

**«Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ
ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ»**

Διπλωματική Εργασία

Ζέρβα Παναγιώτα
Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Επιβλέπων Καθηγητής : Δ.Καλιαμπάκος

Νοέμβριος 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦ.1	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	ΣΕΛ.1
ΚΕΦ.2	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΣΕΛ.7
2.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	ΣΕΛ.7
2.2	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	ΣΕΛ.11
2.3	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	ΣΕΛ.21
2.4	Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	ΣΕΛ.32
2.5	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΗΠΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....	ΣΕΛ.35
2.6	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΜΟ, ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΣΥΧΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	ΣΕΛ.37
ΚΕΦ.3	ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	ΣΕΛ.44
3.1	ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΣ.....	ΣΕΛ.44
3.2	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	ΣΕΛ.48
3.3	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ.....	ΣΕΛ.51
3.4	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	ΣΕΛ.52
3.5	Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ.....	ΣΕΛ.56
ΚΕΦ.4	Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ....	ΣΕΛ.59
4.1	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	ΣΕΛ.60
4.2	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	ΣΕΛ.62
4.3	ΚΟΣΤΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ.....	ΣΕΛ.64
4.4	ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΟΣΤΗ.....	ΣΕΛ.69
4.5	ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	ΣΕΛ.71

4.5.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ AMOCO CADIZ.....	ΣΕΛ.74
4.5.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ EXXON VALDEZ.....	ΣΕΛ.76
4.5.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΙΚΑ.....	ΣΕΛ.80
4.5.4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ PRESTIGE.....	ΣΕΛ.82
ΚΕΦ.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	ΣΕΛ.88

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΡΥΠΑΝΣΗ

Τα ατυχήματα στη θάλασσα προκαλούν όχι μόνο ανθρώπινες απώλειες, αλλά και περιβαλλοντικές και οικονομικές καταστροφές. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το δεύτερο υψηλότερο βαθμό κινδύνου μετά τις αεροπορικές μεταφορές. Αυτό ανάγκασε το Διεθνή Θαλάσσιο Οργανισμό (ΙΜΟ) να πραγματοποιήσει μια εκτενή μελέτη των ατυχημάτων εν πλώ, των αιτιών τους και του κόστους τους στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον. Από τα συμπεράσματα της μελέτης, προέκυψε ότι το 80% των ατυχημάτων οφείλεται στον ανθρώπινο παράγοντα. Ο ΙΜΟ διατύπωσε τις τροποποιήσεις του 1994 στη διεθνή Συνθήκη για την ασφάλεια ζωής εν πλώ (SOLAS) που ενσωματώθηκε την 1^η Ιουλίου 1998 στα πρότυπα της πιστοποίησης, κατάρτισης και της επιτήρησης (STCW) 1995, ως διεθνής κώδικας διοικητικής ασφάλειας (ISM).

Οι κυριότερες αιτίες των θαλασσιών ατυχημάτων μπορούν να συνοψισθούν στις εξής, κατά αλφαβητική σειρά:

- Απροσεξία πληρώματος κατά τις φορτοεκφορτώσεις.
- Βλάβες συστημάτων πλοήγησης.
- Βλάβες εγκαταστάσεως πρόωσης.
- Ελλιπής συντήρηση μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Ελλιπής συντήρηση μεταλλικής κατασκευής.
- Καιρικά φαινόμενα.
- Λανθασμένοι ανθρώπινοι χειρισμοί.
- Πυρκαγιές.
- Προσαράξεις.
- Συγκρούσεις.

Πέρα από τις παραπάνω αιτίες, σημαντικό ρόλο παίζει και η περιοχή όπου πλέουν τα πλοία. Για παράδειγμα, στη Μεσόγειο υπάρχουν κάποιες κρίσιμες περιοχές κινδύνου όσον αφορά στις συγκρούσεις, όπως είναι τα στενά των Δαρδανελίων, τα Τούρκικα στενά, το στενό της Messina μεταξύ της Σικελίας και της ηπειρωτικής Ιταλίας και το στενό του Γιβραλτάρ. Μερικά από τα μέτρα που λαμβάνονται για να μειώσουν τον κίνδυνο των συγκρούσεων εκεί, είναι η απαγόρευση της αλιείας, η απαγόρευση σε οποιοδήποτε σκάφος να αγκυροβολήσει, καθώς και η διέλευση των σκαφών από ειδικές ναυτικές γραμμές (π.χ. στην περίπτωση του Βοσπόρου και του στενού του Γιβραλτάρ). Όμως, τα περισσότερα ατυχήματα έγιναν μέσα ή πολύ κοντά στα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου, κυρίως στη νότια Ελλάδα, τη βόρεια Ιταλία και τη νότια Γαλλία.

Τα θαλάσσια ατυχήματα θεωρούνται τόσο σημαντικά λοιπόν και τραβούν την παγκόσμια προσοχή των ανθρώπων, διότι εκτός από τις ανθρώπινες απώλειες που μπορεί να υπάρξουν σε κάποιες περιπτώσεις, συνήθως εμπεριέχουν και τραγικές, για το περιβάλλον και κατ'επέκταση για τον ίδιο τον άνθρωπο, συνέπειες λόγω της θαλάσσιας ρύπανσης. Με το 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. Από τις διάφορες πηγές θαλάσσιας ρύπανσης, τα ναυτιλιακά απόβλητα και η ρύπανση από θαλάσσια ατυχήματα κατέχουν το 12%.

Η έκχυση πετρελαίου στη θάλασσα είναι μία από τις χειρότερες μορφές ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων. Κάθε χρόνο εξορύσσονται 3 δισ. τόνοι αργού πετρελαίου και το μισό αυτής της ποσότητας

μεταφέρεται διά θαλάσσης με αποτέλεσμα 3 περίπου εκατ. τόνοι να χύνονται στη θάλασσα. Από την ποσότητα αυτή μόνο το 15% οφείλεται σε ατυχήματα δεξαμενοπλοίων. Ο παγκόσμιος στόλος όμως συνεχώς μεγαλώνει, με αποτέλεσμα να αυξάνεται και η πιθανότητα της ρύπανσης. Στη Μεσόγειο υπολογίζεται ότι διακινούνται 360-370 εκατ. τόνοι πετρελαιοειδών κάθε χρόνο κάτι που αντιπροσωπεύει το 20-25% της ετήσιας παγκόσμιας διακίνησης πετρελαιοειδών με πλοία. Γενικότερα το 30% του παγκόσμιου όγκου μεταφορών με πλοία κατευθύνεται σε Μεσογειακά λιμάνια ή διασχίζει τη Μεσόγειο.

Τα μέτρα πρόληψης της ρύπανσης παρουσιάζουν δυσκολίες εφαρμογής και μέχρι τώρα δεν έχουν μειώσει αποτελεσματικά τα ατυχήματα και τις επιπτώσεις αυτών. Ωστόσο, τα περιστατικά μεγάλων πετρελαιοκηλίδων δεν είναι συχνά. Η πλειοψηφία των πετρελαιοκηλίδων από ατυχήματα ανέρχονται περίπου στον 1 τόνο πετρελαίου. Οι μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες που προκαλούνται από ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων (tanker), αντιπροσωπεύουν περίπου το 3% του ολικού φορτίου. Όπως φαίνεται από τον πίνακα που ακολουθεί, ο αριθμός των μεγάλων πετρελαιοκηλίδων (>7.000 τόνους) έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία 30 χρόνια.

Πίνακας 1 : Ο αριθμός των πετρελαιοκηλίδων,μεγαλύτερες των 7 τόνων,ανά έτος

Έτος	7 έως 700 tonnes	>700 tonnes
1970	6	29
1971	18	14
1972	48	27
1973	27	32
1974	89	28
1975	95	22
1976	67	26
1977	68	17
1978	58	23
1979	60	34
1980	52	13
1981	54	7
1982	45	4
1983	52	13
1984	25	8
1985	31	8
1986	27	7
1987	27	10
1988	11	10
1989	32	13
1990	51	14
1991	29	7
1992	31	10
1993	31	11
1994	26	9
1995	20	3
1996	20	3
1997	28	10
1998	25	5
1999	19	6
2000	19	4
2001	16	3
2002	12	3
2003	15	4
2004	16	5
2005	21	3
2006	14	4

Πηγή: ITOPF <http://www.itopf.com/stats.html>

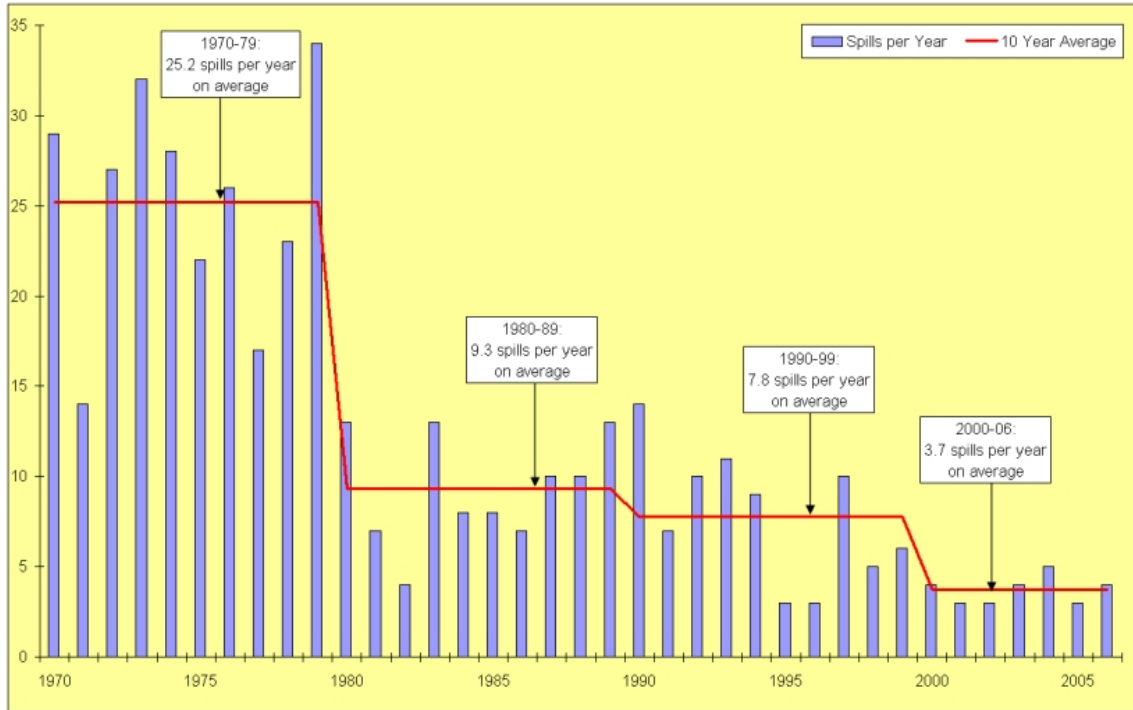
Οι συνολικές ποσότητες πετρελαίου ανά έτος, που ρυπαίνουν τις θάλασσες, έχουν ως ακολούθως:

Πίνακας 2 : Ετήσιες ποσότητες πετρελαίου στη θάλασσα

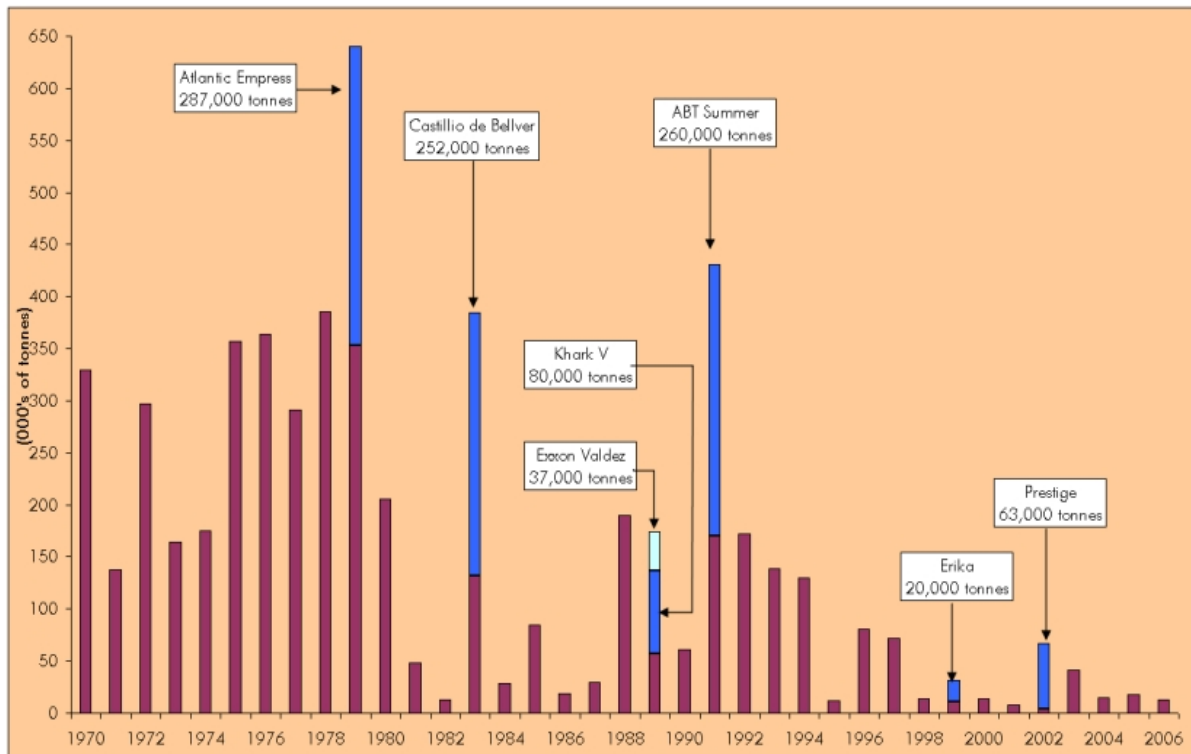
Έτος	Ποσότητα (tonnes)	Έτος	Ποσότητα (tonnes)
1970	330.000	1990	61.000
1971	138.000	1991	430.000
1972	297.000	1992	172.000
1973	164.000	1993	139.000
1974	175.000	1994	130.000
1975	357.000	1995	12.000
1976	364.000	1996	80.000
1977	291.000	1997	72.000
1978	386.000	1998	13.000
1979	640.000	1999	29.000
1970s	Σύνολο 3.142.000	1990s	Σύνολο 1.138.000
1980	206.000	2000	14.000
1981	48.000	2001	8.000
1982	12.000	2002	67.000
1983	384.000	2003	42.000
1984	28.000	2004	15.000
1985	85.000	2005	17.000
1986	19.000	2006	13.000
1987	30.000		
1988	190.000		
1989	174.000		
1980s	Σύνολο 1.176.000		

Πηγή: ITOPF <http://www.itopf.com/stats.html>

Όσον αφορά στα πετρελαιοφόρα, οι πολύ μεγάλες πετρελαιοκηλίδες που είναι υπεύθυνες για μεγάλο ποσοστό ρύπανσης αποτελούν μικρό ποσοστό συνόλου. Τέτοιες περιπτώσεις είναι οι πετρελαιοκηλίδες που προέκυψαν από τα ατυχήματα των Atlantic Empress 1979 (287.000 t), Castillo De Bellver 1983 (252.000 t) και Abt Summer 1991 (260.000 t), όπως φαίνεται και από τα σχήματα που ακολουθούν.



Πίνακας 3 : Αριθμός πετρελαιοκηλίδων, μεγαλύτερες των 700 τόνων



Πηγή: ITOPF <http://www.itopf.com/stats.html>

Πίνακας 4 : Ποσότητες πετρελαίου που χάθηκε στη θάλασσα

2. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 Εισαγωγή

Ίσως η πιο γνωστή αρχή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, η οποία ισχύει τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και διεθνώς, είναι η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Αυτό σημαίνει ότι ο φορέας που προκαλεί την περιβαλλοντική ζημία φέρει την αντίστοιχη ευθύνη, και μάλιστα από οικονομική σκοπιά. Η αρχή αυτή ενσωματώνεται στο περιβαλλοντικό δίκαιο με διάφορες μορφές, όπως περιγράφονται στη συνέχεια.

Ο αυστηρός νόμος περί ευθύνης υπαγορεύει ότι ο θύτης πρέπει να πληρώσει αποζημίωση σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα αν πήρε κάποια μέτρα πρόληψης. Οπότε στην περίπτωση ατυχημάτων που επηρεάζονται μόνο από τον θύτη, ο θύτης θα επιλέξει το βέλτιστο επίπεδο φροντίδας διότι εφόσον είναι ο εξ' ολοκλήρου υπεύθυνος, αν ξοδέψει παραπάνω απ'ότι πρέπει στην πρόληψη θα αυξήσει το κόστος του για προληπτικά μέτρα, και αν ξοδέψει λιγότερα, θα αυξήσει την αναμενόμενη ζημιά.

