδατα, ώστε να προληφθεί, να ελαττωθεί ή να εξαλειφθεί πλήρως κάθε σοβαρός και άμεσος κίνδυνος των ακτών τους ή των συμφερόντων τους από πετρελαϊκή ρύπανση μετά από ναυτιλιακά ατυχήματα ή διεργασίες που να έχουν σχέση με τέτοιου είδους ατυχήματα.

Σύμβασης Αστικής Ευθύνης συνέπεια Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (1969), σε ισχύ το 1975 με τα πρωτόκολλα των ετών 1976 (σε ισχύ το 1981) και 1984. (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)

Στη διάσκεψη των Βρυξελλών (1969) ο ΙΜΟ προχώρησε στην καθιέρωση της διεθνούς σύμβασης περί αστικής ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, CLC, που καθιέρωσε την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων και προέβλεψε σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης των πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων. Η σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρύπανσης που προκαλούνται από την διαφυγή πετρελαιοειδών από έμφορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος, την αιγιαλίτιδα ζώνη

και την αποκλειστική οικονομική 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 των δεξαμενοπλοίων. Η σύμβαση καθιερώνει αφενός την αντικειμενική ευθύνη και αφετέρου την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ως προς το δεύτερο ο πλοιοκτήτης είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημιά που προκαλείται από ρύπανση πετρελαίου και είναι υπόχρεος αποζημίωσης εκτός αν η ζημιά προέρχεται από α) πολεμικές ενέργειες β) πράξη ή παράλειψη τρίτου που είχε την πρόθεση να προξενήσει ζημιά, και γ) από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για την συντήρηση των φάρων και άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας. Τέλος, σημαντικά σημεία για την εφαρμογή της σύμβασης, είναι ότι η απόρριψη πετρελαίου πρέπει να έχει γίνει από δεξαμενόπλοιο που έχει την σημαία κάποιου συμβαλλόμενου κράτους και ότι 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).

Σύμβαση για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την Αποζημίωση σε περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1971) τέθηκε σε ισχύ το 1978 με το πρωτόκολλο 1976. (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)

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 τη CLC, στην υιοθέτηση της σύμβασης FUND (1971) συμβαλλόμενα μέρη γίνονται μόνο τα κράτη-μέλη της σύμβασης CLC. Κύριοι σκοποί της σύμβασης είναι η παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με την σύμβαση CLC εκτός αν η ρύπανση προκαλείται από "εκ προθέσεως παράβαση" του πλοιοκτήτη. 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: α) ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση σύμφωνα με την σύμβαση CLC β) ο πλοιοκτήτης βρίσκεται σε οικονομική αδυναμία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τη σύμβαση ευθύνης, και γ) η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με την σύμβαση ευθύνης. Η σύμβαση εφαρμόζεται σε ζημιά από ρύπανση που προκλήθηκε στο έδαφος (περιλαμβανομένων των χωρικών υδάτων), και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του συμβαλλόμενου κράτους, η οποία έχει καθοριστεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο ή σε περίπτωση που δεν έχει καθοριστεί τέτοια ζώνη, σε περιοχή εκτεινόμενη πέρα από τα χωρικά ύδατα του κράτους αυτού και παρακείμενη αυτών, που δεν ξεπερνά όμως τα 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης από τις οποίες και μετράται το πλάτος των χωρικών του υδάτων. Οι πληρωμές αποζημίωσης καλύπτονται από τις εισφορές ιδιωτών ή επιχειρήσεων των κρατών-μελών τα οποία προμηθεύονται πετρέλαιο σε ποσότητες πάνω από 150.000 τόνους τον χρόνο (αρχική εισφορά 0,004 δολ. ανά τόνο πετρελαίου). Από το 1985 το 80% περίπου των ετήσιων εισφορών καταβάλλεται από τα βιομηχανικά κράτη.

Σύμβαση περί Πρόληψης της Ρύπανσης της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων ουσιών (1972) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1975. (London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter)

Η σύμβαση ορίζει ως “dumping” την ηθελημένη απόρριψη αποβλήτων που είναι σχετική με τις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροσκαφών. Η σύμβαση του Λονδίνου θεωρείται παγκόσμια και δεν αναφέρεται σε κάποια ειδική περιοχή. Περιλαμβάνει τρία παραρτήματα εκ των οποίων το πρώτο καλείται μαύρος πίνακας (black list) και περιέχει τα χημικά στοιχεία και τις ενώσεις αυτών (π.χ. υδράργυρος, κάδμιο, ορυκτέλαια, υδρογονάνθρακες, πλαστικά) καθώς και τα υψηλού κινδύνου ραδιενεργά κατάλοιπα. Η απόρριψη των παραπάνω ουσιών που περιέχονται στον μαύρο πίνακα απαγορεύεται. Το δεύτερο παράρτημα περιλαμβάνει τα απόβλητα που θεωρούνται λιγότερο επιβλαβή (less noxious) και ονομάζεται γκριζος πίνακας (grey list). Ειδικότερα: αρσενικό, μόλυβδος, χαλκός, ψευδάργυρος, φυτοφάρμακα και λιγότερο τοξικές ραδιενεργές ενώσεις. Το τρίτο παράρτημα περιλαμβάνει όλες τις ουσίες που δεν περιέχονται στον μαύρο και γκριζο πίνακα.

Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SOLAS 1974) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980. (Convention on Safety of Life at Sea)⁵

Αναφέρεται σε θέματα όπως η κατανομή και σταθερότητα των φορτίων, μηχανημάτων και ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων, πρόβλεψη για εντοπισμό και εξουδετέρωση πυρκαγιών, σωσίβια εξαρτήματα, εξαρτήματα ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας κ.λπ. Η SOLAS 1974 αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και μπορεί να συμπληρώσει κάποιος ότι αλληλοσυμπληρώνεται με τη σύμβαση MARPOL 73/78 όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Σύμφωνα με την σύμβαση η δικαιοδοσία ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, αλλά και το παράκτιο κράτος έχει ένα βαθμό ελέγχου στην περίπτωση που αλλοδαπά πλοία που φέρουν την σημαία κάποιου συμβαλλόμενου κράτους χρησιμοποιούν τα λιμάνια τους. Το έτος 1978, στην συνδιάσκεψη του IMO για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (TSSP), υιοθετήθηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης, σύμφωνα με το οποίο καθιερώνονται: α) το σύστημα Αδρανούς Αερίου (Inert Gas System) ένα αέριο που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου, ώστε να γίνεται αδύνατη η καύση των υδρογονανθράκων, β) επιπρόσθετα Ραντάρ, γ) διπλή δυνατότητα πλοήγησης (emergency steering gear). Κατά τα έτη 1983, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 ακολούθησαν διάφορες τροποποιήσεις της σύμβασης. Πρόσφατα (1994), κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης του IMO αποφασίστηκε η πρόσθεση ενός νέου κεφαλαίου στο παράρτημα της SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code) για όλα τα επιβατηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, χημικά δεξαμενόπλοια, φορτηγά χύδην φορτίων άνω των 500 GRT μέχρι τη 1/7/1998 και για τα υπόλοιπα φορτηγά πλοία μέχρι την 1/7/2002. Ο κώδικας θεσπίζει κανονισμούς για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων μέσα από την οργάνωση της εταιρείας σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

⁵ Βλ. Σαμπατακάκης Η. Δ., Ρύπανση του Περιβάλλοντος από χημικές ουσίες

Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία (MARPOL 1973) με το πρωτόκολλο 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1983. (International Convention for the Prevention of Pollution from ships)⁶

Η σύμβαση MARPOL αποτελείται από είκοσι Άρθρα, δύο Πρωτόκολλα και πέντε Παραρτήματα. Η σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία με σημαία Κράτους που έχει υιοθετήσει τη σύμβαση οποτεδήποτε λειτουργούν στη θάλασσα. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν τα πολεμικά πλοία και τα κρατικά πλοία που εργάζονται σε μη εμπορικές δραστηριότητες. Με σκοπό να ενισχυθεί η εφαρμογή της σε Παγκόσμια κλίμακα, η σύμβαση περιλαμβάνει μια σημαντική πρόβλεψη σε σχέση με τα πλοία κρατών που δεν την έχουν υιοθετήσει. Όλα τα κράτη-μέλη της σύμβασης θα εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της σύμβασης για τα πλοία των κρατών που δεν είναι μέλη όταν εισέρχονται σε λιμένες των τελευταίων, με σκοπό να ενισχύσουν την άποψη ότι δεν απαιτούνται επιπλέον βελτιώσεις στα πλοία αυτά. Επιπροσθέτως, αποφασίσθηκε ότι η σύμβαση θα έμπαινε σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία στην οποία τουλάχιστον 15 χώρες που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 50% του παγκόσμιου "τονάζ" θα είχαν υπογράψει την σύμβαση. Η αναλογία αυτή επιτεύχθηκε την 2^η Οκτωβρίου 1983. Καθώς κάθε πηγή ρύπανσης απαιτεί ειδικές ρυθμίσεις για την αποφυγή της ρύπανσης, οι κανονισμοί αυτοί καταγράφονται σε πέντε παραρτήματα. Κάθε παράρτημα περιλαμβάνει απαιτήσεις για τη κατασκευή, τον εξοπλισμό, τη φόρτωση του πλοίου και τις εργασίες στο πλοίο, με σκοπό να αποφευχθεί ή να ελεγχθεί ενδεχόμενη ρύπανση της θάλασσας. Είναι σημαντικό ότι για να μπουν σε ισχύ υποχρεωτικώς τα παραρτήματα III-IV και V πρέπει να συμφωνήσουν τουλάχιστον 15 κράτη που κατέχουν το 50% του παγκόσμιου "τονάζ" ή περισσότερο. Παρ' όλο το γεγονός ότι ο αριθμός των Κρατών που έχουν υπογράψει τη σύμβαση αυξάνεται, τα δεδομένα δείχνουν ότι αποτελούν πιθανώς ολοένα και λιγότερο ποσοστό του παγκόσμιου "τονάζ".

Διεθνής Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1990) (Internal Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation)

Στη συνδιάσκεψη του Λονδίνου μετείχαν 90 κράτη από τα οποία 15 υπέγραψαν το τελικό κείμενο. Η σύμβαση αποσκοπεί στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για την αντιμετώπιση περιστατικών έκτακτου ανάγκης, όπως ένα ατύχημα δεξαμενόπλοιου. Επίσης, επισημαίνει την αναγκαιότητα ύπαρξης σχεδίων άμεσης δράσης για κάθε πλοίο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (προληπτικά μέτρα), για την προετοιμασία και αντιμετώπιση πετρελαϊκής ρύπανσης που προκαλείται από εμπορικά πλοία αλλά και από τις εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας και τις ευκολίες υποδοχής στα λιμάνια. Όμως τα σχέδια άμεσου επέμβασης απαιτούν και χρηματική υποστήριξη, ιδιαίτερα μάλιστα στις περιπτώσεις καθαρισμού μιας θαλάσσιας περιοχής (κόστος απορρύπανσης, τεχνικά μέσα και κατάλληλο προσωπικό) ενώ ο IMO ως φορέας υλοποίησης έχει περιορισμένο προϋπολογισμό. Από την άλλη πλευρά η σύμβαση έχει ως αρχή ότι αυτός που ρυπαίνει αναλαμβάνει και να αποζημιώσει τα θύματα αναγνωρίζοντας τη σημασία των άλλων συμβάσεων του οργανισμού SOLAS,

⁶HELMERPA. 1992. Marpol και ναυτικοί - Ρύπανση από Πετρέλαιο: Οδηγίες για τα πλοία της HELMERPA., Αθήνα

MARPOL, CLC και FUND, ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις ανάγκες των αναπτυσσόμενων και των μικρών νησιωτικών κρατών.

Ασφάλεια Δεξαμενόπλοιων και Πρόληψη Ρύπανσης, (Πρωτόκολλο T.S.P.P.) (Tanker Safety and Pollution Prevention, Λονδίνο, 1978)

Η σύμβαση αυτή αναφέρεται στην ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων, και, δια μέσου αυτής, στη μείωση της ατυχηματικής ρύπανσης. Από αυτή την άποψη αποτελεί εξειδίκευση της αρχικής σύμβασης της MARPOL (του έτους 1973). Η σύμβαση αναφέρεται τόσο στις μεταφορές “αργού πετρελαίου”, όσο και σε αυτές των “προϊόντων”. Τα πλοία διακρίνονται σε “υπάρχοντα” και “νέα”.

Διεθνή Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών και Ναυτικών (S.T.C.W.) (Standards of Training Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978)

Η διεθνής σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Εκτέλεσης Φυλακών των Ναυτικών που υιοθετήθηκε από τον IMO την 7^η Ιουλίου 1978, είναι γνωστή σαν STCW 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Τον Ιούλιο 1995 η Διεθνής Διάσκεψη των χωρών-μερών της Σύμβασης STCW 1978 υιοθέτησε τροποποιήσεις στη Σύμβαση καθώς και το νέο Κώδικα της STCW. Στη συνέχεια, ο IMO εξέδωσε το κείμενο της αναθεωρημένης Σύμβασης και του Κώδικα που τέθηκε σε ισχύ την 1^η Φεβρουαρίου 1997. Η αναθεωρημένη Σύμβαση προάγει τους στόχους των SOLAS και MARPOL, αλλά και τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM code. Με τον τρόπο αυτό, η νέα STCW και ο ΚΑΔ αποτελούν μέσο για την επίτευξη “ασφαλέστερων πλοίων και καθαρότερων θαλασσών”. Η Σύμβαση καθορίζει συγκεκριμένους κανόνες για μια ενιαία παγκόσμια Εκπαίδευση, Αξιολόγηση της Ικανότητας, Έκδοση Πιστοποιητικών και Ανανέωσή τους για επαγγελματίες ναυτικούς όλων των τάξεων ενώ για πρώτη φορά, δίνει στον IMO τη δύναμη να ελέγχει και να αξιολογεί το επίπεδο των ναυτικών, την εκπαίδευση και τα πιστοποιητικά που φέρουν. Επιπλέον επιτρέπει στις λιμενικές αρχές να ελέγχουν το επίπεδο της ικανότητας των ναυτικών και να απαγορεύει τον απόπλου πλοίου, όταν προσδιορισμένοι λόγοι το απαιτούν. Η τροποποιημένη Σύμβαση διατηρεί ως έχουν τα άρθρα της αρχικής διεθνούς σύμβασης του 1978 και αντικαθιστά ολόκληρο το κείμενο του Παραρτήματος με τα Παραρτήματα 1 και 2 στην τελική πράξη της Συνέλευσης. Το νέο κείμενο περιέχει Κανονισμούς και αντίστοιχες Τεχνικές Οδηγίες υπό μορφή κώδικα ομαδοποιημένες σε οκτώ κεφάλαια ως εξής:

- Κεφάλαιο I: Γενικές Διατάξεις
- Κεφάλαιο II: Πλοίαρχος, Αξιωματικοί & Προσωπικό Καταστρώματος
- Κεφάλαιο III: Αξιωματικοί & Προσωπικό Μηχανής
- Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες & Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών
- Κεφάλαιο V: Ειδική Εκπαίδευση & Απαιτήσεις για το Προσωπικό Συγκεκριμένων Τύπων Πλοίων
- Κεφάλαιο VI: Αντιμετώπιση Έκτακτων Περιστατικών, Ιατρική Βοήθεια & Τεχνική Επιβίωσης
- Κεφάλαιο VII: Εναλλακτικά Πιστοποιητικά
- Κεφάλαιο VIII: Τήρηση Φυλακών

1.1.3 Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, ISM CODE (International Safety Management Code)⁷

Μέσα σε ένα πλαίσιο δράσης ο IMO, στις 17-11-93, προχώρησε στην υιοθέτηση της απόφασης A 741(18) "Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος" (ISM Code: International Safety Management Code). Η αξία του ISM Code έγκειται στο ότι καθιερώνει ένα διεθνές πρότυπο για την διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με τη θέσπιση ενός συνόλου λειτουργικών κανόνων, που άπτονται όλου του οργανωτικού φάσματος της διοίκησης, τόσο της διαχειρίστριας εταιρείας όσο και των πλοίων που εξαρτώνται από αυτήν και αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης. Ο παραπάνω κώδικας υιοθετήθηκε στην συνδιάσκεψη της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) την 21-6-1994 και ενσωματώθηκε στο νέο της κεφάλαιο IX. Οι βασικοί στόχοι του κώδικα συνίσταται στην ασφάλεια των πλοίων, στην αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων, στην προστασία της περιουσίας και στην αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ουσιαστικά ο ISM Code επιβάλλει την ορθή τήρηση των ήδη υπάρχουσών Διεθνών Συμβάσεων και κυρίως τις STCW, MARPOL και την SOLAS. Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας αφορά στις γραπτές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται πιστά και αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς, όπως:

- Σχεδιασμός φόρτωσης και εκφόρτωσης (loading and discharging plans).
- Σχεδιασμός ταξιδιού (passage plan).
- Διαδικασίες ελέγχου πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού (check lists).
- Ανταλλαγή στοιχείων με του πλοηγούς (pilot cards).
- Επικοινωνία πλοίου-γραφείου-ναυλωτών.
- Διαδικασίες ολικού ελέγχου από τον Πλοίαρχο κλπ.

Το περιεχόμενο του κώδικα κατανέμει τι ευθύνες και τις αρμοδιότητες σε όλα τα εμπλεκόμενα στην διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς μέρη. Έτσι, προβλέπονται τόσο οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες της εταιρείας, όσο και αυτές που αφορούν στα μέσα και στο προσωπικό, στον Πλοίαρχο και στο κατάλληλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, το οποίο είναι συνολικά υπεύθυνο για την λειτουργία και τις καταστάσεις ανάγκης που δημιουργούνται σε κάθε πλοίο. Επιγραμματικά, οι υποχρεώσεις και οι αρμοδιότητες κάθε μέρους είναι οι εξής:

- Ευθύνες και αρμοδιότητες της εταιρείας
- Ευθύνες και αρμοδιότητες του εξουσιοδοτημένου προσώπου
- Ευθύνες και αρμοδιότητες του Πλοίαρχου
- Μέσα και προσωπικό
- Ανάπτυξη σχεδίων για την λειτουργία του πλοίου
- Προετοιμασία για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης
- Συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού
- Τεκμηρίωση, έλεγχος, αναθεώρηση, αξιολόγηση της εταιρείας

⁷ Βλ. Βλάχος, Γ.Π. 1999. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον Αθήνα: Σταμούλης

1.3 Δομή και Μεθοδολογία

Η δομή της παρούσας εργασίας είναι με τέτοιο τρόπο διαμορφωμένη, ούτως ώστε να εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό το σκοπό της. Ο τρόπος με τον οποίο είναι δομημένα τα κεφάλαια, καθώς και η σειρά με την οποία δίνονται οι πληροφορίες στον αναγνώστη έχουν ως κύριο μέλημα την διευκόλυνσή του. Είναι σαφές, επομένως, πως το πρώτο κεφάλαιο δεν θα μπορούσε παρά να είναι μια εκτενής εισαγωγή, με την οποία ο αναγνώστης έρχεται σε μια πρώτη επαφή με το αντικείμενο της εργασίας, αρχικά μέσα από μια ιστορική αναδρομή σχετικά με την εξέλιξη του μεγέθους των δεξαμενοπλοίων και σε δεύτερο επίπεδο με τις σημαντικότερες συμφωνίες σε ένα πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έχοντας λοιπόν, ως εφόδιο όλες τις εισαγωγικές πληροφορίες που σχετίζονται με το θέμα, ο αναγνώστης είναι σε θέση πλέον να παρακολουθήσει και να ανταποκριθεί στις πιο εξειδικευμένες πληροφορίες που δίνονται στο δεύτερο κεφάλαιο και αφορούν τα σημαντικότερα και περισσότερο επιζήμια ναυτικά ατυχήματα της τελευταίας εικοσαετίας. Μελετώντας κανείς τέτοιας φύσης ατυχήματα, που ως γνωστόν, οι συνέπειές τους απασχολούν και επηρεάζουν την κοινότητα στο σύνολό της, δεν μπορεί να μην αναρωτηθεί για τις θεσμικές επιπτώσεις που κάθε ένα από αυτά έχει προκαλέσει στην κοινωνία μας, το ρόλο αυτό, είναι που καλείται να εκπληρώσει το τρίτο κεφάλαιο. Με κύριο στόχο ο αναγνώστης να έχει μια πλήρη εικόνα για το εκάστοτε ναυτικό ατύχημα, το οποίο και αναφέρεται, η στατιστική επισκόπηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων και της συμμετοχής των εταιρειών πετρελαίου (όπως διαμορφώνεται μετά από τα ναυτικά ατυχήματα) που παρουσιάζεται στο τέταρτο κεφάλαιο, δίνουν τη συνοχή που απαιτείται να έχει η παράθεση πληροφοριών της εργασίας, δημιουργώντας παράλληλα την ολοκληρωτική άποψη, η οποία και επιδιώκεται.

Το γεγονός, πως η συγκεκριμένη εργασία αποτελεί αποκλειστικά και μόνο παράθεση πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων, εξηγεί το λόγο για τον οποίο, η μεθοδολογία στην οποία και βασίστηκε η σύνθεσή της, αφορά τόσο τη χρήση βιβλίων όσο και ξένων αλλά και Ελληνικών διαδικτυακών ιστοσελίδων.

Κεφάλαιο 2: Ναυτικά ατυχήματα δεξαμενοπλοίων

Στη σημερινή εποχή γνωρίζουμε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από τα εμπορικά πλοία, ιδίως τα δεξαμενόπλοια λόγω και του φορτίου που μεταφέρουν είναι αυτά που απασχολούν στο μεγαλύτερο βαθμό τη διεθνή κοινότητα. Ένα σημαντικό κομμάτι της λειτουργίας των Θαλάσσιων Μεταφορών και ειδικότερα των μεταφορών πετρελαιοειδών, είναι η πρόκληση ατυχημάτων. Όπως συμβαίνει σε όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, έτσι και η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση στην δημιουργία επικίνδυνων καταστάσεων με ανεπιθύμητες συνέπειες. Η φύση δε των μεταφερομένων φορτίων αλλά και η επικινδυνότητα που τα χαρακτηρίζει, καθιστούν τα ναυτικά ατυχήματα ως το κεντρικό θέμα της ναυτικής ασφάλειας.

2.1 Η πετρελαιοκηλίδα του Exxon Valdez

Η πετρελαιοκηλίδα του Exxon Valdez συνέβη στο Prince William Sound, στην Αλάσκα, στις 24 Μαρτίου 1989, όταν το Exxon Valdez, ένα πετρελαιοφόρο κατευθυνόμενο για το Long Beach, στην Καλιφόρνια, χτύπησε στο Prince William Sound's Bligh Reef και έχυσε 260.000 με 750.000 βαρέλια (41.000 με 119.000 m³) του αργού πετρελαίου. Θεωρήθηκε ότι ήταν μία από τις πιο ζημιογόνες ανθρωπογενείς περιβαλλοντικές καταστροφές και η μεγαλύτερη στα ύδατα των ΗΠΑ μέχρι την διαρροή πετρελαίου του Deepwater Horizon το 2010, από την άποψη του όγκου που απελευθέρωσε. Ωστόσο, η απομακρυσμένη τοποθεσία του Prince William Sound, προσβάσιμη μόνο με ελικόπτερο, αεροπλάνο και πλοίο, έκανε δύσκολες τις προσπάθειες αντίδρασης της κυβέρνησης και της βιομηχανίας. Η περιοχή είναι ένα ενδιαίτημα για σολομούς, θαλάσσιες ενυδρίδες, φάλαινες και θαλασσοπούλια. Το πετρέλαιο, αρχικά εκχύλισε στο Prudhoe Bay oil field, που κάλυπτε 1.300 μίλια (2.100 χλμ) της ακτής, και 11.000 τετραγωνικά μίλια (28.000 km²) του ωκεανού. Στη συνέχεια, ο Διευθύνων Σύμβουλος της Exxon, Lawrence G. Rawl, διαμόρφωσε την απάντηση της εταιρείας.

Σύμφωνα με επίσημες αναφορές, το πλοίο μετέφερε περίπου 55 εκατομμύρια αμερικανικά γαλόνια (210.000 m³) του πετρελαίου, εκ των οποίων περίπου 11 με 32 εκατομμύρια αμερικανικά γαλόνια (42.000 σε 120.000 m³) διέρρευσαν στον Prince William Sound. Ένα ποσοστό των 11 εκατομμυρίων αμερικανικών γαλονιών (42.000 m³) ήταν μια κοινώς αποδεκτή εκτίμηση του όγκου της διαρροής και έχει χρησιμοποιηθεί από τη Επιτροπή Συμβουλίου του κράτους της Αλάσκας για τη διαρροή πετρελαίου Exxon Valdez, την Εθνική Υπηρεσία Ωκεανών και Ατμόσφαιρας και ομάδες περιβάλλοντος όπως η Greenpeace και το Sierra Club. Ορισμένες ομάδες, βέβαια, όπως η Defenders of Wildlife, αμφισβήτησαν τις επίσημες εκτιμήσεις, υποστηρίζοντας ότι ο όγκος της διαρροής, ο οποίος υπολογίζεται αφαιρώντας τον όγκο του υλικού που αφαιρείται από τις δεξαμενές του πλοίου μετά την πετρελαιοκηλίδα από τον όγκο του αρχικού φορτίου, ήταν λιγότερο δημοσιοποιημένος. Εναλλακτικοί υπολογισμοί, με βάση την υπόθεση ότι οι επίσημες εκθέσεις υποτίμησαν πόσο θαλασσινό νερό είχε συμπειστεί στις κατεστραμμένες δεξαμενές, τοποθέτησαν το σύνολο σε 25 με 32 εκατομμύρια αμερικανικά γαλόνια (95.000 σε 120.000 m³).

2.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά του Exxon Valdez⁸

Όνομα: Exxon Valdez

Ημερομηνία: 24 Μαρτίου του 1989

Τοποθεσία : ΗΠΑ

Περιοχή Ατυχήματος: Prince William Sound, Αλάσκα

Αιτία της διαρροής: προσάραξη

Μεταφερόμενη ποσότητα: 180.000 τόνοι

Τύπος των ρύπων: αργό πετρέλαιο

Ποσότητα διαρροής: 38.500 τόνοι

Τύπος πλοίου: πετρελαιοφόρο

Ημερομηνία κατασκευής: 1986

Μήκος: 300,85 m

Πλάτος: 50,65 m

Σημαία: American

Ιδιοκτήτης: Χονγκ Κονγκ Bloom Shipping L.T.D (2008-σήμερα)

SeaRiver Maritime (1989-2008)

Exxon (1986-1989)

Διαχειριστής: Exxon

Λιμένας νηολόγησης: Ηνωμένες Πολιτείες (1986-2005)

Marshall Islands (2005-2008)

Παναμάς (2008-σήμερα)

Κατασκευαστής: National Steel and Shipbuilding Company

Σαν Ντιέγκο, Καλιφόρνια

2.1.2 Αναγνωρισμένα αίτια

Πολλαπλοί παράγοντες έχουν διαπιστωθεί ότι συντελούν στο περιστατικό:

- Η Exxon Shipping Company απέτυχε στην εποπτεία του πλοίαρχου και την προσφορά επαρκή και ξεκούραστου πληρώματος για το Exxon Valdez. Η NTSB⁹ διαπίστωσε ότι αυτό ήταν διαδεδομένο σε όλη τη βιομηχανία, οδηγώντας στη σύσταση ασφάλειας για την Exxon και τη βιομηχανία.
- Ο τρίτος αξιωματικός απέτυχε να κάνει σωστούς ελιγμούς στο σκάφος, πιθανώς λόγω κόπωσης ή υπερβολικό φόρτο εργασίας.
- Η Exxon Shipping Company απέτυχε να διατηρήσει σωστά τα ραντάρ με Σύστημα Αποφυγής Σύγκρουσης Raytheon¹⁰ (RAYCAS), το οποίο, αν λειτουργούσε, θα είχε δηλώσει στο τρίτο υποπλοίαρχο μια επικείμενη σύγκρουση με το Bligh Reef με την ανίχνευση του "ανακλαστήρα ραντάρ", το οποίο τοποθετείται στον διπλανό βράχο από το Bligh Reef με σκοπό να διατηρήσει τις βάρκες σε πορεία μέσω ραντάρ.

⁸ www.cedre.fr/en/spill/exxon_va/exxon_valdez.php

⁹ Το Εθνικό Συμβούλιο Ασφάλειας των Μεταφορών (NTSB) είναι μια ανεξάρτητη κυβέρνηση υπηρεσίας ερευνών των ΗΠΑ, αρμόδια για την πολιτική διερεύνηση ατυχημάτων μεταφοράς

¹⁰ Raytheon βιομηχανική εταιρεία με επίκεντρο την κατασκευή όπλων

Ο καπετάνιος, Joe Hazelwood, επιβεβαιώθηκε ότι κοιμόταν όταν το πλοίο έπεσε στον ύφαλο του Prince William Sound. Ήταν κάτω από τα καταστρώματα, για να ξεκουραστεί στη κλίνη του. Στο τιμόνι, ο τρίτος αξιωματικός δεν θα είχε συγκρουστεί με το Bligh Reef αν είχε κοιτάξει μέσω του RAYCAS ραντάρ του. Όμως, το ραντάρ δεν ήταν σε λειτουργία. Στην πραγματικότητα, το ραντάρ του δεξαμενόπλοιου ήταν στα αριστερά σπασμένο και παρέμενε ανενεργό για περισσότερο από ένα χρόνο πριν από την καταστροφή, κι αυτό η διαχείριση της Exxon το ήξερε. Ήταν απλά πάρα πολύ ακριβό για να διορθωθεί και να λειτουργήσει. Ως εκ τούτου, η Exxon κατηγόρησε τον καπετάνιο Hazelwood για την προσάραξη του δεξαμενόπλοιου.

Άλλοι παράγοντες, σύμφωνα με ένα μάθημα του MIT¹¹ με τίτλο «Software System Safety» του καθηγητή Nancy G Leveson, περιλάμβαναν:

1. Το πλήρωμα του δεξαμενοπλοίου δεν είχε ενημερωθεί ότι η προηγούμενη παρακολούθηση πλοίων της Ακτοφυλακής για εντοπισμό πλοίων έξω από τον ύφαλο Bligh είχε σταματήσει.
2. Η πετρελαϊκή βιομηχανία είχε υποσχεθεί, αλλά ποτέ δεν εγκατέστησε εξοπλισμό παρακολούθησης παγόβουνων τελευταίας τεχνολογίας.
3. Το Exxon Valdez έπλεε έξω από την κανονική λωρίδα θάλασσας για να αποφύγει μικρά παγόβουνα, τα οποία πίστευαν ότι βρισκόταν στην περιοχή.
4. Το 1989 το πλήρωμα του δεξαμενόπλοιου είχε το μισό μέγεθος του πληρώματος του 1977, και εργάζονταν 12-14 ώρες βάρδια, συν τις υπερωρίες. Το πλήρωμα είχε σπεύσει να αφήσει το Valdez, με φορτίο πετρελαίου.
5. Οι επιθεωρήσεις δεξαμενόπλοιου της Ακτοφυλακής δεν έγιναν στο Valdez, και ο αριθμός του προσωπικού μειώθηκε.
6. Η έλλειψη διαθέσιμου εξοπλισμού και προσωπικού παρεμπόδισε τον καθαρισμό των κηλίδων.

2.1.3 Μέτρα καθαρισμού και περιβάλλον

Για να καθαριστεί η περιοχή, υπήρξε χρήση διαλυτικού, επιφανειοδραστικές ουσίες και μίγμα διαλυτών. Μια ιδιωτική εταιρεία εφάρμοσε τη χρήση διαλυτικού στις 24 Μαρτίου με ένα ελικόπτερο και ένα κάδο διασποράς. Επειδή δεν υπήρχε αρκετή δράση των κυμάτων για να αναμειχθεί το διαλυτικό με το λάδι στο νερό, η χρήση του διαλυτικού διακόπηκε. Μία δοκιμή έκρηξης πραγματοποιήθηκε επίσης κατά τα πρώτα στάδια της διαρροής για να κάψει το λάδι, σε μια περιοχή της διαρροής απομονωμένη από το υπόλοιπο των άλλων εκρήξεων. Η δοκιμή ήταν σχετικά επιτυχής, μειώνοντας 113.400 λίτρα πετρελαίου σε 1134 λίτρα αφαιρούμενου υπολείμματος, αλλά λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών δεν επιχειρήθηκε επιπλέον καύση. Έπειτα, το διαλυτικό Corexit 9580 δοκιμάστηκε ως μέρος του καθαρισμού. Βρέθηκε όμως, να είναι τοξικό για τους εργαζόμενους καθαρισμού και την άγρια ζωή καθώς καταρρίπτεται το πετρέλαιο.

Ο μηχανικός καθαρισμός ξεκίνησε λίγο αργότερα με πλωτά φράγματα και skimmers¹², αλλά τα skimmers δεν ήταν άμεσα διαθέσιμα κατά τη διάρκεια των πρώτων 24 ωρών

¹¹ **Massachusetts Institute of Technology**, επίσης γνωστό ως **MIT**, είναι ένα αμερικανικό ιδιωτικό, ερευνητικό πανεπιστήμιο που βρίσκεται στο Cambridge, της Μασαχουσέτης, των Ηνωμένων Πολιτειών

¹² **Skimmer** είναι μια μηχανή που χωρίζει ένα υγρό από σωματίδια που επιπλέουν σε αυτό ή από κάποιο άλλο υγρό

μετά τη διαρροή, και το παχύ λάδι και τα φύκια είχαν την τάση να φράζουν τον εξοπλισμό.

Γενικά, το Εχχοπ επικρίθηκε ευρέως για την αργή ανταπόκρισή του στην εξυγίανση της καταστροφής και ο John Devens, ο δήμαρχος του Valdez¹³, είπε ότι η κοινότητα του αισθάνθηκε προδομένη από την ανεπαρκή απάντηση του Εχχοπ στην κρίση. Περισσότεροι από 11.000 κάτοικοι της Αλάσκα, καθώς και ορισμένοι εργαζόμενοι του Εχχοπ, εργάστηκαν σε όλη την περιοχή για να προσπαθήσουν να αποκαταστήσουν το περιβάλλον.

Δεδομένου, ότι το Prince William Sound περιείχε πολλούς βραχώδεις όρμους, εκεί όπου το λάδι συλλέγονταν, λήφθηκε η απόφαση να πραγματοποιηθεί η εκτόπιση με υψηλής πίεσης ζεστό νερό. Ωστόσο, αυτό κατέστρεψε το πληθυσμό των μικροβίων στην ακτή. Πολλοί από αυτούς τους οργανισμούς (π.χ. πλαγκτόν) αποτελούν τη βάση της παράκτιας θαλάσσιας τροφικής αλυσίδας, και άλλοι (π.χ. ορισμένα βακτήρια και μύκητες) μπορούν να διευκολύνουν την βιοαποδόμηση του πετρελαίου. Εκείνη την εποχή, τόσο οι επιστημονικές συμβουλές, όσο και η πίεση της κοινής γνώμης ήταν να καθαριστούν τα πάντα, αλλά από τότε, είχε αναπτυχθεί μια πολύ μεγαλύτερη κατανόηση της φυσικής και διευκολύνθηκαν οι διαδικασίες αποκατάστασης, εν μέρει λόγω της ευκαιρίας που παρουσιάστηκε για μελέτη από την πετρελαιοκηλίδα του Εχχοπ Valdez. Παρά τις εκτενείς προσπάθειες καθαρισμού, ανακτήθηκε λιγότερο από δέκα τις εκατό του πετρελαίου και μια μελέτη που διεξήχθη από τη NOAA καθόρισε ότι από τις αρχές του 2007 περισσότερα από 26.000 γαλόνια ΗΠΑ (98 m³) πετρελαίου παραμένουν στο αμμώδες έδαφος των μολυσμένων ακτών, με ρυθμούς μείωσης σε ποσοστό λιγότερο από 4% ετησίως.

Τόσο οι μακροπρόθεσμες όσο και οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις της πετρελαιοκηλίδας έχουν μελετηθεί. Άμεσα αποτελέσματα περιέλαβαν το θάνατο, στις καλύτερες εκτιμήσεις, σε 250.000 θαλασσοπούλια, τουλάχιστον 2.800 θαλάσσιες ενυδρίδες, περίπου 12 βίδρες του ποταμού, 300 φάλαινες, 247 αετοί, και 22 όρκες, καθώς και την καταστροφή δισεκατομμυρίων σολομών και τα αυγών ρέγγας. Οι επιπτώσεις της διαρροής συνέχισαν να είναι αισθητές για πολλά μετέπειτα χρόνια. Συνολικά, μείωση του πληθυσμού παρατηρήθηκε σε διάφορα ζώα των ωκεανών, συμπεριλαμβανομένου την καχεκτική ανάπτυξη του πληθυσμού σε ροζ σολομό. Οι συνέπειες για τον σολομό και άλλους πληθυσμούς αρπακτικών με τη σειρά τους, επηρέασαν δυσμενώς τις φάλαινες δολοφόνους στο Prince William Sound και στην περιοχή του Kenai Fjords στην Αλάσκα. Ένδεκα μέλη (περίπου οι μισές) από ένα κοπάδι της περιοχής εξαφανίστηκαν κατά το επόμενο έτος. Μέχρι το 2009, οι επιστήμονες εκτίμησαν ότι ο AT1 transient population (θεωρείται μέρος ενός μεγαλύτερου πληθυσμού από 346 μελλοντικά) αριθμούσε μόλις 7 μέλη και δεν έχουν αναπαραχθεί μετά από την πετρελαιοκηλίδα, ο πληθυσμός αυτός αναμένεται να εξαφανιστεί. Θαλάσσιες βίδρες και άπαιες έδειξαν επίσης υψηλότερα ποσοστά θνησιμότητας τα επόμενα χρόνια, εν μέρει επειδή λάμβαναν τροφή από μολυσμένο έδαφος αλλά και από την κατάποση των υπολειμμάτων πετρελαίου στην τρίχα λόγω καλλωπισμού.

Περίπου είκοσι χρόνια μετά τη διαρροή, μια ομάδα από το Πανεπιστήμιο της Βόρειας Καρολίνας διαπίστωσε ότι τα αποτελέσματα διήρκησαν πολύ περισσότερο από το

¹³ **Valdez:** είναι μια πόλη στην Valdez-Cordova Census Area στην αμερικανική πολιτεία της Αλάσκα

αναμενόμενο. Η ομάδα υπολόγισε ότι κάποια ακτογραμμή των οικοτόπων της Αρκτικής μπορεί να διαρκέσει μέχρι και τριάντα χρόνια για να καταφέρει να ανακάμψει. Η Εχχον Mobil αρνείται οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με αυτό, δηλώνοντας ότι προσδοκούσε το υπόλοιπο ποσοστό που διεκδικούν να μην προκαλέσει μακροχρόνιες οικολογικές επιπτώσεις, σύμφωνα με συμπεράσματα 350 μελετών. Ωστόσο, μια μελέτη της NOAA¹⁴ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αυτή η μόλυνση μπορεί να προκαλέσει χρόνια έκθεση σε χαμηλά επίπεδα, αποθαρρύνοντας την διαβίωση, όπου η μόλυνση είναι βαριά.¹⁵

2.1.4 Δικαστικός αγώνας και κόστος καθαρισμού

Ο διακανονισμός μεταξύ του κράτους της Αλάσκα, της κυβέρνησης των ΗΠΑ και της Εχχον εγκρίθηκε από το Περιφερειακό Δικαστήριο των ΗΠΑ στις 9 Οκτωβρίου, 1991. Επήλθαν διάφορες ποινικές διώξεις εναντίον της Εχχον καθώς και αστικές αξιώσεις από τις ομοσπονδιακές και πολιτειακές κυβερνήσεις για την αποκατάσταση των ζημιών σε φυσικούς πόρους που προκύπτουν από την πετρελαιοκηλίδα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η επιτροπή της Anchorage απένειμε 287 εκατομμύρια δολάρια για πραγματικές ζημιές και \$ 5 δισ. για πειθαρχική αποζημίωση. Το ποσό της πειθαρχικής αποζημίωσης ήταν ίσο με ένα μόνο έτος κερδών της Εχχον εκείνη την εποχή. Για να προστατεύσει τον εαυτό της σε περίπτωση που η απόφαση αυτή επιβεβαιώνονταν, η Εχχον απέκτησε πιστωτικό όριο 4.800.000.000 δολάρια από την JP Morgan & Co¹⁶. Η JP Morgan δημιούργησε την πρώτη σύγχρονη αντιστάθμιση πιστωτικού κινδύνου το 1994, έτσι ώστε η Morgan να μην μπορεί να κρατήσει τόσα πολλά χρήματα στο αποθεματικό (8% του δανείου στο πλαίσιο Basel I) έναντι του κινδύνου αθέτησης των υποχρεώσεων της Εχχον.

Εν τω μεταξύ, η Εχχον προσέφυγε κατά της απόφασης, και το 9η Επιτροπή Εφέσεων των Η.Π.Α διέταξε τον αρχικό δικαστή, Russel Holland, να μειώσει την πειθαρχική αποζημίωση. Στις 6 Δεκεμβρίου 2002, ο δικαστής ανακοίνωσε ότι μείωσε τις ζημιές σε 4 δισεκατομμύρια δολάρια, ποσό το οποίο ήταν δικαιολογημένο από τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης και δεν ήταν εξαιρετικά υψηλό. Η Εχχον προσέφυγε και πάλι και επανέφερε την υπόθεση στο δικαστήριο για να εξεταστεί υπό το πρίσμα της πρόσφατης απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου σε μια παρόμοια υπόθεση, η οποία είχε προκαλέσει τον δικαστή Holland να αυξήσει την καταβολή αποζημιώσεων σε \$ 4,5 δισ., συν τους τόκους.