Ο νόμος περί αμέλειας είναι αποδοτικός όταν το νομικό σύστημα καθορίζει ότι η οφειλόμενη προσοχή που δίνεται για την αποφυγή ατυχημάτων είναι ίση με το βέλτιστο επίπεδο φροντίδας. Αυτό εξηγείται ως εξής: αν ο θύτης έχει καταβάλει την προσοχή που επιβάλλεται από τους νόμους τότε απαλλάσσεται από τις ευθύνες του αν προκύψει ατύχημα. Αν καταβάλει λιγότερη, θα μειώσει μεν το κόστος της πρόληψης, αλλά θα αναγκαστεί να πληρώσει πολύ περισσότερα αν προκύψει ατύχημα. Επομένως, και ο νόμος περί αμέλειας αλλά και ο αυστηρός νόμος περί ευθύνης μπορούν εξίσου να οδηγήσουν σε ελαχιστοποίηση του κοινωνικού κόστους του ατυχήματος. Οι διαφορές

των δύο νόμων είναι ότι στον πρώτο ο θύτης αν τον ακολουθεί πιστά δεν θα αναγκαστεί να πληρώσει αποζημίωση, ενώ κατά τον δεύτερο, το θύμα πάντα θα παίρνει αποζημίωση.

Στην περίπτωση των μονομερών ατυχημάτων, ο αυστηρός νόμος περί ευθύνης είναι ο προτιμότερος, γιατί οδηγεί σε μέγιστη πρόληψη και βέλτιστο επίπεδο δραστηριότητας. Στα διμερή ατυχήματα υπάρχουν δύο περιπτώσεις: i) αν η δραστηριότητα του δράστη είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη και δημιουργεί υψηλό κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος, είναι προτιμότερος ο αυστηρός νόμος περί ευθύνης, ii) αν η δραστηριότητα δεν είναι τόσο σημαντική, χάνει αυτό του το πλεονέκτημα. Γενικά, από οικονομικής απόψεως το προβάδισμα δίνεται περισσότερο στον αυστηρό νόμο περί ευθύνης, ενώ από την νομική άποψη, αυτός ο νόμος δεν θεωρείται πάντα ο καταλληλότερος και αν θεωρηθεί, θα πρέπει να συνδυάζεται με υπεράσπιση των θυτών.

Η Κοινοτική Επιτροπή έχει επιλέξει τον αυστηρό νόμο για όλες τις ζημιές που προκύπτουν από επικίνδυνες ασχολίες, ενώ για ζημιές που προκύπτουν από τις υπόλοιπες ασχολίες επιλέγει τον νόμο περί αμέλειας.

Άλλοι νόμοι με μικρότερη όμως εφαρμογή από τους προηγούμενους είναι: Ο νόμος περί συμβάλλουσας αμέλειας, ο οποίος αφαιρεί το δικαίωμα αποζημίωσης των θυμάτων οι οποίοι δεν έχουν πάρει τα κατάλληλα μέτρα προφύλαξης. Αυτός ο νόμος έχει ως αποτέλεσμα την αναλογική διαχώριση του σφάλματος μεταξύ θύτη και θύματος όταν και οι δύο έχουν διαπράξει κάποιο λάθος. Ο απόλυτος τέτοιος νόμος που αφαιρεί εντελώς την αποζημίωση από τα θύματα δεν χρησιμοποιείται. Απλά μειώνουν αναλογικά το ποσό της αποζημίωσης αν αποδειχθεί αμέλεια των θυμάτων.

Ο πρωταρχικός σκοπός των νόμων αδικοπραξίας είναι να μειώσουν το κόστος ατυχημάτων, που αποτελείται κι από το κόστος της αποφυγής

ατυχήματος και της ίδιας της ζημιάς. Το ελάχιστο 'κοινωνικό' κόστος των ατυχημάτων, σύμφωνα με τους οικονομολόγους, είναι εκεί που το οριακό κόστος της αποφυγής ατυχημάτων είναι ίσο με το οριακό όφελος από τη μείωση των ατυχημάτων. Το επίπεδο όπου συμβαίνει αυτό, λέγεται βέλτιστο ή αποδοτικό επίπεδο φροντίδας. Οι οικονομολόγοι χρησιμοποιούν έναν συγκεκριμένο τύπο για τον προσδιορισμό του 'κοινωνικού κόστους' των ατυχημάτων, το οποίο θέλουν να ελαχιστοποιήσουν. Όμως η έλλειψη σαφών προτύπων αξιολόγησης της ζημιάς είναι εμπόδιο για την ενιαία εφαρμογή των περιβαλλοντικών κανόνων αποζημιώσεων.

Ένα συγκεκριμένο εμπόδιο, το οποίο είναι κοινό στις περιβαλλοντικές υποθέσεις είναι η απόδειξη της υπαιτιότητας. Συχνά τα θέματα αυτά είναι περίπλοκα και απαιτούν υψηλά επίπεδα τεχνικών γνώσεων και ειδικών αποδείξεων. Οι βασικοί κανόνες που υπάρχουν στα περισσότερα συστήματα είναι ότι ο ενάγων κουβαλά το φορτίο της απόδειξης. Ο ενάγων θα πρέπει κατά τον αστικό νόμο να αποδείξει ότι μια αιτία ή μια άποψη των γεγονότων είναι πιο πιθανό να έχει συμβεί από ότι άλλα. Αυτό το επίπεδο της απόδειξης συχνά αναφέρεται ως ισορροπία των πιθανοτήτων ή επικράτηση της πιθανότητας. Κάποιες χώρες όπως το Βέλγιο, η Πορτογαλλία και η Ισλανδία απαιτούν υψηλά επίπεδα απόδειξης.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι δεν καλύπτονται όλες οι μορφές περιβαλλοντικών ζημιών από το καθεστώς ευθύνης. Προκειμένου να είναι αποτελεσματική η θέσπιση ευθύνης πρέπει:

- Να έχει εντοπιστεί ένας ή περισσότεροι δράστες (ρυπαίνοντες).
- Η ζημιά να είναι συγκεκριμένη και να μπορεί να αποτιμηθεί το μέγεθός της.

- Να έχει αποδειχθεί η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας και του(ων) εντοπισθέντος(ων) ρυπαίνοντος(ων).

Κατά συνέπεια, η ευθύνη ενδέχεται να αποδοθεί, λογου χάριν, σε περιπτώσεις όπου η ζημιά είναι αποτέλεσμα βιομηχανικών ατυχημάτων ή βαθμιαίας ρύπανσης που προκαλείται από επικίνδυνες ουσίες ή απόβλητα που εισάγονται στο περιβάλλον από εντοπίσιμες πηγές.

2.2 Διεθνείς συνθήκες που αφορούν τη ρύπανση από θαλάσσια ατυχήματα

Συνθήκες 1969 CLC και 1971 Fund

Η πρώτη τέτοια σημαντική συνθήκη ήταν η Διεθνής Συνθήκη του 1969(CLC), σχετικά με την αστική ευθύνη για τις απώλειες που προκαλεί η ρύπανση πετρελαίου. Η CLC τοποθετεί την ευθύνη για τις ζημιές που προκύπτουν από ρύπανση πετρελαίου, στον εγγεγραμμένο ιδιοκτήτη του σκάφους. Ο ενάγων πρέπει μόνο να αποδείξει ότι η ζημιά που έπαθε οφείλεται στο πετρέλαιο που διέφυγε και δεν χρειάζεται να αποδείξει ότι ο πλοιοκτήτης ήταν αμελής. Έτσι διευκολύνονται οι γρήγορες αποζημιώσεις. Γι'αυτόν τον λόγο τα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 2000 τόνους πετρελαίου θα πρέπει να έχουν την κατάλληλη ασφάλεια ευθύνης. Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται μόνο σε τρεις περιπτώσεις:

- α) η ζημιά προκλήθηκε λόγω πολέμου ή φυσικών φαινομένων
- β) παράλειψη ενός τρίτου που γίνεται με πρόθεση να προκαλέσει ζημιά
- γ) αμέλεια ή αδικαιολόγητη πράξη μιας αρχής

Η Συνθήκη του '69 σχετικά με την αστική ευθύνη για τη ζημιά ρύπανσης πετρελαίου, καθιστά τον πλοιοκτήτη αρμόδιο για τη ζημιά που προκαλείται από διαρροές πετρελαίου 80 εκατ. US \$. Απαλλάσει ρητά την επιχείρηση πετρελαίου που ναύλωσε το σκάφος από την ευθύνη.

Η διεθνής συνθήκη CLC, αφορά οποιοδήποτε ορυκτέλαιο υδρογονάνθρακα (πετρέλαιο) που μεταφέρεται εν πλώ ως φορτίο ή στις αποθήκες. Ισχύει αποκλειστικά για την ευθύνη ρύπανσης πετρελαίου στο έδαφος, τα χωρικά ύδατα και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους. Μόνο οι ζημιές που είναι αποτέλεσμα της

ρύπανσης, και όχι της εκρήξεως ή της πυρκαγιάς, από το πετρέλαιο που διαφεύγει, θα αποζημιωθούν. Η σύμβαση επιβάλλει καθεστώς ρητής υπαιτιότητας του ιδιοκτήτη του δεξαμενόπλοιου. Η συνθήκη περιορίζει την ευθύνη του ιδιοκτήτη στο SDR¹ 3 εκατομμυρίων ανά σκάφος με ακαθάριστη χωρητικότητα 5000 τόνων,σύν πρόσθετα 420 SDR για κάθε τόνο της ακαθάριστης χωρητικότητας του σκάφους που είναι πάνω από 5000 τόνων, με ένα μέγιστο συνολικό όριο του SDR 59,7 εκατομμυρίων. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να σπάσει μόνο από ασυγχώρητη αμέλεια του ιδιοκτήτη.

Σύμφωνα με το άρθρο I παράγραφος 6 της CLC 1969, η ζημιά ρύπανσης ορίζεται ως η απώλεια ή η ζημιά που προκλήθηκε από την μόλυνση από πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο, ως αποτέλεσμα της διαφυγής του πετρελαίου από το σκάφος, οπουδήποτε, τέτοια διαφυγή μπορεί να εμφανιστεί και περιλαμβάνει το κόστος των προληπτικών μέτρων και την περαιτέρω απώλεια ζημιάς που προκαλείται από τα προληπτικά μέτρα.

Η αποζημίωση, σύμφωνα με το άρθρο I παρ.6 του CLC 1969, περιορίζεται στις δαπάνες, σε λογικά πλαίσια, για την ανασύσταση του περιβάλλοντος και στις απώλειες κέρδους (απώλειες αποδοχών από ιδιοκτήτες/χρήστες της ιδιοκτησίας που έχει βλαφθεί, αλλά και αξιώσεις για καθαρή οικονομική απώλεια αποδοχών από συμβαλλόμενα μέρη, π.χ. παράκτιοι ξενοδόχοι, ανησυχίες αλιέων).

Στη συνέχεια, δημιουργήθηκε η Διεθνής Συνθήκη του 1971, σχετικά με την καθιέρωση ενός διεθνούς Ταμείου για αποζημιώσεις που αφορούν ζημιές από ρύπανση πετρελαίου,σε περιπτώσεις που απαλλάσσεται ο πλοιοκτήτης ή που είναι οικονομικά ανίκανος να

¹ Το SDR είναι κάποιο πλασματικό νόμισμα, το οποίο χρησιμοποιείται σε νομικές κυρίως υποθέσεις αποζημιώσεων, έτσι ώστε να υπάρχει μια κοινή νομισματική αξία μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων χωρών. Η σημερινή αντιστοιχία του είναι: περίπου ένα δολλάριο αντιστοιχεί σε 0,6 SDR.

πληρώσει ή σε περιπτώσεις που η ζημιά υπερβαίνει τα όρια της ευθύνης των πλοιοκτητών.

Το διεθνές Ταμείο Αποζημιώσεων (IOPC) δημιουργήθηκε ως συμπλήρωμα στην Συνθήκη CLC. Το Ταμείο χρηματοδοτείται από τους εισαγωγείς πετρελαίου και εγγυάται για αποζημίωση των ζημιών μέχρι το SDR 135 εκατομμυρίων. Ως προς την ποσοτικοποίηση της ζημιάς, το Ταμείο IOPC του 1971 με το ψήφισμα Αρ.3 δηλώνει ότι η αξιολόγηση της αποζημίωσης που πληρώνεται από το διεθνές ταμείο δεν θα γίνεται βάσει ενός αφηρημένου προσδιορισμού της ζημιάς. Το Ταμείο μπορεί να πληρώσει για τις λογικές δαπάνες καθαρισμού αλλά δεν πληρώνει την αποζημίωση για την περιβαλλοντική ζημία. Σε κάποιες περιπτώσεις π.χ. Erika το 1999, οι επιχειρήσεις πετρελαίου που έχουν ναυλώσει τα σκάφη έχουν αναγκαστεί από την κοινή γνώμη να κάνουν «εθελοντικές» πληρωμές αποζημίωσης.

Συνθήκες 1992 CLC και 1992 Fund

Πλέον, οι αρχικές βασικές συνθήκες: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969) και International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971 Fund Convention), δεν ισχύουν. Έχουν αντικατασταθεί από τις τροποποιημένες συνθήκες:

- a) 1992 Civil Liability Convention (1992 CLC)
- b) 1992 Fund Convention

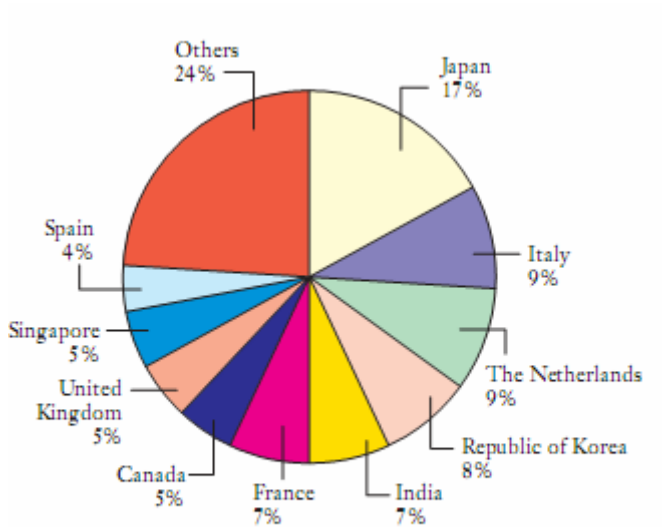
Τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει ιδιαίτερη αύξηση στην αποζημίωση που απαιτείται από τα Ταμεία IOPC, ακόμη και περιπτώσεις όπου έχουν ξεπεραστεί τα όρια αποζημιώσεων. Σ'αυτές τις περιπτώσεις οι εκτελεστικές επιτροπές των Ταμείων έχουν πληρώσει αναλογικά για να δείξουν ότι οι αποδεκτές αξιώσεις εκπληρώνονται, αλλά παρ'αυτά

μπορεί οι απώλειες να μην αντισταθμιστούν πλήρως. Οι τροποποιήσεις της CLC το 1992 και της Συνθήκης 1992 των Ταμείων που συμφωνείται το 2000 από νομική Επιτροπή του IMO έχουν ως αποτέλεσμα να αυξηθούν τα όρια αποζημιώσεων κατά 50% από τον Νοέμβριο του 2003, και η συνέλευση του Ταμείου IOPC του 1992 έχει προτείνει επίσης στον IMO ένα συμπληρωματικό κεφάλαιο για την πλήρη κάλυψη της ζημιάς. Ο έλεγχος των μετακινήσεων των σκαφών διευκολύνει τις αξιώσεις για αποζημίωση ενάντια στους πλοιοκτήτες και το Ταμείο του 1992.

Σύμφωνα με την 1992 CLC συνθήκη, οι απαιτήσεις για αποζημίωση δημιουργούνται απέναντι στους πλοιοκτήτες ή στους ασφαλιστές τους. Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες ασφαλίζονται σε P&I clubs (Protection & Indemnity clubs), οπότε η ευθύνη περνά απευθείας στον ασφαλιστή. Ισχύουν ακριβώς τα ίδια που ίσχυαν και στην CLC 1969, μόνο που έχουν αυξηθεί τα όρια των αποζημιώσεων. Σύμφωνα λοιπόν με την νέα συνθήκη, για τάνκερ με ακαθάριστη χωρητικότητα έως 5.000 τόνων, το ανώτερο όριο αποζημίωσης ανέρχεται στα 4,51 εκατ. SDR (περίπου 6,8 εκατ. US \$). Για τάνκερ με ακαθάριστη χωρητικότητα από 5.000 έως 140.000 τόνους, για κάθε επιπλέον τόνο από τους 5.000 τόνους προστίθενται στο όριο αποζημίωσης 631 SDR (περίπου 947 US \$), έχοντας ως μέγιστο όριο τα 89,77 εκατ. SDR (περίπου 135 εκατ. US \$).

Το 1992 Fund αναλαμβάνει δράση σε περιπτώσεις ατυχημάτων όπου η αποζημίωση που προκύπτει σύμφωνα με τους κανονισμούς της συνθήκης 1992 CLC δεν καλύπτει όλες τις ανάγκες. Θα πρέπει όμως για να συμβεί αυτό, το ατύχημα να έχει συμβεί σε κράτος το οποίο να έχει υπογράψει την συνθήκη 1992 Fund. Το μέγιστο όριο αποζημίωσης σύμφωνα με αυτή την συνθήκη είναι 203 εκατ. SDR (περίπου 305 εκατ. US \$) ανά ατύχημα, ανεξαρτήτως του μεγέθους του τάνκερ και

συνυπολογίζοντας μέσα σε αυτό το ποσό, το ποσό που έχει ήδη πληρωθεί από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή σύμφωνα με την συνθήκη 1992 CLC. Κυρίως ναυτιλιακές εταιρείες της Ιαπωνίας συμβάλλουν σε μεγαλύτερο ποσοστό στο συγκεκριμένο Ταμείο, καθώς και εταιρείες άλλων χωρών όπως διαφαίνεται στο ακόλουθο σχήμα:



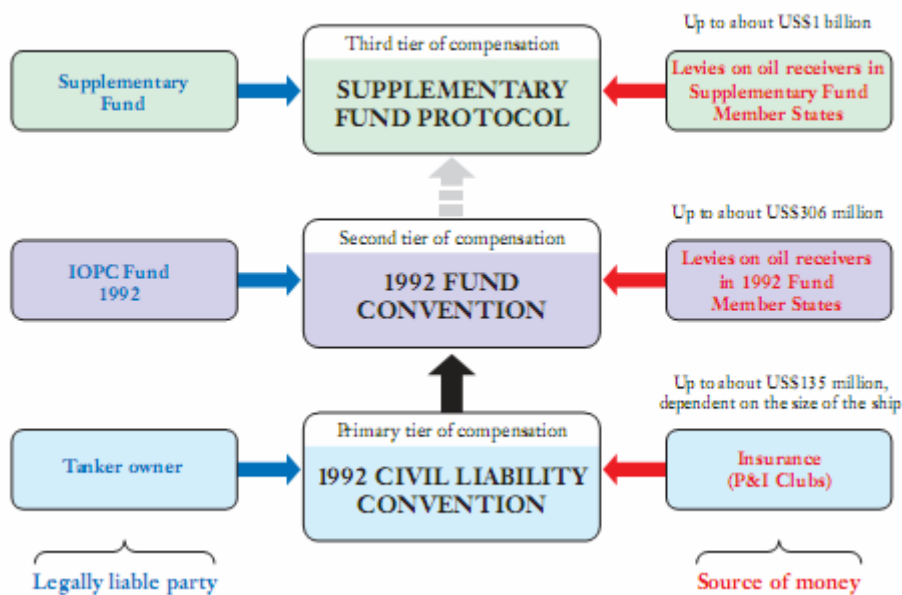
2006 contributions to the 1992 Fund

Πίνακας 5 : Τα ποσοστά συμμετοχής των χωρών που συνεισφέρουν στο 1992 Fund

Πηγή: IPIECA http://www.ipieca.org/oil_spill_compensation

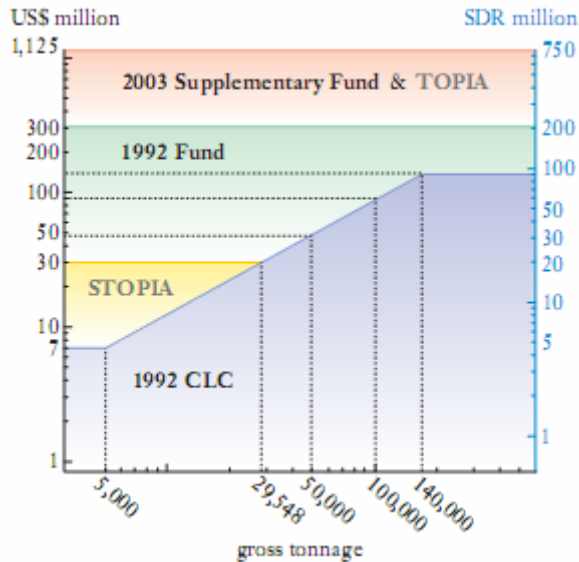
Αν οι απαιτήσεις υπερβαίνουν και το ποσό αυτό που καλύπτει το Ταμείο, μετά αναλαμβάνει την αποζημίωση ένα συμπληρωματικό Ταμείο, το International Supplementary Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 2003 ("Supplementary Fund"), το οποίο ιδρύθηκε τον Μάιο του 2003 από τον IMO, αλλά ουσιαστικά θεσπίστηκε τον Μάιο του 2005. Το συνολικό ποσό αποζημίωσης που καλύπτει το Ταμείο αυτό είναι 750 εκατ. SDR (περίπου 1125 εκατ. US \$). Το ποσό αυτό

περιλαμβάνει και το ποσό των 203 εκατ. SDR (περίπου 305 εκατ. US \$), που προσφέρεται από τις Συνθήκες 1992 (1992 CLC και 1992 Fund). Στο Ταμείο αυτό έχουν δικαίωμα να απευθυνθούν όσα Κράτη έχουν υπογράψει την 1992 Fund Συνθήκη. Σε κάθε ατύχημα κρίνεται από την σημαία και την εθνικότητα του πλοιοκτήτη, αν θα ακολουθηθούν οι παραπάνω Συνθήκες στην περίπτωση των αποζημιώσεων.



Πίνακας 6 : Το σύστημα ευθύνης

Πηγή: IPIECA <http://www.ipieca.org/oil spill compensation>



Notes: The approximate maximum amount of compensation shown as potentially available under the 1992 Fund Convention includes the compensation payable under the 1992 CLC and STOPIA. Similarly, the approximate maximum amount of compensation shown as potentially available under the Supplementary Fund and TOPIA includes the compensation payable under the 1992 Fund, 1992 CLC and STOPIA.

Approximate maximum amounts of compensation available for various sizes of tanker (US\$ million)

Gross tonnage	1992 CLC	1992 CLC & STOPIA	1992 Fund Convention	Supplementary Fund & TOPIA
5,000	7	30	305	1,125
29,548	26	30	305	1,125
50,000	43	43	305	1,125
100,000	90	90	305	1,125
140,000	135	135	305	1,125

Πίνακας 7 : Οι ασφαλιστικές καλύψεις διαμορφωμένες από τις κυριότερες Συνθήκες

Πηγή: IPIECA http://www.ipieca.org/oil_spill_compensation

Για να μοιραστεί η οικονομική επιβάρυνση των πλοιοκτητών, δημιουργήθηκαν δύο εθελοντικές συμφωνίες από την πλειοψηφία των πλοιοκτητών που ασφαλίζονται μέσω των P&I clubs: η STOPIA (The Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) και η TOPIA

(The Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement). Σύμφωνα με την STOPIA, η ευθύνη για ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται τάνκερ με ακαθάριστη χωρητικότητα μεγαλύτερη από 29,548 GT αυξήθηκε σε 20 εκατ. SDR (περίπου 29 εκατ. US \$). Η STOPIA ισχύει για τα Κράτη Μέλη των Ταμείων IOPC. Η TOPIA παρέχει το 50 % του ποσού που έχει δοθεί για αποζημίωση από το Supplementary Fund για τάνκερ που ανήκουν σε P&I clubs, τα οποία είναι μέλη του International Group των P&I clubs. Οι συμφωνίες TOPIA και STOPIA έχουν τεθεί σε ισχύ από τις 20 Φεβρουαρίου 2006.

Πάνω από 115 κράτη είναι τώρα μέλη σε μία ή και στις δύο Συνθήκες του 1992. Όσα κράτη δεν έχουν επικυρώσει αυτές τις Συνθήκες, έχουν τη δική τους νομοθεσία που καλύπτει τις αποζημιώσεις. Με την 1992 CLC, οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να ασφαλίζονται σε P&I clubs, όταν το φορτίο τους είναι μεγαλύτερο από 2.000 τόνους. Τα P&I clubs και, όταν τα αφορά, τα IOPC Funds αποφασίζουν για την φύση και το ποσοστό των απαιτήσεων και όταν είναι να αποζημιώσουν, αποζημιώνουν σύμφωνα με την άποψη των ειδικών τεχνικών που απασχολούν, καθώς και αυτών από το ITOPF.

Αν οι πλοιοκτήτες έχουν υπογράψει τις Συνθήκες 1992 θα μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με όσα ορίζουν οι συνθήκες αυτές σχετικά με την χωρητικότητα του κάθε τάνκερ. Το ανώτατο όριο αποζημίωσης του 1 δισ. US \$ που παρέχεται από τα P&I clubs ισχύει όταν ο πλοιοκτήτης χάνει το δικαίωμα του να περιορίσει την ευθύνη του. Αυτό συμβαίνει σύμφωνα με την 1992 CLC μόνο αν αποδειχθεί ότι η ζημιά προέκυψε από τον ευθύνοντα με σκοπό να δημιουργήσει επίτηδες την ζημιά και έχοντας την γνώση των καταστροφικών συνεπειών που θα είχε το ατύχημα. Το συγκεκριμένο όμως είναι αρκετά δύσκολο να αποδειχθεί, επομένως το όριο του 1 δισ. US \$ σπάνια προσεγγίζεται. Αντιθέτως ακολουθούνται τα πόσα που ορίζονται από τις

Συνθήκες, τα οποία σε κάποιες ιδιόμορφες περιπτώσεις, όπως είναι η καθυσύχασση της κοινής γνώμης, μπορεί να ξεπεραστούν λίγο.

HNS συνθήκη

Μια άλλη σημαντική συνθήκη είναι η HNS συνθήκη (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous & Noxious Substances by Sea, 1996), η οποία έχει βασιστεί στην 1992 CLC συνθήκη και παρέχει αποζημιώσεις πάνω από 250 εκατ. SDR (περίπου 375 εκατ. US \$) για ατυχήματα που εμπλέκονται πλοία που μεταφέρουν φορτία εκτός πετρελαίου, όπως είναι αέρια ή χημικά και οποιεσδήποτε άλλες επιβλαβείς ουσίες. Καλύπτει τον προσωπικό τραυματισμό σε ή έξω από το σκάφος που φέρει τις επικίνδυνες ουσίες καθώς και τις υλικές ζημιές έξω από το σκάφος που φέρει αυτές τις ουσίες. Καλύπτει τη ζημιά από την ρύπανση του περιβάλλοντος και των προληπτικών μέτρων. Ισχύει για οποιαδήποτε ζημιά στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων, μιας χώρας και για την περιβαλλοντική ζημιά από την ρύπανση στην αποκλειστική ζώνη. Ισχύει για τα προληπτικά μέτρα που λαμβάνονται οπουδήποτε. Η σύμβαση δεν απευθύνεται στην ρύπανση πετρελαίου υπό την CLC ούτε στο ραδιενεργό υλικό της κατηγορίας 7. Η σύμβαση καθιερώνει ένα καθεστώς της ρητής υπαιτιότητας του ιδιοκτήτη. Καμμία αξίωση για αποζημίωση δεν μπορεί να γίνει ενάντια στον ιδιοκτήτη, πέρα από ότι ορίζει η συνθήκη. Η ευθύνη είναι περιορισμένη. Μέχρι 10 εκατομμύρια SDR για σκάφος μικρότερο από 2000 τόνων ακαθάριστης χωρητικότητας. Για πάνω από 2000 τόνους, επιπλέον 1500 SDR για κάθε τόνο από 2001 - 50.000 τόνους και επιπλέον 360 SDR για κάθε τόνο παραπάνω από 50.000 τόνους.

Σύμφωνα με τους παραπάνω υπολογισμούς παρέχεται το συνολικό ποσό όταν αυτό δεν υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια SDR.

Αυτή η Συνθήκη δεν έχει επικυρωθεί ακόμη από αρκετά Κράτη, ώστε να τεθεί σε ισχύ.

2.3 Ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με τη ρύπανση από θαλάσσια ατυχήματα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δημιουργήσει έναν μεγάλο αριθμό προγραμμάτων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πολλές συμβάσεις για την πρόληψη και την αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων. Ο ρόλος της στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης είναι νομικά κατοχυρωμένος με την Απόφαση 2850(20/12/2000) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Συμβουλίου, που θέτει ένα κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την αντιμετώπιση της ατυχηματικής ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης.

Η Συνθήκη του Λουγκάνο σε σχέση με τα απόβλητα

Τα απόβλητα εξετάζονται στην περιβαλλοντική νομοθεσία με διαφορετικό τρόπο από τα διάφορα αγαθά ή τα επικίνδυνα εμπορεύματα γενικότερα. Αυτό δεν προκύπτει από τον υψηλό κίνδυνο για ατυχήματα στην περίπτωση μεταφοράς αποβλήτων σε σχέση με τη μεταφορά άλλων αγαθών, αλλά από τον κίνδυνο της εγκατάλειψης ή την ανάρμοστη διάθεση των αποβλήτων από τον παραγωγό ή κάτοχό τους. Τα διεθνή μέσα και η εσωτερική νομοθεσία σε διάφορες χώρες ασχολούνται περισσότερο με τις κρατικές δαπάνες (προληπτικά μέτρα κτλ) και λιγότερο για τις ζημιές τρίτων. Σε περιορισμένες περιπτώσεις γίνεται χωριστή επεξεργασία για την εσωτερική και διασυνοριακή μετακίνηση των αποβλήτων.

Τα απόβλητα δεν εξετάζονται χωριστά στις εκάστοτε συνθήκες μεταφορών. Η ευθύνη από την μεταφορά των αγαθών γενικά εξετάζεται σε διάφορες συμβάσεις, π.χ. οι θαλάσσιες μεταφορές των

αγαθών γενικά κυβερνώνται από την Συνθήκη LLMC που επικυρώνεται από 33 κράτη, οι επικίνδυνες ουσίες εξετάζονται από χωριστά όργανα, η CLC συνθήκη του 1969 εξετάζει την μεταφορά ακατέργαστου πετρελαίου σε μεγάλη ποσότητα με τα βυτιοφόρα.

Για την διάθεση των αποβλήτων, θεσπίστηκε η συνθήκη του Λουγκάνο το 1993 σχετικά με την αστική ευθύνη για τις ζημιές από επικίνδυνες δραστηριότητες στο περιβάλλον. Η προσχώρηση της Κοινότητας στην συνθήκη αυτή θα παρουσίαζε το πλεονέκτημα να είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας σε διεθνές επίπεδο (δεν είναι σκόπιμο να θεσπιστεί νέα κοινοτική νομοθεσία, εφόσον μπορεί να αντιμετωπισθεί με την προσχώρηση της Κοινότητας σε υφιστάμενη διεθνή σύμβαση). Εξάλλου, η συνθήκη έχει το πλεονέκτημα της πληρότητας (περιλαμβάνονται όλοι οι τύποι ζημιών που απορρέουν από επικίνδυνες δραστηριότητες) και ενός ευρέος και ανοικτού πεδίου εφαρμογής. Παρουσιάζει επίσης το πλεονέκτημα να διαθέτει ένα σύστημα που για να εξασφαλίσει συνοχή, αντιμετωπίζει κατά τρόπο ομοιόμορφο όσους ασκούν επικίνδυνες δραστηριότητες, οποιεσδήποτε και αν είναι αυτές. Έξι Κράτη Μέλη υπέγραψαν την συνθήκη, ενώ ορισμένα άλλα προτίθενται να τα ακολουθήσουν. Πολλά κράτη μέλη έχουν ήδη θεσπίσει τη νομοθεσία εφαρμογής της συνθήκης, ή ετοιμάζουν την επικύρωση (ωστόσο άλλα κράτη μέλη δεν προτίθενται να την υπογράψουν ή να την επικυρώσουν). Η Συνθήκη είναι επίσης ανοιχτή στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης καθώς και σε χώρες που δεν είναι μέλη του Συμβουλίου της Ευρώπης, προκειμένου να έχει ευρεία διεθνή βάση. Η προσχώρηση της Κοινότητας αναμένεται να ενθαρρύνει άλλες χώρες προς την ίδια κατεύθυνση.

Η αρχική διεθνής εξέταση συμβάσεων με αμοιβαία αναγνώριση και επιβολή κρίσεων είναι η Συνθήκη του Λουγκάνο το 1988, με βάση τη

Συνθήκη των Βρυξελλών του 1968. Ο σκοπός της Συνθήκης είναι να καθορίσει τη διεθνή αρμοδιότητα, να διευκολύνει και να επισπεύσει την αναγνώριση ή/και την επιβολή των κρίσεων και να επικυρώσει τα όργανα και τις δικαστικές αποφάσεις. Ισχύει για τα αστικά (και εμπορικά) θέματα, αλλά όχι και για τα διοικητικά θέματα. Ειδικότερα, ένας ενάγων είναι σε θέση να έχει μια δράση ενάντια σε έναν κατηγορούμενο. Περαιτέρω, οι κρίσεις από μια χώρα που είναι συμβεβλημένη με την Συνθήκη μπορούν να αναγνωριστούν και να επιβληθούν σε μια άλλη χώρα που ακολουθεί επίσης την Συνθήκη.