Μετά από περισσότερες προσφυγές, και προφορικά επιχειρήματα από το 9ο Εφετείο στις 27 Ιανουαρίου 2006, οι ζημιές έφτασαν σε 2.500.000.000 δολάρια στις 22 Δεκεμβρίου 2006. Το Δικαστήριο ανέφερε τις πρόσφατες αποφάσεις του Ανωτάτου Δικαστηρίου σε σχέση με τα όρια για την καταβολή αποζημιώσεων.

¹⁴ **Εθνική Υπηρεσία Ωκεανών και Ατμόσφαιρας (NOAA)**, είναι μια επιστημονική υπηρεσία εντός του Υπουργείου Εμπορίου των Ηνωμένων Πολιτειών επικεντρωμένη στις συνθήκες των ωκεανών και της ατμόσφαιρας.

¹⁵ Βλ Βλάχος, Γ.1995. Η Διακίνηση των αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Αθήνα – Πειραιάς, Σταμούλης Α.

¹⁶ **JPMorgan Chase & Co**, είναι μια αμερικανική πολυεθνική εταιρεία τραπεζικών τίτλων, επενδύσεων και λιανικής πώλησης

Η Exxon προσέφυγε για άλλη μια φορά. Στις 23 Μαΐου 2007, το 9ο Εφετείο απέρριψε την αίτηση της Exxon Mobil για τρίτη ακρόαση και επέμεινε στην απόφασή του ότι η Exxon χρωστάει 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια σε αποζημιώσεις. Η Exxon άσκησε έφεση ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου, η οποία συμφώνησε να εκδικάσει την υπόθεση. Στις 27 Φεβρουαρίου 2008, το Ανώτατο Δικαστήριο εξέτασε τα προφορικά επιχειρήματα για 90 λεπτά. Ο δικαστής Samuel Alito, αναπληρωτής του δικαστηρίου του οποίου άνηκαν αποθέματα της Exxon μεταξύ \$ 100.000 και \$ 250.000, προτίμησε να απέχει από την υπόθεση. Σε απόφαση που εκδόθηκε στις 25 Ιουνίου 2008, ο δικαστής David Souter έκδωσε ως απόφαση του δικαστηρίου, την εκκένωση των \$ 2.5 δισεκατομμυρίων ανάθεσης και έστειλε πάλι την υπόθεση σε κατώτερο δικαστήριο, κρίνοντας ότι οι ζημιές ήταν υπερβολικές σε σχέση με το κοινό ναυτικό δίκαιο. Οι ενέργειες της Exxon κρίθηκαν «χειρότερες από αμέλεια, αλλά λιγότερο από το κακόβουλες». Η απόφαση των ορίων της πειθαρχικής αποζημίωσης για την αντισταθμιστική αποζημίωση υπολογίστηκε ως 507.500.000 \$. Κάποιοι νομοθέτες, όπως ο πρόεδρος της Δικαστικής Επιτροπής της Γερουσίας Patrick J. Leahy, επικρίνει την απόφαση ως «άλλη μία σε μια σειρά από περιπτώσεις όπου αυτό το Ανώτατο Δικαστήριο ερμήνευσε εσφαλμένα την πρόθεση του Κογκρέσου για παροχές μεγάλων επιχειρήσεων».

Η επίσημη θέση της Exxon είναι ότι οι σωφρονιστικές ζημιές που είναι μεγαλύτερες από 25 εκατομμύρια δολάρια δεν είναι δικαιολογημένες, δεδομένου ότι η διαρροή οφείλονταν σε ατύχημα, και επειδή η Exxon ξόδεψε περίπου 2 δισεκατομμύρια δολάρια για τον καθαρισμό της διαρροής και επιπλέον 1 δισεκατομμύριο δολάρια για τη διευθέτηση που σχετίζονταν με αστικές και ποινικές διώξεις. Οι δικηγόροι των ενάγοντων υποστήριξαν ότι η Exxon έφερε ευθύνη για το ατύχημα επειδή η εταιρεία «έθεσε ένα μεθυσμένο επικεφαλής ενός δεξαμενόπλοιου στο Prince William Sound».

Η Exxon ανέκτησε ένα σημαντικό μέρος του καθαρισμού και δικαστικά έξοδα, μέσω ασφαλιστικών απαιτήσεων που συνδέονται με τη προσάραξη του Exxon Valdez. Επίσης, το 1991, η Exxon έκανε ένα ήσυχο, ειδικό οικονομικό διακανονισμό των ζημιών με μια ομάδα θαλασσινών παραγωγών που είναι γνωστή ως Seattle Seven για την επίδραση της καταστροφής στην βιομηχανία θαλασσινών της Αλάσκα. Η συμφωνία παραχώρησε 63.75 δολάρια στο Seattle Seven, αλλά όρισε ότι οι εταιρείες θαλασσινών θα πρέπει να εξοφλήσουν σχεδόν όλο το σύνολο των σωφρονιστικών αποζημιώσεων που χορηγείται σε άλλες αστικές διαδικασίες. Τα 5 δισεκατομμύρια δολάρια σε αποζημίωση που απονεμήθηκαν αργότερα, και το μερίδιο του Seattle Seven θα μπορούσαν να είναι τόσο υψηλά όσο 750 εκατομμύρια δολάρια, εάν η χορήγησή ζημιών είχε πραγματοποιηθεί. Άλλοι ενάγοντες είχαν αντιρρήσεις ως προς αυτή τη μυστική ρύθμιση, και όταν ήρθε στο φως, ο δικαστής Holland αποφάνθηκε ότι η Exxon θα έπρεπε να είχε πει στην κριτική επιτροπή από την αρχή ότι η συμφωνία είχε ήδη γίνει, έτσι ώστε η κριτική επιτροπή να γνώριζε ακριβώς πόσα θα πρέπει να πληρώσει η Exxon.

Τέλος, ανάμεσα στις νομικές συνέπειες ήταν και η καταδίκη του καπετάνιου για πλημμέλημα. Το Συμβούλιο, που αποτελείται από τρία κράτη και τρεις ομοσπονδιακούς υποψηφίους, δημιουργήθηκε για να διαχειρίζεται τα 900 εκατομμύρια δολάρια που κατέβαλε η Exxon για τη διευθέτηση αγωγών μετά το ατύχημα, το οποίο επίσης κατέληξε σε ποινικές κατηγορίες εναντίον του καπετάνιου του πλοίου, Joseph Hazelwood. Ο Hazelwood, κατηγορήθηκε, αλλά στη συνέχεια αθωώθηκε με την

κατηγορία της μέθης. Καταδικάστηκε, όμως, για αμέλεια απόρριψης πετρελαίου, ως πλημμέλημα, και καταδικάστηκε σε χρηματική ποινή 50.000 δολαρίων και 1.000 ώρες κοινωνικής εργασίας.¹⁷

2.1.5 Οικονομικές και προσωπικές επιπτώσεις

Το 1991, μετά την κατάρρευση του τοπικού πληθυσμού των θαλάσσιων ειδών (κυρίως μύδια, ρέγγα, και φώκιες) το Chugach Alaska Corporation, μια εγγενής κοινοπραξία στην Αλάσκα, υπέβαλε αίτηση στο κεφάλαιο 11 του Πτωχευτικού Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών. Από τότε έχει ανακτηθεί.

Σύμφωνα με διάφορες μελέτες που χρηματοδοτούνται από το κράτος της Αλάσκας, η πετρελαιοκηλίδα είχε τόσο βραχυπρόθεσμες όσο και μακροπρόθεσμες οικονομικές επιπτώσεις. Αυτές περιελάμβαναν την απώλεια του ψυχαγωγικού αθλητισμού, την αλιεία, μείωση του τουρισμού, καθώς και μια εκτίμηση αυτού που οι οικονομολόγοι ονομάζουν «τιμή ύπαρξης», η οποία είναι η αξία για το κοινό από ένα παρθένο Prince William Sound.

Η οικονομία της πόλης της Κόρδοβα, στην Αλάσκα επηρεάστηκε κι αυτή αρνητικά μετά την διαρροή των κατεστραμμένων αποθεμάτων σολομού και ρέγγας στην περιοχή. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι αρκετοί κάτοικοι, συμπεριλαμβανομένου ενός πρώην δημάρχου, αυτοκτόνησαν μετά την πετρελαιοκηλίδα.

2.2 Η πετρελαιοκηλίδα του Sea Empress¹⁸

Η πετρελαιοκηλίδα του Sea Empress συνέβη στην είσοδο του Milford Haven Waterway στην Pembrokeshire της Ουαλίας στις 15 Φεβρουαρίου 1996. Το πετρελαιοφόρο μονού κύτους, Sea Empress, ήταν καθοδόν για το διυλιστήριο πετρελαίου Texaco κοντά στο Pembroke, όταν προσάραξε στους βράχους του Middle Channel στο St. Ann Head. Η πρόκληση μιας τρύπας στο δεξιό κύτος του πλοίου είχε ως αποτέλεσμα να χυθούν 72.000 τόνοι πετρελαίου στην θάλασσα κατά την διάρκεια μιας εβδομάδας. Η διαρροή σημειώθηκε εντός του Pembrokeshire Coast National Park - μία από τις πιο σημαντικές περιοχές της άγριας φύσης και της θαλάσσιας διατήρησης στην Ευρώπη. Ήταν η τρίτη μεγαλύτερη διαρροή πετρελαίου της Βρετανίας και η δωδέκατη μεγαλύτερη στον κόσμο, εκείνη την εποχή.

2.2.1 Η προσάραξη

Λίγο μετά τις 20:00 GMT το βράδυ της Πέμπτης, 15 Φεβρουαρίου 1996 το Sea Empress έμπαινε στο Milford Haven Waterway στο St. Ann Head καθοδόν από τη Βόρεια Θάλασσα για να παραδώσει 130.000 τόνους αργού πετρελαίου στο διυλιστήριο πετρελαίου Texaco (τώρα Valero) κοντά στο Pembroke. Κατά τον απόπλου, ενάντια

¹⁷ http://www.msnbc.msn.com/id/29838444/ns/us_news-environment/t/oil-plagues-sound-years-after-exxon-valdez/#.T0T-y3nxdul

¹⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Sea_Empress_oil_spill

στην εξερχόμενη παλίρροια και σε συνθήκες ηρεμίας, στις 20:07 GMT το πλοίο ωθήθηκε από την πορεία του και η προσάραξη σημειώθηκε μετά το χτύπημα στα βράχια στη μέση του καναλιού. Η σύγκρουση τρύπησε το δεξί κύτος προκαλώντας το πετρέλαιο να χυθεί έξω στη θάλασσα. Ρυμουλκά από το Λιμεναρχείο του Milford Haven στάλθηκαν στην περιοχή και προσπάθησαν να τραβήξουν το σκάφος ελεύθερο και ανεκκύνοντας το. Κατά τη διάρκεια της αρχικής προσπάθειας διάσωσής του, αποσπάστηκε αρκετές φορές από τα ρυμουλκά και προσάραξε επανειλημμένα - κάθε φορά ο τεμαχισμός άνοιγε νέα τμήματα της γάστρας και απελευθέρωνε περισσότερο πετρέλαιο.

Μία πλήρη κλίμακα σχεδίου έκτακτης ανάγκης ενεργοποιήθηκε από τις αρχές. Τα νέα της προσάραξης για πρώτη φορά αναφέρθηκαν στις 21:18 στο κανάλι του BBC - λίγο περισσότερο από μία ώρα μετά την προσάραξη.

Κατά τη διάρκεια των προσεχών ημερών, συνεχίστηκαν μανιώδεις προσπάθειες για την απόσπαση του πλοίο από τα βράχια. Ρυμουλκά συντάχθηκαν από τα λιμάνια του Δουβλίνου, του Λίβερπουλ και του Πλύμουθ για να βοηθήσουν με την επιχείρηση αρωγής.

Σχεδόν μια εβδομάδα μετά την αρχική του προσάραξη και μετά την διαρροή πετρελαίου 73.000 τόνων στα οικολογικά ευαίσθητα νερά της ακτής του Pembrokeeshire, τελικά τραβήχτηκε ελεύθερο από τα βράχια. Το κακοποιημένο δεξαμενόπλοιο ρυμουλκήθηκε στο αγκυροβόλιο μιας εγκαταλελειμμένης προβλήτας στο Milford Haven waterway. Το υπόλοιπο φορτίο των 57.000 τόνων πετρελαίου αντλήθηκε κατά τη δύλιση. Το πλοίο παρέμεινε ελλιμενισμένο στο λιμάνι για έξι εβδομάδες πριν ρυμουλκηθεί στο Belfast για επισκευή.

2.2.2 Γενικά χαρακτηριστικά του M/T Sea Empress¹⁹

Όνομα: Sea Empress

Ημερομηνία: 15η Φεβρουαρίου 1996

Τοποθεσία: Ηνωμένο Βασίλειο

Περιοχή Ατυχήματος: πέρασμα του Milford Haven

Αιτία της διαρροής: προσάραξη

Μεταφερόμενη ποσότητα: 130.824 τόνοι

Τύπος των ρύπων: ελαφρύ αργό πετρέλαιο

Ποσότητα διαρροής: 73.000 τόνοι

Τύπος πλοίου: δεξαμενόπλοιο μονού κύτους

Ημερομηνία κατασκευής: 1993

Ναυπηγείο: Astilleros Cadiz

Μήκος: 274,30 m

Πλάτος: 43,24 m

Βύθισμα: 15.8 m

Σημαία: Λιβερίας

Ιδιοκτήτης: Alegrete Shipping Co, Inc, Μονρόβια

Εμπορικός Διευθυντής: Seatankers Management, Cyprus

¹⁹ www.cedre.fr/en/spill/sea_emp/sea_empress.php

Τεχνικός Διευθυντής: Acomarit (UK) Ltd, Glasgow
Νηογνώμονας: Det Norske Veritas (DNV) +1A! Tanker for Oil M.A.N. B&W Type
6S70 MC 2-stroke

2.2.3 Τα αίτια της προσάραξης²⁰

Το ερώτημα για το ποιος ήταν πραγματικά υπεύθυνος για το σύνολο της καταστροφής είναι πολύ δύσκολο να απαντηθεί, καθώς υπήρχαν τόσοι πολλοί παράγοντες που συνέβαλλαν σε αυτό. Αρχικά, το δεξαμενόπλοιο δεν θα έπρεπε να έχει ναυαγήσει. Το Λιμεναρχείο του Milford Haven ισχυρίζεται ότι οφειλόταν σε σφάλμα του πιλότου, του John Pearn, 34 ετών, του οποίου καθήκον ήταν να καθοδηγήσει το Sea Empress στο Haven. Τον βρήκαν ένοχο λόγω της ανικανότητας του, καθώς ο ίδιος είχε υποτιμήσει κατά πάσα πιθανότητα την πορεία και την έκταση της παλίρροιας. Σημειώνεται, επίσης, πως ο πιλότος επιβιβάστηκε στο Sea Empress με 10 λεπτά καθυστέρηση αφού αναμενόταν στις 19:30. Το γεγονός αυτό δεν επηρέασε άμεσα την πρόκληση της πρόσκρουσης αφού υπήρχε αρκετός χρόνος μέχρι να δημιουργηθεί πρόβλημα στο μέγιστο βάθος του καναλιού λόγω της παλίρροιας, αλλά συνετέλεσε σαν παράγοντας σε αυτή. Αναμφισβήτητα λοιπόν, η προσάραξη του δεξαμενόπλοιου ήταν μόνο η αρχή μιας καταστροφικής αλυσίδας γεγονότων. Η επιχείρηση διάσωσης που ακολούθησε ήταν ένα πραγματικό φιάσκο και έχει επικριθεί σε μεγάλο βαθμό. Πρώτα απ' όλα υπάρχει το μυστήριο για το ποιος πραγματικά είχε τον έλεγχο της επιχείρησης. Υπήρξε μια διαφωνία μεταξύ του χειριστή και του Λιμεναρχείου και κανείς δεν ήξερε ποιος ήταν πραγματικά υπεύθυνος και είχε τον τελευταίο λόγο. Σε όλα αυτά προστίθενται και οι ισχυροί άνεμοι και τα ρεύματα που άλλαζαν τη θέση των σημαντήρων πλοήγησης, οι οποίες τοποθετούνται για να σηματοδοτήσουν την οδό διέλευσης δεξαμενόπλοιων στο λιμάνι. Όμως, το ανθρώπινο λάθος είναι και πάλι ο κυριότερος παράγοντας, με τον ισχυρισμό ότι οι αρμόδιοι του Sea Empress είχαν σπεύσει να εισέλθουν στο Milford Haven, καθώς δεν ήθελαν να περιμένουν ώρες για την επόμενη πλημμυρίδα. Στο δεξαμενόπλοιο όμως, δεν θα έπρεπε να επιτρέπεται η είσοδος μόλις 90 λεπτά πριν από μια εξαιρετικά χαμηλή παλίρροια εκείνη την ημέρα, δεδομένου ότι υπάρχει μια τεράστια διαφορά μεταξύ χαμηλών και υψηλών νερών στο Haven. Επιπλέον, η είσοδος στο Haven γίνεται αρκετά δύσκολη εξαιτίας μιας σειράς βράχων στη νότια πλευρά του.

Σε όλα αυτά, βέβαια, προστίθενται κι άλλοι λόγοι που είναι εξίσου σημαντικοί. Ο πλοίαρχος του πλοίου παρέκλινε της πορείας του για να επιβιβαστεί ο πιλότος. Το γεγονός αυτό από μόνο του δεν προκάλεσε την πρόσκρουση του πλοίου στα βράχια του Middle Channel, αλλά δημιούργησε σύγχυση στον πλοίαρχο και τον Υποπλοίαρχο (Chief Officer) για την πορεία που το πλοίο θα ακολουθούσε κατά την είσοδο στο κανάλι. Λόγω του συγκεκριμένου γεγονότος ούτε ο πλοίαρχος, ούτε ο Υποπλοίαρχος (Chief Officer) ήταν σε θέση να κρίνουν εάν οι χειρισμοί του πιλότου ήταν λανθασμένοι. Έπειτα, οι διαδικασίες που ορίζονται μέσα από τους διεθνείς κανονισμούς αλλά και από τον κανονισμό λειτουργίας της εταιρίας, ξεκαθαρίζουν πως πριν ξεκινήσει η πορεία του πλοίου για το λιμάνι του Milford Haven ο καπετάνιος μαζί με τον Υποπλοίαρχο (Chief Officer) θα πρέπει να επιλέξουν την πορεία που θα ακολουθήσουν και μαζί με τον πιλότο, την οποία θα μεταφέρουν και στις λιμενικές

²⁰ www.grin.com/en/e-book/98217/the-sea-empress-oil-disaster-and-its-consequences-for-pembrokeshire

αρχές. Αντίθετα τίποτα από τα παραπάνω δεν έγινε. Αποτελεί συνήθη τακτική των πλοίαρχων να εμπιστεύονται το πλοίο τους απόλυτα στα χέρα των πιλότων. Είναι ξεκάθαρο σε όλους τους κανονισμούς ναυσιπλοΐας, πως ο πιλότος αποτελεί σύμβουλο του πλοίαρχου. Ο ρόλος του λοιπόν δεν είναι να αντικαταστήσει τον πλοίαρχο, αλλά μεταφέροντας την εμπειρία και τις γνώσεις του, να τον βοηθήσει στην ασφαλή διέλευση του πλοίου. Στο ατύχημα του Sea Empress ο πλοίαρχος ανέθεσε το πλοίο εξολοκλήρου στις οδηγίες του πιλότου, δίχως να συζητήσουν την προσχεδιασμένη πορεία που θα ακολουθούσε το πλοίο. Σε αυτό συντέλεσε και η αργοπορία του πιλότου, αφού ο χρόνος λόγω της παλίρροιας ήταν περιορισμένος για τέτοιες συζητήσεις. Ένα ακόμη πρόβλημα, όπως αναφέρει κι ο Simon Lyster, γενικός διευθυντής του Wildlife Trust²¹, ήταν ότι δεν υπήρχε ένα σωστό ρυμουλκό διάσωσης στην περιοχή. Η όλη επιχείρηση διάσωσης, σύμφωνα με τη γνώμη του ήταν «ανεπαρκείς λόγω έλλειψης πόρων από την κυβέρνηση». Σε αυτό προστίθεται και η λειτουργία των ραντάρ του λιμανιού του Milford Haven η οποία ήταν δεν ήταν ικανοποιητική, αφού το σύστημα δεν μπορούσε να ελέγξει την πορεία, λόγω βλάβης, στο Middle Channel.

Τέλος, φαίνεται ότι ο πιλότος που επιβιβάστηκε στο Sea Empress δεν ήταν αρκετά έμπειρος σε πλοία τέτοιου μεγέθους. Μετά το ατύχημα του Sea Empress οι λιμενικές αρχές του Milford Haven MHPA (Milford Haven Port Authority) αποφάσισαν την επιβίβαση δυο αντί ενός πιλότου σε πλοία μεγέθους μεγαλύτερα από 65,000 DWT.

2.2.4 Επιχειρήσεις καθαρισμού στην ξηρά και στην θάλασσα²²

Η τεράστια εκκαθάριση η οποία ήταν απαραίτητη στην ξηρά και στη θάλασσα περιλάμβανε ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων και οργανισμών. Έχει αναφερθεί ότι σχεδόν 900 άτομα έλαβαν μέρος στον καθαρισμό της ακτογραμμής σε έναν ορισμένο χρόνο. Το Milford Haven είχε το δικό του σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της πετρελαιοκηλίδας και το συμβούλιο του νομού Dyfed ήταν υπεύθυνο για τις περιοχές έξω από το Haven. Η MPCU (Marine Pollution Control Unit) χειρίστηκε την εργασία στη θάλασσα, ενώ το JRC (Joint Response Centre) ήταν υπεύθυνο για τον καθαρισμό της ακτογραμμής. Αυτό το κέντρο εδρεύει στο Port Authority building και αποτελείται από μια τεχνική ομάδα και μια ομάδα περιβάλλοντος, που αφορούν μεγάλο αριθμό διαφορετικών οργανισμών.

Τις πρώτες πέντε ημέρες μετά την καταστροφή, το λάδι ανακτήθηκε όσο το δυνατόν περισσότερο από την επιφάνεια της θάλασσας από δύο μικρά σκάφη που άνηκαν στο Λιμεναρχείο του Milford Haven. Στις 21 Φεβρουαρίου, μεγαλύτερα σκάφη ανάκαμψης είχαν τεθεί σε δράση, τα οποία ήταν σε θέση να ανακτήσουν περίπου 30 φορές περισσότερο πετρέλαιο. Δύο γαλλικά και δύο ολλανδικά πλοία υποστήριζαν την ανάκτηση του πετρελαίου έξω από το Haven. Το πετρέλαιο στα ρηγά νερά, ωστόσο, δεν θα μπορούσε να ανακτηθεί από αυτά τα σκάφη, έτσι τα τοπικά αλιευτικά σκάφη που χρησιμοποιούν πλωτά φράγματα είχαν τεθεί σε δράση για να σύρουν το γαλάκτωμα στο σημείο όπου το νερό ήταν αρκετά βαθύ για να λάβουν και πάλι δράση τα σκάφη ανάκτησης.

²¹ **Wildlife Trust** είναι μια μη κερδοσκοπική, μη κυβερνητική οργάνωση που εδρεύει στη Νέα Υόρκη και εργάζεται για τη διατήρηση της οικολογίας στις Ηνωμένες Πολιτείες και σε όλο τον κόσμο.

²² www.grin.com/en/e-book/98217/the-sea-empress-oil-disaster-and-its-consequences-for-pembrokeshire

Η χρήση των μέσων διασποράς στη θάλασσα ήταν το αντικείμενο πολλών συζητήσεων. Οι κινήσεις του αέρα και των κυμάτων είναι σε θέση να διασκορπίσουν το πετρέλαιο με φυσικό τρόπο, αλλά με τους χημικούς διαλύτες, αν και μειώνεται η ζημιά που γίνεται στις παραλίες και τις ακτές, γενικά, και στην άγρια πανίδα στην επιφάνεια της θάλασσας, αποτελούν κίνδυνο για τη ζωή κάτω από την επιφάνεια. Αυτοί διαλύουν το λάδι σε μικρά σταγονίδια, έτσι ώστε να μην μπορεί να επηρεάσει τις παραλίες και την ακτογραμμή σε τέτοιο μεγάλο βαθμό, δεδομένου ότι παραμένει πολύ λιγότερο σε συμπυκνωμένη μορφή. Για το λόγο αυτό 445 τόνοι των διαλυτών ψεκάζονται από αεροσκάφη πάνω στη λιπαρή θαλάσσια επιφάνεια, μαζί με 8 τόνους demulsifiers²³ που κρίθηκαν απαραίτητοι για το διαχωρισμό του λαδιού από το νερό εκ των προτέρων έτσι ώστε να αποσταθεροποιήσουν το γαλάκτωμα. Παρόλα αυτά εξακολουθούν να υπάρχουν διαφορετικές απόψεις ως προς το εάν αυτή η χρήση των χημικών ουσιών, τελικά, έχει κάνει περισσότερο κακό παρά καλό, καθώς αυτό μπορεί να σήμαινε ακόμη πιο τοξική ρύπανση του θαλάσσιου νερού.

Σχετικά με την ακτογραμμή, οι παραλίες ήταν σε άθλια κατάσταση. Πρώτα απ' όλα οι άνθρωποι προσπάθησαν να τις καθαρίσουν από περεταίρω ρύπανση του πετρελαίου και ήταν πραγματικά εκπληκτικό το πόσο πολλοί εθελοντές βοήθησαν. Οι παραλίες ήταν γεμάτες από ανθρώπους οι οποίοι «φτυάριζαν» μακριά το πετρέλαιο. Άλλες μέθοδοι αφαίρεσης του πετρελαίου από τις παραλίες ήταν η χρήση των gully suckers, που ήταν σε θέση να συγκεντρώσουν το στρώμα του πετρελαίου στην επιφάνεια, ή η low pressure flushing. Παραλίες με βότσαλα είτε καθαρίζονταν με τη λήψη των βότσαλων σε περιοχές όπου θα μπορούσαν να πλυθούν από τον αφρό των κυμάτων με φυσικό τρόπο, ή καθαρίζονταν από το πετρέλαιο σε ειδικές μπετονιέρες. Επίσης, χρησιμοποιήθηκαν φράγματα στο νερό για να κρατήσουν το λάδι μακριά από την ακτή, αλλά αυτό δεν ήταν πάντα επιτυχές. Μερικές παραλίες έμειναν άθικτες, καθώς πίστευαν ότι θα μπορούσαν να ανακτηθούν φυσικά.

2.2.5 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις²⁴

Η διαρροή των 72.000 τόνων αργού πετρελαίου και 370 τόνων βαρέως μαζούτ επηρέασαν σημαντικά ένα τμήμα της ακτής άνω των 100 χιλιομέτρων. Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι συνολικά 200 χιλιόμετρα της ακτογραμμής είχαν επηρεαστεί. Μία επιπλέον ποσότητα 25.000 τόνων αποβλήτων δημιουργήθηκε από την επιχείρηση καθαρισμού. Ως εκ τούτου, το Sea Empress κατατάσσεται μέσα στις 10 μεγαλύτερες διαρροές πετρελαίου στον κόσμο. Το συνολικό κόστος ήταν περίπου £ 38 εκατομμύρια, εκ των οποίων £ 28.000.000 δαπανήθηκαν για τις επιχειρήσεις καθαρισμού και το υπόλοιπο για καταβολή αποζημιώσεων. Τα αποτελέσματα θα μπορούσαν, ωστόσο, να είναι πολύ χειρότερα.

Η καταστροφή του Sea Empress συνέβη στο μοναδικό παράκτιο εθνικό πάρκο της Βρετανίας και σε ένα από τα μόλις τρία βρετανικά θαλάσσια καταφύγια. Το δεξαμενόπλοιο προσάραξε κοντά στα νησιά του Skomer και Skokholm - δύο εθνικά

²³ **Demulsifiers** είναι μια κατηγορία χημικών σκευασμάτων που χρησιμοποιούνται για το διαχωρισμό των γαλακτωμάτων (π.χ. νερό σε λάδι).

²⁴ www.grin.com/en/e-book/98217/the-sea-empress-oil-disaster-and-its-consequences-for-pembrokeshire, http://en.wikipedia.org/wiki/Sea_Empress_oil_spill

αποθέματα της φύσης , τόποι ειδικού επιστημονικού ενδιαφέροντος (SSSI²⁵) και ζωνών ειδικής προστασίας και ιδιαίτερα οικία στα παρακάτω: Manx Shearwaters, Atlantic Puffins, Guillemots, Razorbills, Great Cormorants, Kittiwakes, European Storm-petrels, Common Shaqs και Eurasian Oystercatchers.

Τα πουλιά στη θάλασσα προσβλήθηκαν εντονότερα κατά τη διάρκεια των πρώτων εβδομάδων της διαρροής, με αποτέλεσμα χιλιάδες θανάτους. Ο πληθυσμός της γκριζας φώκιας στο Pembrokeshire δεν φαίνεται να επηρεάστηκε πάρα πολύ και οι επιπτώσεις της θαλάσσιας άγριας ζωής ήταν περιορισμένες. Ωστόσο, πολλές ζημιές προκλήθηκαν σε ακτές που πλήττονταν από το μεγαλύτερο μέρος του πετρελαίου. Τα φύκια της ακτής και τα ασπόνδυλα έχασαν τη ζωή τους σε μεγάλες ποσότητες. Τεράστιες προσαράξεις κυδωνιών και άλλων οστρακοειδών συνέβησαν στις αμμώδεις παραλίες καθώς και ψάρια διάφορων ειδών. Ωστόσο, μια σειρά από ανθεκτικά είδη της ξηράς έχουν παρατηρηθεί να επιζούν ύστερα από την έκθεση τους στο πετρέλαιο και στα παρατεταμένα υπολείμματα.

Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε και για τα πτηνά που είχαν πληγεί από αυτή την καταστροφή, ιδρύοντας ένα κέντρο διάσωσης στο Milford Haven. Σύμφωνα με το Countryside Council for Wales (CCW²⁶), πάνω από το 70% των απελευθερωμένων θαλάσσιων πτηνών πέθαναν μέσα σε 14 ημέρες. Μόλις το 3% επέζησαν για δύο μήνες και μόνο το 1% επέζησαν ένα χρόνο.

Η ακτή Pembrokeshire φιλοξενεί κι άλλα είδη ζώων όπως κοινές φώκιες και ρινοδέλφια. Τα αποτελέσματα του πετρελαίου και της χημικής ρύπανσης σε αυτά τα είδη παραμένουν άγνωστα. Σημαντικός αριθμός των δύο ειδών καταγράφηκε στα ύδατα ανοικτά του θαλάσσιου βιότοπου Skomer κατά τη διάρκεια της άνοιξης και του καλοκαιριού του 1996.

Η κύρια ανάσχεση και διανομή της πετρελαιοκηλίδας στη θάλασσα ολοκληρώθηκε εντός έξι εβδομάδων. Ωστόσο, η απομάκρυνση του πετρελαίου που βρίσκονταν στην ξηρά πήρε περισσότερο από ένα έτος μέχρι τα τέλη της άνοιξης του 1997. Μικρές ποσότητες του πετρελαίου, έχουν βρεθεί ακόμη κάτω από την άμμο σε περιφραγμένες παραλίες και σε μικρά αυλάκια το 1999 - τρία χρόνια μετά τη διαρροή.

Παρόλα αυτά, οι επιπτώσεις της διαρροής δεν ήταν τόσο άσχημες όσο είχε αρχικά προβλεφθεί. Αυτό οφειλόταν εν μέρει από την εποχή του έτους, όταν σημειώθηκε η πετρελαιοκηλίδα. Τον Φεβρουάριο, πολλά αποδημητικά ζώα δεν είχαν ακόμη φτάσει πίσω στο Pembrokeshire για αναπαραγωγή. Μαζί με θυελλώδεις καιρικές συνθήκες που βοήθησαν την διάλυση και την φυσική διασπορά του πετρελαίου, οι επιπτώσεις στην άγρια ζωή θα ήταν πολύ χειρότερες αν η πετρελαιοκηλίδα είχε συμβεί μόλις ένα μήνα αργότερα. Η διαρροή θα ήταν αναμφίβολα καταστροφική τόσο για το περιβάλλον όσο και για την τοπική οικονομία, αν είχε συμβεί κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών.

²⁵ **SSSI** Μια περιοχή ειδικού επιστημονικού ενδιαφέροντος (**SSSI**) είναι μια ονομασία διατήρησης που υποδηλώνει μια προστατευόμενη περιοχή στο Ηνωμένο Βασίλειο

²⁶ **Το Συμβούλιο Εξοχής της Ουαλίας (CCW)** είναι η αρχή διατήρησης της άγριας ζωής στην Ουαλία υπό την αιγίδα της Ουαλικής κυβέρνησης

Μεγάλο μέρος της ακτής του Pembrokeshire ανακτήθηκε σχετικά γρήγορα. Μέχρι το 2001, το επίπεδο του πληθυσμού της θαλάσσιας άγριας φύσης που πλήττονταν είχε περισσότερο ή λιγότερο επανέλθει στο φυσιολογικό.

Το παραπάνω ήρθε να επιβεβαιώσει και μία ανεξάρτητη επιτροπή, η Sea Empress Environmental Evaluation Committee (SEEEC) η οποία διορίστηκε από την βρετανική κυβέρνηση και ως ρόλο είχε την εκτίμηση των ζημιών που προκλήθηκαν από την πετρελαιοκηλίδα. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι αν και ορισμένοι πληθυσμοί άγριων ζώων είχαν καταστραφεί (μερικοί σοβαρά) και μερικοί θα χρειαζόταν χρόνια για να ανακάμψουν, η μεγάλη πλειοψηφία αποδείχθηκε ανθεκτική και μετά από δύο χρόνια είχε ανακτήσει την πρώην αφθονία της. Φαίνεται ότι αν και μια πολύ μεγάλη ποσότητα πετρελαίου χύθηκε σε μια ιδιαίτερα ευαίσθητη περιοχή, οι επιπτώσεις ήταν πολύ λιγότερο σοβαρές από ότι πολλοί ανέμεναν. Αυτό οφείλεται σε ένα συνδυασμό παραγόντων - μεταξύ άλλων, την εποχή του χρόνου, το είδος του πετρελαίου, τις καιρικές συνθήκες κατά τη στιγμή της διαρροής, την ανταπόκριση της εκκαθάρισης, τη φυσική αντοχή και την ανάκτηση πολλών θαλάσσιων ειδών.

2.2.6 Οικονομικές επιπτώσεις

Καθώς η έκταση της ρύπανσης δεν ήταν γνωστή, η αλιεία εντός της μολυσμένης περιοχής ήταν αρχικά υπό προσωρινή απαγόρευση. Αυτό ήταν φυσικά ένα σοβαρό πλήγμα για την αλιευτική βιομηχανία του Pembrokeshire, καθώς το πετρέλαιο προκάλεσε δηλητηρίαση στα ψάρια και μείωσε τις προμήθειες των ψαριών στην περιοχή. Στις 28 Φεβρουαρίου, η απαγόρευση τελικά τέθηκε σε ισχύ όσον αφορά την αλιεία σε μια συγκεκριμένη περιοχή, απαγορεύοντας την αλιεία ψαριών (όπως η ρέγγα, μπακαλιάρος, πλατέσσα και το σκουμπρί) και οστρακοειδών (καραβίδες, μύδια, καβούρια και γαρίδες), ακόμη και την πώληση ορισμένων είδη φυκιών που χρησιμοποιούνται συνήθως σε ορισμένα παραδοσιακά πιάτα της Ουαλίας. Αυτή η περιοχή έφτασε από το St. David Head στο Gower Peninsula στα νοτιοανατολικά και περιλάμβανε όλες τις εκβολές ποταμών και όρμους κατά μήκος της ακτής. Καθώς η μόλυνση των ψαριών αναλύθηκε και παρακολούθηθηκε προσεκτικά, η απαγόρευση σταδιακά χαλάρωσε. Πρώτα η απαγόρευση της αλιείας του σολομού και της θαλάσσιας πέστροφας ήρθε στις 3 Μαΐου. Στις 21 Μαΐου οι ψαράδες έλαβαν και πάλι την άδεια για να ψαρέψουν. Από τις 3 Ιουλίου, για μια ακόμη φορά δόθηκε η δυνατότητα συλλογής των οστρακοειδών στα ανατολικά της απαγορευμένης ζώνης, αλλά και κάποιες άλλες περιοχές είχαν αποκατασταθεί σιγά-σιγά. Εντός του Haven, ωστόσο, αυτή η διαδικασία φαίνεται ότι διήρκεσε περισσότερο, δεδομένου ότι η περιοχή ήταν πολύ άσχημα μολυσμένη και ο κλειστός χώρος δεν μπορούσε να απαλλαγεί από τη ρύπανση τόσο εύκολα με φυσικά μέσα, όπως στην ανοικτή ακτογραμμή.

Η διαρροή συνέβη μόλις λίγες εβδομάδες πριν από τις διακοπές του Πάσχα όταν πολλοί τουρίστες θα επισκέπτονταν την περιοχή. Ως συνέπεια αυτού, μερικές περιφραγμένες παραλίες και παλιρροιακές εκβολές ήταν ακόμη καλυμμένες με πετρέλαιο, αλλά ιδιαίτερα ενθαρρυντικό ήταν το γεγονός ότι η κύρια τουριστική τοποθεσία των Tenby, Saundersfoot, Pendine, Manorbier και Bosherton είχε επιφανειακά καθαριστεί.

2.2.7 Ρυθμίσεις αποζημιώσεων μετά την καταστροφή του Sea Empress²⁷

Η διευθέτηση αποζημιώσεων μετά την προσάραξη του Sea Empress δημοσιοποιήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών. Εκείνοι που επιβαρύνονται με το κόστος ή υφίστανται οικονομικές απώλειες ως αποτέλεσμα της ρύπανσης του πετρελαίου από το Sea Empress μπορούν να διεκδικήσουν αποζημίωση από το Protection and Indemnity Club²⁸ του πλοίου και από το International Oil Pollution Compensation (IOPC²⁹) Fund, με έδρα το Λονδίνο.

Το Protection and Indemnity Club, στην συγκεκριμένη περίπτωση το Skuld Club, θα παρέχει αποζημίωση για αξιώσεις μέχρι το όριο της ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με την σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης του 1969. Σε περιπτώσεις αξιώσεων που υπερβαίνουν αυτό το όριο τότε το International Oil Pollution Compensation Fund θα παράσχει περαιτέρω αποζημίωση μέχρι ενός ορίου που καθορίζεται στη Σύμβαση του ταμείου του 1971.

Οι Διεθνείς Συμβάσεις βασίζονται στην αρχή της αντικειμενικής ευθύνης: οι ενάγοντες δεν έχουν να αποδείξουν δόλο, αλλά, φυσικά, θα πρέπει να είναι σε θέση να τεκμηριώσουν τους ισχυρισμούς τους και θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι το κόστος τους ή οι απώλειες τους προέκυψαν ως συνέπεια της ρύπανσης από το πετρέλαιο. Πρώρη και συμπονετική κατανόηση δίνεται συνήθως σε ισχυρισμούς που σχετίζονται με δυσκολίες.

Το Skuld Club και το International Oil Pollution Compensation Fund θα λειτουργήσουν από κοινού στην αξιολόγηση των αιτήσεων και οι αντιπρόσωποι τους θα είναι διαθέσιμοι στο Milford Haven. Τα ερωτήματα θα πρέπει να αναφέρονται απευθείας σε αυτό ή στο International Oil Pollution Compensation Fund στο Λονδίνο.

2.2.8 Τα ποσά που καταβλήθηκαν για την αποζημίωση³⁰

Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης Αστικής Ευθύνης του 1969 και της Σύμβαση του ταμείου του 1971 (εκτός από τα μέχρι τώρα αβίαστα πρωτόκολλα του 1992). Τις αξιώσεις, λοιπόν, που έλαβε το γραφείο του Milford Haven για το κόστος καθαρισμού και τις οικονομικές απώλειες ως αποτέλεσμα της διαρροής τις έστειλε στο Skuld P & I Club και στο ταμείο του IOPC για επεξεργασία και έγκριση.

Στο τέλος του μηνός του Ιουνίου, η MPCU³¹ εκτίμησε ότι το κόστος καθαρισμού ανήλθε στα:

²⁷ www.prnewswire.co

²⁸ **Προστασία και ασφαλιστική κάλυψη**, κοινώς γνωστή ως P & I, είναι μια μορφή θαλάσσιας ασφάλισης που παρέχεται από έναν όμιλο P & I

²⁹ **Το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση (IOPC)** αποτελείται από τρεις διακυβερνητικούς οργανισμούς (του Ταμείου του 1971, του Ταμείου του 1992 και του Συμπληρωματικού Ταμείου), το οποίο παρέχει αποζημίωση για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου που προκύπτουν από κηλίδες πετρελαίου από δεξαμενόπλοια.