η Συνθήκη του Λουγκάνο στην Ελλάδα έχει υπογραφεί, αλλά δεν έχει επικυρωθεί ακόμα. Το 1998 είχε συναφθεί επίσης και η Σύμβαση του Στρασβούργου για την προστασία του περιβάλλοντος με τη βοήθεια του ποινικού δικαίου, η οποία όμως δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ.

Λευκή Βίβλος

Μετά από μια συζήτηση γενικών κατευθύνσεων, στις 29 Ιανουαρίου 1997, η Επιτροπή αποφάσισε, λαμβάνοντας υπόψιν την ανάγκη ανταπόκρισης στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του 1994, το οποίο ζητούσε την ανάληψη δράσης από την Κοινότητα, την σύνταξη της Λευκής Βίβλου για την περιβαλλοντική ευθύνη.

Πολύ αργότερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε την Λευκή Βίβλο περί Περιβαλλοντικής Ευθύνης στις 9 Φεβρουαρίου του 2000. Κατά την Λευκή Βίβλο, μόνο οι συγκεκριμένες ζημιές πρέπει να καλύπτονται. Η Λευκή Βίβλος σκιαγραφεί τους βασικούς άξονες ενός μελλοντικού κοινοτικού καθεστώτος ευθύνης για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Περιγράφει τα βασικά στοιχεία ώστε ένα τέτοιο καθεστώς να είναι αποτελεσματικό και εφαρμόσιμο. Το προτεινόμενο καθεστώς πρέπει όχι μόνο να καλύπτει τις τυχούσες ζημιές σε πρόσωπα,

αγαθά ή την ρύπανση χώρων, αλλά και τις ζημιές στην ίδια την φύση, ιδίως δε στους φυσικούς πόρους που είναι καίριας σημασίας προκειμένου να διαφυλαχθεί η βιοποικιλότητα στην Κοινότητα (ειδικότερα δε των περιοχών και των ειδών που τυγχάνουν προστασίας στο πλαίσιο του δικτύου Natura 2000). Μέχρι στιγμής, τα καθεστώτα περιβαλλοντικής ευθύνης των κρατών μελών της ΕΕ δεν πραγματεύονται το ζήτημα αυτό.

Απόρροια της Λευκής Βίβλου ήταν η έκδοση της Οδηγίας 2004/35, η οποία παρουσιάζεται ακολούθως.

Η οδηγία 2004/35/ΕΚ

Το αντικείμενο της οδηγίας 2004/35/ΕΚ είναι να ιδρύσει ένα κοινό πλαίσιο για την πρόληψη και την αποκατάσταση των περιβαλλοντικών καταστροφών με ένα λογικό κόστος για την κοινωνία, βασισμένο στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Η αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημιάς, όσον αφορά τα ύδατα ή τα προστατευόμενα είδη ή τους φυσικούς οικότοπους, επιτυγχάνεται μέσω της επαναφοράς του περιβάλλοντος στην αρχική του κατάσταση μέσω της πρωτογενούς, της συμπληρωματικής και της αντισταθμιστικής αποκατάστασης, όπου:

α) πρωτογενής αποκατάσταση είναι κάθε μέτρο αποκατάστασης που επαναφέρει τους κατεστραμένους φυσικούς πόρους και/ή τις εξασθετισμένες υπηρεσίες στην ή προς την αρχική τους κατάσταση

β) συμπληρωματική αποκατάσταση είναι κάθε μέτρο αποκατάστασης που αναλαμβάνεται σε σχέση με τους φυσικούς πόρους και/ή τις υπηρεσίες ως αντιστάθμιση του γεγονότος ότι η πρωτογενής αποκατάσταση δεν έχει ως αποτέλεσμα την πλήρη αποκατάσταση των κατεστραμένων φυσικών πόρων και/ή υπηρεσιών

γ) αντισταθμιστική αποκατάσταση είναι κάθε δράση που αναλαμβάνεται για να αντισταθμιστούν οι προσωρινές απώλειες των φυσικών πόρων και/ή των υπηρεσιών κατά την περίοδο που μεσολαβεί από την ημερομηνία που συνέβη η ζημιά μέχρι την επίτευξη πλήρους αποτελέσματος της πρωτογενούς αποκατάστασης.

δ) προσωρινές απώλειες νοούνται οι απώλειες που προέρχονται από το γεγονός ότι οι κατεστραμένοι φυσικοί πόροι ή οι υπηρεσίες δεν μπορούν να επιτελέσουν τις οικολογικές λειτουργίες του ή να παρέχουν υπηρεσίες σε άλλους φυσικούς πόρους ή στο κοινό μέχρι τα πρωτογενή και συμπληρωματικά μέτρα να αρχίσουν να παράγουν αποτέλεσμα. Δεν συνιστούν οικονομική αντιστάθμιση προς το κοινό.

Όταν η πρωτογενής αποκατάσταση δεν φέρνει αποτέλεσμα στην επαναφορά του περιβάλλοντος στην αρχική του κατάσταση, τότε θα επιχειρηθεί η συμπληρωματική αποκατάσταση. Επιπροσθέτως η αντισταθμιστική αποκατάσταση θα επιχειρηθεί για να αντισταθμίσει τις προσωρινές απώλειες. Σκοπός της πρωτογενούς αποκατάστασης είναι η επαναφορά των κατεστραμένων φυσικών πόρων και/ή των υπηρεσιών στην αρχική τους κατάσταση, ενώ σκοπός της συμπληρωματικής αποκατάστασης είναι να παρέχει ένα παρόμοιο επίπεδο φυσικών πόρων και/ή υπηρεσιών, ενδεχομένως και σε διαφορετική τοποθεσία, όπως θα παρέχονταν αν η κατεστραμένη περιοχή είχε επανέλθει στην αρχική της κατάσταση. Όπου είναι πιθανό και ενδεδειγμένο, η διαφορετική τοποθεσία θα πρέπει να είναι γεωγραφικά συνδεδεμένη με την κατεστραμένη περιοχή, λαμβάνοντας υπόψιν τα συμφέροντα του πληττόμενου πληθυσμού. Ως προς την αντισταθμιστική αποκατάσταση, η αντιστάθμιση αποτελείται από επιπρόσθετες βελτιώσεις στους προστατευόμενους φυσικούς οικότοπους και στα είδη, ή του ύδατος, είτε σε κατεστραμένη τοποθεσία είτε σε διαφορετική τοποθεσία. Δεν περιλαμβάνει οικονομική αντιστάθμιση σε μέλη του κοινού.

Η Οδηγία 2004/35 δεν εφαρμόζεται σε περιβαλλοντική καταστροφή ή σε όποια ενδεχόμενη καταστροφή που προκύπτει από ένα περιστατικό του οποίου η ευθύνη ή η αποζημίωση ανήκει στο πεδίο εφαρμογής όποιων από τις Διεθνείς Συμβάσεις που απαριθμούνται στο Παράρτημα IV, περικλείοντας κάθε μελλοντική τροποποίηση των Συμβάσεων αυτών, η οποία τίθεται σε ισχύ στο οικείο Κράτος Μέλος. Μεταξύ αυτών των Διεθνών Συμβάσεων περιλαμβάνονται οι ακόλουθες:

a) International Convention of 27 November 1992 on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

b) International Convention of 27 November 1992 on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.

c) International Convention of 23 March 2001 on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage.

d) International Convention of 3 May 1996 on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.

e) Convention of 10 October 1989 on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels.

Επιπλέον, η οδηγία ισχύει υπό την επιφύλαξη του δικαιώματος του φορέα εκμετάλλευσης να περιορίσει την ευθύνη του σε συμφωνία με την εθνική νομοθεσία θέτοντας σε εφαρμογή την Σύμβαση Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Αξιώσεις (LLMC) 1976, περιλαμβάνοντας κάθε μελλοντική τροποποίηση της Σύμβασης ή την Σύμβαση του Στρασβούργου για τον Περιορισμό της Ευθύνης στην εσωτερική Ναυσιπλοΐα (CLNI) 1988, περιλαμβάνοντας κάθε μελλοντική τροποποίηση της Σύμβασης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η συγκεκριμένη Οδηγία δεν έχει εφαρμογή στα θαλάσσια ατυχήματα στα Κράτη Μέλη που έχουν υπογράψει τις διεθνείς συνθήκες που αναφέρθηκαν.

Erika I – απομάκρυνση δεξαμενόπλοιων μονού κύτους

Το ναυάγιο του ERIKA, του εικοσιπεντάχρονου δεξαμενοπλοίου με Μαλτέζικη σημαία, το 1999 επέδρασε ως καταλύτης στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την θέσπιση μιας σειράς δραστικών μέτρων, με τη μορφή Οδηγιών και Κανονισμών για την πρόληψη των θαλασσιών πετρελαϊκών ατυχημάτων (ERIKA I package, ERIKA II package).

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz, στις 27 Σεπτεμβρίου του 2000, ζήτησε την ταχεία έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων που επονομάζεται «δέσμη Erika I» και κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, πρόταση για δεύτερη δέσμη μέτρων, για τη συμπλήρωση των τριών νομοθετικών προτάσεων που υποβλήθηκαν την 21η Μαρτίου 2000. Αυτή η δεύτερη δέσμη μέτρων που αποβλέπει στη βελτίωση, κατά αειφόρο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης, παρουσιάστηκε στις 6 Δεκεμβρίου 2000.

Βάσει κανονισμού της ΕΕ που εγκρίθηκε το 2002, τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους επρόκειτο να απομακρυνθούν σταδιακά από τα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπέρ των πολύ ασφαλέστερων πλοίων διπλού κύτους. Η απομάκρυνση προβλεπόταν το αργότερο για το 2015, ενώ οι συγκεκριμένες προθεσμίες κυμαίνονταν ανάλογα με το μέγεθος, τον τύπο και την ηλικία του πλοίου. Οι χρονολογίες είχαν αποφασιστεί σε συνεννόηση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Το Κοινοβούλιο συμφώνησε με τις χρονολογίες αλλά κατόρθωσε να επιτύχει την εξαίρεση των μικρότερων δεξαμενοπλοίων, με το

επιχείρημα ότι σε διαφορετική περίπτωση θα κινδύνευε ο εφοδιασμός των νησιωτικών περιοχών της Κοινότητας.

Στις 13 Νοεμβρίου 2002, λίγους μόνο μήνες μετά την έγκριση του κανονισμού, συνέβη η καταστροφή του Prestige, η οποία ώθησε την Ευρωπαϊκή Ένωση να εισαγάγει νέο χρονοδιάγραμμα έτσι ώστε τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους να καταργηθούν ταχύτερα. Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια να απαγορευτούν έως το 2005, ενώ τα μικρότερα και τα πιο νέα σε ηλικία δεν θα επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στα κοινοτικά ύδατα μετά το 2010. Επίσης, θεσπίστηκε άμεση απαγόρευση στη χρήση δεξαμενοπλοίων μονού κύτους για τη μεταφορά βαρέος πετρελαίου (που είναι ο πιο ρυπαντικός τύπος) προς ή από λιμάνια της Κοινότητας. Στην Ελλάδα, οι τελευταίες εξελίξεις είναι ότι από το 2008 θα αρχίσουν να αποσύρονται όλα τα μονού τοιχώματος τάνκερ, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση πιέζει για να μην υπάρξουν καθυστερήσεις στην απόσυρση των πλοίων.

Οι εξονυχιστικοί έλεγχοι της φυσικής κατάστασης των πλοίων στους λιμένες της ΕΕ είναι ο καλύτερος τρόπος για την επιβολή των κανόνων ασφαλείας. Σύμφωνα με την ΕΕ, οι επιθεωρήσεις θα είναι αυστηρότερες και συχνότερες: περίπου 4000 "επικίνδυνα" πλοία από τα κατά μέσο όρο 11.000 πλοία που υφίστανται επιθεώρηση κάθε χρόνο θα υφίστανται αυστηρή επιθεώρηση, σε σύγκριση με τα περίπου μόνο 700 σημερινά. Παράλληλα, θα απαγορευθεί η είσοδος σε κοινοτικούς λιμένες πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, όπως πετρέλαιο, φυσικό αέριο ή χημικές ουσίες, εάν τα πλοία αυτά φέρουν τη σημαία κράτους που έχει περιληφθεί σε "μαύρη λίστα" και εάν έχουν κρατηθεί από λιμενικές αρχές πάνω από δύο φορές μέσα στα προηγούμενα δύο χρόνια. Παρά την έντονη αντίσταση των κυβερνήσεων της ΕΕ, οι βουλευτές προσέθεσαν ένα κανόνα βάσει του οποίου τα πλοία υποχρεούνται να φέρουν συσκευή καταγραφής δεδομένων διαδρομής

(το λεγόμενο "μαύρο κουτί") η οποία καταγράφει πληροφορίες για χρήση κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων. Οι κανόνες αυτοί έπρεπε να έχουν υλοποιηθεί έως τον Ιούλιο του 2003.

Οι κυβερνήσεις μεταβιβάζουν την αρμοδιότητα διενέργειας δομικών ελέγχων ασφαλείας στα πλοία σε εταιρείες οι οποίες είναι γνωστές ως "νηογνώμονες" και οι οποίες διαθέτουν την απαραίτητη τεχνική εμπειρογνωμοσύνη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση όμως αποφάσισε ότι οι εταιρείες αυτές θα πρέπει στο εξής να συμμορφώνονται με υψηλότερα πρότυπα ποιότητας. Τώρα οι ευρωπαϊκές και εθνικές αρχές θα αναγνωρίζουν ή θα αποσύρουν την αναγνώριση από τις εταιρείες αυτές ύστερα από διεξοδική εξέταση του ιστορικού τους σε θέματα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης. Κατόπιν προτάσεως του Κοινοβουλίου, οι νηογνώμονες δεν επιτρέπεται να ελέγχονται από εφοπλιστές, ναυπηγεία ή άλλους εμπορικούς ναυτιλιακούς οργανισμούς, έτσι ώστε να αποτραπεί η σύγκρουση συμφερόντων.

Erika II - επιστημονική υποστήριξη και επικοινωνία

Τον Ιούνιο του 2002 εγκρίθηκαν δύο περαιτέρω μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Το Κοινοβούλιο χαιρέτισε θερμά τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ο οποίος θα εδρεύει στη Λισαβόνα και θα προσφέρει επιστημονική και τεχνική υποστήριξη ώστε να βοηθά τα Κράτη-μέλη στην επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας ενώ παράλληλα θα αξιολογεί τον αντίκτυπο της νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα. Επίσης συγκροτήθηκε σύστημα πληροφόρησης της ΕΕ που επιτρέπει την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Τα πλοία που πλέουν σε ύδατα της ΕΕ θα πρέπει να έχουν συστήματα αναγνώρισης που αυτόματα θα επικοινωνούν με τις λιμενικές αρχές. Τα

δεδομένα για επικίνδυνα φορτία θα κυκλοφορούν ευκολότερα, ενώ τα Κράτη-μέλη θα έχουν μεγαλύτερες εξουσίες να παρεμβαίνουν εάν συμβαίνει ατύχημα ή υπάρχει κίνδυνος ρύπανσης.

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 οδηγία που εμπεριέχεται στην δέσμη μέτρων Erika II προβλέπει:

- τη 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.
- την επέκταση των υποχρεώσεων ανακοίνωσης, που ήδη προβλέπονται στην οδηγία 93/75/ΕΟΚ σε καύσιμα αποθηκευμένα στο πλοίο, λαμβανομένου υπόψη του εξαιρετικά ρυπογόνου χαρακτήρα των προϊόντων αυτών.
- 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.

2.4 Η Αμερικανική Νομοθεσία αναφορικά με τα θαλάσσια ατυχήματα

Οι ΗΠΑ έχουν ένα σύστημα που επιτρέπει την αποκατάσταση των ζημιών των φυσικών πόρων. Το κόστος αποκατάστασης μπορεί να απαιτείται ή να αποκτάται μόνο από τις κυβερνητικές επιτροπές και επομένως δεν πέφτει το βάρος σε μεμονωμένα άτομα. Τα δικαστήρια ακόμη αναπτύσσουν τις μεθόδους για αξιολόγηση και τα όρια για τέτοιες ζημιές.

Η αρχική βάση του νομικού συστήματος αστικής ευθύνης για τη αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας στις ΗΠΑ είναι η Πράξη Ολοκληρωμένης Περιβαλλοντικής Ευθύνης, Αποζημίωσης και Υποχρέωσης (Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act – CERCLA).

Η CERCLA, όπως και μια σειρά αμερικανικών ομοσπονδιακών και κρατικών νόμων (π.χ. Πράξη Συντήρησης και Αποκατάστασης των Πόρων για τη διαχείριση και την διάθεση στερεών και επιβλαβών αποβλήτων, Πράξη Καθαρού Αέρα για τη ρύθμιση των εκπομπών των ατμοσφαιρικών ρύπων, Πράξη Ασφαλούς Πόσιμου Νερού για τη ρύθμιση της ποιότητας των δημόσιων πηγών πόσιμου νερού, Πράξη Ελέγχου Τοξικών Ουσιών για τη ρύθμιση της παρασκευής και της διανομής των τοξικών χημικών ουσιών, κ.ά.), επιβάλλουν την ποινική, αστική και διοικητική ευθύνη για την παραβίαση των περιβαλλοντικών ρυθμιστικών απαιτήσεων.

Οι πετρελαιοκηλίδες ελέγχονται από την Πράξη κατά της Ρύπανσης Πετρελαίου (Oil Pollution Act - OPA), η οποία υπογράφηκε μετά το ναυάγιο του Exxon Valdez, στις 18 Αυγούστου 1990. Η Πράξη αυτή εμπεριέχει διάφορους νόμους, θέτει το πλαίσιο της ευθύνης και της

ανάγκης αποζημίωσης από ατυχήματα που έχουν προκαλέσει ρύπανση, καθώς και μέτρα πρόληψης της ρύπανσης.

Η OPA βασίζεται σε τρεις κύριους άξονες την πολιτική της:

α) Οι κανόνες για την μελλοντική κατασκευή των πλοίων.

Έχει θέσει περιορισμό ότι μέχρι το 2015 όλα τα τάνκερ που κινούνται στα ύδατα Αμερικανικής Δικαιοδοσίας θα πρέπει να έχουν διπλά τοιχώματα, αναγκάζοντας με αυτό τον τρόπο όσους πλοιοκτήτες έχουν εμπορικά συμφέροντα στα Αμερικανικά ύδατα να προχωρήσουν είτε σε μετασκευές του στόλου τους ή σε νέες κατασκευές.

β) Νέες διευκρινήσεις της οικονομικής ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος.

Αυξήθηκαν κατά πολύ τα νέα όρια αποζημίωσης. Για παράδειγμα, για τάνκερ με ακαθάριστη χωρητικότητα μικρότερη των 3.000 GRT η αποζημίωση ανέρχεται πλέον στα 1.200 US \$ για κάθε GRT ή συνολικά 2 εκατ. US \$, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο. Παλιότερα για την ίδια κατηγορία χωρητικότητας η αποζημίωση ήταν 150 US \$ για κάθε GRT. Έτσι οι περισσότερες πετρελαϊκές εταιρείες και πλοιοκτήτες αύξησαν την ασφαλιστική τους κάλυψη σε συμβόλαια της τάξεως των 500 εκατ. ως 1,5 δισ. US \$.

γ) Η εκτίμηση για το κόστος της ζημιάς στους φυσικούς πόρους

Σύμφωνα με αυτό το καθεστώς όλες οι ζημιές πρέπει να αποζημιώνονται, ακόμη και οι απώλειες αξίας «άμεσης χρήσης», όπως είναι το ψάρεμα, το κηνύγι, το κολύμπι, ή αξίας «παθητικής χρήσης», δηλαδή η αξία του να γνωρίζει κάποιος ότι οι φυσικοί πόροι του είναι διαθέσιμοι για χρήση στο παρόν και στο μέλλον.

Σύμφωνα με την OPA, δεν υπάρχει περιορισμός ευθύνης του πλοιοκτήτη ή του ασφαλιστικού φορέα, εκτός και αν αποδειχθεί ότι η ενέργεια ήταν έργο ανωτέρας βίας, αποτέλεσμα πολεμικής σύγκρουσης ή κακοήθους ενέργειας ενός τρίτου μέλους. Όμως ακόμη και σε αυτήν

την περίπτωση ο πλοιοκτήτης είναι αναγκασμένος να υπερασπιστεί τον εαυτό του, αποδεικνύοντας ότι ενδιαφέρθηκε για το συμβάν και ότι είχε λάβει τις κατάλληλες προφυλάξεις νωρίτερα. Η ευθύνη γενικότερα βαραίνει τον πλοιοκτήτη, και όχι τον ναυλωτή, τον ιδιοκτήτη του φορτίου που μεταφέρεται, ή τον εισαγωγέα πετρελαίου.

Αρχικά, όταν θεσπίστηκε η OPA, πέρα από τις αντιδράσεις που προκάλεσε στους πλοιοκτήτες που είχαν οικονομικά συμφέροντα στα Αμερικανικά ύδατα, όπως είναι φυσικό δημιούργησε και έντονες αντιδράσεις από την μεριά των P&I clubs, τα οποία αρνήθηκαν να συμβιβαστούν με το καθεστώς της απεριόριστης ευθύνης. Τελικά, αποφάσισαν να παρέχουν κάλυψη στην ρύπανση χωρίς όμως να είναι εγγυητές οι ίδιοι. Αυτό σημαίνει ότι αν για κάποιο λόγο αρνηθούν να πληρώσουν για κάποιο ατύχημα, ο εγγυητής κάποιας άλλης ασφαλιστικής εταιρείας θα καλύψει το ποσό.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι κάθε Πολιτεία πάντως έχει τη δική της νομοθεσία περί ρυπάνσεως, και κάποιες από αυτές τη συνδυάζουν με τους κανόνες της OPA.

2.5 Σύγκριση νομοθεσίας στις ΗΠΑ και στην Ε.Ε.

Το 1990 η Αμερικάνικη νομοθεσία θέσπισε νόμο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας με αποτέλεσμα να απομακρυνθούν τα πιο επικίνδυνα σκάφη από τα αμερικανικά νερά και να μεταφερθούν στα ευρωπαϊκά και στα ασιατικά. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαιτίας αντιδράσεων από κράτη μέλη (μεταξύ τους και η Ελλάδα) και ενός τμήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθυστέρησε να εκσυγχρονίσει την πολιτική της για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (θέματα απολύτως αλληλένδετα).

Οι ΗΠΑ εισήγαγαν τη νομοθεσία τους μετά από τη διαρροή πετρελαίου του Exxon Valdez το 1989 που είναι βασισμένη στη ρητή υπαιτιότητα και την απεριόριστη αποζημίωση. Αυτό έχει οδηγήσει σε μια δραματική πτώση στις διαρροές πετρελαίου στα αμερικανικά ύδατα. Η αποζημίωση και η ρητή υπαιτιότητα όπου εκείνοι που προκαλούν την πετρελαιοκηλίδα είναι αυτόματα εκτεθειμένοι, είναι ένα ισχυρό αντικίνητρο στις επιχειρήσεις πετρελαίου που θέλουν να μεταφέρουν το πετρέλαιο με κάτω του μετρίου σκάφη μέσω των αμερικανικών υδάτων.

Συγκρίνοντας το κόστος που δαπανήθηκε σε περιπτώσεις ναυαγίων που υπόκεινται στο Ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο, με το κόστος που προέκυψε σε ναυάγια στα Αμερικανικά ύδατα, γίνεται προφανής η διαφορά στην οικονομική διάσταση των δύο αυτών πλαισίων. Η πιο δαπανηρή διαδικασία απορρύπανσης αφορά την πετρελαιοκηλίδα που προκάλεσε το EXXON VALDEZ (Αλάσκα, 1989). Η επιχείρηση καθαρισμού των ακτών στην περιοχή κόστισε 2 δισ. δολάρια ΗΠΑ και το συνολικό κόστος (συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, ποινών και αποζημιώσεων) εκτιμάται στα 9,5 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Στην περίπτωση του ναυαγίου του AMOCO CADIZ (Γαλλία, 1978) το κόστος ανήλθε στα 282 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Στο ναυάγιο του BRAER (ΗΒ, 1993) το κόστος

ανήλθε στα 83 εκατ. δολάρια ΗΠΑ, μολονότι έγινε φυσική απορρύπανση του πετρελαίου. Το μεγαλύτερο μέρος (61 εκατ. δολάρια) κατεβλήθη ως αποζημίωση στους αλιείς. Επίσης, στο ναυάγιο του SEA EMPRESS (ΗΒ, 1996) το συνολικό κόστος ανήλθε στα 62 εκατ. δολάρια, στην περίπτωση του NAKHODKA (Ιαπωνία, 1997) ανήλθε στα 219 εκατ. δολάρια και στο ERIKA (Γαλλία, 1999), καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία, υπολογίζεται ότι θα ανέλθει στα 180 εκατ. δολάρια. Στην περίπτωση του Prestige οι διεκδικήσεις για αποζημιώσεις από τους κατοίκους της Γαλλίας και της Ισπανίας έφτασαν στα 700 εκατ.δολάρια, ενώ στο σύνολό τους ξεπέρασαν το 1 δισ. δολάρια.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, υπάρχει μια δυσκαμψία στις κινήσεις που γίνονται όταν πρόκειται για ατυχήματα που υπόκεινται στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Μέχρι στιγμής δεν γίνονται ιδιαίτερα βήματα ως προς την αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος και των αντίστοιχων πόρων και οικότοπων, πέρα από την τετριμμένη αποζημίωση για καθαρισμό. Αντίθετα, η Αμερικανική νομοθεσία καλύπτει την αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος συνολικά, δηλαδή χωρίς να περιορίζεται μόνο στον καθαρισμό και την αποζημίωση κάποιων από τους πληγέντες, πράγμα που αποτελεί προφανή ένδειξη σεβασμού προς το περιβάλλον.

2.6 Ο ρόλος του IMO, το καθεστώς των Σημαιών και η ανάγκη για συχνές Επιθεωρήσεις

Η Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας (1982, UNCLOS) καθιερώνει τα γενικά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας. Μέσα στα Ηνωμένα Έθνη, δύο ειδικευμένοι οργανισμοί εξετάζουν τις θαλάσσιες υποθέσεις: ο Διεθνής Θαλάσσιος Οργανισμός (IMO) και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), και έχουν ευθύνη για την ανάπτυξη και αναπροσαρμογή των συμβάσεων και των οδηγιών στο πλαίσιο των οποίων τα σκάφη πρέπει να συμμορφώνονται. Ο IMO ασχολείται με θέματα σχετικά με την ασφάλεια εν πλώ, την πρόληψη ρύπανσης και την κατάρτιση των ναυτικών, ενώ ο ILO εξετάζει τα θέματα σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης εν πλώ. Και ενώ ο IMO και ο ILO θέτουν το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο για τα σκάφη, κάθε κράτος μέλος φέρει την ευθύνη για την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων που έχει επικυρώσει στα σκάφη που φέρουν την σημαία του. Επίσης σε υποπεριφερειακή βάση υπάρχουν διάφορες συμφωνίες σε ισχύ. Στον Μεσογειακό χώρο υπάρχει επίσης ένας μικρός αριθμός ιδιωτικών αναδόχων με τον κατάλληλο εξοπλισμό, εργατικό δυναμικό και εμπειρία για την αντιμετώπιση διαρροών πετρελαίου που είτε λειτουργούν στο πλαίσιο της σύμβασης με την οποία κυβέρνηση τους παρέχει πλήρη απασχόληση, είτε χρησιμοποιούνται για να υποστηρίξουν τις κυβερνητικές ενέργειες ή τις ενέργειες κάποιου άλλου εργοδότη (π.χ. επιχειρήσεις πετρελαίου, ιδιοκτήτες βυτιοφόρων και οι ασφαλιστές τους). Δεν είναι σαφές, όμως, μέχρι που μπορούν αυτές οι εταιρείες να υπερνικήσουν την γραφειοκρατία, τα τελωνεία και τα άλλα λογιστικά εμπόδια για να δώσουν την έγκαιρη διεθνή απάντηση. Στον ευρύτερο Μεσογειακό χώρο υπάρχουν δύο κινητές ομάδες άμεσης

αντίδρασης, η Fast Oil Spill Team (FOST) στην Μασσαλία της Γαλλίας, και η Oil Spill Response Limited (OSRL) στην Αγγλία.

Η διεθνής φύση των ωκεανών απαιτεί διεθνείς νόμους και συμβάσεις. Πολλές βασικές αποφάσεις λαμβάνονται από τον IMO που εδρεύει στο Λονδίνο. Πολλές αποφάσεις σχετικά με τους κανονισμούς ναυτιλίας αποφασίζονται από τα κράτη ανάλογα με το μερίδιο σε χωρητικότητα της παγκόσμιου στόλου κατέχουν. Αυτό δίνει κυριαρχία στις σημαίες ευκαιρίας. Τα κράτη με αυτές τις σημαίες λειτουργούν σ'ένα φιλικό κλίμα ως προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (δηλαδή χαμηλά στάνταρς, χαμηλοί φόροι). Επίσης δείχνουν ανοιχτά την αντιπροσώπευσή τους από την ναυπηγική βιομηχανία στον IMO. Τα κράτη αυτά είναι έξι: Παναμάς, Λιβερία, Μπαχάμες, Κύπρος, Μάλτα και Κίνα, τα οποία καταχωρούν τον μισό από τον όγκο της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Ο IMO έχει εφαρμόσει μια σειρά μέτρων όπως η INTERVATION, για την επέμβαση σε ανοιχτή θάλασσα σε περίπτωση πετρελαϊκής μόλυνσης, η COLREG για την πρόληψη συγκρούσεων πλοίων στη θάλασσα, η STCW για την εκπαίδευση των ναυτικών και ο INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM code) που υποχρεώνει τους εφοπλιστές να εξασφαλίσουν με πιστοποιητικά ποιότητας την αξιοπλοία των πλοίων και τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.

Οι εθνικές νομοθεσίες του κάθε κράτους που έχει επικυρώσει ή δεχθεί μια σύμβαση, θα πρέπει να αλλάξουν, για να επιβάλουν τις διατάξεις της σύμβασης, δεδομένου ότι ο IMO δεν έχει καμία δύναμη απ'αυτήν την άποψη.

Επειδή υπάρχουν μεγάλες διαφορές στο βαθμό ετοιμότητας για την αντιμετώπιση διαρροών πετρελαίου από τις 21 χώρες που περιβάλλουν την Μεσογειακή θάλασσα, καταβάλλονται προσπάθειες για να γεφυρώσουν τις διαφορές αυτές. Τέτοιες είναι τα αμοιβαία

προγράμματα ενίσχυσης και συντονισμού υπό την αιγίδα του UNEP (United Nations Environment Programme) και του IMO που έχουν προκύψει στα νομικά πλαίσια της Συνθήκης της Βαρκελώνης το 1976. Αυτή η Συνθήκη αντιμετωπίζει διάφορα ζητήματα ρύπανσης και έχει επιτύχει την υποστήριξη όλων των κρατών εκτός της Γιουγκοσλαβίας. Ονομάστηκε Κέντρο Απάντησης Εκτακτης Ανάγκης στην Περιφερειακή Θαλάσσια Ρύπανση για την Μεσόγειο (REMPEC), καθιερώθηκε το 1976 και ήταν το πρώτο κέντρο των Ηνωμένων Εθνών του είδους του στον κόσμο στα πλαίσια του προγράμματος περιφερειακών θαλασσών του UNEP.

Τα παράκτια κράτη πρέπει να παρέχουν εγκαταστάσεις για τα σκάφη έτσι ώστε να απελευθερωθούν τα απόβλητά τους (πετρελαιοειδή απόβλητα, χημικά υπολείμματα, λύμματα, απορρίματα) στα λιμάνια τους και όχι στα θαλάσσια ύδατα. Οι οδηγίες του MARPOL όμως δεν υποχρεώνουν τις κυβερνήσεις αυτών των χωρών να παρέχουν αυτές τις εγκαταστάσεις υποδοχής, ούτε διευκρινίζουν ότι πρέπει αν αυτές υπάρχουν, να παρέχονται δωρεάν. Η αποτυχία να παρασχεθούν τέτοιες εγκαταστάσεις σημαίνει ότι τα σκάφη θα πρέπει ή να προσπαθήσουν να κρατήσουν τα απόβλητα που παράγονται εν πλώ για πάντα, ή να παρεκκλίνουν σ'ένα λιμάνι όπου οι εγκαταστάσεις υποδοχής είναι διαθέσιμες (προσθέτοντας στις λειτουργικές δαπάνες) ή παράνομα να απαλλαχθούν απ'αυτά στη μέση του ωκεανού και να διακινδυνεύσουν μερικές φορές τεράστιες ποινικές ρήτρες.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει έλεγχο στα σκάφη των ξένων κρατών μέσα στους λιμένες τους. Τα κράτη σημαίας έχουν την πλήρη και αποκλειστική αρμοδιότητα του σκάφους στις ανοιχτές θάλασσες. Επίσης, τα κράτη σημαίας πρέπει να καθιερώσουν έναν κατάλογο που θα περιέχει τα ονόματα και τις

λεπτομέρειες των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Τα κράτη σημαίας πρέπει επίσης να λάβουν τα μέτρα όπως είναι απαραίτητα για:

- α) κατασκευές, εξοπλισμό και πλοϊμότητα των σκαφών
- β) επάνδρωση των σκαφών, όρους εργασίας και κατάρτιση των πληρωμάτων
- γ) χρήση των σημάτων, συντήρηση των επικοινωνιών και της πρόληψης των συγκρούσεων.

Ένα κράτος σημαίας πραγματοποιεί τις έρευνες του για να εξασφαλίσει ότι τα σκάφη επιθεωρούνται περιοδικά και παίρνουν νέα πιστοποιητικά, χρησιμοποιώντας τους επιθεωρητές του ή επιτρέπει σε μια αναγνωρισμένη οργάνωση (RO) να πραγματοποιήσει τις έρευνες και να εκδώσει τα διεθνή πιστοποιητικά εξ ονόματος. Τέτοιοι είναι τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS).