³⁰ www.cedre.fr/en/spill/sea_emp/sea_emp_indem.php

³¹ **Marine Pollution Control Unit (MPCU)**: Μονάδα ελέγχου της θαλάσσιας ρύπανσης

- 3.1 εκατομμύρια φράγκα για τα αεροσκάφη που χρησιμοποιήθηκαν για τον ψεκασμό και την επιτήρηση
- 2.550.000 φράγκα για την αγορά και την μετακίνηση των διαλυτικών ουσιών
- 8.8 εκατομμύρια φράγκα για τον καθαρισμό της παραλίας

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη τις προδιαγραφές του σκάφους και το είδος της ασφαλιστικής κάλυψης που κατείχε, το ανώτατο όριο που διατέθηκε για την αποζημίωση όσον αφορά την βλάβη στο πλοίο αποδείχθηκε και ανήλθε σε περίπου 425 εκατ. ελβετικά φράγκα, από τα οποία 60 εκατομμύρια θα πρέπει να καταβάλλουν οι ασφαλιστές (Skuld P & I) και 365 εκατ. ευρώ το ταμείο IOPC. Τον Απρίλιο, το Skuld είχε πραγματοποιήσει πληρωμές εκ των προτέρων (συνολικά 1.810.000 ελβετικά φράγκα) σε 41 ενάγοντες που υπέφεραν από οικονομικές δυσκολίες, ψαράδες, επαγγελματίες του τουρισμού (ξενοδοχεία, παραθαλάσσιες κατασκηνώσεις). Μέχρι τα μέσα Ιουνίου περίπου 200 αιτήσεις είχαν κατατεθεί στο Γραφείο Αιτήσεων το οποίο ιδρύθηκε από το P & I Club και το ταμείο IOPC στο Milford Haven, μόλις η διαρροή είχε συμβεί. Στις 16 Απριλίου, η Εκτελεστική Επιτροπή του ταμείου IOPC έδωσε εντολή στον διαχειριστή να καταβάλει μόνο το 75% των απαιτήσεων υπό την προϋπόθεση ότι είχε τεκμηριώσει ενόψει του γεγονότος ότι η διαθέσιμη χρηματοδότηση θα φανεί αναμφίβολα ανεπαρκείς για να πληρώσει όλες τις απαιτήσεις στο σύνολό τους.

Πολλά από τα αιτήματα έχουν ήδη διευθετηθεί. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε σε περιπτώσεις υπερβολικής στέρησης και ιδίως στον τομέα της αλιείας με στόχο την επιτάχυνση των πληρωμών αποζημίωσης.

2.2.9 Εξωδικαστική επίλυση της δράσης που ακολούθησε το International Oil Pollution Compensation Fund 1971 έναντι του Milford Haven Port Authority³²

Το Φεβρουάριο του 2002, οι ασφαλιστές και το Διεθνές Ταμείο του 1971, για λογαριασμό τους αλλά και πολλών από τους αποζημιωθέντες, άρχισαν δικαστικές διαδικασίες κατά του Milford Haven Port Authority (MHPA³³), βάσει των διατάξεων των Συμβάσεων Ευθύνης 1969 και του Διεθνούς Ταμείου του 1971, για ποσό περίπου 40 εκατομμυρίων λιρών. Ταυτόχρονα οι ασφαλιστές και το Διεθνές Ταμείο έκαναν μια μεταξύ τους συμφωνία για την τυχόν επιδικασθείσα αποζημίωση. Βάσει της συμφωνίας αυτής, το Διεθνές Ταμείο θα αποζημιώνονταν έως το ποσόν που είχε ήδη καταβάλλει σε άλλους αιτούντες και για τα έξοδά του για τη διαχείριση των υποθέσεων αποζημιώσεων καθώς και της έναρξης της διαδικασίας κατά του MHPA. Το τυχόν υπόλοιπο θα εισέπραττε το Skuld. Περαιτέρω, το Διεθνές Κεφάλαιο θα αποζημίωνε το Skuld για τα έξοδα του για τη συνέχιση της διαδικασίας κατά του MHPA. Η απαίτηση κατά του MHPA βασιζόνταν στα εξής σημεία:

³² http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/wales/3170085.stm

³³ **Milford Haven Port Authority (MHPA):** Λιμενική Αρχή του Milford Haven

- Ο ΜΗΡΑ δεν επέδειξε την πρέπουσα επιμέλεια προκειμένου να αποφευχθεί η προσάραξη ενός έμπορτου δεξαμενόπλοιου και η πρόκληση σοβαρής ρύπανσης.
- Ο ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι απέτυχε να επιτηρήσει δεόντως την είσοδο του πλοίου και να έχει σε σωστή θέση και λειτουργία ένα αποτελεσματικό ραντάρ.
- Ο ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι το σύστημα διορισμού και εκπαίδευσης των πλοηγών ήταν ελαττωματικό.
- Ο ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι η αντίδρασή του στην προσάραξη ήταν πρόχειρη.

Παρόλα αυτά, ο ΜΗΡΑ αρνήθηκε όλα τα ανωτέρω και ισχυρίστηκε ότι δεν φέρει καμία ευθύνη για το ατύχημα. Η δικάσιμος ορίστηκε για τον Ιούνιο του 2004. Ωστόσο ήδη από τον Φεβρουάριο του 2003, το Διεθνές Ταμείο 1971 και ο ΜΗΡΑ συμφώνησαν με την πρόταση του δικαστηρίου να ερευνηθούν την πιθανότητα συμβιβασμού δια του θεσμού της διαμεσολάβησης. Η διαμεσολάβηση έλαβε χώρα τον Οκτώβριο του 2003. Όλα τα μέρη συμφώνησαν ότι υπήρχε αμοιβαίο συμφέρον να βρεθεί μια κοινώς αποδεκτή λύση προκειμένου να αποφευχθεί η περαιτέρω πολυδάπανη δικαστική διαδικασία, της οποίας, ωστόσο, κοινή απόφαση θα ετίθετο υπό την αίρεση της αποδοχής της από τα δικαστήρια της Μ. Βρετανίας. Τελικά, η κοινή απόφαση που ελήφθη ήταν ότι ο ΜΗΡΑ θα κατέβαλε στο Διεθνές Ταμείο το ποσό των 20 εκατομμυρίων λιρών σε πλήρη και ολοσχερή εξόφληση όλων των απαιτήσεων που εκκρεμούσαν στο όνομα του Διεθνούς Ταμείου, των ασφαλιστών και των υπόλοιπων αιτούντων. Οι ασφαλιστές δέχθηκαν την συμφωνία αυτή αν και θα είχε σαν τελικό αποτέλεσμα την μη ικανοποίησή τους. Το ποσό αυτό θα καταβάλλονταν από τον ΜΗΡΑ έως την 31^η Δεκεμβρίου 2003. Η κοινή απόφαση εγκρίθηκε από τα αρμόδια δικαστήρια της Μ. Βρετανίας τον Οκτώβριο του 2003 και το ποσό των 20 εκατομμυρίων λιρών πράγματι καταβλήθηκε όπως είχε συμφωνηθεί κλείνοντας έτσι τον φάκελο της υπόθεσης Sea Empress.

2.3 Το ατύχημα ERIKA

2.3.1 Ιστορικό³⁴

Erika ήταν το όνομα ενός δεξαμενόπλοιου μονού κύτους που χτίστηκε το 1975 και το τελευταίο που ναυλώθηκε από την Total-Fina-Elf³⁵. Βυθίστηκε στα ανοικτά των ακτών της Γαλλίας το 1999, προκαλώντας μια μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή. Το Erika ήταν ένα από τα οκτώ αδελφά πλοία χτισμένο στην Ιαπωνία. Παρά το γεγονός ότι είχε 10% λιγότερο χάλυβα από πολλά άλλα δεξαμενόπλοια παρόμοιου μεγέθους, το Erika ήταν πολύ δημοφιλής μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών, λόγω του ότι ήταν σχετικά ανέξοδο.

³⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Erika

³⁵ Η Total-Fina-Elf είναι μία γαλλική πολυεθνική εταιρεία πετρελαίου και μία από τις έξι μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαίου στον κόσμο

2.3.2 Το ναυάγιο

Στις 8 Δεκεμβρίου του 1999, έπλευσε από την Δουνκέρκη, κατευθυνόμενο για το Λιβόρνο και με ένα βαρύ φορτίο της τάξης των 31.000 τόνων μαζούτ. Καθώς μπήκε στο Βискаϊκό Κόλπο, το Erika έπεσε πάνω σε σφοδρή καταιγίδα. Στις 12 Δεκεμβρίου του 1999, έσπασε στα δύο και βυθίστηκε, απελευθερώνοντας χιλιάδες τόνους πετρελαίου στη θάλασσα (περίπου 19.800 τόνους), σκοτώνοντας τη θαλάσσια ζωή και ρυπαίνοντας τις ακτές γύρω από την Βρετάνη της Γαλλίας. Θεωρείται η μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή που έπληξε ποτέ τη χώρα.

Δεκαπέντε άτομα και επιχειρήσεις είναι πλέον σε δίκη για το ναυάγιο, συμπεριλαμβανομένων των Total, Giuseppe Savarese, τον ιταλό ιδιοκτήτη του Erika, τον διευθυντή του Antonio Pollara και τον κυβερνήτη του σκάφους, Karun Mathur. Σύμφωνα με επίσημη έρευνα από το δικαστήριο της Δουνκέρκης, ο βασικός μέτοχος της Tevere Shipping είναι ο Giuseppe Savarese, ιδιοκτήτης του Erika το 1996. Ο Savarese ζει στο Λονδίνο και ήταν προσωπικά υπεύθυνος για τη χρηματοδότηση, διαχείριση, νομική και εμπορική ασφάλιση σκαφών και μηχανημάτων και για θέματα ασφάλισης P & I.

Η τεχνική και ναυτιλιακή εταιρεία διαχείρισης του Erika ήταν η Panaship, μια βάση εταιριών στη Ραβέννα που ενσωματώθηκε το 1997. Οι οικογένειες Pollara και Vitiello κατέχουν από 50 τοις εκατό. Η εταιρεία δεν απασχολεί κάποιον ειδικό στην ναυτική αρχιτεκτονική ή την αντοχή του πλοίου το οποίο είναι χαρακτηριστικό για τις εταιρείες αυτές. Όσον αφορά τη συντήρηση, η Panaship όρισε το πεδίο εφαρμογής και τη φύση των εργασιών συντήρησης εκτός από την δημιουργία και την αξιολόγηση των προσκλήσεων υποβολής προσφορών για τις εργασίες αυτές. Όλες οι αποφάσεις υποβλήθηκαν στην Giuseppe Savarese. Το Erika ήταν καταχωρημένο σε σημαία ευκαιρίας της Μάλτας. Ο νηογνώμονας του Erika ήταν ο RINA ή το Ίδρυμα Registro Italiano Navale ed Aeronautica, το οποία βασιζόταν στην Γένοβα. Η Μάλτα όπως και οι περισσότεροι εκπρόσωποι των κρατών σημαίας ήταν σε συμφωνία με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISMC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και με τους νηογνώμονες, όπως ο RINA. Ο RINA έκδιδε όλα τα πιστοποιητικά ασφαλείας για το Erika. Μερικά από αυτά τα πιστοποιητικά ήταν: το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης, το Πιστοποιητικό ασφαλείας κατασκευής, το Διεθνές Πιστοποιητικό Ρύπανσης, το Πιστοποιητικό Εξοπλισμού ασφαλείας και το Πιστοποιητικό Ασυρμάτου.

Συνολικά, δήλωσε ότι ο νηογνώμονας, Registro Italiano Navale είχε αναφέρει ότι το δεξαμενόπλοιο ήταν σε καλή κατάσταση, και ότι απαιτεί συνήθως πιστοποιητικά καλής κατάστασης για τα σκάφη άνω των 20 ετών. Το ατύχημα προκάλεσε νέα νομοθεσία της ΕΕ (Ευρωπαϊκή Ένωση) όσον αφορά τη μεταφορά δια θαλάσσης.

2.3.3 Γενικά χαρακτηριστικά του Erika³⁶

Όνομα: Erika

Ημερομηνία: 12 Δεκεμβρίου 1999

Τοποθεσία: Γαλλία

Περιοχή Ατυχήματος: Βισκαϊκός Κόλπος

Αιτία της διαρροής: βλάβη στο πλοίο

Μεταφερόμενη ποσότητα: 31.000 τόνοι

Τύπος των ρύπων: βαρύ μαζούτ (αριθμό 6)

Ποσότητα διαρροής: μεταξύ 19.000 και 20.000 τόνων

Τύπος πλοίου: πετρελαιοφόρο

Ημερομηνία κατασκευής: 1975

Ναυπηγείο: Kasado Dock Co Ltd στην Ιαπωνία

Μήκος: 184 μ.

Βύθισμα: 10,9 μ.

Σημαία: Μάλτα

Ιδιοκτήτης: Tevere Shipping (Μάλτα)

Διευθυντής: Panship

Νηογνώμονας: RINA

P & I Club: Steamship Mutual Underwriting Association

Ναυλωτής: Total Fina

2.3.4 Επιχειρήσεις καθαρισμού

Περίπου 400 χιλιόμετρα ακτογραμμής επηρεάστηκαν από το πετρέλαιο. Αν και η μετατόπιση του όγκου του πετρελαίου από τις ακτές ολοκληρώθηκε αρκετά γρήγορα, σημαντικοί δευτερογενείς καθαρισμοί ήταν ακόμη αναγκαίοι σε πολλές περιοχές το 2000. Οι ενέργειες για την απομάκρυνση των μολυσμένων υπολειμμάτων ξεκίνησε την άνοιξη του 2001. Μέχρι την τουριστική περίοδο του καλοκαιριού του 2001, σχεδόν όλοι οι δευτερογενείς καθαρισμοί είχαν ολοκληρωθεί, εκτός από ένα μικρό αριθμό δύσκολων περιοχών, όπως στο Loire Atlantique και στα νησιά του Morbihan. Οι προσπάθειες καθαρισμού συνεχίστηκαν σε αυτούς τους τόπους το φθινόπωρο και οι περισσότεροι είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το Νοέμβριο του 2001.

Περισσότεροι από 250.000 τόνοι πετρελαιοειδών αποβλήτων συλλέχθηκαν από τις ακτές και προσωρινά αποθηκεύτηκαν. Η Total SA, η γαλλική πετρελαϊκή εταιρεία, ασχολήθηκε με έναν ανάδοχο για την αντιμετώπιση της ανάκτησης των αποβλήτων και η λειτουργία ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2003. Το κόστος της διάθεσης των αποβλήτων εκτιμάται σε € 46 εκατ. ευρώ περίπου.

³⁶ <http://www.cedre.fr/en/spill/erika/erika.php>

2.3.5 Τα αίτια του ναυαγίου³⁷

Διάφορες επίσημες έρευνες εξηγούν μερικούς λόγους για την καταστροφή του πλοίου Erika οι οποίες παρουσιάζονται αρκετά αξιοσημείωτες. Ως αρχική αιτία μπορεί να θεωρηθεί η παρουσία κατάγματος στο πλαίσιο της ενιαίας πλευράς του κύτους της εσωτερικής δομής, μεταξύ παλαιών και νέων επισκευασμένων χαλύβων, που προκαλείται από τα υπερβολικά βαριά φορτία. Συνέχεια αυτού έδωσαν οι πρώτες διαρροές από λάδι, αλλά η άρνηση των αρχών να επισκεφθεί το πλοίο ένα κοντινό λιμάνι καταφυγής, το ανάγκασαν να μείνει εκτεθειμένο στις άθλιες καιρικές συνθήκες. Τα κατάγματα, ως εκ τούτου, συνέχισαν να αναπτύσσονται προς τα πάνω στο κύριο κατάστρωμα, το οποίο με την σειρά του κατακερμάτισε όλη τη δοκό. Πολλές ταυτόχρονες αιτίες φαίνεται ότι αποδόθηκαν και από την Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας (MMA). Οι πιο πιθανοί λόγοι του ναυαγίου ήταν η διάβρωση, οι ρωγμές και η τοπική αποτυχία, τα τρωτά σημεία στο σχεδιασμό του πλοίου και οι επικρατούσες συνθήκες στην θάλασσα. Παρά το γεγονός ότι το δεξαμενόπλοιο υπέστη επισκευές το 1998 (18 μήνες πριν από το ατύχημα) σε ναυπηγείο στο Μαυροβούνιο κάτω από την επίβλεψη διαχειριστών του πλοίου, φαίνεται ότι δεν έγινε άμεσα αντιληπτή η τοπική διάβρωση.

Τον Δεκέμβριο του 2000 ο νηογνώμονας RINA απάντησε στους ισχυρισμούς σχετικά με τη διάβρωση. Ο RINA δήλωσε ότι η τελευταία ειδική έρευνα το 1998, δεν έδωσε στοιχεία της επιταχυνόμενης διάβρωσης στις δεξαμενές έρματος. Μετρήσεις στο πάχος της γάστρας ελήφθησαν. Κατά τη διάρκεια των 18 μηνών που στη συνέχεια πέρασαν μέχρι το ατύχημα, ο RINA δεν είχε λάβει καμία πληροφορία σχετικά με τα προβλήματα καθώς το πλοίο πέρασε αρκετές επιθεωρήσεις από εταιρείες πετρελαίου και από δύο σταθμούς ελέγχου από το κράτος λιμένα.

Τέλος, σύμφωνα με την ομάδα εμπειρογνομόνων που ορίζονται από το Εμποροδικείο του Dunkirk και την έκθεση της δικαστικής έρευνας, η αιτία θεωρείται ότι ήταν η σοβαρή διάβρωση των εσωτερικών δομών του πλοίου. Το συμπέρασμα αυτό επαναλήφθηκε στην απόφαση του Ποινικού Δικαστηρίου του Παρισιού. Η ομάδα εμπειρογνομόνων υπέβαλε την έκθεσή της στις 28 Νοεμβρίου 2005. Σύμφωνα με την έκθεση, "ο Total δεν θα μπορούσε να είχε ανιχνεύσει την διάβρωση των δομών του Erika, όπως αποκαλύφθηκε μετά το ατύχημα, κατά το χρόνο της ναύλωσης ή της εξέτασης". Η διάβρωση είχε αποκρυφτεί από τον ναυλωτή, Total SA. Στο πλοίο είχε ωστόσο εκδοθεί ένα πιστοποιητικό από τον RINA, κορυφαίο νηογνώμονα και μέλος του IACS³⁸, που βεβαίωνε ότι οι δομές του, ήταν σε καλή κατάσταση. Το Erika είχε υποστεί πρόσφατα 5-ετή δεξαμενισμό για την αναμόρφωσή του, κατά την οποία σημαντικές επισκευές πραγματοποιήθηκαν. Η έκθεση των εμπειρογνομόνων που διορίζονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο, έδειξε ότι το ναυάγιο έγινε υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Τα έγγραφα που εκδόθηκαν δεν αντικατόπτριζαν την πραγματική κατάσταση του σκάφους, μετά την αναμόρφωση του.

³⁷ <http://www.total.com/en/about-total/special-reports/erika/review-of-the-facts/the-causes-of-the-sinking-922663.html>, <http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?article15699&lang=fr>

³⁸ Η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων (IACS) είναι μια τεχνικώς βασισμένη οργάνωση που αποτελείται από δεκατρείς νηογνώμονες με βάση το Λονδίνο

- Η έκθεση των εμπειρογνομόνων αποκάλυψε ότι υπήρχαν τομείς της διάβρωσης στη βάση των δεξαμενών, οι οποίες θα έπρεπε να εμποδίζουν το πλοίο από το να είναι πιστοποιημένο.
- Διαπιστώθηκε επίσης ότι ορισμένες επισκευές δεν είχαν πραγματοποιηθεί, αν και τα πιστοποιητικά του πλοίου ανέφεραν ότι είχαν.

Οι θυελλώδεις άνεμοι (μποφόρ 8-9) τους οποίους αντιμετώπισε το Erika στις 11 και 12 Δεκεμβρίου ήταν ένας σημαντικός παράγοντας, αλλά δεν αρκούσε από μόνος του για να προκαλέσει τη βύθιση του πλοίου.

2.3.6 Μέγιστο ποσό που διατίθεται για την αποζημίωση³⁹

Το μέγιστο διαθέσιμο ποσό για αποζημίωση σύμφωνα με την σύμβαση του 1992 περί Αστικής Ευθύνης (1992 CLC) και τη Σύμβαση του Ταμείου του 1992 για το ατύχημα του Erika είναι 135 εκατομμύρια SDR⁴⁰, ίση με FFr 1.211.966.811 ή € 184.763.149.

Το επίπεδο των πληρωμών από το Ταμείο του 1992 αρχικά περιοριζόταν στο 50% του ποσού της απώλειας ή ζημίας που πράγματι υπέστη από τους αντίστοιχους αιτούντες. Η Εκτελεστική Επιτροπή του Ταμείου του 1992 αποφάσισε τον Ιανουάριο του 2001 να αυξήσει το επίπεδο από 50% σε 60%, και τον Ιούνιο του 2001, σε 80%. Τον Απρίλιο του 2003, το επίπεδο των πληρωμών αυξήθηκε σε 100%.

2.3.7 Ποινική δίωξη⁴¹

Με βάση την έκθεση ενός εμπειρογνώμονα, διορισμένο από έναν δικαστή του Ποινικού Δικαστηρίου του Παρισιού, ποινικές διώξεις ασκήθηκαν σε αυτό το Δικαστήριο κατά του πλοιάρχου του Erika, του εκπροσώπου του εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη (Tevere Shipping), του προέδρου της εταιρείας διαχείρισης (Panship Management and Services Srl), της ίδιας της εταιρείας διαχείρισης, του αναπληρωτή διευθυντή του Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), τριών αξιωματικών του γαλλικού ναυτικού που ήταν υπεύθυνοι για τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της Βρετανίας, του νηογνώμονα Registro Italiano Navale (RINA), ενός από τους διαχειριστές της RINA, του Total SA και μερικών από το ανώτερο προσωπικό της.

Ένας αριθμός των αιτούντων, καθώς και η γαλλική κυβέρνηση και διάφορες τοπικές αρχές, εντάχθηκε στην ποινική διαδικασία ως πολιτικοί ενάγοντες, διεκδικώντας αποζημίωση ύψους € 400 εκατ. ευρώ.

Η δίκη διήρκεσε τέσσερις μήνες και ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2007. Το Ταμείο του 1992, αν και δεν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος, ακολούθησε τις διαδικασίες μέσω των γάλλων δικηγόρων του.

Στην απόφαση που εξέδωσε τον Ιανουάριο 2008, το Ποινικό Δικαστήριο του Πρωτοδικείου στο Παρίσι έκρινε τα ακόλουθα τέσσερα μέρη ποινικώς υπεύθυνα για το

³⁹ http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf

⁴⁰ Οι ημερήσιες τιμές μετατροπής των (SDR) μπορούν να βρεθούν στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο στην ιστοσελίδα www.imf.org υπό τον τίτλο "IMF Finances"

⁴¹ http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf

αδίκημα της ρύπανσης που προκλήθηκε. Τον εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη (Tevere Shipping), τον πρόεδρο της εταιρείας διαχείρισης (Panaship Management and Services Srl), τον νηογνώμονα (RINA) και την Total SA, ως εξής:

- Ο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και ο πρόεδρος της εταιρείας διαχείρισης κρίθηκαν ένοχοι για την έλλειψη κατάλληλης συντήρησης, που οδηγεί σε γενική διάβρωση του πλοίου.
- Ο RINA κρίθηκε ένοχος για την απρονοησία του για την ανανέωση του πιστοποιητικού ταξινόμησης του Erika με βάση την επιθεώρηση που ήταν υποδεέστερη από τα πρότυπα του επαγγέλματος.
- Η Total SA κρίθηκε ένοχη για απρονοησία κατά τη διενέργεια εξέτασης των δραστηριοτήτων της πριν από την ναύλωση του Erika.

Ο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και ο πρόεδρος της εταιρείας διαχείρισης έχουν καταδικαστεί να πληρώσουν πρόστιμο ύψους € 75.000 ο κάθε ένας. Ο RINA και η Total SA είχαν καταδικαστεί να πληρώσουν πρόστιμο ύψους € 375.000 έκαστος. Όλοι οι άλλοι κατηγορούμενοι αθωώθηκαν.

2.3.8 Επιπτώσεις ναυαγίου⁴²

Η έκταση της ακτής που πλήττεται από το πετρέλαιο περιλαμβάνει οκτώ Ζώνες Ειδικής Προστασίας (SPAs) που ορίζονται στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής οδηγίας για τα πτηνά. Πέρα από αυτές και σε άλλους παράκτιους οικοτόπους, η ρύπανση έχει επηρεάσει τα θαλάσσια θηλαστικά και τα ψάρια.

Ο μεγαλύτερος αντίκτυπος στην άγρια φύση είναι η καταστροφική επίδραση του πετρελαίου στα πτηνά. Έχουν βρεθεί 61.247 πουλιά, 54.354 εκ των οποίων είναι νεκρά. Η πλειοψηφία αυτών είναι guillemots, πολλά από τα οποία ήταν πουλιά αναπαραγωγής του Ηνωμένου Βασιλείου και διαχειρίζαν στην Βρετάνη. Οι εκτιμήσεις για το ποσοστό των θανάτων ανακτήθηκαν μετά από μια σειρά διαρροής από 0,3% σε 56% και αρκετά συντηρητικές εκτιμήσεις για το συνολικό αριθμό των πτηνών που επηρεάζονται από αυτή την πηγή διαρροής είναι γύρω στις 300.000. Θα υπάρξουν επίσης πολλές μακροπρόθεσμες επιπτώσεις αυτής της διαρροής. Μακροχρόνιες οικολογικές μεταβολές συμπεριλαμβανομένων των μεταβολών στη ποικιλότητα των ειδών, στον αριθμό των ειδών και του πληθυσμού μπορεί επίσης να αναμένονται ως αποτέλεσμα της διαρροής του Erika.

Οι σοβαρές οικονομικές ζημιές είναι εξίσου σημαντικές, με ζημιές για τη ζωή που προκύπτουν από τη ρύπανση των ψαριών και οστρακοειδών και τους φόβους για μείωση του τουρισμού.

Στις 21 Μαρτίου του 2000 πραγματοποιήθηκαν εκτιμήσεις εκ μέρους των γαλλικών αρχών σχετικά με τις ζημιές που προκλήθηκαν από το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου,

⁴² www.eur-law.eu , http://www.foe.co.uk/resource/briefings/wake_erika_oil_spill.html

ιδίως στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας. Μόλις παραλήφθηκαν τα αποτελέσματα της εν λόγω εκτίμησης υποβλήθηκαν στην επιτροπή αλιείας του Κοινοβουλίου.

Βάση της εκτίμησης αυτής και μετά από αίτηση της Γαλλίας, η Επιτροπή έθεσε σε εφαρμογή τα πλέον ενδεδειγμένα μέτρα βάσει της ισχύουσας κανονιστικής ρύθμισης. Τα μέτρα αυτά απέβλεπαν στην αποζημίωση των ζημιών που υπέστη ο τομέας της αλιείας από αυτήν την πετρελαϊκή καταστροφή.

2.4 Το ατύχημα Prestige

Η πετρελαιοκηλίδα του Prestige ήταν μια διαρροή πετρελαίου ανοικτά των ακτών της Γαλικίας η οποία προκλήθηκε από το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου, το 2002. Η διαρροή προκάλεσε μόλυνση σε χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμών καθώς και σε περισσότερες από χίλιες παραλίες των ισπανικών, γαλλικών και πορτογαλικών ακτών, προκαλώντας μεγάλες ζημιές στην τοπική αλιευτική βιομηχανία. Η διαρροή είναι η μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή τόσο για την ιστορία της Ισπανίας όσο και για αυτή της Πορτογαλίας.

Το Prestige ήταν υπό ελληνική εκμετάλλευση, πετρελαιοφόρο μονού πυθμένα, ιδιοκτησίας μίας offshore Λιβεριανής εταιρείας και με σημαία των Μπαχαμών. Το πλοίο είχε χωρητικότητα νεκρού βάρους, ή μεταφορική ικανότητα, περίπου 81.000 τόνους, μέγεθος που έθεσε σε περιορισμό την κατηγορία των δεξαμενοπλοίων Aframax. Είχε καταχωρηθεί από το American Bureau of shipping και ασφαλιζόταν από το London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association.

Στις 13 Νοεμβρίου του 2002, το Prestige μετέφερε ένα φορτίο 77.000 μετρικών τόνων από δύο διαφορετικές ποιότητες του βαρέως μαζούτ, που φορτώθηκαν στην Αγία Πετρούπολη (Ρωσία) και στο Ventspils (Λετονία) με κατεύθυνση προς τη Σιγκαπούρη μέσω Γιβραλτάρ. Κατά την διάρκεια μίας καταιγίδας στα ανοικτά της Γαλικίας, στη βορειοδυτική Ισπανία, προκλήθηκε βλάβη στο σώμα του πλοίου. Ο κινητήρας ήταν χαλασμένος και το πλοίο βγήκε εκτός ελέγχου παρασυρμένο από τις καιρικές συνθήκες. Φοβούμενος ότι το πλοίο θα βυθίζονταν, ο καπετάνιος ζήτησε βοήθεια από τους ισπανούς εργαζόμενους που είχαν διασωθεί, με την προσδοκία ότι το σκάφος θα ελλιμενιστεί. Ωστόσο, η πίεση από τις τοπικές αρχές ανάγκασαν τον καπετάνιο να κατευθύνει το ετοιμοπόλεμο πλοίο μακριά από την βορειοδυτική ακτή. Σύμφωνα με πληροφορίες μετά από πιέσεις της γαλλικής κυβέρνησης, το σκάφος ήταν για άλλη μια φορά αναγκασμένο να αλλάξει την πορεία του προς τα νότια σε ύδατα της Πορτογαλίας, προκειμένου να μην τεθεί σε κίνδυνο η νότια ακτή της Γαλλίας. Φοβούμενοι για την δική τους ακτή, οι πορτογαλικές αρχές διέταξαν αμέσως το ναυτικό τους να αναχαιτίσει το πλοίο και να το παρεμποδίσει από περαιτέρω προσέγγιση.

Με την άρνηση των γαλλικών, ισπανικών και πορτογαλικών κυβερνήσεων να επιτρέψουν στο πλοίο να δέσει στα λιμάνια τους, η ακεραιότητα του πετρελαιοφόρου μονού πυθμένα επιδεινώθηκε γρήγορα και σύντομα η θύελλα ξέσπασε όταν αναφέρθηκε ότι ένα τμήμα 12 μέτρων της δεξιάς πλευράς του σκάφους αποσπάσθηκε, απελευθερώνοντας σημαντική ποσότητα πετρελαίου.

Γύρω στις 8:00 πμ. της 19^{ης} Νοεμβρίου, το πλοίο τεμαχίστηκε στα δύο. Βυθίστηκε το ίδιο απόγευμα, απελευθερώνοντας πάνω από 20 εκατομμύρια αμερικάνικα γαλιόνια

(76.000 m³) πετρελαίου στη θάλασσα. Εκείνη την στιγμή, αναφέρεται, ότι το πετρελαιοφόρο βρίσκονταν περίπου 250 χιλιόμετρα από τις ισπανικές ακτές. Μία προηγούμενη πετρελαιοκηλίδα είχε ήδη φτάσει στην ακτή. Ο Έλληνας καπετάνιος του Prestige, Απόστολος Μανγκούρας, συνελήφθηκε και κατηγορήθηκε για μη συνεργασία για την διάσωση του πληρώματος αλλά και για την ζημιά που προκάλεσε στο περιβάλλον.

Μετά τη βύθιση του πλοίου, το ναυάγιο συνέχισε την διαρροή πετρελαίου. Η διαρροή εκτιμήθηκε περίπου στους 125 τόνους πετρελαίου την ημέρα, το οποίο μόλυνε τον πυθμένα της θάλασσας και την ακτογραμμή, ιδίως κατά μήκος του εδάφους της Γαλικίας. Η πληγείσα περιοχή δεν είναι μόνο μια πολύ σημαντική οικολογική περιοχή, στηρίζοντας τους κοραλλιογενείς υφάλους και πολλά είδη καρχαριών και πουλιών, αλλά στηρίζει επίσης την αλιευτική βιομηχανία. Η σοβαρή ρύπανση των ακτών ανάγκασε την κυβέρνηση της περιοχής να αναστείλει την αλιεία ανοιχτής θάλασσας για έξι μήνες.

2.4.1 Γενικά χαρακτηριστικά του Prestige⁴³

Όνομα: Prestige

Ημερομηνία: 13 Νοεμβρίου 2002

Τοποθεσία: Ισπανία

Περιοχή Ατυχήματος: Off Cape Finisterre, Γαλικία

Αιτία της διαρροής: βλάβη

Μεταφερόμενη ποσότητα: 77.000 τόνοι

Τύπος των ρύπων: βαρύ μαζούτ (n ° 2, M100)

Ποσότητα διαρροής: 64.000 τόνοι

Τύπος πλοίου: πετρελαιοφόρο μονού πυθμένα

Ημερομηνία κατασκευής: 1976

Ναυπηγείο: Hitachi Zosen-Maizuru Works, Maizuru (Ιαπωνία)

Μήκος: 243,5 m

Βύθισμα: 14 m

Σημαία: Μπαχάμες

Ιδιοκτήτης: Mare Shipping Inc (Λιβερία)

Υπεύθυνος: Universe Maritime Ltd (Ελλάδα)

Νηογνώμονας: American Bureau of Shipping

P & I Club: London Steamship Association

Ναυλωτής: Crown Resources

Ασφαλιστής: London Steamship Owners Mutuan Insurance Associaton Limited P&I

2.4.2 Επιχειρήσεις καθαρισμού

Τους επόμενους μήνες χιλιάδες εθελοντές οργανώθηκαν χωρίς την βοήθεια της κυβέρνησης της Γαλικίας και της Ισπανίας - οι δύο ανήκουν στο συντηρητικό Λαϊκό Κόμμα - για να βοηθήσουν στον καθαρισμό της πληγείσας ακτογραμμής. Αρχικά η κυβέρνηση σκέφτηκε ότι μόλις 17.000 τόνοι πετρελαίου είχαν χαθεί και ότι οι

⁴³ <http://www.cedre.fr/en/spill/prestige/prestige.php>

υπόλοιποι 60.000 τόνοι θα πάγωναν και δεν θα διέρρεαν από το βυθισμένο δεξαμενόπλοιο. Στις αρχές του 2003 όμως ανακοίνωσε ότι το ήμισυ του πετρελαίου είχε χαθεί. Στη συνέχεια, ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σε περίπου 63.000 τόνους, σύμφωνα με ορισμένες πηγές. Το 2004 οι υπόλοιποι 13.000 τόνοι του φορτίου πετρελαίου αφαιρέθηκαν από το ναυάγιο με μέσα μετακίνησης αλουμινίου και τηλεκατευθυνόμενα οχήματα (ROVs). Συνολικά, 20 εκατομμύρια αμερικάνικα γαλιόνια (76.000m³) του πετρελαίου διέρρευσαν. Τώρα πιστεύεται ότι περισσότερο από το ογδόντα τις εκατό των 77.000 τόνων μαζούτ του δεξαμενόπλοιου έχουν χυθεί έξω από την βόρειο-δυτική ακτή της Ισπανίας. Οι ειδικοί προέβλεψαν ότι η θαλάσσια ζωή θα υπέφερε από την ρύπανση του Prestige για τουλάχιστον δέκα χρόνια λόγω του τύπου του χυμένου πετρελαίου, το οποίο περιείχε ελαφρώς κλάσματα που ονομάζονται πολυαρωματικοί υδρογονάνθρακες. Αυτές οι τοξικές χημικές ουσίες μπορούσαν να δηλητηριάσουν το πλαγκτόν, αυγά ψαριών και καρκινοειδών, που οδηγούν σε καρκινογενετικές επιδράσεις στα ψάρια και άλλα ζώα υψηλότερα στη τροφική αλυσίδα. Η περιβαλλοντική ζημιά που προκλήθηκε από το Prestige ήταν πιο σοβαρή στις ακτές της Γαλιτίας, όπου οι τοπικοί ακτιβιστές ίδρυσαν το περιβαλλοντικό κίνημα Nunca Mais (ποτέ ξανά) για να καταγγείλουν την παθητικότητα της συντηρητικής κυβέρνησης σχετικά με την καταστροφή.

2.4.3 Τα αίτια του ναυαγίου

Η ακριβής αιτία του ατυχήματος δεν μπορεί να εκτιμηθεί με βεβαιότητα αυτή την στιγμή. Οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχουν υποβάλει αίτηση στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ελλάδα, την Λετονία και την Ρωσία για να εξετάσουν σχετικά με τις επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα κατά την διάρκεια των πρόσφατων κλήσεων του πλοίου στους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των χωρών αυτών. Το πλήρωμα σε κάποιο σημείο ανέφερε ότι το πλοίο θα είχε συγκρουστεί με ένα πλωτό αντικείμενο. Ωστόσο, αυτό είναι δύσκολο να εξακριβωθεί.

Αυτό που είναι γνωστό είναι ότι το Prestige ήταν ένα 26 ετών πετρελαιοφόρο μονού πυθμένα, κατασκευασμένο στην Ιαπωνία. Με βάση τον κανονισμό του διπλού πυθμένα, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μετά το ατύχημα του Erika, το πλοίο επρόκειτο να διακόψει την λειτουργία του έως τις 15 Μαρτίου 2005 το αργότερο. (Ο ίδιος κανόνας θεσπίστηκε σε διεθνές επίπεδο και ως εκ τούτου ισχύει σε παγκόσμιο επίπεδο.) Το πλοίο προφανώς πλησίαζε στο τέλος του κύκλου ζωής του.

2.4.4 Μέγιστο ποσό που διατίθεται βάσει της Σύμβασης του Ταμείου του 1992 και η ευθύνη του πλοιοκτήτη⁴⁴

Σύμφωνα με την σύμβαση Αστικής Ευθύνης (CLC) του 1992, το όριο αποζημίωσης που ζητήθηκε στο ατύχημα του Prestige ήταν 22.777.986 ευρώ. Στις 28 Μαΐου 2003, ο πλοιοκτήτης κατέθεσε το ζητούμενο ποσό στο Ποινικό Δικαστήριο της Corcubión (Ισπανία) για την σύσταση του Ταμείου. Το μέγιστο ποσό αποζημίωσης που δόθηκε

⁴⁴ http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf

από το Ταμείο του 1992 ήταν 171.520.703 ευρώ, περιέχοντας και το ποσό που ουσιαστικά πληρώθηκε από τον πλοιοκτήτη και την ασφαλιστική εταιρεία.

2.4.5 Επίπεδο πληρωμών

Οι ζημιές που προκάλεσε το ατύχημα του Prestige δεν έχουν εκτιμηθεί σε οριστικό επίπεδο. Από πληροφορίες που δόθηκαν από το Ταμείο του 1992 προκύπτει ότι το Μάιο του 2004 η Ισπανική Κυβέρνηση υπολόγισε ότι η ολική ζημιά στην Ισπανία φτάνει στο ποσό των 834,8 εκατ. ευρώ. Η Γαλλική Κυβέρνηση υπολόγισε την ολική ζημιά στην Γαλλία στο ποσό των 176 εκατ. ευρώ και η Πορτογαλική Κυβέρνηση υπολόγισε τη ζημιά στην Πορτογαλία στα 3,3 εκατ. ευρώ. Το Ταμείο καθόρισε τις συνολικές ενδεχόμενες αξιώσεις περίπου στα 1038 εκατ. ευρώ. Μέχρι τις 22 Φεβρουαρίου 2005 το Γραφείο Διαχείρισης Αξιώσεων (Claims Handling Office) στην Ισπανία έλαβε 716 αξιώσεις για αποζημίωση της τάξεως των 698 εκατ. ευρώ.

Μέχρι την απόφαση του τελικού κόστους του ατυχήματος, για να αποφευχθεί η παραπάνω από το ζητούμενο πληρωμή ή η άνιση μεταχείριση των εναγόντων, τα Ταμεία μπορούν μόνο να πληρώσουν ένα ποσοστό από τις αξιώσεις. Όταν τα όρια των Ταμείων ξεπεράστηκαν σε κάποιες περιπτώσεις, οι αποπληρωμές έγιναν μετά από μακριές διαβουλεύσεις. Τον Μάιο του 2003, η Εκτελεστική Επιτροπή του Ταμείου του 1992 αποφάσισε ένα επίπεδο αποζημίωσης 15% για την πετρελαιοκηλίδα του Prestige, το χαμηλότερο ποσοστό στην ιστορία των ναυτικών ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων. Η Ισπανία, Γαλλία και οι άλλες επηρεαζόμενες χώρες συμφώνησαν ότι η αποζημίωση που αποφασίστηκε θα άφηνε ανικανοποίητα τα θύματα της ρύπανσης. Ως συνέπεια αυτού οι Γάλλοι και οι Ισπανοί αντιπρόσωποι υπέβαλαν την αντίδρασή τους στο Ταμείο για τις χαμηλές αποζημιώσεις. Η Εκτελεστική Επιτροπή του Ταμείου έκανε μια ανασκόπηση των επιπέδων αποζημίωσης στη συνέλευση του Μαρτίου του 2005, αλλά ο Διευθυντής δεν μπόρεσε να αυξήσει το ποσοστό πέραν του 15%. Ο διευθυντής επομένως πρότεινε ότι αντί της συνήθους πρακτικής του καθορισμού του επιπέδου των πληρωμών με βάση το συνολικό ποσό των αποζημιώσεων που έχουν ήδη υποβληθεί και τις πιθανές μελλοντικές απαιτήσεις, θα πρέπει να καθορίζεται με μια εκτίμηση του τελικού ποσού παραδεκτών αξιώσεων έναντι του Ταμείου του 1992, που δημιουργήθηκε είτε ως αποτέλεσμα των συμφωνιών με ενάγοντες ή από τελικές αποφάσεις του αρμοδίου δικαστηρίου.

Με βάση μία ανάλυση των απόψεων κοινών εμπειρογνομόνων που προσλήφθηκαν από το London Club⁴⁵ και το Ταμείο του 1992, ο διευθυντής θεώρησε απίθανο ότι οι τελικές παραδεκτές αξιώσεις θα ξεπερνούσαν τα ακόλουθα ποσά:

Πίνακας 1: Μέγιστες τελικές παραδεκτές αξιώσεις

Κράτος

Στρογγυλοποιημένα ποσά σε €

⁴⁵Το **London Club** είναι μια άτυπη ομάδα πιστωτών στη διεθνή σκηνή

Ισπανία	500 εκατομμύρια
Γαλλία	70 εκατομμύρια
Πορτογαλία	3 εκατομμύρια
Σύνολο	573 εκατομμύρια

Πηγή: <http://www.iopcfund.org>

Ο διευθυντής, επομένως, θεώρησε ότι το επίπεδο πληρωμών θα μπορούσε να αυξηθεί στο 30% ($\text{€ } 171.500.000 / \text{€ } 573.000.000 = 29,9\%$), αν το Ταμείο του 1992 ήταν εφοδιασμένο με τις κατάλληλες επιχειρήσεις και εγγυήσεις από τα τρία κράτη μέλη, ενδιαφερόμενος να εξασφαλίσει ότι αυτό θα ήταν προστατευμένο από μια κατάσταση πληρωμής και ότι η αρχή της ίσης μεταχείρισης των θυμάτων θα γινόταν σεβαστή. Η εκτελεστική επιτροπή συμφώνησε με την πρόταση του διευθυντή.

2.4.6 Οι απαιτήσεις αποζημίωσης⁴⁶

Ισπανία

Κατά την συνεδρίαση του Οκτωβρίου 2010 της Εκτελεστικής Επιτροπής του Ταμείου του 1992, το Γραφείο Διαχείρισης Αξιώσεων στη Λα Κορούνια είχε λάβει 844 απαιτήσεις συνολικού ύψους € 1.020.700.000. Αυτές περιλάμβαναν 14 απαιτήσεις από το ισπανικό κράτος, ύψους € 968.500.000. Εκτός από εκείνες του ισπανικού κράτους, 752 (91%) από τις 844 απαιτήσεις είχαν εκτιμηθεί για € 3,9 εκατ. ευρώ. Οι ενδιάμεσες πληρωμές συνολικού ύψους € 527.327 (οι πληρωμές αποζημίωσης από το ισπανικό κράτος σε δικαιούχους που έχουν αφαιρεθεί κατά τον υπολογισμό των ενδιάμεσων πληρωμών) είχαν γίνει σε σχέση με 173 εκτιμώμενες απαιτήσεις, κυρίως στο 30% των εκτιμώμενων ποσών. Εξήντα έξι απαιτήσεις περίμεναν μια απάντηση από τον ενάγοντα και εννέα βρίσκονταν σε εξέλιξη. Τετρακόσιες και είκοσι πέντε αξιώσεις (συνολικού ύψους € 38 εκατομμυρίων ευρώ) είχαν απορριφθεί και 19 είχαν αποσυρθεί από τους ενάγοντες. Οι υπόλοιπες 60 απαιτήσεις δεν ήταν δυνατόν να αξιολογηθούν, καθώς τα έγγραφα που είχαν υποβληθεί δεν ήταν επαρκή για να προβούν σε αξιολόγηση.

Γαλλία

Κατά την συνεδρίαση του Οκτωβρίου 2010 της Εκτελεστικής Επιτροπής του Ταμείου του 1992, είχαν ληφθεί 482 απαιτήσεις συνολικού ύψους € 109.700.000. Επίσης,

⁴⁶ http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf

περιλαμβανόταν η απαίτηση από το γαλλικό κράτος συνολικού ύψους € 67,5 εκατ. ευρώ. Από τις απαιτήσεις που είχαν υποβληθεί στο Γραφείο Χειρισμού Απαιτήσεων, 454 (94%) είχαν αξιολογηθεί για € 58 εκατ. και ενδιάμεσες πληρωμές συνολικού ύψους € 5.600.000 είχαν γίνει στο 30% των εκτιμώμενων ποσών σε σχέση με 361 απαιτήσεις. Οι υπόλοιπες 93 εκτιμώμενες απαιτήσεις περίμεναν μια απάντηση από τους ενάγοντες ή είχαν επανεξετασθεί μετά τη διαφωνία των εναγόντων με το ποσό που βεβαιώθηκε. Πενήντα οκτώ απαιτήσεις συνολικού ύψους € 3.800.000 είχαν απορριφθεί επειδή οι ενάγοντες δεν είχαν αποδείξει ότι η απώλεια είχε προκληθεί από το περιστατικό. Τρεις απαιτήσεις συνολικού ύψους περίπου € 6.000 είχαν αποσυρθεί από τους ενάγοντες.

Πορτογαλία

Τον Δεκέμβριο του 2003, η κυβέρνηση της Πορτογαλίας υπέβαλε αίτηση για € 3.300.000 σε σχέση με τις δαπάνες για την εκκαθάριση και τα προληπτικά μέτρα. Η συμπληρωματική τεκμηρίωση που υπέβαλε τον Φεβρουάριο του 2005 περιλάμβανε μια συμπληρωματική απαίτηση 1 εκατ. €, επίσης σε σχέση με την εκκαθάριση και τα προληπτικά μέτρα. Οι απαιτήσεις αυτές, τελικά, εκτιμήθηκαν σε 2,2 εκατ. €. Η πορτογαλική κυβέρνηση αποδέχθηκε την εκτίμηση αυτή. Τον Αύγουστο του 2006 το Ταμείο του 1992 πραγματοποίησε πληρωμή € 328.488, που αντιστοιχούσε στο 15% της τελικής αξιολόγησης. Η πληρωμή αυτή δεν απέκλειε την περαιτέρω καταβολή στο πορτογαλικό κράτος, εάν η εκτελεστική επιτροπή του Ταμείου του 1992 σκόπευε να αυξήσει το επίπεδο των πληρωμών άνευ όρων.

2.4.7 Νομικές Συνέπειες⁴⁷

Συνέπεια του ατυχήματος του Prestige ήταν αρκετοί θιγόμενοι να απευθυνθούν στα διάφορα δικαστήρια.

Συγκεκριμένα, η Γαλλική Κυβέρνηση και άλλοι 232 ενάγοντες κίνησαν δικαστικό αγώνα εναντίον του πλοιοκτήτη, του London club και του Ταμείου του 1992 σε 16 δικαστήρια στη Γαλλία ζητώντας αποζημίωση συνολικής αξίας περίπου 111 εκατ. ευρώ, εμπεριέχοντας τα 67,7 εκατ. ευρώ που ζητήθηκαν από την Κυβέρνηση. Η Πορτογαλία, από την μεριά της, κινήθηκε δικαστικά στην Λισαβόνα εναντίον του πλοιοκτήτη, του London club και του Ταμείου του 1992, ζητώντας αποζημίωση 4,3 εκατ. ευρώ.

Η Ισπανία, τέλος, κινήθηκε νομικά εναντίον του ABS (Αμερικάνικος Νηογνώμονας) σε Δικαστήριο της Νέας Υόρκης, ισχυριζόμενη ότι ο ABS υπήρξε αμελής κατά την επιθεώρηση του Prestige και απέτυχε να διαγνώσει τη διάβρωση, τη μόνιμη παραμόρφωση, τα ελαττωματικά υλικά και την κόπωση στο σκάφος. Στη βάση των παραπάνω η Ισπανία απαίτησε αποζημίωση για όλες τις ζημιές που προκλήθηκαν από το ατύχημα, υπολογίζοντάς την αρχικά να ξεπερνά τα 700 εκατ. \$ και αργότερα υπολογίστηκε να ξεπερνά τα 1000 εκατ. \$. Τελικά, στην διαδικασία που έλαβε χώρα στις Ηνωμένες Πολιτείες κατά του ABS, ο ABS ανταπαίτησε, ζητώντας από το Ισπανικό κράτος να τον αποζημιώσει για όποιο ποσό θα είναι υποχρεωμένος ο ABS να

⁴⁷ http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf

πληρώσει σύμφωνα με κάθε δικαστική απόφαση εναντίον του, σε σχέση με το ατύχημα του Prestige. Ο ABS επίσης ισχυρίστηκε ότι, εφόσον οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν ήταν κράτος μέλος της CLC και εφόσον η ρύπανση συνέβη στην Ισπανία, τα δικαστήρια των ΗΠΑ δεν ήταν αρμόδια να ασχοληθούν με την υπόθεση. Τον Σεπτέμβριο του 2006, η Ισπανία ζήτησε να αποσυρθεί η ανταπαίτηση του ABS, λόγω της έλλειψης δικαιοδοσίας του δικαστηρίου στο θέμα αυτό. Όμως, εφόσον η Ισπανία μήνυσε τον ABS στο δικό του τοπικό δικαστήριο, μόνο ένας λόγος θα μπορούσε να δικαιολογήσει την απόσυρση αυτής της ενέργειας. Ο λόγος αυτός είναι ότι η μη συμβατότητα του να εφαρμόζει κάποιος τον τοπικό νόμο των ΗΠΑ (εφόσον οι ΗΠΑ δεν είναι μέλος της CLC) συνδέεται με την άρνηση να εφαρμόζει οποιονδήποτε άλλο ξένο νόμο (π.χ. Ισπανικό νόμο).

Ανάμεσα στις νομικές συνέπειες της καταστροφής ήταν και η σύλληψη του καπετάνιου του Prestige, Απόστολου Μαγκούρα. Ο καπετάνιος φυλακίστηκε αμέσως μόλις έφτασε σε ισπανικό έδαφος, προσπαθώντας επί μέρες να σώσει το πλοίο. Φυλακίστηκε για 83 ημέρες και αφέθηκε ελεύθερος μετά την καταβολή εγγύησης 3 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα με τον κ. Μαγκούρα και το London P&I Club το ποσό της εγγύησης ήταν υπερβολικά υψηλό και δυσανάλογο της οικονομικής του κατάστασης. Αν και ο δικαστής που ερεύνησε την υπόθεση μετά τη βύθιση του Prestige συμπέρανε ότι το περιστατικό οφειλόταν σε ατύχημα, ισχυρίστηκε ότι υπήρξαν παρατυπίες στους χειρισμούς του καπετάνιου και ότι «δεν συνεργάστηκε με τις λιμενικές αρχές, όταν προσπάθησαν να ρυμουλκήσουν το πλοίο». Η εταιρεία ναυτιλιακής αλληλασφάλισης (P&I Club) του πλοίου δέχτηκε, λόγω των ιδιαίτερων καταστάσεων, να πληρώσει την εγγύηση του καπετάνιου, επικαλούμενη ανθρωπιστικούς λόγους.

Παρόλο όμως που αφέθηκε τελικά ελεύθερος, είναι ακόμα υποχρεωμένος να παρουσιάζεται κάθε δύο εβδομάδες σε αστυνομικό τμήμα της Αθήνας ή της Ικαρίας. Οι επτά δικαστές τάχθηκαν υπέρ της αρχικής απόφασης τονίζοντας ότι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο είναι αποφασισμένο να στείλει ένα ηχηρό μήνυμα, ότι οι υπεύθυνοι περιβαλλοντικών εγκλημάτων θα δικάζονται και θα τιμωρούνται αναλόγως.

Σε ανακοίνωσή του το London P&I Club καταδίκασε την απόφαση αναφέροντας ότι υπάρχει κίνδυνος να οδηγήσει μελλοντικά σε σημαντική αύξηση των ποσών εγγύησης, λαμβάνοντας υπόψη και πολιτικά συμφέροντα. Τόνισε επίσης ότι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έδειξε ότι δεν κατάλαβε ότι η καταβολή εγγύησης για ποινικές διώξεις δεν υπάγεται στην ασφαλιστική κάλυψη των P&I Clubs και ότι στήριξε την απόφασή του σε νομοθεσία της Ε.Ε. που ψηφίστηκε μετά το ατύχημα του Prestige.

2.4.8 Οι συνέπειες του ναυαγίου⁴⁸

Οι συνέπειες του ατυχήματος είναι πολύ σοβαρές για την οικολογία της γύρω περιοχής, με άμεσες κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις:

- Η συνολικού μήκους 200 χλμ. πετρελαιοκηλίδα απειλεί μια περιοχή μείζονος οικολογικής σημασίας και μια ιδιαίτερα σημαντική ζώνη αλιείας

⁴⁸ www.anthropos.gr/spots/Oil_Spill/MedSOS_Prestige.doc

- Οι ισχυροί άνεμοι και τα θαλάσσια ρεύματα παρασύρουν την πετρελαιοκηλίδα προς το νεοσύστατο Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο των Ατλαντικών νήσων της Γαλικίας, που είναι το σημαντικότερο Ισπανικό οικοσύστημα για θαλάσσια πουλιά και άγρια ζωή.
- Οι Ισπανικές αρχές έχουν απαγορεύσει την αλιεία σε μήκος 100 χλμ γύρω από τη πόλη Λα Κορούνια, όπου ο τοπικός πληθυσμός συντηρείται από την αλιεία και τον τουρισμό. Ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε την άμεση αποζημίωση των ψαράδων από το Διαρθρωτικό Ταμείο για την Αλιεία, άλλες ευρωπαϊκές καθώς και από εθνικές (ισπανικές) πηγές χρηματοδότησης.
- Παρά την κινητοποίηση αρχών και εθελοντών, η πετρελαιοκηλίδα έχει ρυπάνει ήδη τις ακτές: 35 χιλιόμετρα ακτών σύμφωνα με τις αρχές ή 200 χιλιόμετρα σύμφωνα με τις ενώσεις αλιέων, με άμεσες επιπτώσεις όχι μόνο στο περιβάλλον αλλά και την τοπική οικονομία.
- Ας σημειωθεί ότι αρκεί ένα λίτρο πετρελαίου για να ρυπανθεί στη θάλασσα μια έκταση όσο δύο γήπεδα ποδοσφαίρου. Μπορούμε να φανταστούμε τι ζημιά κάνουν 10-20.000 τόνοι στη θάλασσα.
- Στην περιοχή έχουν ήδη εμφανιστεί ψόφια ψάρια. Τα ψάρια μπορεί να πεθάνουν αν δημιουργηθούν συνθήκες ασφυξίας από το στρώμα του πετρελαίου στην επιφάνεια της θάλασσας ή καλυφθεί ο βυθός. Εκατοντάδες θαλασσοπούλια, κορμοράνοι, γλάροι κ.α. έχουν ήδη παγιδευτεί στην πετρελαιοκηλίδα, ενώ περισσότερα από 160 από αυτά έχουν διασωθεί από διεθνείς οργανισμούς. Αν το φτέρωμα των πουλιών καλυφθεί με πετρελαιοειδή, τα πουλιά απειλούνται με θάνατο, ιδιαίτερα αν δεν μπορούν να πετάξουν για να βρουν τροφή. Όμως τα ορατά αποτελέσματα δεν είναι πάντα τα πιο σοβαρά. Σε μικρές ακόμα συγκεντρώσεις τα πετρελαιοειδή μπορούν να επηρεάσουν ολόκληρη τη βιολογία και την τροφική αλυσίδα, από το πλαγκτόν και τις προνύμφες μέχρι τα ψάρια, τα οστρακοειδή και τα πουλιά. Ακόμα και η απλή επαφή με το πετρέλαιο προκαλεί στα οστρακοειδή, το κύριο αλιευτικό εμπόρευμα της περιοχής, αναπνευστικά προβλήματα και κακή απορρόφηση της τροφής. Τα ψάρια μπορεί να εγκαταλείψουν την περιοχή αν διαταραχθεί η τροφική αλυσίδα. Έστω και ελάχιστη παρουσία πετρελαιοειδών επηρεάζει την δυνατότητα αναπαραγωγής των ψαριών. Η παρουσία των πετρελαιοειδών μπορεί να φτάσει μέχρι το πιάτο μας, απειλώντας την υγεία μας, αν τα ψάρια και τα οστρακοειδή προσροφήσουν πετρελαιοειδή.

Κεφάλαιο 3: Θεσμικές επιπτώσεις

Η εμφάνιση των θαλάσσιων ναυτικών ατυχημάτων έφερε αναμφισβήτητα μαζί της νέες αρχές αλλά και διαφορετικά πρότυπα για τον κλάδο της ναυτιλίας. Ένας μεγάλος αριθμός συμφωνιών, συμβάσεων, νόμων αλλά και κωδικών κατάφερε να αλλάξει εξ' ολοκλήρου τα προηγούμενα δεδομένα και να προσφέρει σημαντικότερα κίνητρα όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι νέες μεταρρυθμίσεις και βελτιώσεις που έλαβαν χώρα σε εξέχουσες διεθνής κοινότητες μπόρεσαν να συνεισφέρουν κι αυτές με την σειρά τους στην ενίσχυση κάθε προσπάθειας για την πρόληψη και την αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων.

3.1 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Exxon Valdez

3.1.1 Προβλέψεις Oil Pollution Act (OPA) 90/ US NCP

Μετά το καταστροφικό ατύχημα του Exxon Valdez η Ομοσπονδιακή Ακτοφυλακή (U.S. Coast Guard) και ο Ομοσπονδιακός Φορέας Προστασίας του Περιβάλλοντος (U.S. Environmental Protection Agency) ηγήθηκαν μετά από εντολή του Προέδρου της Εθνικής Ομάδας Απόκρισης (NRT) ,της μελέτης και αποτίμησης των αδυναμιών του εθνικού σχεδίου απόκρισης έκτακτης ανάγκης και της ομοσπονδιακής ικανότητας και ετοιμότητας.

Η NRT, είναι ο ομοσπονδιακός οργανισμός που αποτελείται από 16 ομοσπονδιακούς φορείς, υπεύθυνους για τον εθνικό σχεδιασμό και συντονισμό της ετοιμότητας και απόκρισης εκτάκτου ανάγκης για θέματα πετρελαίου και άλλων επικίνδυνων ουσιών. Συντονίστηκε η επιτροπή - ομάδα ετοιμότητας NRT που εξέδωσε δύο εκθέσεις-αναφορές. Η πρώτη εκδόθηκε το 1989 με τίτλο "Exxon Valdez oil Spill" που οδήγησε στην εξέλιξη και διαμόρφωση της OPA 90 (Oil Protection Act). Η δεύτερη έκθεση - αναφορά με τίτλο "Oil Spill Contingency Planning : National Status" ήταν πιο λεπτομερής και επικεντρωνόταν στην συνολική εθνική και κρατική ετοιμότητα και ικανότητα στην ταχύτητα απόκρισης εστιάζοντας στα σχέδια απόκρισης αμέσου δράσεως και έκτακτης ανάγκης.

Και οι δύο αναφορές - εκθέσεις είχαν ισχυρό αντίκτυπο και συνετέλεσαν στην επανεξέταση, αναθεώρηση και αναδιάρθρωση του ισχύοντος Εθνικού Σχεδίου δράσης Έκτακτης Ανάγκης (NCP, National Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan) σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες της OPA 90. Η πιο ενημερωμένη έκδοση του NCP είναι στις 15 / 9 / 1994.

Η OPA 90 θεσπίστηκε για να επεκτείνει την πρόληψη διαρροών πετρελαίου, την προετοιμασία και ετοιμότητα, και τις ικανότητες απόκρισης της ομοσπονδιακής κυβέρνησης και της βιομηχανίας. Οι παροχές OPA, οι πιο σχετικές με αυτήν την έκθεση είναι:

- Ενίσχυση του σχεδιασμού αντιμετώπισης των διαρροών πετρελαίου, των ασκήσεων κατάρτισης, της πρόληψης σε όλα τα επίπεδα της κυβέρνησης - διοίκησης καθώς και στον ιδιωτικό τομέα.

- Διεύρυνση της διαχείρισης ομοσπονδιακής απόκρισης και ικανοτήτων και συγκέντρωση διάφορων υπαρχόντων κεφαλαίων αντιμετώπισης διαρροών πετρελαίου σε ένα ταμείο (1 δις. \$ για να καλύψει την απόκριση έκτακτης ανάγκης και τις ζημίες).

Πρόσθετα:

- Ενίσχυση και ενθάρρυνση της χρήσης των εναλλακτικών μέτρων καθαρισμού.
- Εξουσιοδότηση της διενέργειας από κοινού των αρμοδίων Φορέων έρευνας και αναγνώρισης της ανάγκης για συντονισμένη έρευνα.

3.1.2 Επισπευσμένη καθιέρωση των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους⁴⁹

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ο οποίος αποτελεί μέρος της ανακοίνωσης σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών πετρελαίου που εξέδωσε η Επιτροπή μετά την πετρελαιοκηλίδα που προκλήθηκε από το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA το Δεκέμβριο του 1999, δημιουργήθηκαν νέα πρότυπα και αλλαγές στην κατασκευή των πλοίων.

Μετά το ατύχημα του Exxon Valdez το 1989, οι Ηνωμένες Πολιτείες δυσαρεστημένες από την αδυναμία των διεθνών προτύπων στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, εξέδωσαν το 1990 τον "Oil Pollution Act" (OPA 90). Ο OPA ψηφίστηκε από το 101ο Κογκρέσο των Ηνωμένων Πολιτειών, και υπογράφηκε από τον Πρόεδρο George HW Bush, για τον περιορισμό και την πρόληψη της αστικής ευθύνης από μελλοντικές πετρελαιοκηλίδες ανοικτά των ακτών των Ηνωμένων Πολιτειών. Ο νόμος αναφέρει ότι οι εταιρείες πρέπει να έχουν ένα "σχέδιο για να αποτρέψουν τις διαρροές που μπορεί να προκύψουν" και να έχουν "λεπτομερές σχέδιο περιορισμού και καθαρισμού" των πετρελαιοκηλίδων. Ο νόμος περιλαμβάνει επίσης μια ρήτρα που απαγορεύει κάθε σκάφος το οποίο, μετά από τις 22 Μαρτίου του 1989, έχει προκαλέσει διαρροή πάνω από ένα εκατομμύριο αμερικανικά γαλόνια (3.800 m³) σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, να λειτουργεί στο Prince William Sound. Επίσης, με το νόμο αυτό, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην επιβολή μονόπλευρων απαιτήσεων διπλού κύτους τόσο για τα νεόδμητα πετρελαιοφόρα όσο και για τα υπάρχοντα, καθορίζοντας όρια ηλικίας (από το 2005 από 23 έως 30 ετών) και προθεσμίες (2010 και 2015) για τον παροπλισμό των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

Κατόπιν του μονομερούς μέτρου των Αμερικανών, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αναγκάστηκε να ακολουθήσει και θέσπισε το 1992 πρότυπα διπλού κύτους στη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL). Η σύμβαση αυτή απαιτεί όλα τα πετρελαιοφόρα χωρητικότητας νεκρού φορτίου ίσης ή ανώτερης των 600 τόνων DWT⁵⁰ παραδοτέων από το 1996, να κατασκευάζονται με διπλό κύτος ή

⁴⁹ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_en.htm

⁵⁰ DWT ή dwt είναι ένα μέτρο του πόσο βάρος ένα πλοίο μεταφέρει ή μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια.

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

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

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

Περιεχόμενο

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι ο περιορισμός των κινδύνων τυχαίας ρύπανσης των ευρωπαϊκών υδάτων από υδρογονάνθρακες, χάρις στην εσπευσμένη καθιέρωση του διπλού κύτους.

Ο κανονισμός εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρο χωρητικότητας νεκρού φορτίου ίσης ή ανώτερης των 5.000 τόνων:

- που εισπλέει σε λιμένα ή σε θαλάσσιο τερματικό σταθμό
- που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους
- που αποπλέει από τους προαναφερθέντες τύπους ή αγκυροβολεί σε ζώνη που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ανεξαρτήτως σημαίας υπό την οποία πλέει
- που πλέει υπό σημαία κράτους μέλους

Οι κατηγορίες πετρελαίου που περιλαμβάνονται είναι το μαζούτ, το βαρύ αργό πετρέλαιο, τα χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια καθώς και η ασφαλτος και η πίσσα.

Το πλήρες χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους είναι το εξής:

Πίνακας 2: Χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους

Κατηγορία πετρελαιοφόρου	Ημερομηνία ή έτος
Κατηγορία 1 - πετρελαιοφόρα των 20.000 τόνων και άνω που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά έλαια, ως φορτίο και των 30.000 τόνων και άνω που μεταφέρουν άλλα έλαια, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για την προστατευτική θέση διαχωρισμένου έρματος (γνωστά ως προ-MARPOL δεξαμενόπλοια)	5 Απρ. 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν στις 5 Απριλίου 1982 ή νωρίτερα Επετειακή ημερομηνία το 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν μετά την 5η Απριλίου του 1982
Κατηγορία 2 - πετρελαιοφόρα των 20.000 τόνων και άνω που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά έλαια, ως φορτίο και των 30.000 τόνων και άνω που μεταφέρουν άλλα έλαια, τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για την προστατευτική θέση διαχωρισμένου έρματος (MARPOL δεξαμενόπλοια)	5 Απρ. 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν στις 5 Απριλίου 1977 ή νωρίτερα Επετειακή ημερομηνία το 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν μετά τις 5 Απριλίου 1977 αλλά πριν από την 1 του Γενάρη του 1978 Επετειακή ημερομηνία το 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978 και το 1979 Επετειακή ημερομηνία το 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 και 1981
Κατηγορία 3 - πετρελαιοφόρα των 5.000 τόνων και άνω, αλλά μικρότερα σε χωρητικότητα από αυτήν που καθορίζεται για την κατηγορία 1 και 2 δεξαμενοπλοίων	Επετειακή ημερομηνία το 2008 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982 Επετειακή ημερομηνία το 2009 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1983 Επετειακή ημερομηνία το 2010 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1984 ή αργότερα

Πηγή: www.imo.org

Δεν επιτρέπεται, λοιπόν, σε οποιοδήποτε πετρελαιοφόρο να φέρει σημαία κράτους μέλους και σε οποιοδήποτε πετρελαιοφόρο, ανεξαρτήτως σημαίας, να εισέρχεται στους λιμένες ή στους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, μετά την επέτειο παράδοσης του πλοίου κατά τη διάρκεια του ανωτέρω αναφερομένου έτους, εκτός εάν πρόκειται για πετρελαιοφόρο διπλού κύτους.

Επίσης, κανένα πετρελαιοφόρο που μεταφέρει βαρέα προϊόντα πετρελαίου, ανεξαρτήτως σημαίας, δεν επιτρέπεται να εισπλεύσει σε λιμένες ή θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στην δικαιοδοσία κράτους μέλους, να αποπλεύσει από τους εν λόγω τόπους ή να αγκυροβολήσει σε ζώνη που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, εκτός εάν πρόκειται για πετρελαιοφόρο διπλού κύτους. Υπάρχουν, ωστόσο, εξαιρέσεις:

- τα πετρελαιοφόρα που χρησιμοποιούνται κατ' αποκλειστικότητα στους λιμένες και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα μπορούν να εξαιρεθούν εφόσον είναι εφοδιασμένα με την σχετική άδεια, σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας που διέπουν την εσωτερική ναυσιπλοΐα
- τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας νεκρού φορτίου κάτω των 5000 τόνων, τα οποία είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού, το αργότερο την ημερομηνία/επέτειο της παράδοσής τους, το 2008
- μέχρι τις 21 Οκτωβρίου 2005, κάποιο κράτος μέλος δύναται, όταν λόγω παγετού απαιτείται η χρήση παγοθραυστικού, να επιτρέψει τον πλου πετρελαιοφόρου μονού κύτους που μεταφέρει βαρέα προϊόντα, εφόσον μεταφέρονται μόνο στις κεντρικές δεξαμενές του πετρελαιοφόρου.

Η αρμόδια αρχή κράτους μέλους δύναται, υπό την επιφύλαξη των εθνικών διατάξεων, να επιτρέψει σε πλοίο να αποπλεύσει από τους εν λόγω τύπους ή να αγκυροβολήσει σε ζώνη που ανήκει στη δικαιοδοσία του και να εισέλθει στους λιμένες ή στις παράκτιες εγκαταστάσεις που ανήκουν στη δικαιοδοσία του, εφόσον:

- το πετρελαιοφόρο βρίσκεται σε δύσκολη θέση ή αναζητεί καταφύγιο
- το μη φορτωμένο πετρελαιοφόρο κατευθύνεται σε λιμένα προκειμένου να υποστεί επισκευές

Τέλος, το Σύστημα Αξιολόγησης της κατάστασης των Πλοίων («Condition Assessment Scheme» - CAS) θα εφαρμοστεί στα πετρελαιοφόρα όλων των τύπων που φθάνουν στην ηλικία των 15 ετών από το 2005. Το CAS αποτελεί ένα συμπληρωματικό καθεστώς ενισχυμένων επιθεωρήσεων που σχεδιάστηκε ειδικά για τον εντοπισμό των δομικών ατελειών των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

Η Επιτροπή έχει επίσης επίγνωση του γεγονότος ότι ο βαθμιαίος παροπλισμός των πετρελαιοφόρων μονού κύτους έναντι των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους θα επηρεάσει τις τιμές των πετρελαιοειδών. Σε μελέτη για την OPA 90, που δημοσιεύθηκε το 1998 από το Εθνικό Συμβούλιο Έρευνας των ΗΠΑ συμπεραίνεται ότι το

αποτέλεσμα του μέτρου αυτού στο κόστος των πετρελαιοειδών υπολογίζεται σε περίπου 10 US cents ανά βαρέλι, ή στο ένα δέκατο του κόστους μεταφοράς τους, το οποίο αντιπροσωπεύει μόνον το 5 έως 10% του συνολικού κόστους του προϊόντος. Το τελικό αποτέλεσμα λοιπόν στην τιμή των παραδοτέων πετρελαιοειδών θα είναι κατώτερο του 1%. Σε σύγκριση με το αναγκαίο κόστος αντιμετώπισης των συνεπειών μιας σοβαρής ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδα όπως αυτών που προκλήθηκαν με τα ατυχήματα του Erika ή του Prestige, η Επιτροπή κρίνει ότι το πρόσθετο κόστος υπερέρχει ως προς τα πλεονεκτήματα εάν, με το συγκεκριμένο μέτρο, είναι δυνατόν να αποφευχθούν παρόμοιες καταστροφές στα ευρωπαϊκά ύδατα. Πρόκειται λοιπόν για την Επιτροπή, για το λογικό τίμημα που πρέπει να καταβληθεί για να επιτευχθεί μείωση του κινδύνου ρύπανσης.

Νέοι παγκόσμιοι κανόνες

Ο IMO τροποποίησε τη σύμβαση MARPOL προκειμένου να εφαρμόσει στον παγκόσμιο στόλο πετρελαιοφόρων ένα καθεστώς παρόμοιο με αυτό της ΕΕ. Οι νέες διεθνείς διατάξεις που τροποποιούν το παράρτημα I⁵¹ της Σύμβασης MARPOL 73/78 προβλέπουν:

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

3.1.3 Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (O.P.R.C.90)⁵²

Μία από τις συνθήκες που έχουν υπογραφεί από τον I.M.O. είναι και η Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 – O.P.R.C.90), που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 30 Νοεμβρίου 1990. Για να τεθεί σε ισχύ, ένας αριθμός από κράτη μέλη πρέπει να επικυρώσει κάθε σύμβαση του IMO. Ο OPRC 90 πήρε μέχρι τις 13 Μαΐου 1995, έξι χρόνια μετά το Exxon Valdez, για να τεθεί σε ισχύ. Μέχρι σήμερα 96 κράτη-μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού έχουν επικυρώσει το OPRC 90, το οποίο αντιπροσωπεύει το 67% της χωρητικότητας στο κόσμο. Η Σύμβαση αυτή θεωρείται ως άμεση συνέπεια του ευρέως γνωστού ατυχήματος του Exxon Valdez και οι βασικοί άξονες πάνω στους οποίους κινήθηκε είναι οι εξής:

⁵¹ Οι αναθεωρημένοι κανονισμοί της MARPOL παράρτημα I για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο εκδόθηκε τον Οκτώβριο του 2004 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007

⁵² http://www.coastalwiki.org/coastalwiki/North_Sea_pollution_from_shipping:_legal_framework_, www.spillcontrol.org

- Καθιέρωση ύπαρξης πάνω στα πλοία σχεδίου αντιμετώπισης εκτάκτου ανάγκης ρύπανσης εξαιτίας διαρροής πετρελαίου.
- Καθιέρωση εγκατάστασης πάνω στα πλοία κατάλληλου εξοπλισμού για την αντιμετώπιση πιθανής διαρροής πετρελαιοειδών στη θάλασσα.
- Ενημέρωση, εξάσκηση και εξοικείωση των πληρωμάτων σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης.
- Αναγκαιότητα άμεσης αναφοράς συμβάντων ρύπανσης στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή.

Πιο συγκεκριμένα, ο OPRC στοχεύει στην παροχή ενός παγκόσμιου πλαισίου για διεθνή συνεργασία στην καταπολέμηση σοβαρών συμβάντων ή απειλών της θαλάσσιας ρύπανσης πετρελαίου και τέθηκε σε ισχύ στις 13 Μαΐου 1995. Τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης OPRC απαιτούνται να θεσπίσουν μέτρα για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε συνεργασία με άλλες χώρες. Επιπλέον, τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να ενημερώνουν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη του IMO σε περίπτωση μεγάλων περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα πλοία, με την σειρά τους, καλούνται να φέρουν «Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρέλαιο» (SOPEP), οι κατευθυντήριες γραμμές για τις οποίες έχουν καταρτιστεί από τον IMO. Οι φορείς εκμετάλλευσης των μονάδων ανοικτής θαλάσσης υπό τη δικαιοδοσία των συμβαλλομένων μερών, επίσης, απαιτούνται να έχουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για την ρύπανση από πετρέλαιο ή παρόμοιες ρυθμίσεις, οι οποίες πρέπει να συντονίζονται με τα εθνικά συστήματα για να ανταποκρίνονται άμεσα και αποτελεσματικά σε περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο. Ως υποχρέωση των πλοίων θεωρείται η αναφορά περιστατικών ρύπανσης στις παράκτιες αρχές και οι λεπτομερείς ενέργειες της σύμβασης που στη συνέχεια πρέπει να ληφθούν. Η σύμβαση, λοιπόν, απαιτεί τη δημιουργία εξοπλισμού καταπολέμησης των αποθεμάτων της πετρελαιοκηλίδας, την οργάνωση άσκησης καταπολέμησης της πετρελαιοκηλίδας και την ανάπτυξη λεπτομερών σχεδίων για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης. Εκτός από τα παραπάνω, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης απαιτείται να παρέχουν βοήθεια σε άλλους, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης από τη ρύπανση και γίνεται πρόβλεψη για την επιστροφή των παρεχόμενων οποιασδήποτε βοήθειας. Έτσι, ο OPRC αναπτύσσει περαιτέρω τις βασικές αρχές της διεθνούς συνεργασίας στην αντιμετώπιση της ρύπανσης. Ορίζει ότι, σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμφωνίες, κάθε συμβαλλόμενο μέρος λαμβάνει τα αναγκαία νομικά ή διοικητικά μέτρα για να διευκολύνουν την άφιξη, χρησιμοποίηση και αναχώρηση από την επικράτεια των πλοίων, αεροσκαφών και άλλων μέσων μεταφοράς που συμμετέχουν στην αντιμετώπιση ενός περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο ή μεταφορά προσωπικού, φορτίων, υλικών και εξοπλισμού που απαιτούνται για την αντιμετώπιση ενός τέτοιου περιστατικού.

3.1.4 Πρόσθετες μεταρρυθμίσεις και βελτιώσεις

Διευρυμένοι έλεγχοι⁵³

Από το 1995 όλα τα δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου ηλικίας πέντε ετών και άνω έχουν υποβληθεί σε ένα ειδικά ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων το οποίο έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι οι τυχόν ελλείψεις - όπως η διάβρωση ή φθορά που προκύπτει από την ηλικία ή αμέλεια - ανιχνεύονται.

Οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους διευρυμένους ελέγχους για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου περιέχονται στο ψήφισμα της Συνέλευσης Α. 744 (18), που εγκρίθηκε τον Νοέμβριο του 1993, όπως τροποποιήθηκε.

Υποχρεωτική υποβολή αναφορών πλοίων⁵⁴

Από την 1η Ιανουαρίου 1996, οι κυβερνήσεις έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν στον ΙΜΟ την καθιέρωση συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών των πλοίων στις περιοχές όπου υπάρχουν ειδικές περιβαλλοντολογικές ανησυχίες ή ανησυχίες ναυσιπλοΐας.

Υποχρεωτικά συστήματα αναφοράς απαιτούν από τα πλοία να ενημερώσουν τις αρχές της ξηράς όταν θα φθάσουν σε καθορισμένο σύστημα οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να δώσουν το όνομα του πλοίου, του φορτίου και άλλες πληροφορίες. Αυτό επιτρέπει στο πλοίο να προσδιορίζεται με ραντάρ και να παρουσιάζεται η πορεία του να αποτυπώνεται σε όλο το σύστημα.

Τον Δεκέμβριο του 2000, ο ΙΜΟ θέσπισε υποχρεωτικές απαιτήσεις για τη μεταφορά των συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AISs) ικανά να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το πλοίο σε άλλα πλοία και στις παράκτιες αρχές αυτόματα. Ο κανονισμός στο κεφάλαιο V της SOLAS - Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, αναγκάζει το AIS να τοποθετηθεί επί όλων των πλοίων των 300 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω που εκτελούν διεθνή ταξίδια, και φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω χωρίς να περιλαμβάνει διεθνή δρομολόγια και επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως από το μέγεθος κατασκευής τους ή μετά την 1η Ιουλίου 2002.

Τέλος, από το 1989, έχουν πραγματοποιηθεί διάφορες σημαντικές βελτιώσεις στην πρόληψη διαρροών πετρελαίου και τον προγραμματισμό δράσης, μερικές από τις οποίες αναφέρονται παρακάτω:

Συνοδείες και έλεγχος

Πριν δέκα έτη, υπήρχε μόνο ένα σκάφος συνοδείας στο στενό Valdez. Σήμερα δύο σκάφη συνοδείας συνοδεύουν κάθε βυτιοφόρο μέσω του στενού Valdez, διαθέσιμα για να βοηθήσουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, όπως μια απώλεια ισχύος ή απώλεια ελέγχου πηδαλίων. Η αμερικανική ακτοφυλακή ελέγχει πλήρως τα φορτωμένα βυτιοφόρα μέσω δορυφόρου καθώς περνούν το στενό Valdez, δίπλα από το νησί Bligh και εξέρχονται από τον πορθμό Prince William στην είσοδο Hinchinbrook. Αντίθετα, το 1989, η ακτοφυλακή πρόσεχε τα βυτιοφόρα μόνο στο στενό και το βραχίονα Valdez.

⁵³ http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=155

⁵⁴ http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=155

Μεγαλύτερος καθαρισμός-καλύτερη αποθήκευση

Η δυνατότητα των συστημάτων απολίπανσης για να αφαιρεθεί το πετρέλαιο από το νερό είναι πλέον 10 φορές μεγαλύτερη από ήταν το 1989, με εξοπλισμό ικανό να περισυλλέξει πάνω από 300.000 βαρέλια πετρελαίου σε 72 ώρες. Υπάρχουν 40 μίλια του βραχίονα συγκράτησης στον Prince William Sound, επτά φορές μεγαλύτερο σε σχέση με το πόσο ήταν διαθέσιμο κατά την διάρκεια του ατυχήματος διαρροής του Exxon Valdez. Τα διαλυτικά συσσωρεύονται για άμεση χρήση και τα συστήματα είναι σε θέση να τεθούν σε εφαρμογή μέσω ελικοπτέρων, αεροπλάνων και βαρκών. Ακόμα κι αν είχε περισυλλέξει μεγάλο μέρος της πετρελαιοκηλίδας το 1989, δεν υπήρχε επαρκής χώρος για να αποθηκευτεί το μίγμα πετρελαίου - νερού. Σήμερα, επτά φορηγίδες είναι διαθέσιμες με μια αποθηκευτική ικανότητα 818.000 βαρελιών του ανακτημένου πετρελαίου.

3.2 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Sea Empress

3.2.1 Διδάγματα που αντλήθηκαν-διαπιστώσεις από τις εκθέσεις του Donaldson⁵⁵

Ως αποτέλεσμα της προσάραξης του Sea Empress εντοπίστηκαν μία σειρά από σημαντικά θέματα και βελτιώσεις στις υπάρχουσες γνώσεις μας σχετικά με τις πετρελαιοκηλίδες που έχουν καταγραφεί.

Τοπικά θέματα

- Η ανάγκη για περαιτέρω εκπαίδευση των χειριστών που εργάζονται σε αυτά τα νερά.
- Η ανάγκη για καλύτερες παλιρροιακές πληροφορίες καθώς οι παλίρροιες στην συγκεκριμένη περιοχή ήταν απρόβλεπτες και ισχυρές, με ανεπαρκή ή ανακριβή διαθέσιμα στοιχεία κατά τον χρόνο του συμβάντος.