Τα κράτη σημαίας που ανήκουν επί σειράς ετών στα κακόφημα, ενεργοποιούν τα «ανοιχτά ληξιαρχεία» που αφήνουν την διοίκηση των εμπορικών στόλων τους στους ιδιώτες προσπαθώντας να λειτουργήσουν χωρίς τον ελάχιστο αριθμό προσωπικού ή επιθεωρητών χωρίς την απαραίτητη ικανότητα, εμπειρία, γνώση ή με το ανεπαρκές κίνητρο.

Ο διεθνής διοικητικός κώδικας ασφαλείας (ISM) ισχύει για όλα τα άλλα σκάφη από τον Ιούλιο του 2002. Ο κώδικας αυτός απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να κάνουν ιδιαίτερες αλλαγές στη δομή τους, να εφαρμόσουν τις ασφαλείς διοικητικές διαδικασίες και να διατηρήσουν τα κατάλληλα αρχεία. Ο ISM θα πρέπει να εφαρμοστεί από τους πλοιοκτήτες και να ελεγχθεί από τα κράτη σημαίας, αλλά υπόκειται επίσης στην επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές. Τα σκάφη που δεν φέρνουν την απαραίτητη πιστοποίηση θα μπορούν να αποτραπούν από το να εισέλθουν στους ξένους λιμένες.

Κάθε πλοίο πρέπει να ανήκει σε κάποιο κράτος σημαίας. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο κάθε κράτος που επιτρέπει την εγγραφή πλοίων κάτω από την σημαία του έχει το δικαίωμα να τα ελέγχει σε τεχνικά και λειτουργικά θέματα. Γι'αυτό κάνει τακτικές επιθεωρήσεις με εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές σ'όλα τα πλοία τους, οι οποίες λέγονται Επιθεωρήσεις Σημαίας.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή κλίση του στόλου της ΕΕ προς τις «σημαίες ευκαιρίας», χώρες που είναι πολύ ελκυστικότερες στους πλοιοκτήτες από τις Ευρωπαϊκές από την άποψη της φορολογίας, κοινωνικής νομοθεσίας και ασφάλειας ή περιβαλλοντικών προτύπων. Το γεγονός αυτό, αλλά και τ'ότι δεν ενεργούν όλα τα κράτη σημαίας υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί (δεν ελέγχουν τα πλοία τους ή κάνουν ελλειπίες ελέγχους), ανάγκασε πολλά κράτη να επιβάλλουν πρόσθετες επιθεωρήσεις στα πλοία που μπαίνουν στα λιμάνια τους πριν τα αφήσουν να αποπλεύσουν. Οι επιθεωρήσεις αυτές λέγονται «των Λιμενικών Αρχών» και ο αριθμός των κρατών που τις εφαρμόζουν όλο και αυξάνεται. Τα κράτη αυτά (κυρίως βάσει της γεωγραφικής τους θέσης) σχημάτισαν Τοπικές Συμφωνίες όπως Paris MOU, Tokyo MOU, Black Sea MOU και άλλα, οι οποίες ορίζουν τους ελέγχους που θα γίνονται στις επιθεωρήσεις και δίνουν τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές τους.

Οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμενών σ'ένα σκάφος αρχίζουν με τον επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCO) να διεξάγει μια αρχική επιθεώρηση, εκτός αν υπάρχουν ενδείξεις ότι χρειάζεται πιο λεπτομερής επιθεώρηση. Αν κατά τη διάρκεια της αρχικής επιθεώρησης ο PSCO βρει στοιχεία σημαντικών ελαττωμάτων στο σκάφος, στο πλήρωμα ή στην λειτουργία του τότε θα πρέπει να προβεί σε πιο λεπτομερή επιθεώρηση του σκάφους. Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση καλύπτει σε βάθος την μεταλλική κατασκευή, τον εξοπλισμό, την

επάνδρωση, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και την συμμόρφωση με τις επί του σκάφους λειτουργικές διαδικασίες. Άλλοι τύποι επιθεωρήσεων είναι οι Εκτεταμένες, οι Ειδικές και οι Επιθεωρήσεις Προτεραιότητας. Οι λιμενικές αρχές δεν πρέπει να χρεώσουν το σκάφος για οποιαδήποτε γενική επιθεώρηση. Δαπάνες για τις λιμενικές αρχές από τον πλοιοκτήτη προκύπτουν αν η κατάσταση του σκάφους απαιτεί επιθεώρηση ή αν το σκάφος τεθεί υπό κράτηση και ο PSCO πρέπει να επιστρέψει στο σκάφος για επανεπιθεώρηση. Αν δεν αναφερθούν σημαντικά ελαττώματα, μπορεί να γίνει ξανά επιθεώρηση μετά από έξι μήνες.

Τα κριτήρια επιλογής σκαφών για επιθεώρηση σε τυχαία σειρά είναι:

- Ιδιοκτήτρια εταιρεία: Εταιρείες που έχουν σκάφη τα οποία έχουν κρατηθεί πολλές φορές, αποκτούν κακή φήμη.
- Ναυλωτές: Πολλοί απ'αυτούς δεν ενδιαφέρονται για την κατάσταση του πλοίου αρκεί να μπορεί να μεταφέρει το εμπόρευσμά τους.
- Σημαία: Σκάφη με σημαία που δεν έχουν αποδεχθεί διεθνείς συμβάσεις ή έχουν μεγάλη λίστα με σκάφη που έχουν κρατηθεί από λιμενικές αρχές, έχουν μεγάλες πιθανότητες για να επιθεωρηθούν.
- Προτεραιότητα επίσης δίνεται σε σκάφη νηογνωμόνων που δεν είναι μέλη του IACS ή επιβάλλουν λιγότερα από αναμενόμενα αυστηρές επιθεωρήσεις.
- Ιστορία σκάφους: Το ιστορικό του κάθε σκάφους θα το ακολουθεί σ'όλη του την ζωή. Σκάφη με βεβαρημένο από κρατήσεις ιστορικό σίγουρα τραβούν πιο εύκολα την προσοχή των επιθεωρητών.
- Ηλικία: Όσο μεγαλύτερης ηλικίας είναι ένα σκάφος, τόσο έχει μεγαλύτερη πιθανότητα για να επιθεωρηθεί. Η κρίσιμη ηλικία είναι τα 10 χρόνια.

- Τύπος: Ορισμένοι τύποι σκαφών (δεξαμενόπλοια, μεταφορείς χημικών, αερίου) θεωρούνται πιο επιρρεπείς σε ατυχήματα.

Υπάρχουν διάφορες βάσεις δεδομένων-πληροφοριών για τα πλοία του παγκόσμιου στόλου που είναι διαθέσιμες στο διαδίκτυο. Τέτοιες είναι οι EQUASIS, APSIS και άλλες.

Οι τέσσερις πιο συχνές ανεπάρκειες που συναντώνται είναι οι ανεπάρκειες στα σωστικά μέσα, στην ασφάλεια γενικότερα, στα μέσα πυρόσβεσης και στον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, με τις υπόλοιπες να ακολουθούν με διαφορά.

Από στοιχεία για το ποσοστό επί τοις εκατό επί του συνόλου των επιθεωρήσεων που έγιναν ανά κατηγορία σκάφους το 2002, συμπεραίνουμε ότι η προσοχή των λιμενικών αρχών είναι σαφώς στραμμένη προς τα σκάφη ξηρού φορτίου. Τα ίδια είναι επίσης που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό στις κρατήσεις και ακολουθούν τα σκάφη φορτίου χύδην.

Το 2002, το 83,46% των ανεπαρκειών σημειώθηκαν σε σκάφη μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης των 1600 τόνων και το 80% σε σκάφη μεγαλύτερα των 15 ετών. Σε δεύτερη θέση είναι τα σκάφη με μεταφορική ικανότητα 500-1600 τόνων (14,15%) και ηλικίας 5-15 ετών (15,2%) και τελευταία αυτά με μεταφορική ικανότητα μικρότερη των 500 τόνων (2,39%) και ηλικίας μικρότερης των 5 ετών (4,78%).

Οι κυριότεροι λόγοι που οδηγούν σε εξορία τα σκάφη από όλα τα λιμάνια είναι η έλλειψη έγκυρων ISM πιστοποιητικών, οι πολλαπλές κρατήσεις, η αποτυχία του σκάφους να πλεύσει στο λιμάνι που του έχει οριστεί για να προβεί στις απαραίτητες επισκευές και η ανυπακοή εντολής κράτησης.

3. ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

3.1 Πώς λειτουργεί ένας ασφαλιστής

Η ασφάλιση είναι ένα μέσο μείωσης των δαπανών «συναλλαγών». Ο κάθε ασφαλιστής πρέπει να κατέχει ακριβείς πληροφορίες για το τι πιθανότητες έχει να συμβεί ένα ατύχημα και για το πιθανό μέγεθος της ζημιάς, έτσι ώστε να μπορέσει να ορίσει το κατάλληλο ασφάλιστρο. Όταν συμβαίνουν τα παραπάνω θεωρείται ότι ο κίνδυνος είναι «ασφαλίσιμος», δηλαδή μπορεί να ασφαλιστεί. Τις πληροφορίες αυτές τις λαμβάνουν συνήθως από την στατιστική, όμως δεν είναι πάντα επαρκείς και αξιόπιστες. Στις περιπτώσεις που οι πληροφορίες που έχουν δεν είναι αξιόπιστες, δεν σημαίνει ότι δεν μπορούν να ασφαλίσουν τον κίνδυνο αλλά μπορούν να θέσουν ένα πρόσθετο ασφάλιστρο. Όμως επειδή στην πράξη η πλειοψηφία των ασφαλιστών είναι παραδοσιακά συντηρητικοί και συνετοί, έχουν την τάση να είναι πολύ προσεκτικοί με το αν θα προσφέρουν κάλυψη όταν η αβεβαιότητα για τους κινδύνους είναι μεγάλη.

Όπου η αποκατάσταση είναι απραγματοποίητη ή πάρα πολύ δαπανηρή, δίνεται μια ισοδύναμη αποζημίωση. Το γεγονός ότι η μόλυνση είναι αποτέλεσμα της παραβίασης των κανονισμών, δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να ασφαλιστεί. Αυτό θα ίσχυε αν αυτό γινόταν σκόπιμα. Οι περισσότεροι ασφαλιστικοί νόμοι δεν περιλαμβάνουν την σκόπιμη ζημία στην κάλυψη που δίνουν. Από χώρα σε χώρα τα ποσά των εγγυήσεων διαφέρουν, καθώς επίσης και ο τρόπος που ελέγχονται οι άδειες.

Για να αυξηθεί η δυνατότητα ασφάλισης και η δυνατότητα για αποζημιώσεις, θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών. Η συνεργασία μεταξύ ασφαλιστών είναι

σημαντική: α) για να αποκτήσουν επαρκείς και αξιόπιστες στατιστικές όσον αφορά τους κινδύνους, β) για να αποκτήσουν μεγαλύτερη δύναμη. Όμως παρόλο που η ανταλλαγή πληροφοριών για ενδεχόμενους κινδύνους είναι θεμιτή και επιτρέπει την συνεργασία των ασφαλιστικών εταιρειών, το να διατυπώνουν συστάσεις για να αρνηθούν κάποια κάλυψη κινδύνου ή για να αυξήσουν τα ασφάλιστρα, δεν είναι αποδεκτό.

Όταν το θέμα της αποζημίωσης για τον ασφαλισμένο μετατίθεται από τον ίδιο στον ασφαλιστή, τότε ο πιθανός θύτης είναι λιγότερο ευαισθητοποιημένος στο θέμα της πρόληψης των ζημιών. Τότε είναι που προκύπτει πρόβλημα «ηθικού κινδύνου» ως προς τους ασφαλιστές. Γι' αυτό το θέμα, υπάρχουν δύο λύσεις:

- 1) να ελέγξουν τον ασφαλιζόμενο και να κάνουν την κατάλληλη προσαρμογή των ασφαλίσεων.
- 2) να εκθέσουν και τον ασφαλιζόμενο μερικώς σε συμμετοχή στον πιθανό κίνδυνο.

Η πρώτη λύση θεωρείται λίγο καλύτερη, αλλά γενικά προτιμότερο είναι να γίνεται ένας συνδυασμός και των δύο αυτών.

Το να ελέγχουν οι ασφαλιστές τους ασφαλιζόμενους μπορεί να γίνει για παράδειγμα μέσω του διαρκούς ελέγχου αν έχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά και αν φροντίζουν να πληρούν τους διάφορους κανονισμούς που ορίζουν αυτά. Επίσης ένας άλλος τρόπος είναι να γίνονται συχνοί περιβαλλοντικοί λογιστικοί έλεγχοι.

Στις περιπτώσεις όπου δεν είναι σωστό και δίκαιο να επιβαρύνεις τους σημερινούς ασφαλιστές με οικονομικές εκκρεμότητες του παρελθόντος, μπορεί να αντιπροταθεί ως λύση η χρήση ταμείων αποζημιώσεων. Τα ταμεία αυτά παρεμβαίνουν όταν κάποιοι συγκεκριμένοι κίνδυνοι φαίνονται μη-ασφαλιζόμενοι.

Σε ό,τι αφορά την ασφάλιση του κόστους καθαρισμού, εδώ και πολύ καιρό προβλέπεται αντίστοιχη κάλυψη στην Κοινότητα, μολονότι συχνά τα αντίστοιχα προϊόντα δεν διακινούνται στην αγορά υπό την αυτήν επωνυμία – κοινές ονομασίες είναι εν προκειμένω η ασφάλιση της περιβαλλοντικής ευθύνης, ασφάλεια για την κάλυψη περιβαλλοντικών βλαβών που συνεπάγονται ευθύνη, ασφάλεια για τον περιβαλλοντικό καθαρισμό και την αντίστοιχη ευθύνη. Αυτού του είδους τα ασφαλιστικά προϊόντα είναι ευρέως γνωστά στην αγορά και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες διακινούνται είναι σχετικώς τυποποιημένες.

Οι ασφάλειες αποτελούν τυπική περίπτωση του παγκοσμιοποιημένου κλάδου –ήτοι πρόκειται για κλάδο ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένο στις τάσεις που παρατηρούνται στα επιμέρους τμήματα του και είναι σε θέση να μεταφέρει ταχέως τις γνώσεις που αποκομίζει από τη μία αγορά στις υπόλοιπες. Οι περιβαλλοντικές ευθύνες, συμπεριλαμβανομένων των ευθυνών για την κάλυψη του κόστους καθαρισμού, θεσπίστηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες ήδη πριν από 20 χρόνια, με αποτέλεσμα την παροχή αντίστοιχης ασφαλιστικής κάλυψης. Τα προϊόντα που αρχικά αναπτύχθηκαν βάσει της αντιστοιχώς κτηθείσας πείρας, για την αγορά των Ηνωμένων Πολιτειών θα μπορούσαν ως εκ τούτου να μεταφερθούν ταχέως στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μόλις οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβάλλουν την ευθύνη για την κάλυψη των δαπανών περιβαλλοντικού καθαρισμού.

Συνολικά δεν υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες ότι η ευθύνη για τον καθαρισμό των περιβαλλοντικών ρυπάνσεων είναι ασφαλίσιμη και ήδη ασφαλιζόταν στην Κοινότητα κατά την εποχή της έγκρισης της αντίστοιχης Λευκής Βίβλου. Ωστόσο, μεγαλύτερους προβληματισμούς προκαλεί το κατά πόσον θα ήταν δυνατόν να ασφαλιστεί η ευθύνη για τις ζημίες που υφίσταται η βιοποικιλότητα. Αυτό το είδος της ευθύνης

δεν ήταν ιδιαίτερα γνωστό στην Κοινότητα και συχνά υποστηρίχθηκε ότι θα ήταν αδύνατο να αξιολογηθεί και να ασφαλιστεί.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτέλεσε μελέτη η οποία εστιάσθηκε στα θέματα που σχετίζονταν με την ευθύνη στις Ηνωμένες Πολιτείες για τις ζημιές σε φυσικούς πόρους – ήτοι σε μια έννοια παρεμφερή προς την ευθύνη για τις ζημιές στη βιοποικιλότητα. Όντως στην χώρα αυτή η ευθύνη για ζημιές σε φυσικούς πόρους θεσμοθετήθηκε ταυτόχρονα με την ευθύνη για τις δαπάνες καθαρισμού, εδώ και περισσότερα από 20 χρόνια, πράγμα το οποίο καθιστά τις Ηνωμένες Πολιτείες αξιόπιστη δοκιμή σε ό,τι αφορά την ασφαλισιμότητα των ζημιών στην βιοποικιλότητα. Τα συμπεράσματα της μελέτης αποδεικνύουν ότι οι ανησυχίες ότι οι ζημιές στην βιοποικιλότητα δεν είναι ασφαλίσιμες, είναι αδικαιολόγητες.

Η πλειοψηφία των πολιτικών ασφάλισης που είναι διαθέσιμες στις ασφαλιστικές αγορές περιορίζονται στις ξαφνικές απώλειες και σ'αυτές που προκαλούνται από ατυχήματα.

3.2 Ασφάλιση σε σχέση με τη νομοθεσία

Δεν υπάρχει καμμία κοινή πρακτική στην εθνική νομοθεσία όσον αφορά το θέμα αν οι υποχρεωτικές οικονομικές εγγυήσεις πρέπει να καλύπτουν πλήρως την ευθύνη ή όχι. Ορισμένες χώρες δεν το δέχονται αυτό. Άλλες χώρες θεωρούν ότι το όριο για την ευθύνη και τις οικονομικές εγγυήσεις πρέπει να είναι το ίδιο. Σ'αυτήν την περίπτωση, η διαθεσιμότητα της ασφαλιστικής κάλυψης είναι σημαντικός παράγοντας στον καθορισμό των ορίων ευθύνης και ασφάλειας. Η ταυτότητα των δύο ορίων σημαίνει ότι οι απώλειες ως αποτέλεσμα πιθανής ευθύνης μετατοπίζονται πλήρως στον ασφαλιστή.

Οι ασφάλειες και οι οικονομικές αγορές είναι αυτές που θα αποφασίσουν στην πράξη αν θα καλύψουν κάποιον κίνδυνο. Ένας βασικός παράγοντας που καθορίζει αν θα καλύψουν τη ζημιά είναι αν το πεδίο ευθύνης καθορίζεται με βεβαιότητα για να καταστήσει τον κίνδυνο προβλέψιμο και συνεπώς «ασφαλισίμο». Το θέμα είναι πώς μια ευθύνη για μια ασαφή έννοια π.χ. η ζημιά στην βιοποικιλότητα, μπορεί να θεωρηθεί προβλέψιμη.

Για κάποιον που χαράζει την πολιτική για την ευθύνη των ασφαλιστών θα πρέπει για να αυξήσει την ασφαλισιμότητα να αποφύγει την ένωση διαφόρων ευθυνών.

Από θεωρητική άποψη θα μπορούσε κανείς να πεί ότι ένα αυστηρό καθεστώς ευθύνης δεν μπορεί να προταθεί χωρίς οικονομικές εγγυήσεις όταν υπάρχει κίνδυνος αφερεγγυότητας. Στις εναλλακτικές οικονομικές και ασφαλιστικές οργανώσεις, κύριο ζήτημα είναι αν τα χρήματα για τις αποζημιώσεις θα μπορούν να είναι άμεσα διαθέσιμα όταν προκύψει περιβαλλοντική καταστροφή.

Υπάρχουν περιπτώσεις που υπάρχει μόλυνση αλλά δεν μπορεί κάποιος να απαιτήσει αποζημίωση γι'αυτήν, διότι:

α) μπορεί η ζημιά να έχει προκληθεί στη φύση σε μέρη όπου δεν υπάρχει ιδιόκτητη περιουσία, οπότε δεν μπορεί κάποιος συγκεκριμένα να ζητήσει αποζημίωση.

β) μπορεί η ζημιά να βλάπτει ιδιόκτητη περιουσία αλλά να μην υπάρχει κάποιος υπεύθυνος όταν η ζημιά δεν προκαλείται από έναν ευπροσδιόριστο θύτη.

Επίσης, μπορεί οι οικονομικοί πόροι των ταμείων να μην επαρκούν για να καλύψουν την ζημιά. Λύση στα παραπάνω μπορεί να δίνουν τα διάφορα ταμεία αποζημιώσεων.

Καμιά φορά οι ασφαλιστές μπορεί να παρέχουν πληροφορίες για την ασφαλισιμότητα που δεν ταυτίζονται με τις θεωρητικές πιθανότητες. Γι'αυτό και τίθεται το ερώτημα αν θα πρέπει ο νόμος περί ευθύνης να βασίζεται σε απόψεις περί ασφαλισιμότητας.

Όλα τα πετρελαιοφόρα πλέον απαιτείται να έχουν πιστοποίηση και ασφάλεια σύμφωνες με τις διεθνείς συμβάσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να θέσουν ναυλωτές και χειριστές των σκαφών υπεύθυνους, όμως οι αντιπρόσωποι του οργανισμού για ασφάλεια το έχουν απορρίψει, θεωρώντας ότι τεμαχίζεται η ευθύνη, οπότε μειώνεται η ευθύνη των πλοιοκτητών και κατά συνέπεια μειώνεται και το ενδιαφέρον των ασφαλιστών για την σωστή λειτουργία των πλοίων.

Υπάρχουν ξεχωριστοί κανόνες ευθύνης για την θαλάσσια μεταφορά, την μεταφορά αεροπορικώς, οδικώς, με τρένο και τα πλεύσιμα ύδατα.

Οι συμβάσεις HNS και CLC λαμβάνουν υπόψιν τον όγκο της αποστολής στον προσδιορισμό των ποσών των εγγυήσεων. Η συνθήκη HNS αναγκάζει τον πλοιοκτήτη να διατηρήσει την ασφάλεια ή άλλη οικονομική ασφάλεια, π.χ. τραπεζική εγγύηση στο ποσό των ορίων ευθύνης. Το θύμα έχει άμεση δράση απέναντι στον ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής εκτός από πτώχευση μπορεί να επικαλεσθεί τις ίδιες

υπερασπίσεις με τον πλοιοκτήτη, όπως μπορεί και να επικαλεσθεί ότι η ζημιά προέκυψε από σκόπιμη πράξη του ασφαλισμένου ιδιοκτήτη.

Γενικά η HNS ασχολείται περισσότερο με τα απόβλητα που έχουν επικίνδυνα χαρακτηριστικά, ενώ η CLC με πετρελαιοειδή απόβλητα. Σύμφωνα με την CLC λοιπόν, ο ιδιοκτήτης ενός σκάφους που φέρει πάνω από 2000 τόνους πετρέλαιο ως φορτίο, πρέπει να διατηρήσει την ασφάλεια ή άλλη οικονομική ασφάλεια. Το θύμα μπορεί να αξιωθεί την αποζημίωση από τον ασφαλιστή ή τον προμηθευτή της οικονομικής ασφάλειας. Όσο για την υπεράσπιση του ασφαλιστή ισχύουν ό,τι και για την HNS.

Από το άρθρο 12 της Συνθήκης Λουγκάνο, δηλώνεται ότι οι χειριστές που διευθύνουν μια περιβαλλοντικά επικίνδυνη δραστηριότητα στο έδαφος ενός κράτους πρέπει είτε να συμμετέχουν σ'ένα οικονομικό σύστημα ασφαλείας είτε να έχουν και να διατηρήσουν μια οικονομική εγγύηση μέχρι ένα ορισμένο όριο.

3.3 Ασφάλιση σε σχέση με απόβλητα

Υπάρχει διάκριση μεταξύ των εγγυήσεων για τις δαπάνες σε περίπτωση εγκατάλειψης ή ανάρμοστης επεξεργασίας των αποβλήτων και άλλων ζημιών. Στην πρώτη περίπτωση, έχουμε διάκριση μεταξύ των δαπανών από τα μέτρα ασφαλείας για τους κανόνες για την μεταφορά και διάθεση αποβλήτων, και των δαπανών και των απωλειών που προκαλούνται στο κοινό από τα ατυχήματα. Και οι δύο κατηγορίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Πρωτοκόλλου.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 295/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου, κάθε αποστολή αποβλήτων θα πρέπει να καλύπτεται από μια διάταξη οικονομικής εγγύησης ή ισοδύναμης ασφάλειας. Αυτή η εγγύηση προορίζεται να καλύψει τα έξοδα της αποστολής και της εναλλακτικής διάθεσης ή αποκατάστασης σε περίπτωση που η αποστολή δεν ολοκληρωθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Αν τα απόβλητα δεν εξετάζονται κατάλληλα, οι αρχές θα πρέπει να χρηματοδοτήσουν την μεταφορά τους πίσω στο σημείο προέλευσής τους. Αυτές οι δαπάνες μπορούν καλύτερα να υποστηριχθούν από μια απεριόριστη εγγύηση από την γενική ασφάλεια ευθύνης για τις ζημιές.

Τα χρήματα για τα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα. Αποζημίωση για τις ζημιές δίνεται μόλις το επιτρέψει το σύστημα αδικοπραξίας. Αν τα απόβλητα εγκαταλειφθούν επίτηδες ή ως αποτέλεσμα μιας παραβίασης μιας νομικής υποχρέωσης, η κάλυψη θα αποκλειστεί από τις περισσότερες πολιτικές.

Οι διάφορες συμφωνίες σχετικά με τη ζημιά που προκαλείται κατά την διάρκεια μεταφοράς των αποβλήτων, προηγούνται από το Πρωτόκολλο.

3.4 Ασφάλιση σε περίπτωση ατυχημάτων

Στην περίπτωση ατυχημάτων ισχύει ότι για το μέγεθος και τη φύση των ζημιών γίνεται ανά περίπτωση ανάλυση των κινδύνων που παρουσιάζονται από την φύση και τον όγκο των αποβλήτων, της μεθόδου μεταφορών, της συσκευασίας, των προσόντων του χειριστή και διαφόρων άλλων σχετικών παραγόντων. Όταν ο εθνικός νομοθέτης επιβάλλει την απαίτηση μιας οικονομικής ασφάλειας χρησιμοποιεί γενικά έναν ευρύ τύπο και επιτρέπει την περαιτέρω εφαρμογή από το διοικητικό κανονισμό ή από το σώμα που παραδίδει τις άδειες.

Ο λόγος που οι ασφαλιστές μπορούν να αναλάβουν τον κίνδυνο ατυχημάτων είναι ο νόμος των μεγάλων αριθμών, δηλαδή ένα μεγαλύτερο γκρούπ ασφαλιστών που ασφαλίζουν παρόμοιους κινδύνους, ομαδοποιούνται και ο κίνδυνος γίνεται «ασφαλισιμος» πιο εύκολα.

Η αγορά της θαλάσσιας ασφάλειας είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένη και οργανωμένη με διαφορετικό τρόπο από τις άλλες ασφαλιστικές αγορές μεταφορών. Οι λέσχες P&I (Protection & Indemnity) προσφέρουν μια πιο εκτενή κάλυψη που ικανοποιεί τις νομικές προϋποθέσεις της υποχρεωτικής ασφάλειας σύμφωνα με την CLC 1969/1992.

Πρός το παρόν η ασφαλιστική αγορά φαίνεται αρκετά διαφορετική από δύο δεκαετίες πριν. Σε ορισμένες χώρες καμμία ειδική εξέλιξη δεν έχει γίνει. Οι ασφαλιστές αποφεύγουν τις περιβαλλοντικά ευαίσθητες διαδικασίες, όπως οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων, και περιορίζουν την κάλυψη για τους περιβαλλοντικούς κινδύνους για τα αρκετά χαμηλά ποσά και για την ξαφνική και τυχαία ρύπανση. Σε άλλες χώρες, οι ειδικές περιβαλλοντικές πολιτικές ευθύνης προσφέρονται από έναν περιορισμένο αριθμό ασφαλιστών, οι οποίοι προσφέρουν εξειδικευμένη κάλυψη για την περιβαλλοντική ρύπανση, ακόμη και για

εγκαταστάσεις που χειρίζονται επικίνδυνα αγαθά και την μεταφορά τους.

Οι λέσχες P&I προέκυψαν από την ενοποίηση των πλοιοκτητών διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών, οι οποίοι συνέστησαν δικούς τους συνεταιρισμούς (clubs) και εισήγαγαν τα πλοία τους σε αυτούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημίες κάθε μέλους του συνεταιρισμού.

Οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι κατά βάση μη κερδοσκοπικοί, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς που έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Οι κίνδυνοι που καλύπτουν είναι αυτοί που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι φορείς ή που τους αναλαμβάνουν μεν, αλλά με ασύμφορους όρους κάλυψης.

Ο τρόπος αποζημιώσεως σε ζημίες πλοίων καθορίζεται και διέπεται από τον Ναυτασφαλιστικό Κώδικα 1906 (Marine Insurance Act 1906). Πιο συγκεκριμένα, σε περίπτωση ολικής απώλειας, δηλαδή όταν το πλοίο χαθεί τελείως (βυθιστεί σε βαθιά νερά) ή αν το πλοίο καταστεί ολική τερματική απώλεια λόγω κόστους επισκευών που υπερβαίνουν την ασφαλιστική αξία, τότε το μέγεθος της αποζημιώσεως είναι:

α) αν το ασφαλιστήριο περιλαμβάνει καθορισμένο ασφαλιστικό ποσό, το συγκεκριμένο αυτό ποσό, και

β) αν το ασφαλιστήριο δεν περιλαμβάνει καθορισμένη αξία, τότε η καταβλητέα αποζημίωση υπολογίζεται σύμφωνα με την πραγματική αξία του αντικειμένου που θα μπορούσε να είχε ασφαλιστεί. Τα τελευταία όμως ασφαλιστήρια δεν συναντώνται πλέον.

Σε περίπτωση που στο πλοίο επέλθει μερική απώλεια, το μέγεθος της αποζημίωσης υπολογίζεται ως εξής:

1. Όταν το πλοίο επισκευασθεί, ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί με το λογικό κόστος της επισκευής, αφαιρούμενων των συνήθων απαλλαγών, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί

το κόστος των επισκευών να υπερβαίνει το ασφαλισμένο ποσό για κάθε ζημία ξεχωριστά.

2. αν το πλοίο επισκευασθεί μόνο μερικώς (χωρίς πλήρη αποκατάσταση των ζημιών του) τότε ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για το λογικό κόστος της επισκευής που έγινε, καθώς επίσης να λάβει επιπλέον αποζημίωση για την απώλεια σε αξία που έχασε το πλοίο λόγω της ελλιπούς επισκευής (π.χ. ένα εξειδικευμένο πλοίο επισκευάζεται μερικώς και λόγω της μη πλήρους επισκευής, αξιοποιείται πλέον σε άλλη χρήση). Ο ασφαλισμένος δικαιούται να λάβει ως αποζημίωση το κόστος των επισκευών που έγιναν καθώς και ένα ποσό που αντιπροσωπεύει την απολεσθείσα αξία από την νέα του χρήση.
3. Αν το πλοίο δεν έχει επισκευασθεί αλλά ούτε και πωληθεί ως έχει, με την ζημία, κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να λάβει ως αποζημίωση ποσό που αντιπροσωπεύει μια λογική απώλεια αξίας εξαιτίας της μη επισκευασθείσας ζημίας.

Η ασφάλεια δεν είναι πάντα διαθέσιμη. Η κάλυψη και τα ασφάλιστρα θα εξαρτηθούν από μια ιδιαίτερη αξιολόγηση της εγκατάστασης ή μιας λειτουργίας. Οι ακατάλληλα διοικούμενες διαδικασίες δεν παίρνουν την ασφάλεια. Η ασφάλεια είναι επίσης δαπανηρή. Τα ασφάλιστρα αναφέρονται από 50.000 – 250.000 \$ για μια κάλυψη 100.000.000 US \$. Τα ασφάλιστρα θα εξαρτηθούν από τον τύπο λειτουργίας, του ανώτατου ορίου και της διατύπωσης της κάλυψης και άλλων παραγόντων. Γενικά, ένα όριο παρέχεται ανά γεγονός και για την περίοδο της σύμβασης.

Το ποσό της ασφαλιστικής κάλυψης θα πρέπει να είναι ίσο τουλάχιστον με το ποσό του ορίου της ευθύνης που προέρχεται από νόμο σχετικά με την ευθύνη.

3.5 Η ασφαλιστική πρακτική σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο

Η ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων για ρύπανση από πετρέλαιο περιλαμβάνει:

- 1) Ζημίες γενικά, ευθύνες, έξοδα που προέρχονται από την καθ'οποιονδήποτε τρόπο διαρροή πετρελαίου από το πλοίο (π.χ. απαιτήσεις κατά του πλοίου από ψαράδες ζημιωθέντες λόγω ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος).
- 2) Κόστος εύλογων μέτρων για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης και ευθύνης/ζημίας από απώλεια ή ζημία περιουσίας που οφείλεται στη λήψη τέτοιων μέτρων (π.χ. κόστος εργασιών καθαρισμού, ευθύνη για τυχόν ζημία φορτίου λόγω εργασιών καθαρισμού).
 - a. Έξοδα και ευθύνες ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης του πλοίου με διαταγές, εντολές και μέτρα οποιασδήποτε κρατικής αρχής για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης ή κινδύνου πρόκλησης ρύπανσης (π.χ. έξοδα πλοίου λόγω συμμόρφωσης σε εντολή λιμενικών αρχών κράτους ελλιμενισμού του πλοίου για συγκεκριμένη εργασία πρόληψης ρύπανσης προκειμένου να δοθεί η άδεια αναχώρησης του πλοίου από τον λιμένα). Οι περισσότεροι Αλληλοασφαλιστικοί Οργανισμοί επιφυλάσσονται για την περίπτωση κάλυψης του πλοίου στην περίπτωση αυτή από την ασφάλεια σκάφους (hull policy).
 - b. Απώλεια, ζημία ή έξοδα που υφίστανται ή στα οποία υπόκειται ο ασφαλισμένος βάσει συμφωνίας που αφορά σε ρύπανση, η οποία έχει εγκριθεί από τους ασφαλιστές, περιλαμβανομένων και των εξόδων του ασφαλισμένου κατά

την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων (π.χ. ζημίες των ασφαλισμένων ρυμουλκών πλοίων κατά την εκτέλεση εργασιών τους για περιορισμό ρύπανσης).