Εθνικά θέματα

- Ανεπαρκής διαθεσιμότητα επείγουσας ρυμούλκησης σκαφών.
- Η χρήση μέτρων βιολογικής επανόρθωσης όποτε είναι δυνατόν.
- Τα προκύπτοντα επιστημονικά στοιχεία έχουν προωθήσει την κατανόησή μας για τις επιπτώσεις της διαρροής του πετρελαίου και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ενημέρωση κάθε μελλοντικής διαδικασίας λήψης αποφάσεων.
- Η περαιτέρω έρευνα έχει πραγματοποιηθεί για να βελτιώσει τόσο την ανταπόκριση όσο και την αξιολόγηση των διαδικασιών.
- Η ανάγκη για βελτιώσεις στην παρέμβαση διάσωσης, διοίκησης και ελέγχου των μεγάλων περιστατικών ρύπανσης.

3.2.1.1 Θέματα που αφορούν τις Λιμενικές Αρχές του Milford Haven

Εκπαίδευση πλοηγών

⁵⁵ http://www.wwf.org.uk/filelibrary/pdf/ma_seaemp10yrson.pdf

Οι έρευνες για το περιστατικό επισήμαναν ότι υπήρχαν ελλείψεις στον τρόπο με τον οποίο εκπαιδεύονται οι πλοηγοί. Οι πλοηγοί καλούνται τώρα να συμπληρώσουν περισσότερες ώρες κάτω από την κηδεμονία ενός ανώτερου πλοηγού πριν εργαστούν μόνοι τους. Υποχρεούνται επίσης να αναλάβουν την υποχρέωση κατάρτισης σχετικά με τους προσομοιωτές. Την κατάρτιση των προσομοιωτών αναλαμβάνει και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την συνοδεία ρυμουλκών. Υπάρχει τώρα μία απαίτηση για τα πλοία άνω των 65.000 gt⁵⁶ να έχουν εκτός από τους δύο πλοηγούς και πιστοποιητικό απαλλαγής. Τα πιστοποιητικά απαλλαγής δίνονται μόνο για τα σκάφη που έχουν δυναμική θέση (DP) (DP κάνει το πλοίο εξαιρετικά ευέλικτο και επιτρέπει στο σκάφος να κρατείται σφιχτό), και όταν ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του πλοίου έχουν τηρήσει αυστηρά τα πρότυπα και τα κριτήρια που καθορίζονται από τις αρχές, συμπεριλαμβανομένων του Milford Haven Port Authority (MHPA). Οι εξαιρέσεις εξετάζονται σε ετήσια βάση και μπορούν να ανατραπούν ανά πάσα στιγμή από το MHPA. Επιπλέον, εάν ένα σκάφος δεν έχει χρησιμοποιήσει το λιμάνι μέσα σε περίοδο 12 μηνών, η εξαίρεση γίνεται άκυρη.

Πληροφορίες σχετικά με την παλίρροια

Τον Ιούνιο του 1996, αρχικά ερευνήθηκε η περιοχή του Milford Haven, και το Marine Accident Investigation Branch (MAIB⁵⁷) ανέθεσε στη συνέχεια μια λεπτομερή μελέτη για τα παλιρροιακά ρεύματα της περιοχής. Η μελέτη χρησιμοποιήθηκε επίσης για να συγκρίνει τις διαθέσιμες τότε δημοσιευμένες πληροφορίες με ένα ηλεκτρονικό υπολογιστικό μοντέλο, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα παλιρροιακά ρεύματα ήταν ισχυρά και σύνθετα και ότι οι διαθέσιμες πληροφορίες κατά τη στιγμή του συμβάντος ήταν απλοϊκές και ανακριβείς. Επιπλέον έρευνες έχουν διεξαχθεί με την τελευταία έρευνα του 2004. Όλες αυτές οι πληροφορίες είναι τώρα στους προσομοιωτές που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης των χειριστών.

Ρυμουλκά και σκάφη ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης (ETV)

Η κατάρτιση για τα ρυμουλκά συνοδείας έχει ενισχυθεί στο Milford Haven. Τρία ρυμουλκά χρησιμοποιούνται στο Milford Haven, καθένα από τα οποία έχει ένα στύλο πρόσδεσης των 66 τόνων δίνοντας ένα σύνολο των 186 τόνων. Αν και αυτό είναι αρκετό για καθημερινούς σκοπούς, ο συνδυασμός των στύλων πρόσδεσης μπορεί ακόμα να είναι ανεπαρκής για την πρόληψη ενός άλλου περιστατικού. Σύμφωνα με τις συστάσεις του Lord Donaldson στην έκθεσή του 1994, υπάρχουν τώρα τέσσερα ανεπτυγμένα Emergency Towing Vessels (ETVs) γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο (Fair Isles, Stornaway, Falmouth, Dover). Αυτά τα ETVs είναι ειδικά κατασκευασμένα για Anchor Handling Towing and Supply (AHTS) σκάφη ικανά για μεμονωμένους μεγάλης διάρκειας ζωής στύλους πρόσδεσης άνω των 130 τόνων. Έχουν επίσης μεγάλο χώρο καταστρώματος και μπορούν να φιλοξενήσουν επιζώντες, εξοπλισμό διάσωσης και μετρητή ταχυτήτων ρύπανσης.

⁵⁶ **gt (ολική χωρητικότητα):** ο εσωτερικός όγκος του πλοίου

⁵⁷ **MAIB: Υποκατάστημα Διερεύνησης Θαλάσσιων Ατυχημάτων** διερευνεί όποιο ατύχημα συμβεί σε ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου, ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του ενεχόμενου σκάφους και ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πλοία καταχωρημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο αλλά νηολογημένα σε όλο τον κόσμο

3.2.1.2 Γενικά θέματα

Σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης

Μετά το περιστατικό του Sea Empress, ο Lord Donaldson επανεξέτασε την ετοιμότητα της Βρετανίας στο να αντιμετωπίσει σοβαρά περιστατικά της πετρελαϊκής ρύπανσης. Στην ανασκόπηση του, που δημοσιεύθηκε το 1999, έκανε 26 συστάσεις. Μια από τις θεμελιώδεις αλλαγές, οι οποίες στη συνέχεια εκτελέστηκαν από την κυβέρνηση, ως αποτέλεσμα της επανεξέτασης, ήταν να δημιουργήσει ξεχωριστές μονάδες ανταπόκρισης περιστατικών για την αντιμετώπιση με διαφορετικές λειτουργίες π.χ. έρευνα και διάσωση, καταπολέμηση της ρύπανσης στη θάλασσα και καταπολέμηση της ρύπανσης στην ακτή. Επιπλέον, ο απόλυτος έλεγχος μιας επιχείρησης διάσωσης είναι τώρα η ευθύνη του Secretary of State's Representative (SOSREP), ενεργώντας για το υπέρτερο δημόσιο συμφέρον. Μια ξεχωριστή αυτόνομη Ομάδα Περιβάλλοντος υποστηρίζει όλες τις άλλες λειτουργίες ελέγχου.

Περιοχές υψηλού κινδύνου για το Θαλάσσιο Περιβάλλον (MEHRAs)

Η δημιουργία Marine Environmental High Risk Areas (MEHRAs) είναι μία από τις πέντε δράσεις που παραμένουν εκκρεμείς μετά από την Έκθεση Donaldson του 1994. Υπάρχει μια σειρά από περιβαλλοντικά ευαίσθητες θέσεις γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο όπου η εγκατάστασή τους θα μπορούσε να αντέξει οικονομικά σε μεμονωμένους τομείς υψηλότερου επιπέδου προστασίας από τις επιπτώσεις που συνδέονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ο προσδιορισμός των MEHRAs και η εισαγωγή ειδικών μέτρων μείωσης του κινδύνου επέτρεψε μια ενεργό και προληπτική προστατευτική προσέγγιση. Επιπλέον, η δημιουργία τους όχι μόνο αύξησε την ευαισθητοποίηση, αλλά επέτρεψε και το Associated Protective Measures (APMs), όπως περιοχές προς αποφυγή και μέτρα οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας για να τεθούν σε εφαρμογή, παρόμοια με αυτά που σχετίζονται με τη διεθνώς αναγνωρισμένη ονομασία Particular Sensitive Sea Areas (PSSA)⁵⁸. Ο MEHRAs έχει ήδη τεθεί σε χρήση στην Αυστραλία για να παράσχει πρόσθετη προστασία για το Great Barrier Reef PSSA, και έδωσε τη δυνατότητα συγκεκριμένης γεωγραφικής στόχευσης των μετρητών ρύπανσης.

Μια σειρά από έρευνες της κυκλοφορίας των πλοίων έχουν ξεκινήσει γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο και, μετά από μια μακρά διαδικασία για τον προσδιορισμό του MEHRAs, η κυβέρνηση αναμένεται σύντομα να ανακοινώσει τις θέσεις του γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο.

Οι τρέχουσες ρυθμίσεις του σχεδίου έκτακτης ανάγκης

⁵⁸ PSSA - μια περιοχή που έχει ανάγκη ειδικής προστασίας με την ανάληψη δράσης από τον IMO, λόγω των αναγνωρισμένων οικολογικών ή κοινωνικο-οικονομικών ή επιστημονικών απόψεων και η οποία μπορεί να είναι ευάλωτη σε περιβαλλοντικές ζημιές από τις θαλάσσιες δραστηριότητες

Ο Ναυτιλιακός Οργανισμός Ακτοφυλακής (MCA) είναι το πρώτο σημείο επαφής σε κάθε θαλάσσια έκτακτη ανάγκη, με πρώτη ευθύνη και προτεραιότητα την άμεση ανταπόκριση στις απειλές για την ζωή και την περιουσία. Ο μετρητής της αντιμετώπισης της ρύπανσης (CP) εμπίπτει επίσης στη αρμοδιότητα του MCA, στο μετρητή της ρύπανσης και στο υποκατάστημα απόκρισης. Η μονάδα CP περιλαμβάνει το Counter Pollution Salvage Officers (CPSO) που βασίζεται σε περιφερειακά κέντρα γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο. Το CPSO υποστηρίζεται όχι μόνο από τους τοπικούς εμπειρογνώμονες κάθε περιοχής, αλλά και από πρόσθετες δαπάνες υλικοτεχνικής υποστήριξης και από ειδικούς που έχουν εμπειρία από το αρχηγείο του MCA στο Southampton.

Προκειμένου να διατηρηθεί η ετοιμότητα σε περίπτωση αντιμετώπισης ενός CP περιστατικού, το MCA συντονίζει μια σημαντική προσπάθεια κατάρτισης κάθε χρόνο, και διενεργεί τακτικά ασκήσεις όπως μαθήματα κατοικιών, καθώς και εργαστήρια λήψης αποφάσεων για τις τοπικές αρχές. Η CP απάντηση σε οποιοδήποτε περιστατικό βασίζεται σε τρία σκέλη του συστήματος. Βαθμίδα 1 είναι μια μικρή λειτουργική διαρροή στην οποία εμπλέκονται τοπικοί πόροι για τον καθορισμό. Βαθμίδα 2 είναι μια μέση πετρελαιοκηλίδα που απαιτεί περιφερειακή βοήθεια, και η βαθμίδα 3 είναι μια μεγάλη πετρελαιοκηλίδα που απαιτεί εθνική βοήθεια και πόρους. Η τελευταία αυτόματα θα ενεργοποιήσει το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του National Contingency Plan (NCP) του Ηνωμένου Βασιλείου για τη θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία και τις εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας, η οποία παρέχει κυρίαρχη στρατηγική. Το τμήμα ρύπανσης και απόκρισης του MCA επιβλέπει τις CP ρυθμίσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης για την ενεργοποίηση της NCP.

Ο συντονισμός υποστήριξης κατά τη διάρκεια και μετά από ένα περιστατικό ρύπανσης από το πετρέλαιο

Η κυβέρνηση παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο σε περιστατικά ρύπανσης από πλοία. Οι λιμένες, οι πετρελαϊκές εγκαταστάσεις και οι εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας έχουν την τυπική ευθύνη για τον καθαρισμό των περιοχών τους. Οι τοπικές αρχές αναλαμβάνουν ηγετικό ρόλο στην αντιμετώπιση της ρύπανσης των ακτών, και διατηρούν πρόσθετους δεσμούς με περιφερειακές ομάδες για το περιβάλλον αλλά και τοπικά σχέδια αρχής.

3.2.2 Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη θαλάσσια καταστροφή που προκλήθηκε από το Sea Empress⁵⁹

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

1. θεωρεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόσουν μία μακροπρόθεσμη βιώσιμη πολιτική για τις μεταφορές, με την οποία να περιορίζεται σημαντικά ο κίνδυνος περαιτέρω καταστροφών από ατυχήματα με πετρελαιοφόρα

⁵⁹ www.eur-law.eu

2. καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι θα διεξαχθεί ανεξάρτητη έρευνα σχετικά με τις συνθήκες καθώς και το μέγεθος του ατυχήματος αυτού, προκειμένου να θεμελιωθεί το κατά πόσο υπάρχουν σοβαρές αδυναμίες ή αμέλειες από οποιοδήποτε εμπλεκόμενο στο ατύχημα μέρος
3. καλεί την Επιτροπή να ενισχύσει τους κρατικούς λιμενικούς ελέγχους και να τους συνδυάσει με αποτελεσματικούς ελέγχους όσον αφορά τη σημαία του κράτους, πράγμα που θα υποχρεώσει τα κράτη μέλη να παρακολουθούν σωστά και να ελέγχουν τα σκάφη που διαπλέουν τα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
4. πιστεύει ότι τα κράτη μέλη πρέπει, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, να καθορίσουν τις περιοχές εντός της επικράτειάς τους που θεωρούνται πολύ ευαίσθητες ή δύσκολες για ναυσιπλοΐα και να θεσπίσουν κανόνες υπό τους οποίους θα πρέπει να γίνεται η πλοήγηση εντός τέτοιων περιοχών, καθώς και τον τύπο και το μέγεθος των σκαφών που επιτρέπεται να διαπλέουν τις περιοχές αυτές και τις καιρικές συνθήκες υπό τις οποίες οι περιοχές αυτές θα είναι ανοικτές στη ναυσιπλοΐα
5. καλεί την Επιτροπή να ασκήσει πίεση προς το Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO) για την εκπόνηση μελέτης, χρησιμοποιώντας τη Νοτιοδυτική Ουαλία ως εργαστήριο για την ανάλυση των επιπτώσεων των πετρελαιοκηλίδων τόσο μέσο- όσο και μακροπρόθεσμα, της περιβαλλοντικής επίπτωσης της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου και επικίνδυνων φορτίων, να επιβάλει την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», να επιβάλει πλήρη ευθύνη των πλοιοκτητών όχι μόνο για τις ενέργειες καθαρισμού αλλά και για την απώλεια εισοδήματος των αλιέων και την καταβολή αποζημιώσεων για τις ζημιές στο περιβάλλον
6. θεωρεί ότι τα κοινοτικά λιμάνια πρέπει να διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό υποδομής ώστε να καταρτίσουν ένα σύστημα κυκλοφορίας των σκαφών που θα συνδυάζεται με αναμεταδότες ώστε να βοηθείται η είσοδος των σκαφών στο λιμάνι και για να αντιμετωπίζονται έκτακτες καταστάσεις και ατυχήματα στην περιοχή τους, ζητεί από τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν τη δυνατότητα σε περίπτωση αντίξοων καιρικών συνθηκών να μπορούν τα σκάφη να καταπλέουν σε ασφαλή λιμάνια
7. καλεί την Επιτροπή να προτείνει, και το Συμβούλιο να αποδεχθεί, τη θέσπιση Ευρωπαϊκού Νηολογίου «EUROS» για σκάφη που φέρουν σημαίες κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων και οικονομικών κινήτρων για την τοποθέτησή τους
8. καλεί τα κράτη μέλη της ΕΕ να συνεργασθούν με τον IMO και να χρησιμοποιήσουν τη συνδυασμένη οικονομική και πολιτική τους επιρροή, προκειμένου να βελτιωθούν τα πρότυπα θαλάσσιας ασφάλειας ανά τον κόσμο
9. καλεί την Επιτροπή και το Συμβούλιο να θεσπίσουν νομοθεσία που θα διασφαλίζει ότι όλα τα σκάφη που καταπλέουν σε λιμάνια της ΕΕ διαθέτουν τον κατάλληλο πλοηγό και ότι θα τους παρέχονται τα κατάλληλα μέσα βοήθειας (ρυμουλκά ή ελικόπτερα)
10. καλεί την Επιτροπή, το Συμβούλιο και την Κυβέρνηση του ΗΒ να συνάψουν συμφωνία για ένα συγκεκριμένο πακέτο βοήθειας για να αντιμετωπιστεί η καταστροφή, ούτως ώστε να χορηγηθεί βοήθεια στη Δυτική Ουαλία να υπερνικήσει τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της καταστροφής του Sea Empress βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, με ιδιαίτερη έμφαση στα μέτρα για την ενίσχυση της αλιευτικής και τουριστικής βιομηχανίας

11. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, την Επιτροπή, το Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας, τον βρετανό Υπουργό αρμόδιο για την Ουαλία, τις ενεχόμενες τοπικές αρχές και τις κυβερνήσεις των κρατών μελών.

3.2.3 Πολιτικές και σχέδια ασφάλειας⁶⁰

Ως αποτέλεσμα του ατυχήματος που αφορά την προσάραξη του Sea Empress στο Milford Haven, το τμήμα Διερεύνησης Θαλάσσιων Ατυχημάτων προέβη σε λεπτομερή έρευνα σχετικά με την αιτία του ατυχήματος και δημοσίευσε μια έκθεση με τις διαπιστώσεις της. Η βασική πρόταση των εκθέσεων ήταν ότι ένας Λιμενικός Κώδικας Θαλάσσιας Ασφάλειας (PMSC) θα πρέπει να αναπτυχθεί για τους λιμένες ο οποίος θα καλύπτει όλες τις λειτουργίες ασφάλειας και δεν θα πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά στην πλοήγηση.

Οι Newport Harbour Commissioners (NHK⁶¹) αναγνωρίζουν και αποδέχονται ότι στην εκπλήρωση των νομοθετικών καθηκόντων τους και στις ευθύνες τους, η ασφάλεια πρέπει να είναι πρωταρχική μέριμνα τους. Στόχος των Newport Harbour Commissioners είναι να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος των ατυχημάτων για τα πλοία που πλοηγούνται στο πλαίσιο του Newport Harbour όσο είναι ευλόγως εφικτό.

Όλα τα παρακάτω προκύπτουν από τις εκτιμήσεις ασφάλειας:

1. η προώθηση μιας υπηρεσίας πλοήγησης και η παροχή και συντήρηση των ναυτιλιακών βοηθημάτων
2. το θέμα των κατευθύνσεων πλοήγησης, γενικές κατευθύνσεις, οι ανακοινώσεις προς τους ναυτικούς και οι κατευθύνσεις που εκδίδονται από τον Λιμενάρχη
3. η προώθηση των κανονισμών του λιμανιού Newport
4. η θέσπιση σε εθνικό επίπεδο της νομοθεσίας σχετικά με τα Λιμάνια και την Ναυτιλία

Τα συγκεκριμένα θέματα εξετάζονται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια στη συνέχεια αυτού του σχεδίου.

3.2.3.1 Αξιολόγηση και Διαχείριση της Ασφάλειας

Το PMSC απαιτεί Λιμενικές Αρχές για την εφαρμογή καλά αναπτυγμένων αρχών επίσημου κινδύνου και εκτίμησης του κινδύνου και των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας.

Οι αρχές του Λιμανιού οφείλουν να ακολουθούν τις ακόλουθες γενικές αρχές:

⁶⁰ <http://www.newportharbourcommissioners.org>

⁶¹ **Newport Harbour Commissioners (Επίτροποι του Λιμανιού του Newport)** : είναι ένας ανεξάρτητος δημόσιος οργανισμός και η αρμόδια αρχή για το Λιμάνι Newport

1. Η ρύθμιση της ναυσιπλοΐας στους λιμένες θα πρέπει να βασίζεται σε μια επίσημη αξιολόγηση των κινδύνων και των ρίσκων
2. Κάθε Λιμενική Αρχή, πρέπει να αναπτύξει και να διατηρήσει ένα δημοσιευμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που ασχολείται με όλους τους κινδύνους και το ρίσκο που εντοπίζονται από την αξιολόγηση
3. Οι κανονιστικές εξουσίες για τη ρύθμιση πλοήγησης σε ένα λιμάνι πρέπει να επανεξεταστούν για να διασφαλιστεί ότι παραμένουν σχετικές με το προσδιορισμό των κινδύνων, και το σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας των αρχών του λιμανιού
4. Ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να υπόκειται σε ανεξάρτητη εξακρίβωση και έλεγχο
5. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να ασχοληθεί με την ετοιμότητα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

Οι Newport Harbour Commissioners προέβησαν σε αξιολόγηση του κινδύνου για τον εντοπισμό των θαλάσσιων κινδύνων και των μέσων για την εξάλειψη ή τον έλεγχο τους. Αυτή η άσκηση έχει διεξαχθεί σύμφωνα με τις οδηγίες που έχουν δοθεί από το PMSC

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ 1

Οι Newport Harbour Commissioners θα διενεργήσουν τις αξιολογήσεις της διαχείρισης της ασφάλειας για τους επίσημους κινδύνους, ένα βασικό έργο της Αρχής, σύμφωνα με τις οδηγίες που δίνονται στο PMSC

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ 2

Οι Newport Harbour Commissioners θα εξασφαλίσουν ότι οι επιπτώσεις για την ασφάλεια λαμβάνονται υπόψη σε όλες τις πτυχές του έργου τους.

3.2.3.2 Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία

Οι Λιμενικές Αρχές, έχουν την υποχρέωση για την Υγεία και την Ασφάλεια στην Εργασία, σύμφωνα με τον Νόμο του 1974 να εξασφαλίσουν, στο μέτρο που είναι ευλόγως εφικτό, την ασφάλεια στην εργασία των υπαλλήλων τους και άλλων προσώπων που μπορεί να επηρεάζονται από τις δραστηριότητές τους.

Οι Newport Harbour Commissioners δεσμεύονται να προστατεύσουν την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων τους (το οποίο περιλαμβάνει εκείνους για τους οποίους είναι υπεύθυνοι).

Στους εργαζόμενους υπενθυμίζεται ότι καθένας από αυτούς πρέπει να δέχεται τους αντίστοιχους βαθμούς της ευθύνης του για την υγεία και την ασφάλεια στο δικό του χώρο εργασίας.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ 3

Οι NHC σε σχέση με την υγεία και την ασφάλεια

1. Συμμορφώνονται με τις καταστατικές υποχρεώσεις τους
2. Παράσχουν στους εργαζόμενούς τους: προστασία και ασφάλεια στο χώρο εργασίας, ένα ασφαλές σύστημα εργασίας, ασφαλές και κατάλληλο εξοπλισμό με τον οποίο θα αναλάβουν την εργασία τους και υποστήριξη και εκπαίδευση
3. Βεβαιώνουν ότι οι εργολάβοι και οι προμηθευτές θα έχουν υγεία και πολιτική ασφάλειας σε σχέση με τη φύση των εργασιών που έχουν αναλάβει
4. Ζητούν όλα τα ατυχήματα των υπαλλήλων που προκύπτουν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, να είναι καταχωρημένα σε ένα βιβλίο ατυχημάτων
5. Διερευνούν όλα τα ατυχήματα των υπαλλήλων τους που προκύπτουν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και κινούν νέες διαδικασίες που είναι αναγκαίες για να αποφευχθεί η επανάληψη
6. Διευθετούν την υγεία και την πολιτική ασφάλειας που πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν το ένα έτος

3.3 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Erika

3.3.1 Κέρδη προ ασφάλειας και περιβάλλον⁶²

Μια προκαταρκτική έκθεση από την Γαλλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η εταιρία ναύλωσης του Erika, η TotalFina δεν χρησιμοποίησε αυστηρά κριτήρια για την ναύλωση του Erika, όπως γίνεται με τη ναύλωση πλοίων που προορίζονται για ταξίδια μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος. Διαπιστώθηκε επίσης ότι χρησιμοποιούνται χαμηλότερες προδιαγραφές κατά την επιλογή των πλοίων για τη μεταφορά μαύρων προϊόντων (καύσιμα, πίσσα). Τα συγκεκριμένα είναι πιο ρυπογόνα, αλλά φθηνότερα από τα λευκά προϊόντα (νάφθα, κηροζίνη, βενζίνη), τα οποία χρειάζονται καλύτερη ποιότητα και καθαρότερες δεξαμενές για τη μεταφορά τους. Με άλλα λόγια, προκειμένου να μειώσουν το κόστος, χρησιμοποιούνται τα λιγότερα ασφαλή πλοία για τη μεταφορά των πιο ρυπογόνων (αλλά λιγότερο πολύτιμων) προϊόντων πετρελαίου.

Από την άλλη πλευρά η Shell επιθεωρεί τα δεξαμενόπλοια της σε ετήσια βάση. Η υπηρεσία ήλεγξε το Erika τον Μάιο του 1998 και ξανά τον Ιανουάριο του 1999 και αποφάσισε και στις δύο περιπτώσεις ότι δεν ήταν κατάλληλο προς χρήση. Την ίδια στάση ακολούθησε και η BP η οποία λόγω της χαμηλής απόδοσης, αφαίρεσε το Erika από τον κατάλογο των αποδεκτών πλοίων το Μάιο 1999.

Καθώς η Shell και η BP δεν χρησιμοποίησαν το Erika, για λόγους ασφαλείας, από μόνη της η TotalFina δεν θα μπορούσε να το χρησιμοποιήσει για μεγαλύτερο ταξίδι ή για να μεταφέρει ένα πιο πολύτιμο φορτίο. Με την διεκδίκηση λοιπόν των οικονομικών προτεραιοτήτων φαίνεται ότι αδιαφορεί για ζητήματα της υγείας, της ασφάλειας και του σεβασμού για το περιβάλλον.

⁶² http://www.foe.co.uk/resource/briefings/wake_erika_oil_spill.html

Όπως είναι γνωστό η TotalFina ναύλωσε το πλοίο και κατείχε το πετρέλαιο το οποίο κατέστρεψε τις ακτές της Βρετανίας, εντούτοις ο Bertrand Thouilin, επικεφαλής της TotalFina των θαλάσσιων μεταφορών, είχε δηλώσει ότι «η εταιρία του σε καμία περίπτωση δεν ευθύνεται για τη ρύπανση στη θάλασσα» ενώ δεν δίστασε να κατηγορήσει αρχικά την Tevere Shipping, τον ιδιοκτήτη του πλοίου, για την καταστροφή και στη συνέχεια τον RINA, τον οργανισμό πιστοποίησης και το γεγονός ότι δεν είχε πρόσβαση στις εκθέσεις ταξινόμησης.

Παρά τις αρχικές της διαμαρτυρίες ότι δεν έχει καμία ευθύνη, η TotalFina υπέκυψε στις δημόσιες και πολιτικές πιέσεις και ανέλαβε ένα μέρος της ευθύνης για τη διαρροή και χρηματοδότησε την αποκατάσταση των υπόλοιπων εμπορευμάτων - £ 37 εκατομμύρια (400 εκατομμύρια φράγκα) - και "δώρισε" συνολικά £27 εκατομμύρια (290 εκατ. ελβετικά φράγκα) για τα επόμενα πέντε χρόνια για τον καθαρισμό των ακτών και την αποκατάσταση της οικολογικής ισορροπίας. Μετά από περαιτέρω πίεση, πρόσθεσε άλλα £ 2.750.000 (30 εκατ. ελβετικά φράγκα) για την τουριστική προβολή. Συνολικά, η TotalFina «δώρισε» ένα ασήμαντο 2 τοις εκατό των κερδών της κατά τη διάρκεια μιας πενταετούς περιόδου.

Το "White Paper" ως κίνητρο για την αλλαγή των νόμων ευθύνης⁶³

Παρά το γεγονός ότι υπεύθυνος για το πετρέλαιο είναι η TotalFina, μία από τις πλουσιότερες εταιρείες στον κόσμο, δεν είναι νομικά υπεύθυνη για οποιαδήποτε από τις ζημιές που προκάλεσε. Δύο διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες εγκρίθηκαν υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, διέπουν την ευθύνη και την αποζημίωση για την πετρελαϊκή ρύπανση από πλοία. Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για την αστική ευθύνη, η ευθύνη για το ναυάγιο του Erika τοποθετείται στην Tevere Shipping, τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Από την άλλη μεριά, η Διεθνής Σύμβαση για την ίδρυση διεθνούς ταμείου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο παρέχει ένα πρόσθετο σύστημα αποζημίωσης και οι ιδιοκτήτες του φορτίου είναι υποχρεωμένοι να συνεισφέρουν στο συγκεκριμένο ταμείο (FIPO), που δημιουργήθηκε από την παρούσα σύμβαση.

Τον Φεβρουάριο του 2000, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το White Paper για την περιβαλλοντική ευθύνη που περιέχει απόψεις για το πώς η περιβαλλοντική ευθύνη θα μπορούσε καλύτερα να αναπτυχθεί εντός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Το White Paper εξετάζει διάφορους τρόπους για την ίδρυση ενός ΕΚ με βάση το καθεστώς περιβαλλοντικής ευθύνης σε εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας του ΕΚ και εγγυάται ότι ένα κατεστραμμένο περιβάλλον αποκαθίσταται. Το White Paper έχει αγκαλιάσει, μεταξύ άλλων, την αρχή "Ο ρυπαίνων πληρώνει" και είναι επίσης πιο προοδευτικό από το διεθνή καθεστώς αποζημίωσης των ζημιών από ρύπανση πετρελαίου. Η ευθύνη είναι απεριόριστη και η υποχρέωση αποζημίωσης της περιβαλλοντικής ζημίας είναι πιο εκτεταμένη. Το White Paper ακολούθησε στις 23 Ιανουαρίου 2002 ένα σχέδιο οδηγίας σχετικά με την ευθύνη για τις περιβαλλοντικές ζημιές, σύμφωνα με το οποίο το Συμβούλιο της ΕΕ υιοθέτησε κοινή θέση στις 18 Σεπτεμβρίου 2003.

⁶³ <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-12.pdf>

Το σχέδιο του White Paper του ΕΚ για την περιβαλλοντική ευθύνη ίσως παρέχει ένα τρόπο για να διασφαλιστεί ότι, στην Ευρώπη, οι εταιρείες πετρελαίου είναι υπεύθυνες για τον καθαρισμό της δικής τους ακαταστασίας στο μέλλον. Εφόσον βέβαια ο συγκεκριμένος νόμος δεν θα εφαρμοστεί αναδρομικά είναι φυσικό ότι δεν επηρεάζει την πετρελαιοκηλίδα του Erika. Αλλά αν ήταν ήδη σε ισχύ η TotalFina θα βρισκόταν από μόνη της υπεύθυνη για τη ζημία των ζώων, της βιοποικιλότητας και του καθαρισμού.

3.3.2 Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την δημιουργία ενός επιπλέον Ταμείου αποζημιώσεων

Είναι ακριβές ότι η Επιτροπή πρότεινε το Δεκέμβριο του 2000, στα πλαίσια της δέσμης Erika II, τη σύσταση κοινοτικού ταμείου αποκατάστασης των ζημιών που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα. Μετά από μια πρώτη συζήτηση της πρότασης το Συμβούλιο Μεταφορών κατέληξε, το Δεκέμβριο 2000, στο συμπέρασμα ότι είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί κατάλληλο και, στο μέτρο του δυνατού, γενικό καθεστώς περί ευθύνης και αποζημίωσης για τις ζημίες που προκαλούνται λόγω ρύπανσης από πετρελαιοειδή ή άλλες επικίνδυνες και ρυπογόνες ουσίες οι οποίες μεταφέρονται μέσω θαλάσσης, και ότι είναι προτιμότερο να επιτευχθεί ο στόχος αυτός μέσω διεθνούς λύσης στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), η οποία να συνίσταται στη δημιουργία ενός συμπληρωματικού ταμείου για ζημίες στα πλαίσια του Διεθνούς Ταμείου Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση (IOPCF). Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η εξέταση της πρότασης της Επιτροπής διεκόπη εν αναμονή του αποτελέσματος των σχετικών διαβουλεύσεων στα πλαίσια του IMO. Ενόψει των διαβουλεύσεων αυτών, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συμφώνησαν, τον Ιούνιο του 2001, μια κοινή προσέγγιση ώστε να επιτευχθεί συμφωνία για την δημιουργία ενός τέτοιου ταμείου το ταχύτερο δυνατό, και κατά προτίμηση έως το 2003, στα πλαίσια του IOPCF και του IMO.

Η ανωτέρω προσέγγιση αποδείχθηκε εύστοχη, αφού στη Διπλωματική Διάσκεψη της 16ης Μαΐου 2003 εγκρίθηκε νέο πρωτόκολλο, το οποίο προσαρτάται στις ισχύουσες συμβάσεις για την ευθύνη και την αποκατάσταση των ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση. Με το πρωτόκολλο αυτό, δημιουργείται Διεθνές Συμπληρωματικό Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση, το οποίο συνεπάγεται σε πενταπλασιασμό της αποζημίωσης που παρέχεται επί του παρόντος στα θύματα βάσει των ισχυόντων συστημάτων σε 750 εκατομμύρια SDR⁶⁴, δηλαδή σε 910 εκατομμύρια ευρώ περίπου για κάθε ατύχημα. Το νέο ταμείο είναι ανοικτό σε κάθε μέλος του υπάρχοντος Διεθνούς Ταμείου Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση.

Το πρωτόκολλο ήταν ανοικτό προς υπογραφή την 31η Ιουλίου 2003 και το νέο ταμείο θα ξεκινούσε να λειτουργεί μόλις το πρωτόκολλο επικυρωνόταν από οκτώ τουλάχιστον κράτη, η συνεισφορά των οποίων στο καθεστώς αποζημίωσης αντιστοιχεί στην παραλαβή εκ μέρους της συνολικής ποσότητας τουλάχιστον 450 εκατομμυρίων τόνων πετρελαίου. Συνεπώς, η επικύρωση του πρωτοκόλλου από τα 15 κράτη μέλη της ΕΕ βάσει των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει, όπως σημειώθηκε από το Συμβούλιο

⁶⁴ **Special Drawing Rights (SDR)** είναι συμπληρωματικά αποθέματα συναλλάγματος ενεργητικού που ορίζονται και συντηρούνται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ)

Μεταφορών (Δεκέμβριος 2002) και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (Μάρτιος 2003), αρκούσε για να εξασφαλιστεί η έναρξη ισχύος της εν λόγω πράξης.

Το νέο συμπληρωματικό ταμείο θα συμβάλει στην εξασφάλιση της πλήρους και ταχείας αποζημίωσης των θυμάτων μελλοντικών πετρελαιοκηλίδων σε παγκόσμια κλίμακα.

3.3.3 Η εμφάνιση των δεξαμενοπλοίων "Coulombi Egg"⁶⁵

Η καταστροφή του πλοίου Erika έφερε ως αποτέλεσμα την επιτάχυνση της πρότασης για την σταδιακή κατάργηση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και την αντικατάστασή τους από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους. Η απόφαση αυτή βέβαια δεν μπορεί να αποδείξει ότι η κατασκευή πετρελαιοφόρων διπλού κύτους θα έχει μεγαλύτερη απόδοση από αυτή του μονού και ειδικότερα μετά από την τελευταία αποτυχία. Ως συνέπεια αυτού, η σωστότερη πολιτική απόφαση θεωρήθηκε ότι θα ήταν αυτή της κατασκευής των δεξαμενοπλοίων Coulombi Egg, η οποία θα έτεινε να αντικαταστήσει τους δύο προηγούμενους τύπους.

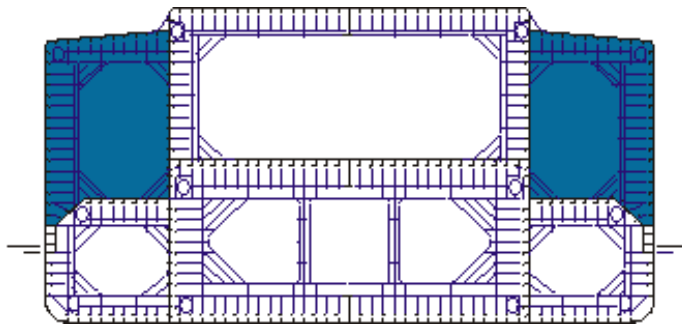
Στο δεξαμενόπλοιο Coulombi Egg, το κήτος του τάνκερ χωρίζεται σε ανώτερες και κατώτερες δεξαμενές φορτίου από ένα οριζόντιο χώρισμα (διάφραγμα) που βρίσκεται στο μισό περίπου του βυθίσματος του πλοίου. Οι κατώτερες δεξαμενές είναι προσιτές στο επάνω κατάστρωμα διαμέσου σωληνώσεων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά έρματος, ενώ οι άνω κεντρικές δεξαμενές είναι καλά προστατευόμενες δεξαμενές φορτίου. Ο σχεδιασμός αυτός θεωρείται αρκετά ασφαλής καθώς όταν το κατάγμα στην πλευρά της δεξαμενής έρματος αναπτύσσεται προς τα πάνω στο κατάστρωμα, το σώμα των δεξαμενών συγκρατείται όχι μόνο από την κάτω δομή αλλά και από την ενίσχυση, μέσο ύψος της δομής καταστρώματος. Η ροπή αντίστασης με ένα κατάγμα στο κατάστρωμα δεν είναι 0%, αλλά περίπου 30% της αρχικής λόγω του μέσου της δομής του καταστρώματος και αυτό είναι αρκετό για την πρόληψη της εξάπλωσης των καταγμάτων προς τα κάτω. Προφανώς, κάθε δεξαμενόπλοιο είναι αρκετά ισχυρό και δεν διαλύεται ξαφνικά εξαιτίας ενός κατάγματος, εκτός βέβαια εάν υπάρχουν συμβαλλόμενες συνθήκες, π.χ. άρνηση της ακτής να επιτρέψει ένα λιμάνι καταφυγής.

Το μονού κύτους Coulombi Egg έχει ήδη εγκριθεί από τον IMO και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως εναλλακτική λύση του διπλού κύτους. Επομένως, πρέπει να είναι σαφές ότι το μέλλον του σχεδιασμού των δεξαμενόπλοιων δεν θα πρέπει να είναι μεταξύ μονού και διπλού κύτους, αλλά μεταξύ διπλού κύτους και Coulombi Egg. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Margot Wallström, Loyola de Palacio), τον Νοέμβριο του 2000, συζήτησε διάφορες προτάσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα στην Ευρώπη: τον καλύτερο έλεγχο του κράτους λιμένα, την σταδιακή κατάργηση του μονού κύτους, την εθελοντική βάση ορίου ηλικίας του εμπορίου των 15 ετών, κλπ. Ωστόσο, δόθηκε ιδιαίτερη σημασία για το δεξαμενόπλοιο Coulombi Egg σχετικά με τα αξιοσημείωτα πλεονεκτήματά του: ευκολότερη επιθεώρηση PSC⁶⁶, καλύτερα από του διπλού κύτους, ευκολότερα στην διατήρηση - άρα πιθανόν σε καλύτερη κατάσταση από οποιοδήποτε άλλο δεξαμενόπλοιο μετά από 15 χρόνια.

⁶⁵ http://heiwaco.tripod.com/ce_erika.htm

⁶⁶ **Port State Control (PSC)**: είναι η επιθεώρηση των ξένων πλοίων σε άλλα εθνικά λιμάνια

Εικόνα 1: Απεικόνιση της διάταξης των δεξαμενών του "Coulombi Egg"



Πηγή: <http://heiwaco.tripod.com>

3.3.4 Ο ΙΜΟ αυξάνει τα όρια αποζημιώσεων για καταστροφές από την πετρελαϊκή ρύπανση⁶⁷

3.3.4.1 Νομική Επιτροπή - 82η συνεδρίαση 16 με 20 Οκτ 2000

Η Νομική Επιτροπή του ΙΜΟ ενέκρινε τροπολογίες για την αύξηση κατά 50 τοις εκατό των ορίων της αποζημίωσης που καταβάλλεται στα θύματα της ρύπανσης από το πετρέλαιο των πετρελαιοφόρων.

Οι τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1992 της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιές από την ρύπανση του πετρελαίου (Σύμβαση CLC) και του Πρωτοκόλλου του 1992 της Διεθνούς Σύμβασης για την ίδρυση ενός διεθνούς ταμείου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο (Ταμείο IOPC) αναμένεται να τεθεί σε ισχύ την 1η Νοεμβρίου 2003, εκτός αν οι αντιρρήσεις από το ένα τέταρτο των συμβαλλομένων κρατών λαμβάνονται πριν από την συγκεκριμένη ημερομηνία.

Η Σύμβαση CLC καθιστά τον πλοιοκτήτη αυστηρά υπεύθυνο για τη ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα ενός περιστατικού ρύπανσης και οι τροποποιήσεις αυξάνουν τα όρια που καταβάλλονται στο 89.770.000 SDR (περίπου 115 εκατομμύρια δολάρια) για ένα πλοίο άνω των 140.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, πάνω από 59.7 εκατομμύρια SDR (76.500.000 δολάρια), όπως καθορίζεται από το πρωτόκολλο του 1992.

Οι τροποποιήσεις του Ταμείου IOPC αύξησαν το μέγιστο ποσό της αποζημίωσης που καταβάλλεται από το Ταμείο IOPC για ένα μόνο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένων των ορίων που καθορίζονται στο πλαίσιο των τροποποιήσεων της CLC, σε 203 εκατομμύρια SDR (260 εκατομμύρια δολάρια), πάνω από 135 εκατομμύρια SDR (173 εκατομμύρια δολάρια). Ωστόσο, αν τα τρία κράτη που συνεισφέρουν στο ταμείο λάβουν πάνω από 600 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως, το ανώτατο ποσό αυξάνεται σε 300.740.000 SDR (386 εκατομμύρια δολάρια), πάνω από 200 εκατομμύρια SDR (256 εκατομμύρια δολάρια).

⁶⁷ http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=68&doc_id=514

Ενώ η Σύμβαση αστικής ευθύνης ρυθμίζει την ευθύνη του πλοιοκτήτη, το Ταμείο IOPC αποτελείται από τις εισφορές των εισαγωγών πετρελαίου. Η αρχή είναι ότι σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα, ως αποτέλεσμα ζημιάς από ρύπανση η οποία υπερβαίνει την αποζημίωση που διατίθενται στο πλαίσιο της σύμβασης αστικής ευθύνης, το Ταμείο IOPC θα είναι διαθέσιμο για να καταβάλει ένα συμπληρωματικό ποσό.

Με τον τρόπο αυτό, το καθεστώς που θεσπίζεται από τις δύο συνθήκες εξασφαλίζει ότι το βάρος της αποζημίωσης κατανέμεται πιο ομοιόμορφα μεταξύ του πλοιοκτήτη και των συμφερόντων του φορτίου.

Η έγκριση της αύξησης των ορίων έρχεται στον απόηχο των δύο μεγάλων συμβάντων - του Nakhodka το 1997 στην Ιαπωνία και της καταστροφής του Erika στα ανοικτά των ακτών της Γαλλίας τον Δεκέμβριο του 1999.

Σημειώσεις:

Τα όρια αποζημίωσης της CLC

Τα όρια αποζημίωσης που ορίστηκαν από τις τροποποιήσεις του 2000 και τέθηκαν σε ισχύ το 2003 έχουν ως εξής:

- Για ένα πλοίο που δεν υπερβαίνει τους 5.000 κόρους ολικής χωρητικότητας, η ευθύνη περιορίζεται σε 4,51 εκατομμύρια SDR (5.780.000 δολαρίων).⁶⁸
- Για ένα πλοίο 5.000 έως 140.000 κόρων ολικής χωρητικότητας η ευθύνη περιορίζεται σε 4,51 εκατομμύρια SDR (\$ 5.78 εκατομμύρια) συν 631 SDR (\$ 807) για κάθε επιπλέον ακαθάριστο τόνο πάνω από 5.000.⁶⁹
- Για ένα πλοίο πάνω από 140.000 κόρους ολικής χωρητικότητας η ευθύνη περιορίζεται σε 89.770.000 SDR (115 εκατομμύρια δολάρια).⁷⁰

3.3.4.2 Λοιπά Νομικά θέματα Επιτροπής:

Σχέδιο σύμβασης για την απομάκρυνση του ναυαγίου

Η επιτροπή αποφάσισε ότι δεν θα πρέπει να γίνει σύσταση προς το Συμβούλιο για τη σύγκληση διπλωματικής διάσκεψης για την έκδοση της προτεινόμενης Σύμβασης για την Ανάσυρση Ναυαγίων (Wreck Removal Convention) κατά την επόμενη διετία. Συμφώνησε, αντί να αφιερώσει περισσότερο χρόνο σε αυτό το σημείο της ημερήσιας διάταξης στην προσεχή σύνοδο της Επιτροπής, να επιτρέψει ένα σχέδιο συνθήκης για να είναι έτοιμο για εξέταση από την διπλωματική διάσκεψη κατά την διετία 2004-2005.

⁶⁸ Σύμφωνα με το πρωτόκολλο του 1992, το όριο ήταν 3 εκατομμύρια SDR (\$ 3.8 εκατομμύρια)

⁶⁹ Σύμφωνα με το πρωτόκολλο του 1992, το όριο ήταν 3 εκατομμύρια SDR (\$ 3.8 εκατομμύρια) συν 420 SDR (537,6 δολάρια) για κάθε επιπλέον ακαθάριστο τόνο

⁷⁰ Σύμφωνα με το πρωτόκολλο του 1992, το όριο ήταν 59.700.000 SDR (76.500.000 δολάρια)

Το WRC προορίζεται να παρέχει διεθνείς κανόνες σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών και των πλοιοκτητών όσον αφορά την αντιμετώπιση ναυαγίων και των παρασυρμένων ή βυθισμένων φορτίων που μπορεί να θέτουν κίνδυνο για την ναυτιλία ή /και αποτελούν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Το σχέδιο σύμβασης έχει σκοπό να αποσαφηνίσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις όσον αφορά την εξακρίβωση, την υποβολή εκθέσεων, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των επικίνδυνων ναυαγίων, και ιδίως εκείνους που βρίσκονται πέραν των χωρικών υδάτων.

Το σχέδιο σύμβασης καλύπτει:

- την υποβολή εκθέσεων και τον εντοπισμό πλοίων και ναυαγίων - καλύπτουν την υποβολή των θυμάτων στο πλησιέστερο παράκτιο κράτος, προειδοποιήσεις για τους ναυτικούς και τα παράκτια κράτη σχετικά με το ναυάγιο, δράση από το παράκτιο κράτος για τον εντοπισμό του πλοίου ή του ναυαγίου.
- προσδιορισμό της επικινδυνότητας - καθορίζει ποιος είναι υπεύθυνος για να προσδιοριστεί αν υπάρχει κίνδυνος, όταν το ναυάγιο ή το πλοίο είναι πέρα από τα χωρικά ύδατα, με βάση έναν κατάλογο ειδικών κριτηρίων, συμπεριλαμβανομένου του βάθους του νερού πάνω από ναυάγιο και της εγγύτητας των ναυτιλιακών γραμμών.
- δικαιώματα και υποχρεώσεις για την αφαίρεση των επικίνδυνων πλοίων και ναυαγίων - καθορίζει, τότε ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την απομάκρυνση του ναυαγίου και τότε ένα κράτος μπορεί να παρέμβει.
- οικονομική ευθύνη για τον εντοπισμό, τη σήμανση και την αφαίρεση των πλοίων και ναυαγίων.
- αποσβεστική προθεσμία - θέτει ένα χρονικό όριο για αξιώσεις αποζημιώσεων.
- δικαιοδοσία - καθορίζει τη δικαιοδοσία (εξ) όπου αγωγές αποζημίωσης μπορούν να ασκηθούν.
- οικονομική ασφάλεια - ορίζει την ασφάλεια που απαιτείται για την κάλυψη των υποχρεώσεων σχετικά με τις αιτήσεις αποζημίωσης βάσει των συμβάσεων.
- επίλυση των διαφορών.

Η ομάδα αλληλογραφίας, σχετικά με το σχέδιο της σύμβασης της ανάσυρσης των ναυαγίων, ανέφερε ότι έχει σημειώσει θετική πρόοδο σε ορισμένες πτυχές της μειωμένης έκδοσης του σχεδίου σύμβασης. Ωστόσο, υπήρχαν αποκλίνουσες απόψεις για ορισμένα θέματα, ιδίως όσον αφορά ορισμένα θέματα που πρέπει να ρυθμιστούν από την εθνική νομοθεσία. Βασικά θέματα για μελλοντική συζήτηση περιλαμβάνουν την ανάγκη συμφωνίας σχετικά με τους ορισμούς, όπως "ναυάγιο", "προληπτικά μέτρα" και "κίνδυνος" αναφορικά με τα ναυάγια, και την οικονομική ευθύνη για τον εντοπισμό, τη σήμανση και την αφαίρεση των συντριμμιών.

Το έργο της ομάδας αλληλογραφίας έχει ανασταλεί εν αναμονή της εξέτασης, από την Επιτροπή Νομικών, για ορισμένα βασικά ζητήματα, όπως η οικονομική ασφάλεια.

Η εφαρμογή της σύμβασης HNS

Το Ηνωμένο Βασίλειο κάλεσε τους αντιπροσώπους για να παραστούν σε ημερίδα στις 16 Μαρτίου 2001 για να επανεξετάσουν την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης περί ευθύνης και αποζημιώσεων για τις ζημιές που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών (HNS) από την Θάλασσα το 1996. Η σύμβαση, όταν τεθεί σε ισχύ, θα καταστεί δυνατή την καταβολή αποζημιώσεων στα θύματα των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, όπως οι χημικές ουσίες. Η σύμβαση μέχρι σήμερα έχει ένα συμβαλλόμενο μέρος (Ρωσική Ομοσπονδία) και θα τεθεί σε ισχύ 18 μήνες μετά την πραγματοποίηση των ακόλουθων προϋποθέσεων:

- 12 κράτη έχουν αποδεχθεί τη σύμβαση, τέσσερα εκ των οποίων δεν έχουν λιγότερο από δύο εκατομμύρια μονάδες ολικής χωρητικότητας
- Υπό την προϋπόθεση ότι τα πρόσωπα των εν λόγω κρατών, που θα είναι υπεύθυνα να πληρώσουν εισφορές στο γενικό λογαριασμό έχουν λάβει συνολική ποσότητα τουλάχιστον 40 εκατομμύρια τόνους του συμβάλλοντος φορτίου κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος

Η επιτροπή εξέτασε το έργο από μια ομάδα αλληλογραφίας για την ανάπτυξη πληροφοριών που ενδέχεται να αποβούν χρήσιμες για τους δυνητικούς ενάγοντες και τους συντελεστές του Ταμείου HNS. Το έργο περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός οδηγού για την ψήφιση της σύμβασης HNS, το οποίο θα παρέχει βοήθεια στα ενδιαφερόμενα κράτη για την επικύρωση ή την προσχώρησή στη σύμβαση καθώς και στους δυνητικούς ενάγοντες και τους συντελεστές του HNS, ενώ ταυτόχρονα παρέχει περίγραμμα καθοδήγησης σε σχετικές βιομηχανίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το καθεστώς αναμένεται να λειτουργήσει.

3.3.4.3 Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας - 73ο συνεδρία: 27 Νοεμ.-6 Δεκ. 2000⁷¹

Η 73^η συνεδρίαση του ανώτερου τεχνικού σώματος του IMO, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), κατέληξε στο συμπέρασμα (στις 6 Δεκεμβρίου 2000) ότι ο Γενικός Γραμματέας William O'Neil αναφέρθηκε σε μια συνεδρίαση "χωρίς προηγούμενο" στην ιστορία του IMO. Οι οκτώ ημερών συνάντηση ολοκλήρωσε με επιτυχία ένα απαιτητικό πρόγραμμα εργασίας που είδε σημαντική πρόοδο διατυπώνοντας μια ευρεία ποικιλία των κύριων ζητημάτων ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Ανάμεσα στα κυριότερα σημεία ήταν η δημοσίευση της πολυαναμενόμενης STCW⁷² "White List" και οι απαιτήσεις εξοπλισμού για τα "black boxes"⁷³.

Απαιτήσεις εξοπλισμού «Black Box»

⁷¹ http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=110&doc_id=350

⁷² **International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW):** Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρηση φυλακών των ναυτικών

⁷³ **Black boxes (μαύρα κουτιά):** όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει υιοθετήσει υποχρεωτικούς κανονισμούς για να απαιτήσει από τα πλοία να φέρουν όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR⁷⁴). Οι κανονισμοί θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2002 και όλα τα νέα πλοία που έχουν κατασκευαστεί αυτή την ημερομηνία ή μετά από αυτή θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με VDR. Τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία θα πρέπει επίσης να προσαρμόσουν τα VDRs, ενώ θα πραγματοποιηθεί μια μελέτη για να εξετάσει την ανάγκη για υποχρεωτική μεταφορά των VDRs σε υφιστάμενα φορτηγά πλοία.

Οι VDR κανονισμοί ήταν ανάμεσα σε μια σειρά τροπολογιών για τη διεθνή σύμβαση του IMO για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974 (SOLAS), που εγκρίθηκε κατά την 73η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), ανώτερο τεχνικό σώμα του IMO, η οποία συνεδρίασε από τις 27 Νοεμβρίου έως 6 Δεκεμβρίου 2000.

Τα VDR επιτρέπουν στους ερευνητές ατυχημάτων να επανεξετάσουν τις διαδικασίες και οδηγίες πριν από ένα συμβάν και αφετέρου να συμβάλουν στον εντοπισμό των αιτιών των ενδεχόμενων ατυχημάτων. Οι κανονισμοί για τα VDRs περιέχονται σε ένα αναθεωρημένο κεφάλαιο V “Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας” της SOLAS. Σήμερα στα πλοία συνίσταται αλλά δεν απαιτείται η εκτέλεση με VDR. Πρότυπα επιδόσεων για τα VDR είχαν εγκριθεί από τον IMO το 1997.

Αναθεωρημένο STCW - "White List" που συμφωνήθηκε

Η MSC συμφώνησε ένα κατάλογο των μερών που θεώρησε ότι συμμορφώνονται πλήρως με τη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW), όπως τροποποιήθηκε. Ένα σύνολο από 71 κράτη μέλη και ένα συνδεδεμένο μέλος έχουν περιληφθεί στην αρχική “White List”. Η αναθεωρημένη σύμβαση τέθηκε σε ισχύ την 1^η Φεβρουαρίου 1997 και ενημέρωσε την αρχική σύμβαση του 1978, καθορίζοντας σαφώς προσδιορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις επάρκειας και λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στη τεχνολογία από την σύμβαση του 1978 που υιοθετήθηκαν. Μια θέση στη White List δίνει το δικαίωμα στα άλλα μέρη να αποδεχθούν, κατ'αρχήν, ότι τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από ή για λογαριασμό των μερών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο είναι σύμφωνα με τη Σύμβαση.

3.3.5 Τα μέτρα που έχουν ληφθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αποφυγή ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων⁷⁵

Από την καταστροφή του Erika, το οποίο προσάραξε στις 12 Δεκεμβρίου 1999 ρυπαίνοντας σχεδόν 400 χιλιόμετρα των γαλλικών ακτών, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο προς τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Η έγκριση της δέσμης των μέτρων ERIKA I και τα περισσότερα από αυτά της δέσμης

⁷⁴ **Voyage Data Recorder (VDR) ή Καταγραφή Δεδομένων Ταξιδιού:** είναι ένα σύστημα καταγραφής δεδομένων σχεδιασμένο για όλα τα σκάφη που οφείλουν να συμμορφώνονται με τον IMO της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS

⁷⁵ <http://www.marcon.com/marcon2c.cfm?SectionListsID=85&PageID=234>

μέτρων ERIKA II ήταν ένα σημαντικό βήμα προς την θέσπιση αποτελεσματικών κανόνων σε θέση να αυξήσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους πετρελαιοκηλίδων. Χάρη στα μέτρα αυτά, τα παλιά πλοία αλλά και όλα τα σαπιοκάραβα θα πρέπει να εξαφανιστούν από τα ύδατα της Ευρώπης μέσα στα επόμενα δύο χρόνια.

3.3.5.1 Η δέσμη μέτρων Erika I

Η δέσμη μέτρων «**Erika I**» ασχολείται με τις σοβαρότερες ελλείψεις στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, που αποκαλύφθηκαν από την πετρελαιοκηλίδα του Δεκεμβρίου του 1999:

- Πρώτον, **ενισχύει την ισχύουσα οδηγία σχετικά με τον έλεγχο του κράτος λιμένα**. Ο αριθμός των ενδελεχών επιθεωρήσεων των πλοίων στους λιμένες της ΕΕ έχει αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό. Πάνω από 4.000 πλοία που θεωρούνται ιδιαίτερα επικίνδυνα θα υποβάλλονται σε υποχρεωτικές κατασκευαστικές επιθεωρήσεις κάθε χρόνο. Τα πλοία που κατ' επανάληψη έχουν βρεθεί να είναι σε κακή κατάσταση, θα είναι σε μαύρη λίστα και θα απαγορεύεται η πρόσβασή τους σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Δεύτερον, **ενισχύει την ισχύουσα οδηγία που διέπει τις δραστηριότητες των νηογνομόνων**, η οποία διεξάγει διαρθρωτικούς ελέγχους ασφάλειας των πλοίων για λογαριασμό των κρατών σημαίας. Οι απαιτήσεις ποιότητας για τους νηογνώμονες έχουν τεθεί. Η έγκριση για τη λειτουργία εντός της ΕΕ θα εξαρτηθεί από την συνεχιζόμενη εκπλήρωση αυτών των απαιτήσεων και οι επιδόσεις των νηογνομόνων θα ελέγχονται αυστηρά. Η μη τήρηση των προτύπων θα οδηγήσει σε προσωρινή ή μόνιμη απόσυρση της κοινοτικής έγκρισης για τη λειτουργία εκ μέρους των κρατών μελών της ΕΕ.
- Τρίτον, **παρουσιάζει το χρονοδιάγραμμα για την παγκόσμια σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους**. Πετρελαιοφόρα διπλού κύτους εξασφαλίζουν καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος. Εξαιτίας αυτού, ο IMO αποφάσισε ότι μόνο τα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους θα πρέπει να κατασκευάζονται από το 1996. Ωστόσο, η σταδιακή αντικατάσταση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους από το διπλό κύτος διαδόθηκε σε μια πολύ μακρά περίοδο που λήγει το 2026. Η ΕΕ επέμεινε στην επιτάχυνση αυτής της διαδικασίας, την οποία ο κόσμος της ναυτιλίας δέχτηκε μετά από επίπονες διαπραγματεύσεις. Η βιομηχανία ακολούθησε με ταχύτατους ρυθμούς, και τα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους αντιπροσωπεύουν το ήμισυ περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα τελευταία πετρελαιοφόρα μονού κύτους θα απαγορευθούν από τα ύδατα της ΕΕ μέχρι το 2015 σύμφωνα με τα νέα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα.

Χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή της δέσμης μέτρων Erika I

Τα τρία αυτά μέτρα εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τον Δεκέμβριο του 2001. Τα κράτη μέλη της ΕΕ βρίσκονται στη διαδικασία της εφαρμογής των μέτρων στο εθνικό τους δίκαιο, η οποία θα ολοκληρωθεί μέχρι τα μέσα του 2003 το

αργότερο. Η μόνη εξαίρεση αφορά το λιμάνι του Ρότερνταμ στην οποία έχει χορηγηθεί εξάμηνη παράταση για την απαίτηση της επίτευξης μεγαλύτερων ελέγχων στους λιμένες.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας τον Δεκέμβριο του 2000, ωστόσο, κάλεσε τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τα μέτρα νωρίτερα. Η Επιτροπή αναμένει κατά συνέπεια από τα κράτη μέλη να αρχίσουν τις εργασίες αμέσως μετά τα νομοθετικά και διοικητικά μέτρα μεταφοράς και να ξεκινήσουν την πρόσληψη των επιθεωρητών των πλοίων οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την εκτέλεση των νέων μέτρων.

Η Επιτροπή, από την πλευρά της, σχεδιάζει να δημοσιεύσει μια μαύρη λίστα των πλοίων που δεν πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις στην Επίσημη Εφημερίδα στις αρχές του επόμενου έτους, πριν από την έναρξη της ισχύος οδηγίας για τον έλεγχο του λιμανιού. Η Επιτροπή θα εντείνει την παρακολούθηση των νηογνομόνων και, εφόσον χρειαστεί, θα προτείνει να ανασταλεί η αναγνώριση τους.

3.3.5.2 Η δέσμη μέτρων *Erika II*

Η δέσμη μέτρων «**Erika II**» παρέχει τις πρακτικές λύσεις για την ενίσχυση των μέτρων «Erika I»

- Πρώτον, με τη δημιουργία μιας **ευρωπαϊκής υπηρεσίας για την Ασφάλεια στη Θάλασσα** (EMSA) να παρακολουθεί η αποτελεσματικότητα των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Τα κράτη μέλη και οι υπονήφιες χώρες βρίσκονται υπό αυξανόμενη πίεση για την εφαρμογή μιας σειράς από νέες απαιτήσεις ασφάλειας και για την εναρμόνιση των επιθεωρήσεων τους και τις διαδικασίες ελέγχου. Ο νέος οργανισμός θα υποστηρίξει τις προσπάθειές τους με τη συλλογή πληροφοριών, διατηρώντας μια ναυτική βάση δεδομένων ασφαλείας, ελέγχου των νηογνομόνων, καθώς και διοργάνωσης επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα στα κράτη μέλη. Επίσης, θα διευκολύνει τις ανταλλαγές ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών και θα παρέχει τεχνική βοήθεια στην Επιτροπή σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο σχετικά με την έδρα του Οργανισμού, η Επιτροπή θα τον φιλοξενήσει προσωρινά, στις εγκαταστάσεις της στις Βρυξέλλες.
- Δεύτερον, με μια οδηγία η οποία θεσπίζει ένα σύστημα κοινοποίησης για την καλύτερη **παρακολούθηση της κυκλοφορίας**, ή το πέραςμα μέσω των ευρωπαϊκών υδάτων. Τα κράτη μέλη θα έχουν ενισχυμένες εξουσίες για να παρεμβαίνουν όταν υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος ή ρύπανσης. Τα πλοία στα ύδατα της ΕΕ θα απαιτείται να ενσωματώνουν συστήματα αυτόματης αναγνώρισης για την αυτόματη επικοινωνία με τις παράκτιες αρχές και τα όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (μαύρα κουτιά) για να διευκολυνθεί η διερεύνηση ατυχημάτων. Η οδηγία θα βελτιώσει τις διαδικασίες για την από κοινού χρήση των δεδομένων σχετικά με τα επικίνδυνα φορτία, και θα επιτρέψει στα λιμάνια να εμποδίζουν τον απόπλου των πλοίων σε ακραίες καιρικές

συνθήκες. Επίσης, θα επιβάλλει σε κάθε θαλάσσιο κράτος μέλος τη δημιουργία καταφυγίων για τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο.

- Τρίτον, εφιστώντας την προσοχή στην **καταβολή αποζημίωσης στα θύματα των πετρελαιοκηλίδων** και στην πρόταση για τη βελτίωση του ισχύοντος διεθνούς καθεστώτος στον τομέα αυτό. Η Επιτροπή πρότεινε να αυξήσει τα ανώτατα όρια για τα ποσά που καταβάλλονται σε περίπτωση μεγάλης διαρροής στα ευρωπαϊκά ύδατα (μέχρι 1 δισ. ευρώ από τα σημερινά ανώτατα όρια των 200 εκατ. ευρώ), και να εξασφαλίσει ότι η ύπαρξη κατάλληλων κυρώσεων επιβάλλεται σε αυτούς που προκαλούν τη ρύπανση από αμέλεια.

Η πρόταση αυτή δεν είχε ως αποτέλεσμα τη νομοθεσία της ΕΕ, αλλά είχε προκαλέσει μια ουσιαστική αναθεώρηση και βελτίωση του διεθνούς συστήματος αποζημίωσης για ρύπανση πετρελαίου, το Ταμείο IOPC. Μια συμφωνία για διεθνές ταμείο, που εξυπηρετεί ουσιαστικά τον ίδιο σκοπό με το Ταμείο COPE⁷⁶, είναι προγραμματισμένη για υιοθέτηση τον Μάιο του 2003.

Χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή της δέσμης μέτρων Erika II

Τα δύο πρώτα μέτρα εγκρίθηκαν από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τον Ιούνιο του 2002.

Ο Κανονισμός για την ίδρυση του Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2002 και η Επιτροπή είχε ήδη κινήσει τους κατάλληλους διοικητικούς μηχανισμούς για να τεθεί σε λειτουργία ο Οργανισμός το 2003. Μέχρις ότου ληφθεί απόφαση για την οριστική του θέση, ο Οργανισμός θα έχει προσωρινά την έδρα του στις Βρυξέλλες.

Η οδηγία για την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας πρέπει να εφαρμοστεί από τα κράτη μέλη μέχρι το Φεβρουάριο του 2004.

3.3.6 Κοινοτικά μέτρα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika⁷⁷

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

Η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα αποτελεί κεφαλαιώδες ζήτημα, καθώς 90% του εμπορίου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τρίτων χωρών διεξάγεται δια θαλάσσης. Ο κίνδυνος ατυχημάτων, που συνδέονται με τη συγκέντρωση της κυκλοφορίας κατά μήκος των κυριότερων ευρωπαϊκών θαλασσιών οδών, είναι ιδιαίτερα υψηλός σε ορισμένες ζώνες σύγκλισης, όπως τα στενά του Καλαί ή του Γιβραλτάρ. Εξάλλου, οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος, που ενδέχεται να συμβεί ακόμη και εκτός των ζωνών υψηλής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας, μπορεί να είναι καταστροφικές για την οικονομία και το περιβάλλον των

⁷⁶ (COPE) **Compensation for Oil Pollution in European waters fund**: Ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα

⁷⁷ www.europa.eu

σχετικών κρατών μελών. Ο επιδιωκόμενος στόχος είναι συνεπώς για την Ευρωπαϊκή Ένωση να αποκτήσει τα μέσα που θα της επιτρέψουν καλύτερη επιτήρηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της καθώς και δυνατότητα αποτελεσματικότερης παρέμβασης σε περίπτωση κρίσης στη θάλασσα.

Για το σκοπό αυτό, η παρούσα οδηγία προβλέπει:

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

Ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

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

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

3.4 Οι θεσμικές αλλαγές που επέφερε το ναυάγιο του Prestige

3.4.1 Ο νόμος Erika⁷⁸

Οι νομοθετικές δέσμες **Erika** της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι θαλάσσιοι νόμοι που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας στην ναυτιλιακή βιομηχανία και ως εκ τούτου στην μείωση των περιβαλλοντικών καταστροφών στους ωκεανούς.

Οι δέσμες πήραν το όνομά τους από το δεξαμενόπλοιο Erika το οποίο διαλύθηκε ύστερα από μία καταιγίδα. Το περιστατικό αυτό οδήγησε την ΕΕ να περάσει τα δύο πρώτα μέτρα για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Ενώ η τρίτη δέσμη μέτρων ωθήθηκε εν μέρει από τη βύθιση του πετρελαιοφόρου Prestige. Μέλη του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου υποστηρίζουν ότι η καταστροφή του Prestige δεν θα ήταν δυνατή εάν οι δύο πρώτες δέσμες Erika είχαν τεθεί σε πλήρη εφαρμογή και επιβολή εκείνη την εποχή.

Τα πακέτα Erika περιλαμβάνουν τροποποιήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας (**Erika I**), καινοτομίες στην νομοθεσία της ΕΕ (**Erika II**), και ενσωματωμένα διεθνή πρότυπα με την κοινοτική νομοθεσία (**Erika III**). Οι νόμοι ενισχύουν τις απαιτήσεις πιστοποίησης για τη ναυτιλία, την καθιέρωση επιθεωρήσεων και τους ελέγχους επαλήθευσης. Μπορούν επίσης να συνεπάγονται μεγαλύτερες ευθύνες για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Κάθε χώρα της ΕΕ χρειάζεται να εγκαταστήσει αρμόδιες και νέες αρχές ή ενισχυμένες μεθόδους ελέγχου.

3.4.1.1 Erika III

Η τρίτη και τελευταία δέσμη για την θαλάσσια ασφάλεια απευθύνθηκε στην αστική ευθύνη και στα κράτη σημαίας. Η πετρελαιοκηλίδα του Prestige έδειξε ότι οι υφιστάμενοι κανονισμοί ήταν ανεπαρκής, σύμφωνα με μέλος του Κοινοβουλίου το οποίο καθοδηγούσε την νομοθεσία. "Θα μπορούσαμε να έχουμε αποφύγει την πετρελαιοκηλίδα του Prestige", δήλωσε ο Loyola de Palacio, αντιπρόεδρος για τις μεταφορές και την ενέργεια, υποστηρίζοντας ότι η διαρροή δεν θα είχε συμβεί αν οι προτάσεις των Erika I και II της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είχαν πλήρως εγκριθεί και εφαρμοστεί.

Η Επιτροπή πρότεινε το πακέτο στις 23 Νοεμβρίου 2005. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε το πακέτο στις 11 Μαρτίου 2009. Η νομοθεσία τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιουνίου 2009, αν και οι οδηγίες θα έπρεπε στη συνέχεια να εφαρμοστούν από την εσωτερική νομοθεσία των κρατών μελών προτού τεθούν σε ισχύ.

Τα κράτη σημαίας

Η οδηγία 2009/21/ΕΚ προβλέπει ότι οι σημαίες όλων των χωρών της ΕΕ έχουν καλή στάση, και δεν είναι στον μαύρο ή γκρι κατάλογο που έχει καταρτιστεί από το μνημόνιο συμφωνίας των Παρισίων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα. Κωδικοποιεί, επίσης, και

⁷⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Erika_%28law%29

το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό του οικολογικού ελέγχου του κράτους σημαίας στο εθνικό δίκαιο.

Οι Νηογνώμονες

Η ισχύουσα οδηγία που καλύπτει τους νηογνώμονες, χωρίστηκε σε κανονισμό (ΕΚ) 391/2009 (που περιέχει ένα σύστημα αναγνώρισης, των υποχρεώσεων και των κυρώσεων) και σε οδηγία 2009/15/ΕΚ (που διέπει τις σχέσεις μεταξύ των χωρών της ΕΕ και των αναγνωρισμένων νηογνωμόνων).

Οι νηογνώμονες πρέπει να εγκαθιδρύσουν έναν ανεξάρτητο κοινό οργανισμό πιστοποίησης των συστημάτων διαχείρισης τους. Οι εταιρείες μπορούν να επιβληθούν σε πρόστιμο, ή απόσυρση της αναγνώριση τους, αν αποτύχουν να κάνουν τη δουλειά τους σωστά. Οι αναγνωρισμένοι νηογνώμονες πρέπει να συνεργαστούν, γνωρίζοντας τα διάφορα πιστοποιητικά κατάταξης, όταν οι σχετικοί κανονισμοί είναι ισοδύναμοι.

Έλεγχος του κράτους λιμένα

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ μεταρρυθμίζει το σχέδιο ελέγχου του κράτους λιμένα της ΕΕ. Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ πρέπει να ελέγχονται, ακόμη και αν επισκέπτονται σπάνια την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ένα προφίλ κινδύνου που καθορίζεται για κάθε πλοίο, με βάση τον τύπο, την ηλικία, τη σημαία και την ιστορία της εταιρείας. Ανάλογα με το προφίλ κινδύνου, τα πλοία μπορούν να επιθεωρούνται τόσο συχνά όσο κάθε έξι μήνες, ή πιο σπάνια, όπως κάθε τρία χρόνια. Τα πλοία που υπόκεινται σε ελάχιστη υποχρεωτική περίοδο απαγόρευσης, και οι κατ' εξακολούθηση παραβάτες μπορούν να αποκλειστούν μόνιμα. Η διάταξη αυτή ήταν αμφιλεγόμενη, με ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ να υποστηρίζουν ότι το κόστος θα είναι πολύ μεγάλο. Και οι πέντε υπουργοί του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της Μάλτας ψήφισαν κατά των μέτρων.

Η οδηγία θεσπίζει επίσης μία μαύρη λίστα των εταιρειών που δραστηριοποιούνται με «κατώτερα» πλοία, που δημοσιεύθηκε στο πλαίσιο του Μνημονίου των Παρισίων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα.

Οι αυξημένες απαιτήσεις προσόντων και κατάρτισης για τους επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα, επίσης, περιλαμβάνονται στην οδηγία.

Παρακολούθηση της κυκλοφορίας

Οι απαιτήσεις παρακολούθησης της κυκλοφορίας της δέσμης Erika II τροποποιήθηκαν με την οδηγία 2009/17/ΕΚ και ενισχύθηκαν. Η οδηγία ορίζει SafeSeaNet⁷⁹, όπως το σύστημα ανταλλαγής θαλάσσιων δεδομένων για την ΕΕ, καθιερώνει ένα ευρωπαϊκό κέντρο για τη συλλογή των δεδομένων αναγνώρισης και την παρακολούθηση της ναυτιλίας.

⁷⁹ **SafeSeaNet (SSN)** είναι μια πλατφόρμα για τις θαλάσσιες ανταλλαγές δεδομένων μεταξύ των ναυτιλιακών αρχών των κρατών μελών της ΕΕ, της Νορβηγίας και της Ισλανδίας με στόχο την πρόληψη της ρύπανσης και των ατυχημάτων στη θάλασσα.

Μέρος της αρχικής οδηγίας αναθεωρήθηκε με περισσότερες λεπτομέρειες, ως απάντηση στην πετρελαιοκηλίδα του Prestige. Σύμφωνα με τις τροπολογίες, όλα τα αλιευτικά σκάφη άνω των 15 μέτρων (49 πόδια) σε μήκος θα είναι, τελικά, εξοπλισμένα με AIS⁸⁰.

Έρευνα ατυχήματος

Η οδηγία 2009/18/EK παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τεχνικές έρευνες και διάδοση των «διδασμάτων που αντλήθηκαν» μετά από ατυχήματα στη θάλασσα. Βασίζεται σε υφιστάμενες απαιτήσεις του κώδικα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, δίνοντας στις αρχές του εν λόγω κώδικα νομική ισχύ. Με την οδηγία αυτή, τα θαλάσσια ατυχήματα διέπονται πλέον από κανόνες σχετικά με τις τεχνικές έρευνες, παρόμοιες με εκείνες της πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Ευθύνη του μεταφορέα επιβατών

Ένα σύγχρονο και ενιαίο σύνολο κανόνων ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 392/2009 για την αποζημίωση των επιβατών που είναι το θύμα ενός ατυχήματος στη θάλασσα. Επεκτείνει την IMO Σύμβαση των Αθηνών, η οποία αποτελούσε ήδη μέρος του κοινοτικού δικαίου.

Σε περίπτωση βύθισης, σύγκρουσης, η ναυάγιου, τα θύματα δεν υποχρεούνται πλέον να αποδείξουν ότι ο μεταφορέας έχει υπαιτιότητα, και μπορούν να λάβουν έως και € 464.000 ως αποζημίωση, όπως ορίζεται από έναν δικαστή. Ωστόσο, για τυχαίες βλάβες όπως γλιστρήματα και πτώσεις, το θύμα πρέπει ακόμα να αποδείξει το σφάλμα. Όλοι οι φορείς πρέπει να είναι ασφαλισμένοι, και τα θύματα μπορούν να υποβάλουν αίτηση απευθείας στην ασφαλιστική εταιρεία για αποζημίωση. Αποζημίωση για απώλεια ή ζημία αποσκευών ορίζεται σε € 2.587.

Οι βελτιώσεις αυτές θα τεθούν σε ισχύ από το 2013, εποχή κατά την οποία όλοι οι Ευρωπαίοι που ταξιδεύουν μεταξύ των χωρών θα απολαμβάνουν αυτές τις διασφαλίσεις. Ο συγκεκριμένος κανονισμός θα πρέπει να επεκταθεί και σε εσωτερικές μετακινήσεις. Ο κανονισμός αυτός ήταν αρχικά αντίθετος από ορισμένα κράτη μέλη.

Ασφάλιση Πλοιοκτήτη

Πριν τεθεί σε ισχύ η οδηγία 2009/20/EK, δεν υπήρχε καμία νομική απαίτηση για τους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες που έφεραν ασφάλιση και προκαλούσαν ζημιά σε τρίτους με τα πλοία τους. Το διεθνές δίκαιο δεν απαιτεί τέτοια ασφάλιση. Η οδηγία απαιτεί από τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία να φέρουν συνεπή κάλυψη σύμφωνα με την Σύμβαση του 1996 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC 1996) από την 1η Ιανουαρίου 2012.

⁸⁰ **Automatic Identification System (AIS) ή Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης:** είναι ένα αυτόματο σύστημα εντοπισμού που χρησιμοποιείται σε πλοία και από υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων

3.4.2 Πρόσθετα μέτρα που προτείνονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Ο Loyola de Palacio, αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αρμόδιος για τις μεταφορές και την ενέργεια, είχε γράψει στους υπουργούς όλων των κρατών μελών ζητώντας τους να εξασφαλίσουν την ταχεία εφαρμογή της δέσμης μέτρων Erika, όπως υποδεικνύεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας.

Επιπλέον, η Επιτροπή είχε ήδη αποφασίσει για την επιτάχυνση:

- Της δημοσίευση μιας ενδεικτικής μαύρης λίστας των πλοίων που είχαν απαρνηθεί την πρόσβαση σε λιμένες της ΕΕ στο πλαίσιο της Οδηγίας Ελέγχου του κράτους λιμένα.
- Της ίδρυσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Παρά το γεγονός ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεν ήταν σε θέση να συμφωνήσει σχετικά με την τοποθεσία του Οργανισμού, η Επιτροπή αποφάσισε να τον εγκαταστήσει προσωρινά σε δικά της γραφεία στις Βρυξέλλες. Η Επιτροπή είχε μεταφέρει την πρώτη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, που είχε προγραμματιστεί για τις 4 Δεκεμβρίου του 2002, και πρόσφατα οριστικοποιήθηκε η διαδικασία επιλογής για το διορισμό του εκτελεστικού διευθυντή.

Η Επιτροπή εξετάζει επίσης το ενδεχόμενο να:

- Επιστρέψει, αν η αναθεώρηση του διεθνούς συστήματος αποζημίωσης της ρύπανσης πετρελαίου (το Ταμείο IOPC) αποτύχει, με την πρότασή της για το διαχωρισμό της ευθύνης της ΕΕ και του συστήματος αποζημιώσεων.
- Αναθεωρήσει τις θαλάσσιες διατάξεις του νόμου με σκοπό τη ρύθμιση και ενδεχομένως, τον περιορισμό της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Exclusive Economic Zone) (200 μιλίων από τις ακτογραμμές). Η αναθεώρηση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει ειδικές διαδρομές, τους λιμένες καταφυγής και άλλου είδους διασφαλίσεις.

Επιπλέον, η Επιτροπή προτίθεται να επικοινωνήσει με τους υπουργούς της ΕΕ και τους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς, ώστε να προτείνει πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τη μεταφορά του εξαιρετικά ρυπογόνου, «βαρέως καύσιμου» πετρελαίου. Η απαίτηση για τη μεταφορά βαρέων καυσίμων στις σύγχρονες δεξαμενές διπλού κύτους θα πρέπει να εισαχθεί ως μέτρο κρίσης, έως ότου η ρύθμιση του διπλού κύτους φτάσει στη πλήρη εφαρμογή της. Είναι σημαντικό τέτοιοι κανόνες να καλύπτουν όχι μόνο τα πλοία που έρχονται στους λιμένες της ΕΕ, αλλά και πλοία που διαμετακομίζονται κοντά στις ακτές των κρατών μελών.

Δεν είναι αποδεκτό ότι οι πιο ρυπογόνοι τύποι του πετρελαίου φυλάσσονται επί του σκάφους των παλαιότερων και λιγότερο ασφαλή δεξαμενόπλοιων. Είναι εντυπωσιακό το γεγονός ότι τα δεξαμενόπλοια που εμπλέκονται στα τελευταία τρία ατυχήματα που

έχουν μολύνει τα νερά της ΕΕ (το Erika, το Baltic Carrier και το Prestige) έχουν όλα μεταφέρει βαρύ μαζούτ.

Ήδη πριν από το ατύχημα Prestige, η Επιτροπή είχε αποφασίσει να υποβάλει πρόταση σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις για τη ρύπανση από τα πλοία. Το μέτρο αυτό θα καλύψει τα ατυχήματα καθώς και την εκούσια θαλάσσια ρύπανση. Η πρόταση της Επιτροπής είχε προγραμματιστεί για το 2003.

3.4.3 Ασφάλεια των πετρελαιοφόρων - πρόληψη της ρύπανσης από ατυχήματα⁸¹

Το Prestige, το οποίο ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα, σύμφωνα με όλες τις ως τώρα ενδείξεις, παρέμεινε ανενεργό για ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα δύο χρόνια, χρησιμοποιούμενο ως πλωτή δεξαμενή. Για τον λόγο αυτόν τα ίχνη του πλοίου, ως προς τις επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του Μνημονίου των Παρισίων, χάνονται κάπου μεταξύ του 1999 και του 2000.

Αρκετοί όμως στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, όπως ο αναλυτής και αρθρογράφος των Lloyd's List⁸², David Osler, υποστηρίζουν ότι τη δεκαετία του 1970 στην Ιαπωνία πραγματοποιήθηκε μια μαζική ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων που κάλυπταν οριακά τις απαιτήσεις ασφαλείας της εποχής εκείνης. Αυτές οι προδιαγραφές είχαν ως αποτέλεσμα να παραχθούν δεξαμενόπλοια πολύ γρήγορα με ιδιαίτερα χαμηλές τιμές προκειμένου να καλύψουν άμεσα την ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση της εποχής εκείνης. Από τα 1.800 δεξαμενόπλοια που κυκλοφορούν στις θάλασσες υπολογίζεται ότι περίπου 300 είναι μονοπύθμενα, κατασκευασμένα στην Ιαπωνία πριν από το 1980, επομένως ευάλωτα στα ατυχήματα. Το Prestige, αναφέρει ο Osler σε άρθρο του στην "Independent", είναι ένα από τα πλοία εκείνα. Ναυπηγήθηκε το 1976 στα ναυπηγεία Hitachi Zosen της Ιαπωνίας. Επίσης έγινε γνωστό ότι ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, που παρακολουθούσε το πλοίο, είχε διαπιστώσει προβλήματα και είχε δώσει εντολές για την αποκατάστασή τους.

Σχεδόν όλα όμως τα δεξαμενόπλοια που έγιναν αφορμή για σημαντικές οικολογικές καταστροφές στην Ευρώπη είναι μονού πυθμένα και έχουν ναυπηγηθεί την κρίσιμη δεκαετία του 1970 στην Ιαπωνία. Μοιραία, τα πλοία αυτά βρίσκονται πλέον εκ νέου στο στόχαστρο των Γάλλων, που ζητούν την απόσυρσή τους από την ενεργό δράση. Αυτό το αίτημα των Γάλλων δεν είναι νέο. Το ίδιο ζητούσαν και μετά το ατύχημα του Erika, χωρίς όμως να καταφέρουν να πείσουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη βασιμότητα του αιτήματός τους καθώς την ίδια ώρα υπήρχαν ισχυρές πιέσεις και εκ μέρους της ναυτιλιακής κοινότητας.

Τότε οι έλληνες εφοπλιστές είχαν εκφράσει τις έντονες ανησυχίες τους για την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να κινηθεί ανεξάρτητα από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ως προς τη λήψη μονομερών μέτρων για την απόσυρση των παλαιών δεξαμενόπλοιων.

⁸¹ www.tovima.gr

⁸² **Lloyd's List:** Είναι ένας από τους παλαιότερους και μακροβιότερους καταλόγους του κόσμου, που παρείχε εβδομαδιαία ναυτιλιακά νέα στο Λονδίνο από το 1734.

Σήμερα η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα στέκεται με σκεπτικισμό απέναντι στο νέο ατύχημα, ενώ αρκετά επιφανή μέλη της εκφράζουν πλέον δημοσίως τη δυσαρέσκειά τους για εκείνους που εξακολουθούν να χρησιμοποιούν τέτοια πλοία, τα οποία, όπως αποδεικνύεται, είναι ικανά να συγκεντρώσουν τα πυρά στο σύνολο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις σημαντικών ελληνικών ναυτιλιακών παραγόντων, ένα μεγάλο μερίδιο της ευθύνης για το ότι εξακολουθούν να βρίσκονται εν πλω τέτοια πλοία ανήκει στους ναυλωτές, οι οποίοι προκειμένου να μειώσουν σημαντικά το κόστος της μεταφοράς ρίχνουν νερό στο κρασί τους όταν πρέπει να επιλέξουν μεταξύ ενός καλού και ενός κακού πλοίου. Στα μάτια των ναυλωτών, τα καλά πλοία είναι ακριβά ενώ τα λιγότερο καλά είναι φθηνά.

Οι ίδιες αντιδράσεις εκφράστηκαν και με το ναυάγιο του Erika στα ανοικτά των ακτών της Γαλλίας τον Δεκέμβριο του 1999 οι οποίες, μαζί με αυτές του Prestige, οδήγησαν σε μια νέα, επίσπευση του χρονοδιαγράμματος σταδιακής κατάργησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους. Σύμφωνα με τον αναθεωρημένο κανονισμό 13G (Κανόνας 20 σύμφωνα με το αναθεωρημένο Παράρτημα I ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007) του Παραρτήματος I της σύμβασης MARPOL, η τελική σταδιακή κατάργησή για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1 (προ-MARPOL δεξαμενόπλοια) ήταν το 2005. Η τελική σταδιακή κατάργηση για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 2 και 3 (MARPOL δεξαμενόπλοια και μικρότερα δεξαμενόπλοια) ήταν νωρίτερα από το 2015, το 2010. Οι κατηγορίες που προαναφέρθηκαν και ακολουθούν συμπεριλαμβάνονται στον πίνακα 2.

Σύστημα Αξιολόγησης της Κατάστασης (CAS)⁸³

Σύμφωνα με τον αναθεωρημένο κανονισμό, το Σύστημα Αξιολόγησης της Κατάστασης (CAS), εφαρμόζεται σε όλα τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους των 15 ετών ή μεγαλύτερα.

Ο αναθεωρημένος κανονισμός επιτρέπει στην Διοίκηση (κράτος σημαίας) να συνεχίσει την λειτουργία της κατηγορίας 2 ή 3 δεξαμενοπλοίων μετά το 2010 που υπόκεινται σε ικανοποιητικά αποτελέσματα από το CAS, αλλά η συνέχιση της λειτουργίας δεν πρέπει να υπερβαίνει την επετειακή ημερομηνία παράδοσης του πλοίου το 2015 ή την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσής του, ανάλογα με το ποια είναι προγενέστερη.

Στην περίπτωση ορισμένων κατηγοριών 2 ή 3 τα πετρελαιοφόρα που διαθέτουν μόνο διπλό πυθμένα ή διπλά τοιχώματα, δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φορτίου ή στους χώρους διπλού κύτους. Επίσης δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για την προστασία αποστάσεως, οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φορτίου. Η Διοίκηση μπορεί να επιτρέψει τη συνέχιση της λειτουργίας και μετά το 2010, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο ήταν σε υπηρεσία την 1η Ιουλίου 2001. Ακόμη η Διοίκηση είναι ικανοποιημένη από την επαλήθευση των επίσημων στοιχείων ότι το πλοίο συμμορφώθηκε με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται και ότι οι

⁸³ http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=155

προϋποθέσεις αυτές παραμένουν αμετάβλητες. Και πάλι, αυτή η συνέχιση της λειτουργίας δεν πρέπει να βαίνει πέραν της ημερομηνίας κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσής του.

Μεταφορά βαρέων κλασμάτων πετρελαίου

Ένας νέος κανονισμός 13G της MARPOL (Κανόνας 21 σύμφωνα με το αναθεωρημένο Παράρτημα I το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007) για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πετρελαιοφόρα, όταν μεταφέρουν βαρέων κλασμάτων πετρελαίου (HgO) απαγορεύει τη μεταφορά HgO σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους 5.000 τόνων dwt και άνω μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού (5 Απριλίου 2005), και μονού κύτους πετρελαιοφόρων 600 τόνων dwt και άνω, αλλά κάτω από 5.000 τόνους dwt, όχι αργότερα από την επετειακή ημερομηνία παράδοσής τους το 2008.

Βάσει του νέου κανονισμού, HgO νοείται οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

- α) αργό πετρέλαιο στους 15 °C με πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/m³
- β) μαζούτ που στους 15°C έχει πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/m³ ή κινηματικό ιξώδες στους 50 °C υψηλότερο από 180 mm²/s (Η αναφορά σε «μαζούτ» τροποποιήθηκε το 2006, ως εξής: "Λάδια, διαφορετικό από το αργό πετρέλαιο," Αυτή η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ την 1η Αυγούστου 2007)
- γ) άσφαλτος, πίσσα και τα γαλακτώματά τους.

Στην περίπτωση ορισμένων κατηγοριών 2 ή 3 δεξαμενοπλοίων που μεταφέρουν βαριάς ποιότητας πετρέλαιο ως φορτίο, τοποθετείται μόνο διπλός πυθμένας ή διπλά τοιχώματα, που δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φορτίου ή σε χώρους διπλού κύτους, οι οποίοι δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για την προστασία αποστάσεως και εκτείνεται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φορτίου. Η Διοίκηση μπορεί να επιτρέψει τη συνέχιση της λειτουργίας αυτών των πλοίων πέραν της 5η Απριλίου 2005 έως την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο γίνεται 25 ετών από την ημερομηνία παράδοσής του.

Ο κανονισμός 13G (Κανόνας 21 σύμφωνα με το αναθεωρημένο Παράρτημα I το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007) επιτρέπει επίσης τη συνέχιση της λειτουργίας πετρελαιοφόρων των 5.000 τόνων dwt και άνω, που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο στους 15 ° C με πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg / m³, αλλά χαμηλότερη από 945 kg / m³. Αν τα ικανοποιητικά αποτελέσματα από το Πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης (CAS) δικαιολογούν αυτό, κατά τη γνώμη της Διοίκησης, το πλοίο είναι κατάλληλο να συνεχίσει αυτή τη λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος, την ηλικία, την λειτουργική περιοχή και τους δομικούς όρους του πλοίου και υπό την προϋπόθεση ότι η συνέχιση της λειτουργίας δεν πρέπει να υπερβαίνει την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσής του.

Η Διοίκηση μπορεί να επιτρέψει τη συνέχιση της λειτουργίας ενός πετρελαιοφόρου μονού κύτους 600 τόνων νεκρού βάρους και άνω, αλλά κάτω από 5.000 τόνους νεκρού βάρους, μεταφέροντας βαρέα κλάσματα πετρελαίου ως φορτίο, εάν, κατά τη γνώμη της,

το πλοίο είναι κατάλληλο να συνεχίσει αυτή τη λειτουργία, έχοντας υπόψη το μέγεθος, την ηλικία, την λειτουργική περιοχή και τους δομικούς όρους του πλοίου, υπό τον όρο ότι η πράξη δεν πρέπει να υπερβαίνει την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσής του.

Η Διοίκηση ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας Σύμβασης μπορεί να απαλλάξει ένα πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω που μεταφέρει βαριάς ποιότητας πετρέλαιο ως φορτίο, αν το πλοίο είναι είτε απασχολημένο σε ταξίδια αποκλειστικά εντός μιας περιοχής υπό τη δικαιοδοσία του συμβαλλόμενου μέρους, ή είναι απασχολημένο σε ταξίδια αποκλειστικά εντός μιας περιοχής υπό τη δικαιοδοσία άλλου συμβαλλόμενου μέρους, υπό την προϋπόθεση ότι το κόμμα με δικαιοδοσία του οποίου υπάγεται το πλοίο συμφωνεί. Το ίδιο ισχύει και για τα πλοία που λειτουργούν ως πλωτές εγκαταστάσεις αποθήκευσης προϊόντων βαρέων κλασμάτων πετρελαίου.

Ένα συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης MARPOL 73/78 έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την είσοδο των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που μεταφέρουν βαρέων κλασμάτων πετρέλαιο τα οποία έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν τη λειτουργία σύμφωνα με τις ανωτέρω απαλλαγές, στα λιμάνια ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία του, ή να αρνηθεί την μεταφορά από πλοίο σε πλοίο προϊόντων βαρέων κλασμάτων πετρελαίου σε περιοχές υπό τη δικαιοδοσία του, εκτός από τις περιπτώσεις που θεωρείται απαραίτητο για την ασφάλεια του πλοίου ή την διάσωση ζωών στη θάλασσα.

3.4.4 Πρόταση ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου⁸⁴

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:

- παροτρύνει τα κοινοτικά θεσμικά όργανα και τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν μακροπρόθεσμη βιώσιμη ευρωπαϊκή πολιτική προκειμένου να αποφεύγεται κάθε κίνδυνος ρύπανσης και να ενισχύσουν τα μέσα επιθεωρήσεων και οι κοινοτικές προδιαγραφές ασφάλειας, σε στενή συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.
- καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιταχύνει, μέσω του IMO, τη σταδιακή εξάλειψη των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.
- καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει την αυστηρή τήρηση εκ μέρους όλων των κρατών μελών της οδηγίας για τους ελέγχους των πλοίων από το κράτος του λιμένα και να εξετάσουν επειγόντως το ενδεχόμενο έγκρισης νέων μέτρων που θα απαγορεύουν την είσοδο στα ύδατα της ΕΕ των πλοίων υπό σημαία ευκαιρίας.
- καλεί την Επιτροπή και το Συμβούλιο να επιταχύνουν τη λήψη της απόφασης που αφορά τη θέση σε λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.
- ζητεί να εφαρμόζονται αυστηρά οι διεθνείς προδιαγραφές όσον αφορά την εκπαίδευση των πληρωμάτων και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων, με στόχο να βελτιωθεί η προστασία του πληρώματος.

⁸⁴ www.europal.europa.eu

- καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει μέτρα για την επανόρθωση των ζημιών που προκάλεσε η παρούσα καταστροφή σε όλους τους τομείς, ιδίως όσον αφορά τον αλιευτικό τομέα.
- ζητεί να κινητοποιηθούν επείγοντως τα ευρωπαϊκά ταμεία για να βοηθήσουν τις τοπικές επιχειρήσεις που επλήγησαν από την καταστροφή και ιδίως όσους κερδίζουν τα προς το ζην από τη θάλασσα.
- καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί η δέουσα οικολογική ισορροπία των τοποθεσιών κοινοτικού ενδιαφέροντος του δικτύου Natura 2000⁸⁵ που επλήγησαν από τη διαρροή πετρελαίου.
- καλεί την Επιτροπή να ανταποκριθεί το ταχύτερο δυνατόν στα αιτήματα των κρατών μελών που αφορούν το πρόσφατα ιδρυθέν Ταμείο Αλληλεγγύης, ιδίως τη στιγμή που έχουν πληγεί περισσότερα του ενός κράτη μέλη.
- παροτρύνει το Συμβούλιο να εγκρίνει την Κοινή Θέση που αφορά το ταμείο αποζημιώσεων σε περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης των ευρωπαϊκών υδάτων.
- Αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στην Επιτροπή, στο Συμβούλιο και στις κυβερνήσεις των κρατών μελών και των υποψηφίων προς ένταξη χωρών.

⁸⁵ Το **Natura 2000** (*Φύση 2000*) είναι ένα πανευρωπαϊκό δίκτυο προστασίας των ειδών και των ενδιαιτημάτων τους

Κεφάλαιο 4: Στατιστική επισκόπηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων και της συμμετοχής των εταιρειών πετρελαίου

Η συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη και την ευημερία της παγκόσμιας πετρελαϊκής βιομηχανίας, είναι τεράστια. Η ναυτιλία υπήρξε και εξακολουθεί να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της ανάπτυξης της βιομηχανίας πετρελαίου για τον απλούστατο λόγο ότι τα κύρια κέντρα της ζήτησης πετρελαίου τείνουν να βρίσκονται σε μια σημαντική απόσταση από τις περιοχές παραγωγής, και ότι η ναυτιλία προσφέρει τον πιο οικονομικό και πιο ευέλικτο τρόπο για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα.

Περισσότερα από τα δύο τρίτα του πετρελαίου που καταναλώνονται παγκοσμίως μεταφέρονται δια θαλάσσης από τον παραγωγό στον καταναλωτή σε ειδικό στόλο 2.619 δεξαμενόπλοιων ύψους 294 εκατομμυρίων τόνων νεκρού βάρους (dwt). Ενώ το εμπόριο πετρελαίου κυριαρχείται στον κόσμο από πολύ μεγάλες εταιρείες, ανεξάρτητες εταιρείες πετρελαίου, τους εμπόρους και τους μεταποιητές, η συντριπτική πλειοψηφία της ναυτιλίας γίνεται από ανεξάρτητους εφοπλιστές.

Η βιομηχανία των πετρελαιοφόρων χρονολογείται 120 ετών και τόσο ο στόλος όσο και ο όγκος του πετρελαίου που μεταφέρεται σε όλο τον κόσμο από αυτά τα πολύ εξειδικευμένα πλοία έχουν αυξηθεί δραματικά από τότε που το πρώτο δεξαμενόπλοιο απέπλευσε το 1886. Η βιομηχανία των πετρελαιοφόρων έχει δει σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις από την εποχή εκείνη. Τα πλοία έχουν αυξηθεί δραματικά σε μέγεθος και χωρητικότητα και έχουν προχωρήσει από την καύση άνθρακα μέσω μηχανών καύσης άνθρακα σε κινητήρες ντίζελ.

Αυτό όμως, που παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία είναι η επισκόπηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων και η συμμετοχής των εταιρειών πετρελαίου που υπόκεινται μεταβλητότητα σε διάφορες φάσεις. Πιο συγκεκριμένα, αξίζει να δοθεί ιδιαίτερη βάση στις επιδράσεις που προέκυψαν από το κοσμοϊστορικό ναυτικό ατύχημα του Exxon Valdez το 1989, καθώς και των ατυχημάτων που ακολούθησαν έως και τις τελευταίες εξελίξεις που αφορούν το σήμερα. Πως επηρεάστηκαν οι μακροπρόθεσμες παραγγελίες και ποια στάση κράτησαν οι αντίστοιχες εταιρείες πετρελαίου.

Αν και δεν υπάρχει πρότυπο κατηγοριοποίησης των τύπων πλοίων για ολόκληρο τον κλάδο, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου συνήθως χωρίζονται στα ακόλουθα τέσσερα τμήματα της αγοράς, σύμφωνα με το νεκρό βάρος τους:

Πίνακας 3: Κατηγοριοποίηση πλοίων σύμφωνα με το νεκρό τους βάρος

Κατηγορία	Μέγεθος (DWT⁸⁶)
VLCC	200.000 +
Suezmax	120.000 - 200.000
Aframax	80.000 - 120.000
Panamax	50.000 - 80.000

Πηγή: <http://www.osg.com/index.cfm?pageid=46>

VLCC – Very Large Crude Carrier: Ξεπερνούν σε μέγεθος μονάχα από τα ULCCs (Ultra Large Crude Carrier), αλλά – ακριβώς λόγω των μικρότερων διαστάσεών τους – χρησιμοποιούνται πολύ περισσότερο από τα τελευταία και δη στη Μεσόγειο, τη Δυτική Αφρική, τη Βόρεια Θάλασσα, τις ΗΠΑ, τη Μεσόγειο και την Ασία.

Suezmax: Απασχολούνται περίπου στις ίδιες περιοχές με τα VLCCs αλλά – σε αντίθεση με τα τελευταία – μπορούν να περάσουν από τη Διώρυγα του Σουέζ σε κατάσταση πλήρους φόρτωσης.

Aframax: Απασχολούνται κυρίως στη Βόρεια Θάλασσα, την Καραϊβική, την Άπω Ανατολή και τη Μεσόγειο. Η αύξηση της εξαγωγικής ικανότητας των χωρών μη μελών του OPEC, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα λιμάνια και τα κανάλια των κρατών αυτών είναι πολύ μικρά για να υποδεχτούν τα VLCCs, είχε ως αποτέλεσμα την ολοένα και περισσότερο χρησιμοποίηση των Aframax και των Suezmax.

Panamax: Τα πλοία της κατηγορίας αυτής έχουν μέγιστο πλάτος B=32.2m, ούτως ώστε να μπορούν να περνούν από τον Παναμά. Απασχολούνται κυρίως στη Βόρεια Θάλασσα, την Καραϊβική, τη δυτική ακτή της Αμερικής, την Άπω Ανατολή και τη Μεσόγειο.

⁸⁶ **Νεκρό βάρος** (deadweight με τα αρχικά **DWT** ή **dwt**) είναι ένα μέτρο του πόσο βάρος ένα πλοίο μεταφέρει ή μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια.

4.1 Ο στόλος των δεξαμενοπλοίων⁸⁷

4.1.1 Αλλαγές στον στόλο των μεγάλων πετρελαιοφόρων

Σήμερα υπάρχουν περισσότερα από 2.500 πετρελαιοφόρα μεγαλύτερα από 50.000 dwt σε λειτουργία σε όλο τον κόσμο⁸⁸. Αυτά τα δεξαμενόπλοια είναι υπεύθυνα για τη συντριπτική πλειοψηφία του διεθνούς εμπορίου πετρελαίου. Περίπου το 80 τοις εκατό αυτών των μεγάλων πετρελαιοφόρων μεταφέρει αργό πετρέλαιο και το υπόλοιπο μεταφέρει προϊόντα πετρελαίου. Το ηλικιακό προφίλ αυτού του τμήματος του σημερινού στόλου δεξαμενόπλοιων είναι το νεότερο τα τελευταία 30 χρόνια οφειλόμενο σε μια κατασκευαστική έκρηξη κατά την τελευταία δεκαετία και την υποχρεωτική συνταξιοδότηση των μεγαλύτερων σε ηλικία μονού κύτους δεξαμενοπλοίων τόσο στο πλαίσιο των ΗΠΑ όσο και του διεθνούς δικαίου.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Intertanko⁸⁹, από το 1989 μέχρι το 1993 σημειώθηκε αύξηση στην κατασκευή δεξαμενοπλοίων σε αντίθεση με τις επόμενες χρονιές 1994 μέχρι 1998, όπου υπήρξε συρρίκνωση του ρυθμού νέων κατασκευών στα ναυπηγεία. Όσον αφορά τα επόμενα εννέα χρόνια, 1999 έως 2008, ο αριθμός των νεότευκτων πλοίων αυξήθηκε ραγδαία. Αναλυτικότερα, τα τρία τέταρτα των μεγάλων πετρελαιοφόρων, τώρα σε υπηρεσία, χτίστηκαν από το 2000. Αυτός ο κύκλος εργασιών του διεθνούς στόλου συνέβαλε, πιθανότατα, σε αλλαγή ιδιοκτησιακής δομής του διεθνούς στόλου δεξαμενόπλοιων, καθώς ορισμένες εταιρείες έχουν επιλέξει να μην αντικαταστήσουν τα παλαιά δεξαμενόπλοια και νέες εταιρείες εισήλθαν στην αγορά. Ο σημερινός στόλος είναι επίσης πολύ πιο ασφαλής, με μόνο το 16 τοις εκατό των μεγάλων πετρελαιοφόρων στο τέλος του 2009 να έχει μονό κύτος σε σύγκριση με περισσότερο από το ήμισυ μόλις πριν από δέκα χρόνια.

Το προφίλ του μεγέθους του σημερινού στόλου δεξαμενόπλοιων έχει επίσης αλλάξει, με τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου να αυξάνονται σε μέγεθος για να επωφελούνται από οικονομίες κλίμακας για μακρινά ταξίδια. Καλύτερες επικοινωνίες, ολοκληρωμένες παγκόσμιες αγορές ναυλώσεων και η ασφάλιση δεξαμενόπλοιων έχουν επίσης, αυξήσει την αποτελεσματικότητα του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων τις τελευταίες αρκετές δεκαετίες. Έτσι, οι υπηρεσίες δεξαμενόπλοιων αντιπροσωπεύουν ένα σχετικά μικρό κλάσμα της τιμής παράδοσης του ενός βαρελιού πετρελαίου. Στο τέλος του 2010, το κόστος μεταφοράς του βαρελιού του αργού από τον Περσικό Κόλπο στις Ηνωμένες Πολιτείες αποτελούσε περίπου το τρία τοις εκατό της τιμής παράδοσης. Οι παραπάνω εκτιμήσεις της Intertanko σχετικά με την αύξηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων την τελευταία εικοσαετία επαληθεύονται από την απεικόνιση των στοιχείων της Unctad⁹⁰ που ακολουθεί.

⁸⁷ <http://www.gwu.edu>

⁸⁸ Η μετατροπή από τόνους σε βαρέλια εξαρτάται από την πυκνότητα του μεμονωμένου αργού πετρελαίου. Όπως τον κανόνα του αντίχειρα, ένας τόνος πετρελαίου ισούται με 7,3 βαρέλια. Δείτε τον υπολογιστή μετατροπής της BP στο www.bp.com.

⁸⁹ **INTERTANKO** (International Association of Independent Tanker Owners): Διεθνής Ένωση πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων (tankers). Διαδικτυακός τόπος: <http://www.intertanko.com>

⁹⁰ **UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)**: Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη. Διαδικτυακός τόπος: <http://www.unctad.org>

Διάγραμμα 1: Παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων



Πηγή: “Review of maritime transport 2011” Unctad

4.1.2 Κυριότητα δεξαμενοπλοίου ανάλογα με τον τύπο του ιδιοκτήτη

Οι ιδιοκτήτες των μεγάλων δεξαμενόπλοιων εδώ χωρίζονται σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες: ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες, κυβερνήσεις, εταιρείες πετρελαίου, και άλλοι. Η ανεξάρτητη κατηγορία περιλαμβάνει τόσο δημόσια διαπραγματεύσιμες, όσο και ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες. Η κατηγορία των κυβερνήσεων περιλαμβάνει τόσο τις εθνικές ναυτιλιακές εταιρείες, όσο και τα δεξαμενόπλοια που ανήκουν σε εθνικές πετρελαϊκές εταιρείες. Η κατηγορία των εταιρειών πετρελαίου περιλαμβάνει τις μεγάλες διεθνείς εταιρείες πετρελαίου όπως την Exxon και την BP, καθώς και μικρότερες εταιρείες όπως την Marathon ή Sunoco οι οποίες κατέχουν δεξαμενόπλοια. Η άλλη κατηγορία περιλαμβάνει τους μη παραδοσιακούς ιδιοκτήτες, όπως οι έμποροι των βασικών προϊόντων και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η συντριπτική πλειοψηφία των δεξαμενοπλοίων ανήκει στις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες με 75% και ακολουθούν οι κυβερνήσεις με 19%. Ένα μικρότερο ποσοστό κατέχουν οι εταιρείες πετρελαίου (4%) και τέλος μόλις το 2% επωμίζονται άλλοι ιδιοκτήτες.

Κατά τις πρώτες ημέρες της βιομηχανίας πετρελαίου, οι μεγάλες διεθνείς εταιρείες πετρελαίου (οι μεγαλύτερες) κατείχαν σε ένα μεγάλο μέρος τη δική τους μεταφορική ικανότητα σε αριθμό δεξαμενοπλοίων. Οι μεγάλες εταιρείες έλαβαν στρατηγική απόφαση μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο να μην κατέχουν αρκετή μεταφορική ικανότητα για την κάλυψη όλων των αναγκών τους. Η απόφαση αυτή βασίζονταν σε εμπορικά κριτήρια, καθώς οι ιδιοκτήτες των ανεξάρτητων δεξαμενόπλοιων θα μπορούσαν να λειτουργήσουν με χαμηλότερο κόστος και να μεγιστοποιήσουν τη χρήση των στόλων τους με την κίνηση των πλοίων τους στις πιο κερδοφόρες διαδρομές σε απάντηση των μεταβαλλόμενων συνθηκών της αγοράς. Αλλά οι εταιρείες πετρελαίου

διατήρησαν αρκετά μεγάλο στόλο για αρκετές δεκαετίες. Το 1969 οι μεγάλες εταιρείες κατείχαν το 36% της συνολικής χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων.

Επίσης, οι μεταβολές στις παγκόσμιες αγορές πετρελαίου, πιστεύεται ότι συνέβαλαν στην απόφαση ότι οι μεγάλες εταιρείες θα κατέχουν λιγότερη χωρητικότητα των πετρελαιοφόρων. Οι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου, συμμετέχουν ενεργά στην ανύψωση του πετρελαίου ιδίων κεφαλαίων από τις χώρες που θα αποτελέσουν τελικά το καρτέλ του OPEC⁹¹. Καθώς σταδιακά έχασαν την πρόσβασή τους στο αργό του OPEC στη δεκαετία του 1970, το ποσοστό του πετρελαίου που αποκτήθηκε για μακροπρόθεσμες συμφωνίες προμήθειας μειώθηκε δραματικά και η ανάγκη τους για διαθέσιμο διεθνή στόλο δεξαμενόπλοιων ελαττώθηκε περαιτέρω. Η ανάπτυξη της αγοράς spot⁹² για τις ναυλώσεις και οι αυξήσεις της ευθύνης για τις πετρελαιοκηλίδες μείωσαν περαιτέρω τα κίνητρα για τις πετρελαϊκές εταιρείες να διατηρούν μεγάλους στόλους δεξαμενόπλοιων, οι οποίοι συνέχισαν να συρρικνώνονται μέσω του 1990. Σήμερα, περίπου τέσσερα τοις εκατό της χωρητικότητας των μεγάλων δεξαμενόπλοιων ανήκει σε μεγάλες εταιρείες, σε αντίθεση με τα προηγούμενα χρόνια που κατείχαν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων.

Τα 2.500 μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια τώρα ανήκουν σε περισσότερες από 350 διαφορετικές εταιρείες σε 50 διαφορετικές χώρες. Αυτή η ποικιλομορφία της ιδιοκτησίας προτείνει ένα υγιές επίπεδο του ανταγωνισμού για τις υπηρεσίες των πετρελαιοφόρων, η οποία ενισχύει την ενεργειακή ασφάλεια των ΗΠΑ, διασφαλίζοντας ότι καμία ενιαία οντότητα δεν μπορεί να ασκήσει μεγάλο έλεγχο στην αγορά δεξαμενοπλοίων. Ο μεγαλύτερος ιδιοκτήτης των μεγάλων πετρελαιοφόρων είναι η ανεξάρτητη ιαπωνική ναυτιλιακή εταιρία Mitsui OSK, η οποία κατέχει 73 δεξαμενόπλοια μεγαλύτερα από 50 χιλιάδες τόνους νεκρού βάρους, τα οποία αντιπροσωπεύουν περίπου το τέσσερα τοις εκατό του παγκόσμιου στόλου των μεγάλων δεξαμενόπλοιων.

Όσον αφορά την κυριότητα των κυβερνήσεων των πετρελαιοφόρων, μπορεί να είναι είτε από μια εθνική εταιρεία πετρελαίου ή από εθνική ναυτιλιακή εταιρεία. Προσδιορίζοντας ποιες ναυτιλιακές εταιρείες ανήκουν σε κυβερνήσεις δεν είναι πάντα τόσο απλό, δεδομένου ότι οι κυβερνήσεις μπορεί να είναι η πλειοψηφία μετόχων σε δημόσια εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες που γενικά θεωρούνται ανεξάρτητες. Δεκαεννέα τοις εκατό της παγκόσμιας χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων ανήκει σήμερα σε κυβερνήσεις.

Ενώ τα διαθέσιμα στοιχεία δεν επιτρέπουν μια ιστορική ανάλυση της κρατικής ιδιοκτησίας, δημοσιευμένες εκθέσεις από τον Διεθνή Οργανισμό Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko), δείχνουν ότι το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων που ανήκουν σε κυβερνήσεις έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια.

Χρειάζονται πολλά χρόνια για να παραδοθεί ένα δεξαμενόπλοιο, έτσι ώστε μια ανάλυση των πλοίων κατόπιν παραγγελίας να παρέχει μια ματιά στο εγγύς μέλλον για

⁹¹ **OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries)**: είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός 12 πετρελαιοπαραγωγών χωρών που αποτελείται από την Αλγερία, Αγκόλα, Ισημερινός, Ιράν, Ιράκ, Κουβέιτ, Λιβύη, Νιγηρία, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και Βενεζουέλα.

⁹² Στην αγορά spot, τα δεξαμενόπλοια είναι ναυλωμένα για ένα μόνο ταξίδι για να παραδώσουν μια συγκεκριμένη ποσότητα πετρελαίου από το σημείο A στο σημείο B, σε προσυμφωνημένη τιμή.

τις τάσεις ιδιοκτησίας των δεξαμενόπλοιων. Στο τέλος του 2010, υπήρχαν 650 δεξαμενόπλοια μεγαλύτερα από 50.000 τόνους κατόπιν παραγγελίας σε διάφορα ναυπηγεία σε όλο τον κόσμο. Είκοσι έξι τοις εκατό της χωρητικότητας σήμερα κατόπιν παραγγελίας είναι για κυβερνητικά πρόσωπα, γεγονός που υποδηλώνει ότι η φατρία των δεξαμενόπλοιων που ανήκει στις κυβερνήσεις θα αυξηθεί στο εγγύς μέλλον. Η Εθνική Ιρανική Εταιρεία έχει περισσότερα δεξαμενόπλοια χωρητικότητας σε παραγγελία από οποιαδήποτε άλλη μεμονωμένη εταιρεία με 14 δεξαμενόπλοια. Η Κίνα, από την άλλη, έχει δώσει εντολή περισσότερων δεξαμενόπλοιων από οποιαδήποτε άλλη κυβέρνηση με 28 πετρελαιοφόρα που έχουν παραγγελθεί μέσω έξι διαφορετικών κρατών που ανήκουν σε οντότητες. Οι μεγάλες διεθνείς εταιρείες πετρελαίου (Exxon, Shell, BP, Total, κ.λπ.) δεν είχαν μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου στην παραγγελία, στο τέλος του 2010.

4.1.3 Ο ρόλος της ευθύνης στην ιδιοκτησία δεξαμενόπλοιου

Η ευθύνη για μια πετρελαιοκηλίδα θεωρείται υψηλότερη στα ύδατα των ΗΠΑ σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο. Ενάμιση χρόνια μετά τη διαρροή πετρελαίου του Exxon Valdez το 1989, το Κογκρέσο των ΗΠΑ πέρασε το νόμο πετρελαϊκής ρύπανσης του 1990. Ανάμεσα στις πολλές διατάξεις του, ο νόμος αύξησε τα όρια ευθύνης οκτώ φορές για τους ιδιοκτήτες των πετρελαιοφόρων που δραστηριοποιούνται στα ύδατα των ΗΠΑ. Επίσης, επιτρέπει στις επιμέρους πολιτείες των ΗΠΑ να θέσουν τους δικούς τους κανόνες ευθύνης και σχεδόν κάθε παράκτιο κράτος έχει επιλέξει να μην περιοριστεί η ευθύνη για τις πετρελαιοκηλίδες. Ο Βιομηχανικός Τύπος από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 δείχνει ότι η απειλή της απεριόριστης ευθύνης ήταν μια σημαντική ανησυχία για τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων των οποίων τα πλοία συμμετείχαν ενεργά στην παροχή πετρελαίου προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, με κάποια πρόβλεψη ότι οι κεφαλαιοποιημένοι πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων θα σταματούσαν να ενεργούν στα ύδατα των ΗΠΑ. Μια ανάλυση που χρηματοδοτείται από το κράτος της επιτροπής του OPA-90 του 1994 διαπίστωσε ότι αυτοί οι φόβοι ήταν ιδιαίτερα υπερβολικοί. Η έκθεση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αγορά των ΗΠΑ ήταν απλά πάρα πολύ μεγάλη για να αγνοηθεί από τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες.

Το διεθνές δίκαιο ακολούθησε δύο χρόνια αργότερα με το πρωτόκολλο του 1992 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) Σύμβασης περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές Ρύπανσης από το Πετρέλαιο (CLC), που αύξησε τα όρια ευθύνης για τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων που λειτουργούν σε ένα μεγάλο μέρος του υπόλοιπου κόσμου. Εν ολίγοις, οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων σε όλο τον κόσμο αντιμετώπισαν

δραματικά μεγαλύτερη ευθύνη για τη διαρροή πετρελαίου από τις αρχές της δεκαετίας του 1990.

Για να προστατευθούν από την ευθύνη πολλές εταιρείες (συμπεριλαμβανομένων των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών) δημιούργησαν θυγατρικές εταιρείες για να είναι οι νόμιμοι ιδιοκτήτες των δεξαμενόπλοιων. Η προσπάθεια αυτή είχε ήδη αρχίσει στα τέλη της δεκαετίας του 1980, και πριν από την πετρελαιοκηλίδα του Exxon Valdez. Μέχρι το 2000, το 70 τοις εκατό των δεξαμενόπλοιων ήταν καταγεγραμμένο σε εταιρείες με ένα μόνο πλοίο. Όπως προαναφέρθηκε, υπάρχουν 350 διαφορετικοί ιδιοκτήτες των 2.500 μεγαλύτερων δεξαμενόπλοιων, αλλά οι εταιρείες αυτές έχουν

δημιουργήσει περισσότερες από 1.700 ατομικές θυγατρικές εταιρείες που είναι οι νόμιμοι ιδιοκτήτες των δεξαμενόπλοιων ("εγγεγραμμένοι" ιδιοκτήτες). Μερικοί αναλυτές της ναυτιλιακής αγοράς υποστήριξαν ότι μια δεύτερη στρατηγική που χρησιμοποιήθηκε από μεγάλες ιδιωτικές εταιρίες πετρελαίου για να αποφύγουν την ευθύνη για τις πετρελαιοκηλίδες ήταν να επιταχυνθεί η σταδιακή εκχώρησή των δεξαμενόπλοιών τους.

Στο πλαίσιο τόσο των ΗΠΑ όσο και του διεθνούς δικαίου, οι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων και οι φορείς εκμετάλλευσης είναι τα «υπεύθυνα μέρη» για την οικονομική και περιβαλλοντική ζημία που προκύπτει από μια διαρροή πετρελαίου. Κανένα σώμα του νόμου δεν αναθέτει την ευθύνη στους ιδιοκτήτες φορτίων (συνήθως μια εταιρεία πετρελαίου) για μια πετρελαιοκηλίδα. Αλλά πολλές πολιτείες των ΗΠΑ έχουν επιλέξει να παρατείνουν ρητώς την ευθύνη διαρροής πετρελαίου στους ιδιοκτήτες του φορτίου, καθώς και μια πρόσφατη νομοθεσία των ΗΠΑ έχει επεκτείνει την ευθύνη του ιδιοκτήτη φορτίου μονού δεξαμενόπλοιου που δραστηριοποιείται στα ύδατα των ΗΠΑ. Η τάση προς την ευθύνη του ιδιοκτήτη φορτίου συμβαίνει επίσης, στην Ευρώπη. Το 2008 ένα γαλλικό δικαστήριο έκρινε την Συνολική ευθύνη για τις ζημιές που προέκυψαν από την πετρελαιοκηλίδα στη βόρεια ακτή της Γαλλίας, επειδή η εταιρεία βρέθηκε να είναι αμελείς όσον αφορά την επιλογή του δεξαμενόπλοιου που ναύλωσε.

Ο Richard Brooks του Πανεπιστημίου του Yale ισχυρίστηκε ότι η απειλή της εκτεταμένης ευθύνης για τους ιδιοκτήτες φορτίου προκάλεσε τις πετρελαϊκές εταιρείες να μεταφέρουν περισσότερο από το δικό τους πετρέλαιο στα ύδατα των ΗΠΑ μετά την εφαρμογή του OPA-90 προκειμένου να διατηρούν μεγαλύτερο έλεγχο των δραστηριοτήτων των πετρελαιοφόρων και να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος. Ο Brooks παρατηρεί επίσης ότι οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες αντιμετωπίζουν την ευθύνη της αγοράς για μια πετρελαιοκηλίδα κάθε δεξαμενόπλοιου που έχουν ναυλώσει, ακόμη και αν δεν είναι νομικά υπεύθυνοι για τις ζημιές. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει βλάβη στη φήμη τους με τους πελάτες, τις κυβερνήσεις, καθώς και άλλες εταιρείες. Η απειλή της εκτεταμένης ευθύνης, όμως, αυξάνει τα κίνητρα των μεγάλων εταιρειών πετρελαίου (με βαθιές τσέπες) να ναυλώνουν υψηλής ποιότητας δεξαμενόπλοια από σεβαστές ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες.

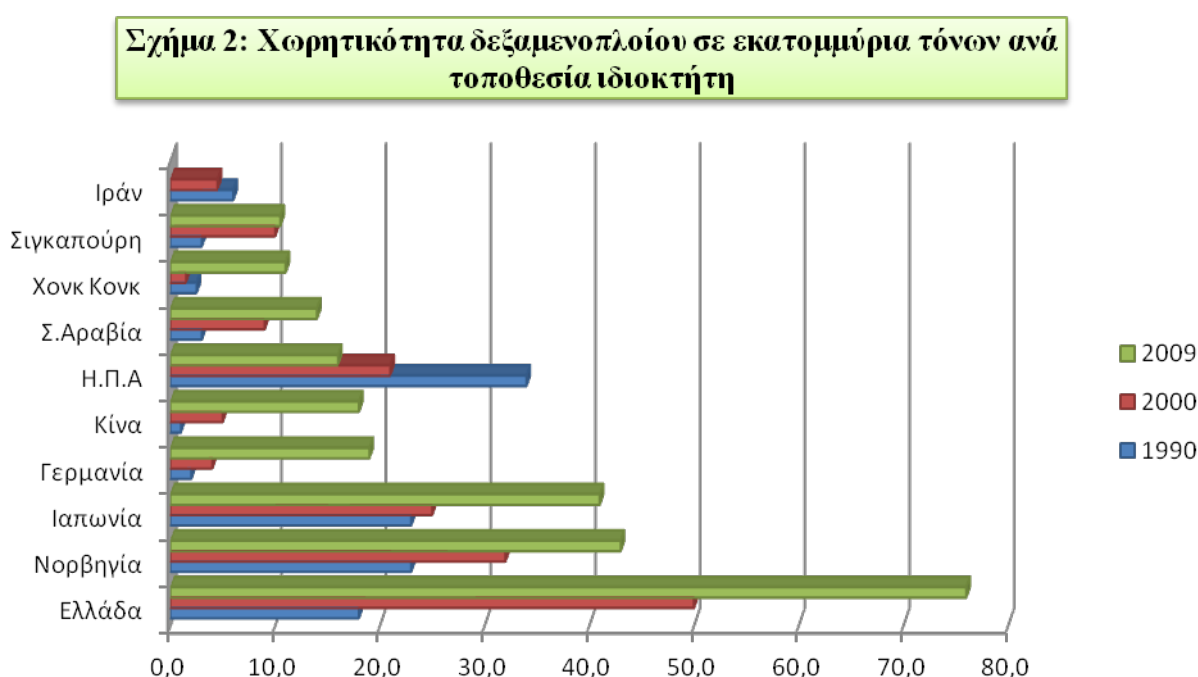
Πολύ λίγες επιχειρήσεις έχουν βαθύτερες τσέπες, και ως εκ τούτου χάνουν περισσότερα σε περίπτωση μιας πετρελαιοκηλίδας, από τις κυβερνήσεις (ειδικά τα μέλη του OPEC), δικαιολογημένα λοιπόν θα πίστευε κανείς ότι η ευθύνη θα είναι μια σημαντική ανησυχία για αυτούς. Όπως και στις εταιρείες πετρελαίου, η φήμη του κόστους είναι πιθανόν ένας σημαντικός παράγοντας για τις εθνικές πετρελαϊκές εταιρείες κατά την επιλογή ναύλωσης ενός δεξαμενόπλοιου αλλά και την περιοχή όπου τα πλοία τους θα λειτουργήσουν.

4.1.4 Κυριότητα δεξαμενοπλοίου σύμφωνα με την χώρα

Οι τρεις χώρες που κατέχουν τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια είναι η Ελλάδα, η Ιαπωνία και η Νορβηγία, οι οποίες ελέγχουν το 20, 12, και 11 τοις εκατό του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, αντίστοιχα. Από την πρώτη δεκάδα των χωρών που κατέχουν δεξαμενόπλοια το 2009, η ταχύτερη ανάπτυξη σε ποσοστό ήταν στην Κίνα και στην

Γερμανία, για διαφορετικούς λόγους η κάθε μία. Η κινεζική κυβέρνηση από την μεριά της φαίνεται να έλαβε μια στρατηγική απόφαση για την επέκταση της κινεζικής ιδιοκτησίας του στόλου δεξαμενόπλοιων, για την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας και για την υποστήριξη της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας. Η βάση εταιρειών της Κίνας κατείχε μόλις 20 μεγάλα δεξαμενόπλοια το 1990. Μέχρι το 2009 αυτός ο αριθμός είχε αυξηθεί σε 110, ο οποίος τοποθετείται περίπου στο ίδιο με τον αριθμό των μεγάλων πετρελαιοφόρων στις ΗΠΑ. Αντίθετα, η επέκταση της γερμανικής ιδιοκτησίας στόλου θεωρείται ότι έχει οδηγηθεί από την αύξηση της περιορισμένης ευθύνης που προέκυψε στη Γερμανία ως μία επένδυση οχημάτων στα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Διάγραμμα 2: Χωρητικότητα δεξαμενοπλοίου ανά χώρα



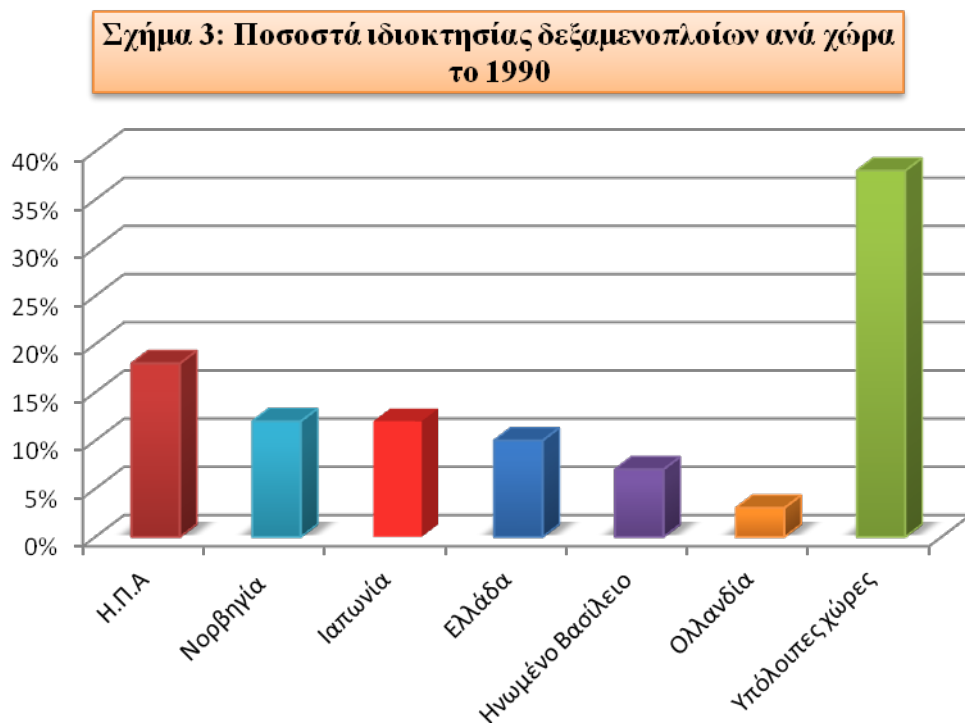
Πηγή: “Tanker Ownership in non OECD countries and the Rise of Government Owned Fleets”, Al Wood, George Washington University

Το 1990 οι αμερικανικές εταιρείες κατείχαν περισσότερη χωρητικότητα μεγάλων πετρελαιοφόρων από οποιαδήποτε άλλη χώρα. Μέχρι το 2009, οι ΗΠΑ είχαν πέσει στην έκτη θέση. Η πτώση της ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιων από εταιρείες των ΗΠΑ είχε να κάνει τόσο με τη συνολική ικανότητα χωρητικότητας όσο και με τον αριθμό των πλοίων. Το 1990 οι εταιρείες με έδρα τις ΗΠΑ κατείχαν 218 μεγάλα δεξαμενόπλοια, μέχρι το 2000 ο αριθμός αυτός μειώθηκε σε 158 και μέχρι το 2009 είχε μειωθεί σε μόλις 110 μεγάλα δεξαμενόπλοια. Άλλες χώρες που σηματοδεύτηκαν από σημαντικές πτώσεις μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων περιλαμβάνουν την Ισπανία, τη Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο, και οι τρεις εκ των οποίων ήταν στην πρώτη δεκάδα το 1990, αλλά όχι το 2009.

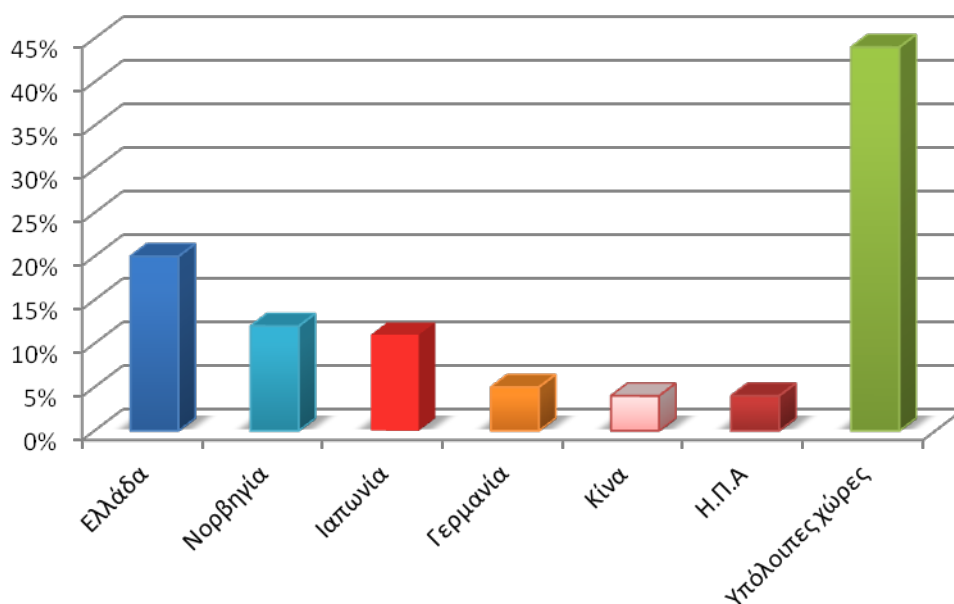
Η πτώση της ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιων από τις αμερικανικές εταιρείες ακολούθησε την γενική πτώση της ιδιοκτησίας των πετρελαιοφόρων από τις μεγάλες δυτικές εταιρείες πετρελαίου. Καθώς αυτές οι εταιρείες μείωσαν τους στόλους τους, ο

συνολικός ιδιόκτητος στόλος των ΗΠΑ μειώθηκε επίσης. Αύξηση των εισαγωγών πετρελαίου από τον Καναδά, το Μεξικό, και την Βενεζουέλα κατά τα τελευταία 20 χρόνια είναι επίσης πιθανή καθώς αυτές οι χώρες δεν απαιτούν μεγάλα δεξαμενόπλοια που είναι το επίκεντρο αυτής της ανάλυσης.

Διάγραμμα 3: Ποσοστά δεξαμενοπλοίων ανά χώρα



Σχήμα 4: Ποσοστά ιδιοκτησίας δεξαμενοπλοίων ανά χώρα το 2009



Πηγή: “Tanker Ownership in non OECD countries and the Rise of Government Owned Fleets”, Al Wood, George Washington University

Η παγκόσμια χωρητικότητα δεξαμενόπλοιων έχει αυξηθεί σημαντικά κατά την τελευταία δεκαετία, με περίπου ίση ζήτηση για νέα δυναμικότητα δεξαμενόπλοιων η οποία προέρχεται από χώρες και μη του OECD⁹³. Εταιρείες χωρών εκτός OECD κατείχαν περίπου το ένα τέταρτο τις παγκόσμιες χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων το 2000. Μέχρι το 2009 το μερίδιό τους είχε αυξηθεί περίπου στο ένα τρίτο. Αυτό το μερίδιο της χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω κατά τα επόμενα χρόνια, με το 44 τοις εκατό που βρίσκεται σε παραγγελία, στο τέλος του 2010 να προορίζεται για δικαιούχους σε χώρες εκτός OECD.

Μια στατιστική ανάλυση για την ιδιοκτησία δεξαμενόπλοιων μεταξύ 2000 και 2008 δείχνει ότι οι πρωτοπόροι στην ιδιοκτησία δεξαμενόπλοιων παρουσιάζονται να είναι πολύ διαφορετικοί στους αναπτυγμένους και αναπτυσσόμενους κόσμους. Τα δεδομένα για αυτή την ανάλυση εμπεριέχουν 77 χώρες οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στην βάση δεδομένων Lloyds List ως χώρες που έχουν στην κατοχή τους τουλάχιστον ένα μεγάλο πλοίο, σε τουλάχιστον ένα από τα χρόνια της ανάλυσης. Έξω από τον OECD το επίπεδο της ιδιοκτησίας των πετρελαιοφόρων για μια συγκεκριμένη χώρα είναι έντονα συσχετιζόμενο με τα επίπεδα των εισαγωγών και των εξαγωγών πετρελαίου της εν λόγω χώρας. Για παράδειγμα, τα μεγαλύτερα μέλη εκτός OECD είναι οι χώρες της Σαουδικής Αραβίας (ένας σημαντικός εξαγωγέας πετρελαίου) και η Κίνα (ένας

⁹³ **OECD (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης)**: είναι μία διεθνής οικονομική οργάνωση 34 χωρών που ιδρύθηκε το 1961 για να τονώσει την οικονομική πρόοδο και το παγκόσμιο εμπόριο.

σημαντικός εισαγωγέας πετρελαίου). Στο πλαίσιο του OECD, ισχύει το αντίθετο: ο ιδιοκτήτης δεξαμενόπλοιου για μια δεδομένη χώρα δεν σχετίζεται σημαντικά με το επίπεδο των εισαγωγών ή εξαγωγών πετρελαίου αυτής της χώρας. Για παράδειγμα, η Ελλάδα δεν είναι ούτε ένας σημαντικός εισαγωγέας ούτε εξαγωγέας πετρελαίου, αλλά και η Ελλάδα είναι μακράν η μεγαλύτερη ιδιοκτήτρια χώρα δεξαμενόπλοιων στον κόσμο. Οι ΗΠΑ, αντίθετα, είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας αργού και ενώ αυτές οι εισαγωγές έχουν αυξηθεί σημαντικά κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια, εντούτοις το μέγεθος του ιδιόκτητου στόλου των ΗΠΑ μειώθηκε κατά την ίδια περίοδο.

Αυτή η σχέση είναι σημαντική για την κατανόηση της τροχιάς της ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιων γιατί κάθε μακροπρόθεσμη πρόβλεψη της ζήτησης πετρελαίου δείχνει ότι η κατανάλωση πετρελαίου εκτός OECD και η παραγωγή θα αυξηθεί πολύ γρηγορότερα από ότι στο πλαίσιο του OECD. Αν εξακολουθεί να υπάρχει ισχυρή σχέση μεταξύ ιδιοκτησίας πετρελαιοφόρων και εισαγωγών / εξαγωγών πετρελαίου σε χώρες εκτός OECD, μπορούμε να περιμένουμε πολύ υψηλότερα επίπεδα από μέλη ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιων εκτός OECD να πάνε μπροστά.

4.1.5 Κρατική ιδιοκτησία δεξαμενοπλοίων

Περισσότερο από το ήμισυ της μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων εκτός OECD ανήκει κατά πλειοψηφία σε κυβερνήσεις σε σύγκριση με λιγότερο από ένα τοις εκατό στο πλαίσιο του OECD. Καθώς η ιδιοκτησία δεξαμενόπλοιων των χωρών εκτός OECD αυξάνεται, όπως προτάθηκε στην προηγούμενη ενότητα, η κρατική ιδιοκτησία του διεθνούς στόλου δεξαμενόπλοιων είναι επίσης πιθανό να αυξηθεί. Αυτή η τάση θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις για την αγορά υπηρεσιών δεξαμενόπλοιων. Εάν οι αγορές αναμένουν αυξήσεις σε κυβερνητική χωρητικότητα για να επεκτείνουν το πρόσφατο πλεόνασμα της παραγωγικής ικανότητας των πετρελαιοφόρων, αυτό θα μπορούσε να αποθαρρύνει τις εταιρείες του ιδιωτικού τομέα από το να επενδύουν σε χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων. Η αύξηση σε δεξαμενόπλοια των κυβερνήσεων θα μπορούσε, ως εκ τούτου, να "παραγκωνίσει" τις ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Η ισχυρή συσχέτιση εκτός του OECD μεταξύ των εισαγωγών πετρελαίου και των ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων δείχνει ότι η εθνική ασφάλεια είναι σημαντική κινητήριος δύναμη για την ανάπτυξη των στόλων της κυβέρνησης, σε αντίθεση με την αναμενόμενη παγκόσμια ζήτηση για υπηρεσίες δεξαμενόπλοιων. Οι δημοσιεύσεις της βιομηχανίας αναφέρουν την πρόσφατη αύξηση της χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων, παρά τη χαμηλότερη ζήτηση για υπηρεσίες δεξαμενόπλοιων, ως μείζον πρόβλημα για τον κλάδο τα επόμενα χρόνια. Το 2009 η παγκόσμια χωρητικότητα δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε κατά 7,6 εκατομμύρια τόνους, παρά την πτώση των 2,5 τοις εκατό της παγκόσμιας παραγωγής. Σε αντίθεση με τις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες, οι κυβερνήσεις μπορούν να απορροφήσουν τις οικονομικές απώλειες χρόνο με το χρόνο.

Ο διαχωρισμός των εμπορικών συμφερόντων από το συμφέρον της ασφάλειας κατά την εκτίμηση της κυριότητας της κυβέρνησης των δεξαμενόπλοιων είναι δύσκολος. Για παράδειγμα, στο εσωτερικό της Κίνας υπάρχει μια μακροχρόνια συζήτηση για το πώς ένα μεγάλο μέρος του πετρελαίου της χώρας θα πρέπει να εισάγεται στην κινεζική ιδιοκτησία και στα πλοία με σημαίες. Η επέκταση του κινεζικού στόλου φαίνεται να οδηγείται και από τις δύο ανησυχίες, για την ενεργειακή ασφάλεια και την επιθυμία για

τη στήριξη της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Είναι επίσης πιθανό ότι οι κινέζικες εταιρείες δεξαμενοπλοίων και τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν επιχειρήματα ενεργειακής ασφάλειας με τους πολιτικούς φορείς στο Πεκίνο για να προωθήσουν τα εμπορικά τους συμφέροντα.

4.2 Η επέκταση του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων ταχύτερα από τη ζήτηση: Πρόσφατες εξελίξεις⁹⁴

Το βιβλίο παραγγελιών στο τέλος του Απριλίου του 2007 περιείχε 1011 νέα σκάφη. Όσον αφορά το dwt, νέα συμβόλαια έρχονταν κοντά σε 134 εκατομμύρια ευρώ, ή περίπου 37% του υπάρχοντος στόλου. Ιστορικά, ο μέσος όρος του στόλου που αυξήθηκε από το 1997 - 2004 ήταν 1,3%, ενώ στα επόμενα τρία χρόνια ο μέσος ρυθμός αύξησης ανήλθε σε 6,3%. Σίγουρα, θα μπορούσε να πει κανείς ότι υπάρχει κάποια λογική πίσω από αυτή την τεράστια αύξηση του στόλου.

Αν κοιτάξουμε τον στόλο των πλοίων διακίνησης μονού κύτους και την επιβολή του χρονοδιαγράμματος σταδιακής κατάργησης της σύμβασης MARPOL, η απάντηση στο παραπάνω μπορεί να γίνει σαφέστερη. Σύμφωνα με την Clarkson Research Services Ltd⁹⁵, μια μονάδα ναυλομεσιτών από τις μεγαλύτερες του κόσμου, το 2007 υπήρχαν περίπου 87 εκατομμύρια dwt των πλοίων μονού κύτους σε λειτουργία και τα 57 εκατομμύρια dwt αυτών θα μεταφέρονταν το 2010. Με άλλα λόγια, ακόμη και αν η μισή χωρητικότητα των πλοίων μονού κύτους μετατρέπονταν μπροστά από το χρονοδιάγραμμα, το 2010 θα ήταν χρονιά ρεκόρ για την απομάκρυνση των δεξαμενόπλοιων.

Με βάση τα σχέδια μετατροπής που είχαν γνωστοποιηθεί, η Clarkson ανέφερε ότι ο στόλος δεξαμενοπλοίων θα αυξάνονταν κατά 3,4% το 2008. Το 2009, η αύξηση αυτή είχε εκτιμηθεί στο 10,1% ενώ το 2010 προσδοκούσαμε μια αύξηση της τάξης του 2,7%. Παρόλα αυτά, θα πρέπει να τονιστεί ότι τα παραπάνω δεν θα μπορούσαν να εκτιμηθούν ακριβώς. Υπάρχουν πολλές μεταβλητές που εμπλέκονται, όπως ο αριθμός των σκαφών που επρόκειτο να μετατραπούν σε άλλους τύπους πλοίων, καθώς και η διακριτική απαλλαγή των κρατών σημαίας των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που βρίσκονταν ήδη σε λειτουργία. Το τελευταίο υπόκειντο σε υλοποίηση του CAS (Conditional Assessment Scheme) και τη συμφωνία της κάθε διοίκησης.

Όσον αφορά τις πρόσφατες εξελίξεις του έτους του 2011, η παγκόσμια συνοδεία πετρελαιοφόρων θα υποβληθεί σε επέκταση σχεδόν τρεις φορές ταχύτερα από τη ζήτηση του τρέχοντος έτους, σύμφωνα πάντα με στοιχεία της Clarkson.

Η Clarkson δημοσίευσε πρόσφατα ότι η επέκταση του στόλου των 5.600 πλοίων κατά 7,5 τοις εκατό, θα προκαλέσει μια άνοδο της τάξης του 2,7 τοις εκατό για τη ζήτηση των πετρελαιοφόρων πλοίων. Η έκθεση ανέφερε επίσης ότι τα Panamaxes, η μόνη κατηγορία πλοίων που έχουν τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια και που μπορούν να πλέουν μέσω της διώρυγας του Παναμά, θα συρρικνωθούν κατά την ζήτηση. Ο αριθμός

⁹⁴ <http://sailboats.com/blog/2011/09/06/expansion-of-global-oil-tanker-fleet-faster-than-demand/> , <http://www.dnv.com/industry/maritime/publicationsanddownloads/publications/dnvtankerupdate/2008/no22008/dearreader.asp>

⁹⁵ **Clarkson Research Services Ltd.**: πάροχος πληροφοριών σχετικά με τους τομείς της ναυτιλίας και offshore εταιρειών.

των Panamaxes σε λειτουργία, θα μειωθεί κατά 1,2 τοις εκατό με την αύξηση της διάλυσης, καθώς η ζήτηση θα πέσει στο 0,4 τοις εκατό, ανέφερε η Clarkson.

Όπως ανέφερε η Clarkson, πολλές πλοιοκτήτριες εταιρείες δεξαμενοπλοίων είναι έτοιμες να επιβιώσουν μέσα από πολύ λίγους μήνες αντιξοοτήτων, ενώ στο υπόλοιπο του έτους παρουσιάζεται ακανόνιστο μέλλον για τη ζήτηση πετρελαίου. Μαζί με την προσαρμογή με τις χαμηλότερες αποδοχές, λόγω του υψηλότερου κόστους των καυσίμων, κυρίως έξοδα, οι ιδιοκτήτες των εταιρειών δεξαμενοπλοίων τώρα αγωνίζονται σκληρά για να προσαρμοστούν με το μεγαλύτερο αριθμό νέων πλοίων εδώ και 29 χρόνια. Τα στοιχεία αποκαλύπτουν επίσης για αυτό το έτος ότι η τιμή των καυσίμων του πλοίου, ή οι αποθήκες, έχουν αυξηθεί σε 624,39 δολάρια τον μετρικό τόνο, που είναι σχεδόν 26 τοις εκατό αύξηση, ανέφερε η Clarkson.

Επιπροσθέτως, η Clarkson ανέφερε ότι η ζήτηση για τα δεξαμενόπλοια Suezmax, καθένα ικανό να μεταφέρει ένα εκατομμύριο βαρέλια αργού πετρελαίου, θα μειωθεί κατά 0,9 τοις εκατό, ενώ ο στόλος θα αυξηθεί κατά 4,5 τοις εκατό. Ο αριθμός των πολύ μεγάλων μεταφορέων αργού που είναι ικανά να μεταφέρουν δύο εκατομμύρια βαρέλια θα εκτιναχθεί κατά 16 τοις εκατό, καθώς η ζήτηση θα αυξηθεί στα 7,1 τοις εκατό.

4.3 Οι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου αλλάζουν την πολιτική ναύλωσης⁹⁶

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες έχουν μειώσει δραστικά τους στόλους δεξαμενόπλοιοι και την διάρκεια ναύλωσης. Οι διαφορές εταιρείες πετρελαίου έχουν, όμως, αρκετά διαφορετικές στρατηγικές μεταφοράς. Η πιο θεαματική διαφορά υπήρξε μεταξύ των δυτικών και των ιαπωνικών ναυλωτών, οι τελευταίοι έχοντας καλύψει το 80% περίπου της ζήτησης μεταφοράς τους με δεξαμενόπλοια που είναι συχνά σε πολύ μεγάλη περίοδο συμβάσεων.

Υπάρχουν επίσης σημαντικές διαφορές μεταξύ των δυτικών εταιρειών πετρελαίου, με κάποιους από αυτούς που έχουν διατηρήσει αρκετά μεγάλους στόλους δεξαμενόπλοιοι, ενώ άλλοι έχουν αφήσει ουσιαστικά την ιδιοκτησία δεξαμενόπλοιοι. Πολλές από τις εταιρείες πετρελαίου έχουν δημιουργήσει επίσης, διάφορα είδη συμμαχίας με ανεξάρτητους φορείς, όπως η Texaco με το Stena, η Shell με την OMI et al, και η BP με Ugland Nordic και Frontline. Οι συγχωνεύσεις εταιρειών πετρελαίου άλλαξαν επίσης την κατάσταση, όταν για παράδειγμα, η Exxon, η οποία πώλησε ορισμένα από τα δεξαμενόπλοια της και απόσχισε άλλα προς την SeaRiver Maritime που συγχωνεύθηκε με την Mobil, η οποία είχε ένα αρκετά μεγάλο στόλο.

Με βάση τα στοιχεία από τον Johan G. Olsen, το μερίδιο που κατείχε VLCC ή η περίοδος σύμβασης (για ένα έτος και πάνω) από τις παραδοσιακές μεγάλες εταιρείες πετρελαίου (Shell, ExxonMobil, Chevron, BPAmoco και Tokyo Tankers) ήταν περίπου 35% το 1972. Ο αριθμός αυτός μειώθηκε σε 22% το 1990 και περαιτέρω στο 13% το Μάρτιο του 2003 (όλα τα ποσά με βάση τον αριθμό των δεξαμενόπλοιοι). Στην πραγματικότητα, το 1972 σχεδόν το 97% του στόλου VLCC άνηκε είτε σε πετρελαϊκές

⁹⁶ <http://www.intertanko.com/Members-Information/Research-and-Projects/Research-and-Projects/2003/Major-oil-companies-changing-chartering-policy/>

ή κρατικές εταιρείες (28%), ή βρίσκονταν σε μακροχρόνια συμβόλαια (69%).Μερικές από τις άλλες μεγάλες πετρελαϊκές και κρατικές εταιρείες με σημαντικό στόλο δεξαμενόπλοιων βασίζονται στην Μέση Ανατολή. Τον Μάρτιο του 2003 οι VELA, NITC και KOTC κατείχαν συνολικά 41 VLCCs και είχαν γύρω στα 19 σε μακροπρόθεσμες συμβάσεις.

Πίνακας 4: Αριθμοί πλοίων και χρονοναυλώσεις εταιρειών

	1980		1990		2000		Μάρτιος 2003	
	Πλοία	Χρονοναύλωση ⁹⁷	Πλοία	Χρονοναύλωση	Πλοία	Χρονοναύλωση	Πλοία	Χρονοναύλωση
Shell	33	23	10	7	11	6	7	5
BP	22	17	8	7	8	2	4	0
Exxon	46	5	16	0	13	8	9	8
Mobil	19	10	13	0	0	0		
Social/Chevron	27	0	13	1	9	2	4	0
Texaco/Stentex	16	30	7	3	0	0		
Tokyo Tankers	2	10	5	5	5	16	6	15
Gulf oil	6	8		0				
Σύνολο	116	63	72	23	46	34	30	28

Πηγή: Johan G. Olsen Shipbrokers, Kristiansand

Τα παλαιότερα στοιχεία του Johan G.Olsen για τα Suezmaxes αφορούν το 1988, όταν το 10% του στόλου ελέγχονταν από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαίου. Το 1990 οι μεγαλύτερες εταιρίες ελέγχονταν κατά 15%, και είχαν ένα μερίδιο 8% τον Μάρτιο του τρέχοντος έτους. Το 1988, συνολικά περίπου το 47% του στόλου των Suezmax ήταν είτε ιδιοκτησίας πετρελαϊκών ή κρατικών εταιρειών (37%) ή βρίσκονταν σε μακροχρόνια συμβόλαια (10%). Το 2003, συνολικά 38% του στόλου των Suezmax ήταν είτε ιδιοκτησίας πετρελαϊκών ή κρατικών εταιρειών (25%) ή βρίσκονταν σε μακροχρόνια συμβόλαια (13%), πράγμα που σημαίνει ότι το ναυλωμένο μερίδιο είχε αυξηθεί.

Τα παλαιότερα στοιχεία που υπάρχουν για τα Aframaxes ήταν 17% ελεγχόμενα από τις μεγαλύτερες εταιρίες το 1992, 10% το 1995 και 9% τον Οκτώβριο του 2002. Το 1992 σε σύνολο περίπου 51% του στόλου Aframax, άνηκε το (30%) είτε σε πετρελαϊκές ή κρατικές εταιρείες ή βρίσκονταν σε μακροχρόνια συμβόλαια (21%). Το 2002 σε σύνολο περίπου 31% του στόλου Aframax, άνηκε το (17%) είτε σε πετρελαϊκές ή κρατικές

⁹⁷ Χρονοναύλωση (time charter): η ενοικίαση ενός πλοίου για συγκεκριμένη χρονική περίοδο

εταιρείες ή βρίσκονταν σε μακροχρόνια συμβόλαια (14%). Από τον Οκτώβριο του 2002 είχαν καταγραφεί 34 Aframaxes που λήφθηκαν με συμβάσεις διάρκειας ενός έτους και άνω, 15 για ένα χρόνο, 14 για δύο έτη και το υπόλοιπο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, πολλές από αυτές τις συμβάσεις είχαν καθοριστεί με ανεξάρτητους φορείς.

Η BP αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαίου που αλλάζει σαφώς την πολιτική των μεταφορών της, προκειμένου να αναλάβει μεγαλύτερο έλεγχο με τη δημιουργία περισσότερων δεξαμενόπλοιων και λαμβάνοντας περισσότερα σε περίοδο ναύλωσης. Έχει δηλώσει ότι το ήμισυ του στόλου της θα είναι είτε ιδιόκτητα ή χρονοναυλωμένα από το 2005.

Σύμφωνα με τον Lloyd's List, η τρίτη μεγαλύτερη πετρελαϊκή εταιρεία στον κόσμο είχε ένα μαζικό πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου λειτουργίας, 3 δισ. δολαρίων έως το 2006. Το βιβλίο παραγγελιών, σύμφωνα με την Clarkson Shipyard Monitor, περιλαμβάνει 11 νέα πλοία Aframax από τη Samsung HI (7) και τη Tsuneishi Zosen (4), και 12 δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων 46.000 dwt από την Hyundai Mipo. Βάση σύμβασης με την BP Shipping και την Nordic American Tanker Shipping υπήρχαν επίσης, 4 δεξαμενόπλοια αργού της Αλάσκας των 185.000 dwt σε παραγγελία στο National Steel⁹⁸ για παράδοση τον Νοέμβριο του 2003 μέχρι και το 2006 για να λειτουργήσουν με βάση την Δυτική Ακτή των ΗΠΑ.

Καμία από τις άλλες μεγαλύτερες εταιρίες δεν είχε ένα τέτοιο πρόγραμμα ναυπήγησης. Η Chevron έχει σε παραγγελία δύο Aframaxes, η COSCO τρία Aframaxes, τρία Panamaxes και δύο VLCCs, η China Shipping τρία Aframaxes και τέσσερα Panamaxes, η NITC τρία VLCCs, η Nippon Oil Tanker (προηγούμενη Tokyo Tankers) δύο VLCCs και ένα Aframax, η Pertamina δύο VLCCs, η Petrobras δύο Panamaxes και δύο Suezmaxes, και τέλος η Vela ένα VLCC.

⁹⁸ **National Steel Corporation** είναι ένας σημαντικός Αμερικανικός παραγωγός χάλυβα

Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα – Προτάσεις

Είναι ευρέως διαδεδομένο ότι η μεταφορά πετρελαιοειδών δια θαλάσσης αποτελεί μια από τις βασικές αιτίες της καταστροφής του φυσικού θαλάσσιου πλούτου. Το φαινόμενο της ρύπανσης το οποίο προκαλείται από τα πλωτά μέσα μεταφοράς τους έχει λάβει τεράστιες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια και ένα πλήθος συζητήσεων έχει καταβάλει ολόκληρη την διεθνή κοινότητα. Διόλου ευκαταφρόνητο, αν συλλογιστεί κανείς ότι η παρουσία ακόμη και μιας «ασήμαντης» πετρελαιοκηλίδας επισύρει την κοινωνική κατακραυγή και επιβαρύνει σημαντικά το ίδιο το περιβάλλον δεδομένου ότι η αδυναμία του πετρελαίου να αναμειχθεί με το νερό δημιουργεί πολλά προβλήματα στην θαλάσσια και παράκτια χλωρίδα και πανίδα. Επιπλέον μια πετρελαιοκηλίδα σαφώς επιδρά αρνητικά και στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή του εκάστοτε τόπου που πλήγεται. Όλα αυτά έχουν ως απόρροια την καταβολή συνεχών προσπαθειών για την μείωση του φαινομένου αλλά και για την εξάλειψή του από όλους τους φορείς.

Η μελέτη η οποία πραγματοποιήθηκε και η οποία παρουσιάστηκε αναλυτικά μέσα σε αυτή την πτυχιακή εργασία, είχε σαν στόχο να «ακουμπήσει» αυτό το ευαίσθητο αλλά και ιδιαίτερα σημαντικό θέμα της πετρελαϊκής ατυχηματικής ρύπανσης από δεξαμενόπλοια, ώστε να εξαχθούν σημαντικά συμπεράσματα και να επισημανθούν στοιχεία και παραλείψεις που παίζουν αποφασιστικό ρόλο.

Παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια τα ατυχήματα, τόσο από πλευράς συχνότητας όσο και από πλευράς σοβαρότητας, παρουσιάζουν φθίνουσα πορεία, η πιθανότητα εκδήλωσης ενός τέτοιου συμβάντος εξακολουθεί να είναι σοβαρή. Σε αυτό συμβάλλουν δύο παράμετροι: (α) το ανθρώπινο σφάλμα, ο σοβαρότερος και συνηθέστερος παράγοντας πρόκλησης ενός ατυχήματος και (β) η αύξηση του διακινούμενου φορτίου χρόνο με το χρόνο.

Στη βάση των παραπάνω, είναι προφανές ότι θα πρέπει να αναζητηθεί και να υιοθετηθεί ένα πλαίσιο πρόληψης των ατυχημάτων με όποιο κόστος αλλά και ότι αυτό συνεπάγεται. Μέχρις στιγμής αρκετές προσπάθειες έχουν διεξαχθεί και τα περισσότερα κράτη που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με κάποιο από τα ατυχήματα έχουν λάβει ενεργό δράση ψηφίζοντας νέες συμφωνίες και διαμορφώνοντας ένα καταλληλότερο νομικό πλαίσιο. Στην χρονική στιγμή στην οποία βρισκόμαστε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι όλες οι παραπάνω προσπάθειες έχουν αποφέρει λίγο ως πολύ τους αναμενόμενους καρπούς και έχουν μεταβάλει κατά κάποιο τρόπο τα δεδομένα, παρόλα αυτά η συνεχόμενη και επαναλαμβανόμενη προσέγγιση του προβλήματος δεν συνεπάγεται και την εξάλειψη του φαινομένου.

Αναζητώντας σε βάθος και κοιτάζοντας με μια πιο προσεκτική ματιά τα γεγονότα μπορούμε να διακρίνουμε ότι η σημερινή κατάσταση των υπερπληθώραν κανονισμών και συμφωνιών δημιουργεί κάποιες φορές καταστάσεις σύγχυσης με συνέπεια να υπάρχουν καταστροφικές συνέπειες. Ενώ παρατηρείται μια τάση για συνεχή ανανέωση των κανονισμών, αρκετές φορές δεν υπάρχει σύνδεση με την πραγματικότητα και πολλές είναι οι φορές που δεν υπολογίζεται μέσα το απρόβλεπτο του ανθρώπινου στοιχείου. Η ύπαρξη και μόνο πληθώρας κανονισμών δεν προσφέρει κάτι παραπάνω εάν δεν εφαρμοσθεί η ισχύ τους, αφού όπως προαναφέραμε δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις πετρελαϊκών ρυπάνσεων που δεν καταγράφονται και δεν εντοπίζεται ο παραβάτης.

Στο παραπάνω δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε και την δυσλειτουργία του όλου συστήματος εξαιτίας των σημαιών ευκαιρίας. Η σημαία ενός πλοίου δεν αποτελεί ένα κριτήριο για την κατάσταση την οποία βρίσκεται το σκάφος όσον αφορά τα σχεδιαστικά ή κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του. Αποτελεί, όμως, μια σημαντική ένδειξη και ένα σημαντικό στοιχείο για την οργάνωση του πλοίου και για το κατά πόσο η εμπλοκή του ανθρώπινου παράγοντα μπορεί να έχει θετική ή αρνητική επίδραση στην αντιμετώπιση επικίνδυνων καταστάσεων. Είναι προφανές ότι ένα καλά εκπαιδευμένο πλήρωμα το οποίο θα διαθέτει συνοχή και επικοινωνία μπορεί να αντιμετωπίσει καλύτερα περιπτώσεις έκτακτου ανάγκης. Ακόμη, ένα δεξαμενόπλοιο που ακολουθεί αυστηρότερους κανονισμούς λειτουργίας διαθέτει κατάλληλο εξοπλισμό, σχέδιο, οργάνωση και αυτοματοποίηση στην αντίδραση του πληρώματος, ώστε ακόμα και αν υπάρξει ένα ναυτικό ατύχημα να υπάρχει δυνατότητα για έγκαιρη αντίδραση και περιορισμό των δυσάρεστων συνεπειών (ρύπανση, απώλεια ζωής κ.τ.λ.). Επομένως, η συνήθεις τακτική της χρήσης ξένων σημαιών από τα πλοία δεν θα μπορούσε παρά να δυσχεράνει την κατάσταση και να επιβαρύνει το ανωτέρω πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης.

Περνώντας σε ένα τελείως διαφορετικό κομμάτι αξίζει να δοθούν κάποιες εξηγήσεις σχετικά με την στάση που κράτησαν οι ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και οι εταιρείες πετρελαίου όσον αφορά τους στόλους των δεξαμενοπλοίων τους μετά από κάθε αναπάντεχο περιστατικό ενός ναυτικού ατυχήματος. Ποια στάση κράτησαν και πως επηρέασε όλο αυτό τις μακροχρόνιες αποφάσεις τους. Παραθέτοντας λοιπόν μια εκτενή και εμπεριστατωμένη στατιστική επισκόπηση αναφορικά με τις κινήσεις αλλά και τις πολιτικές τις οποίες ακολούθησαν οι παραπάνω εταιρείες μπορούμε να πούμε ότι οδηγούμαστε σε προβλεπόμενα συμπεράσματα.

Αρχικά, είναι εμφανές ότι τα ατυχήματα στη θάλασσα προκαλούν ζημιές με μεγάλο κόστος. Σε μεγάλο βαθμό το κόστος αυτό πληρώνεται από την εταιρεία που υπέστη το ατύχημα και ονομάζεται «ιδιωτικό κόστος». Αναμφισβήτητα λοιπόν κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα κατέφευγε στην αναμενόμενη λύση της αγοράς και της ναυπήγησης όλο και λιγότερων δεξαμενοπλοίων τα οποία σε περίπτωση κακής συγκυρίας θα επέφεραν αρνητικά αποτελέσματα για την εταιρεία. Ωστόσο, συλλέγοντας στοιχεία για τα έτη από το 1990 έως και το 2011 εξάγουμε το συμπέρασμα ότι ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων όλο και αυξάνεται προκαλώντας ιδιαίτερη εντύπωση. Το γεγονός αυτό όμως δεν παρουσιάζεται και τόσο ξένο προς εμάς καθώς, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, εκείνη την εικοσαετία πραγματοποιήθηκε η επιβολή της υποχρεωτικής απομάκρυνσης των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους τόσο στο πλαίσιο των ΗΠΑ όσο και του διεθνούς δικαίου. Νέα πρότυπα και κανόνες κατέστησαν υποχρεωτική την επιτάχυνση καινούργιων παραγγελιών στα ναυπηγεία των μεγάλων χωρών.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τις μεγάλες εταιρείες πετρελαίου, παρατηρείται ότι έχουν μειώσει δραστικά τους στόλους δεξαμενόπλοιων και την διάρκεια ναύλωσης. Μια τέτοια στάση είναι ευρέως αποδεκτή καθώς οι συγκεκριμένες εταιρείες επωμίζονται μεγάλο βάρος της ευθύνης για μια πετρελαιοκηλίδα και η εικόνα που επιθυμούν να παρουσιάσουν προς τα έξω θα αποσκοπούσε στην προσέγγιση νέων πελατών και όχι σε βλάβη της φήμης τους.

Κλείνοντας, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι κάθε εμπλεκόμενο μέρος που σχετίζεται με τον κλάδο της ναυτιλίας δρώντας συλλογικά και με σύνεση θα επιδιώξει να προστατέψει αρχικά το κοινωνικό και έπειτα το ιδιωτικό του συμφέρον θέτοντας ως

κύριο στόχο την ανάδειξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τίποτα δεν μπορεί να θεωρηθεί ακατόρθωτο εφόσον εμπλέκεται ο ανθρώπινος παράγοντας. Όντας ο δημιουργός μεγάλων και αξιοσημείωτων επιτευγμάτων θα κατορθώσει να συμβάλει στην διαφύλαξη του θαλάσσιου εμπορείου και στην ενίσχυση αυτού.

Βιβλιογραφία

Βλάχος Γ. Π., ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, Σταμούλης ΑΘ., Αθήνα, 1999.

Βλάχος, Γ., Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, Σταμούλης Α., Αθήνα – Πειραιάς, 1995.

Μαλλιαρος, Θ., ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΣΗΣ: ΑΕΡΙΑ, ΥΓΡΑ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ, Μεταίχιμο, Αθήνα, 2000.

Σαμπατακάκης Η. Δ., ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΧΗΜΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ

Φυτιάνος, Κ., Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 1996.

MARPOL ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ - Ρύπανση από Πετρέλαιο: Οδηγίες για τα πλοία της HELMEPA, HELMEPA, Αθήνα, 1992.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ

www.intertanko.com

www.unctad.org

www.crs1.com

www.gwu.edu

www.sailboats.com

www.dnv.com

www.osg.com

www.imo.org

www.marcon.com

www.anthropos.gr

www.efoplistis.gr

www.tovima.gr

www.eur-law.eu

www.europal.europa.eu

www.iopcfund.org

www.en.wikipedia.org

www.unep.org

www.cedre.fr

www.total.com

www.coordination-maree-noire.eu

www.heiwaco.tripod.com

www.foe.co

www.scandinavianlaw.se
www.grin.com
www.itopf.com
www.prnewswire.co
www.wwf.org
www.newportharbourcommissioners.org
www.coastalwiki.org
www.spillcontrol.org
www.nomevrou.gr