- c. Πρόστιμα για ρύπανση, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι Κανονισμοί των Αλληλοασφαλιστικών Οργανισμών.
- d. Δικηγορικά και δικαστικά έξοδα.
- e. Περαιτέρω, τα περισσότερα Club προσφέρουν κάλυψη και σε άλλες περιπτώσεις π.χ. καλύπτουν την ευθύνη και τα έξοδα του πλοίου προς τους σώστες για τις ενέργειες και τα μέτρα που λαμβάνουν για την πρόληψη ή και την αντιμετώπιση της ρύπανσης.

Τα Clubs έχουν γενικά το δικαίωμα περιορισμού της αποζημίωσης είτε σε ένα ρητά καθορισμένο συνολικό ποσό, είτε στο ποσό που ο δικαιούχος θα είχε υπό φυσιολογικές συνθήκες δικαίωμα (βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας) να περιορίσει την ευθύνη του, ελαφρώς προσαυξημένο, όποιο από τα δύο είναι το χαμηλότερο.

Σε αντίθεση με το ευρύ πεδίο εφαρμογής της ασφαλιστικής κάλυψης για ρύπανση από πετρέλαιο, η οποία προσφέρεται από τα Clubs υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναγράφονται στους Κανονισμούς τους, το Διεθνές Κεφάλαιο, ένας διακυβερνητικός θεσμός που λειτουργεί μέσα στο πλαίσιο των ανωτέρω Συμβάσεων Ευθύνης και της Διεθνούς Σύμβασης 1971 περί και « ίδρυσης διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή » και των σχετικών Πρωτοκόλλων του 1976 και 1992, διατηρεί έναν απόλυτα περιορισμένο και συγκεκριμένο ρόλο.

Το Διεθνές Κεφάλαιο επεμβαίνει σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης εντός των χωρικών υδάτων του συμβαλλόμενου κράτους και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ενός κράτους μέλους της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου (δηλαδή όχι στην ανοικτή θάλασσα), και ειδικά

για την απόλυτη ικανοποίησή της υπό την στενή ερμηνεία της απώλειας ή της ζημίας από μόλυνση ή/και υποβάθμιση του περιβάλλοντος καθώς και για την κάλυψη των δαπανών των προληπτικών μέτρων για την αποτροπή ή μείωση της ζημίας από ρύπανση ή και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

Ο στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων εξακολουθεί να είναι ο καταμερισμός των ευθυνών σε περισσότερους φορείς, κυρίως βέβαια στα συμφέροντα του πλοίου (μέσω της Σύμβασης Ευθύνης) και του φορτίου (μέσω της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου), ώστε να επιτυγχάνεται η πλήρης αποζημίωση των πληγέντων από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης με πετρέλαιο. Ωστόσο, όπως είναι προφανές, ο στόχος της πλήρους αποζημιώσεως δεν είναι τις περισσότερες φορές εφικτός.

4. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Η ρύπανση πετρελαίου, όπως αναφέρθηκε, προκύπτει από τη διαρροή του πετρελαίου, από εκπομπές, εκχύσεις ή απόβλητα αποχέτευσης κατά την παραγωγή και μεταφορά του αργού πετρελαίου, από τον καθαρισμό των πετρελαιοχημικών εργοστασίων, καθώς και τις παράνομες αποβολές από τα πλοία.

Υπάρχουν περισσότερες από 300 διαφορετικές χημικές ενώσεις στο πετρέλαιο, το μεγαλύτερο ποσοστό από τις οποίες είναι υδρογονάνθρακες. Το αργό πετρέλαιο εξαπλώνεται ταχύτατα στην θαλάσσια επιφάνεια καλύπτοντας τεράστιες εκτάσεις (πχ. 1 λίτρο πετρελαίου είναι δυνατόν να καλύψει την έκταση ενός στρέμματος). Μετά την έκχυση πετρελαίου στη θάλασσα, η πετρελαιοκηλίδα που σχηματίζεται υφίσταται την επίδραση διαφόρων διεργασιών, οι οποίες αλλοιώνουν την σύστασή της. Τα πτητικά συστατικά του πετρελαίου, που αποτελούν το 25% της ποσότητάς του, εξατμίζονται με την πάροδο μερικών ωρών ή ημερών. Τα υπόλοιπα συστατικά του σχηματίζουν σφαιρίδια πίσσας που παραμένουν στην επιφάνεια και ένα τμήμα τους αποικοδομείται από διάφορους μικροοργανισμούς. Μετά την πάροδο 3 μηνών παραμένει στη θάλασσα το 15% του αρχικού πετρελαίου, το οποίο σταδιακά καταλήγει στις ακτές με την μορφή σφαιριδίων πίσσας.

4.1 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Οι συνέπειες που μπορεί να προκαλέσει μια πετρελαιοκηλίδα εξαρτώνται από το είδος του πετρελαίου που διαφεύγει, τις καιρικές συνθήκες και την ευαισθησία της τοποθεσίας. Το οικοσύστημα επανέρχεται με φυσικούς ρυθμούς που εξαρτώνται από το μέγεθος και την τοξικότητα του πετρελαίου. Αυτός ο ρυθμός μπορεί να επιταχυνθεί με ανθρώπινες προσπάθειες.

Οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις της απόρριψης ποσοτήτων πετρελαίου σε θαλάσσια ύδατα είναι:

- Η μείωση της διαπερατότητας του φωτός, με αποτέλεσμα να επιβραδύνεται η φωτοσυνθετική ικανότητα των υποθαλασσιών φυτών.
- Η μείωση της διαπερατότητας του ατμοσφαιρικού οξυγόνου στο υδάτινο σώμα, με αρνητικές επιδράσεις στη θαλάσσια οικολογία.
- Ο μαζικός θάνατος πτηνών. Τα φτερά των πτηνών καλύπτονται με πετρέλαιο, συγκολλούνται, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η πλεύση και το πέταγμά τους και να μειώνεται η θερμική μονωσή του σώματός τους από το ψυχρό νερό. Το φαινόμενο αυτό οδηγεί στην ασφυξία και το θάνατό τους. Αν το φτέρωμα των πουλιών καλυφθεί με πετρελαιοειδή, τα πουλιά απειλούνται με θάνατο, ιδιαίτερα αν δεν μπορούν να πετάξουν για να βρουν τροφή. Τα θαλάσσια θηλαστικά αντίθετα δεν είναι ιδιαίτερα ευάλωτα σε αυτήν την μορφή ρύπανσης.
- Η καταστροφή φυκιών και υποθαλασσιών φυτών.
- Η τοξική δράση των ορισμένων ενώσεων του πετρελαίου (π.χ. πολυκυκλικών αρωματικών υδρογονανθράκων). Οι τοξικές αυτές ουσίες συσσωρεύονται μέσω της τροφικής αλυσίδας σε ανώτερους ζωικούς οργανισμούς και στον άνθρωπο.

- Η αγορά αλιευμάτων δέχεται μεγάλο πλήγμα. Ακόμα και οι μικρές συγκεντρώσεις υδρογονανθράκων προσδίδουν μια χαρακτηριστική δυσάρεστη γεύση στα αλιεύματα που τελικά οδηγεί στην απαγόρευση της διάθεσής τους στο εμπόριο.
- Η αισθητική ρύπανση, που προκαλείται από την απόθεση σφαιριδίων πίσσας στις ακτές, έχει οικονομικές επιδράσεις στις παράκτιες τουριστικές περιοχές.

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, 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.

4.2 Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις

Μια από τις συνηθισμένες επιπτώσεις σε κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο, είναι το πλήγμα που δέχεται ο τουρισμός. Πέρα από την θάλασσα, από την ρύπανση πλήττονται συνήθως και οι πιο προσιτές ακτές στον τόπο του ατυχήματος. Και συνήθως τέτοιες περιοχές λόγω της γεωγραφικής τους θέσης έχουν αυξημένη τουριστική ανάπτυξη. Σε τέτοιες περιοχές υπάρχουν δηλαδή συνήθως ξενοδοχειακές μονάδες, καταστήματα και διάφορες τουριστικές επιχειρήσεις. Ρυπαίνοντας επομένως αυτές τις περιοχές, πολλές φορές ανεπανόρθωτα, χάνουν την φυσική τους ομορφιά και την αίγλη τους και παύουν να αποτελούν τον πόλο έλξης για τους τουρίστες. Αυτό θα έχει ως συνέπεια όλες οι παραπάνω τουριστικές επιχειρήσεις να δεχτούν μεγάλο πλήγμα, το οποίο θα μπορούσε να πάρει ακόμη και εθνικές διαστάσεις, αν ληφθεί υπόψη ότι για κάποιες χώρες ο τουρισμός αποτελεί βασικό έσοδο της οικονομίας τους.

Επίσης στις παραθαλάσσιες περιοχές που έχουν ρυπανθεί θα πρέπει να σταματήσει η αλιεία ή τουλάχιστον θα μειωθεί σημαντικά, λόγω των σοβαρότατων οικολογικών προβλημάτων που θα αντιμετωπίζει η περιοχή, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Ακόμη και η ανοικοδόμηση κατοικιών σε αυτές τις περιοχές θα σταματήσει πιθανόν, καθώς το μέρος θα χάσει σημαντικά από την προηγούμενη αίγλη του.

Τέλος, θα μπορούσαν να αναφερθούν οι «απώλειες ευζωίας», δηλαδή οι χαρές και οι συνήθειες του παρελθόντος που στερούνται κάποιοι άνθρωποι και οι οποίες δεν καλύπτονται από αποζημιώσεις. Τέτοιες ήταν οι απώλειες που προέκυψαν από τη διακοπή του ψαρέματος των ιδιωτών από τις ακτές που επηρεάστηκαν από την πετρελαιοκηλίδα, από

τη διακοπή της κολύμβησης στη θάλασσα, ακόμη και η ευδαιμονία που προκαλούσε μια βόλτα στην περιοχή.

Ένας τρόπος υπολογισμού των απωλειών ευζωίας είναι υποθέτοντας ότι το πλεόνασμα των κατοίκων της περιοχής θα ισούται των εξόδων που κάνει ο τουρίστας κάθε μέρα. Γνωρίζοντας επίσης την συχνότητα των επισκέψεων στον τόπο καθώς και τις μέρες που δεν υπάρχει περίπτωση κάποιος να επισκεφθεί το μέρος, κάνουμε εύκολα τους υπολογισμούς μας.

4.3 Κόστη καθαρισμού

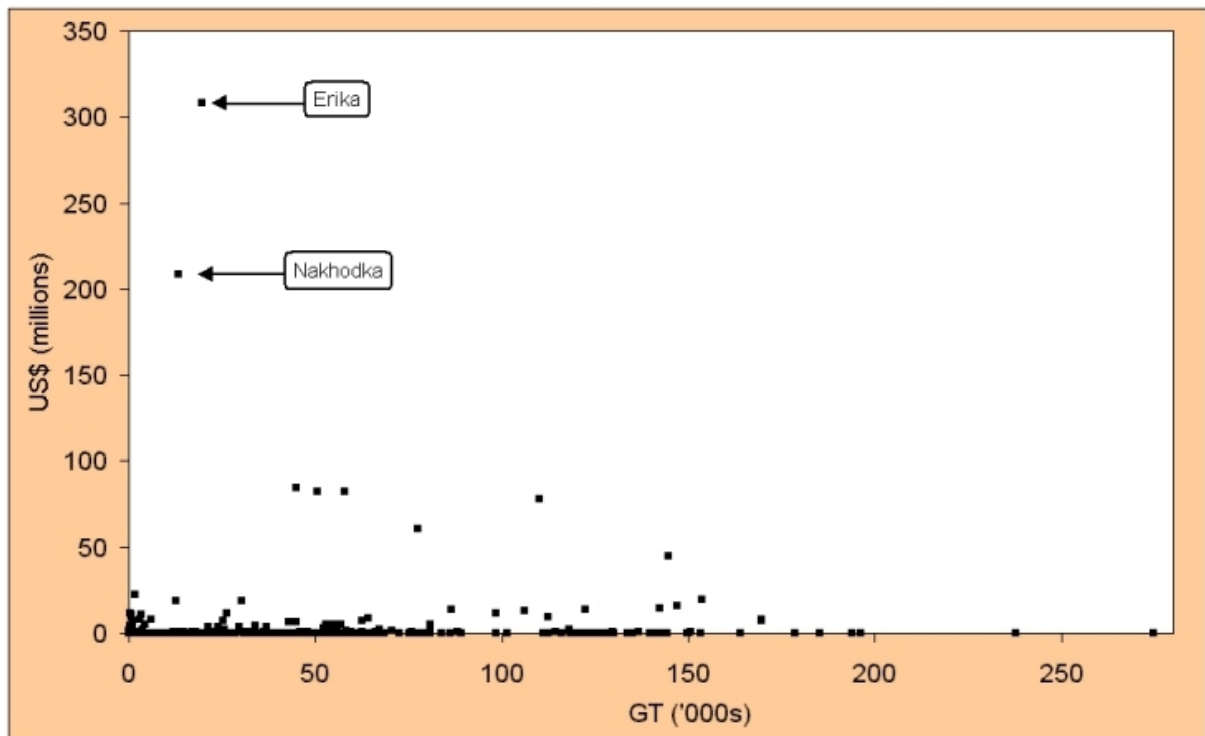
Στις οικονομικές συνέπειες πρέπει να συνυπολογιστεί και το κόστος του καθαρισμού. Είναι σχεδόν αδύνατον να υπολογιστεί το κόστος αυτό βάσει της ποσότητας του πετρελαίου που έχει χυθεί, καθώς ποτέ δύο πετρελαιοκηλίδες δεν είναι ίδιες.

Ως προς τον καθαρισμό των ακτογραμμών, θεωρείται γενικά ότι:

- Η καλύτερη προσέγγιση σε μερικές περιπτώσεις είναι να αφεθεί το φυσικό περιβάλλον να αποκατασταθεί από μόνο του. Η εμπειρία έχει δείξει ότι οι επιχειρήσεις καθαρισμού των ακτογραμμών συχνά προκαλούν μεγαλύτερη περιβαλλοντική ζημία απ' ότι αν η πετρελαιοκηλίδα είχε αφεθεί. Πολύ συχνά η αισθητική και η πίεση του κόσμου να δωθούν άμεσα λύσεις, υπερνικούν τις μακροχρόνιες λύσεις που είναι προτιμότερες.
- Ο πιο δύσκολος τύπος ακτής για να καθαριστεί είναι η βραχώδης παραλία ή αυτή με τα βότσαλα. Το πετρέλαιο διαπερνά ανάμεσα στις πέτρες.
- Ο ρυθμός του φυσικού αυτο-καθαρισμού σε μια παραλία εξαρτάται κυρίως από τη συχνότητα των κυμάτων και το βαθμό όπου η παραλία είναι εκτεθειμένη σε αυτά. Όσο πιο δυνατά είναι τα κύματα και όσο πιο εκτεθειμένη είναι η ακτή, τόσο πιο εύκολα διαλύεται το πετρέλαιο.
- Χρησιμοποιώντας βαρύ εξοπλισμό και πολύ προσωπικό πάνω σε μια παραλία, μπορεί να προκληθεί βαθύτερη διείσδυση του πετρελαίου στην άμμο ή στα χαλίκια, απ' ότι σε κανονικές συνθήκες. Αυτή η ενέργεια, μάλιστα, ενδέχεται να βλάψει επίσης την ευαίσθητη χλωρίδα και πανίδα της περιοχής, όσο και η έκθεσή τους στο πετρέλαιο, εξαιτίας της χρήσης σωλήνων νερού υψηλής πίεσεως ή της χρήσης χημικών.

Το 95% των 358 ατυχημάτων που έχουν συμβεί τα τελευταία 10 χρόνια έχουν αποζημιωθεί πλήρως σύμφωνα την CLC 1992. Το ποσοστό αυτό έχει αυξηθεί σε 96% σύμφωνα με τα αυξημένα όρια του 2003. Σύμφωνα με την ανάλυση του συνολικού κόστους των παραπάνω ατυχημάτων προκύπτει ότι τα κόστη διαμοιράστηκαν ισότιμα μεταξύ πλοιοκτητών υπό την CLC 1992 και μεταξύ των πετρελαιοπαραγωγών υπό το 1992 Fund.

Είναι φανερό από το παρακάτω διάγραμμα ότι δεν υπάρχει γραμμική αναλογία μεταξύ του κόστους μιας πετρελαιοκηλίδας και του μεγέθους ενός τάνκερ. Πράγματι, κάποιες από τις ακριβότερες πετρελαιοκηλίδες προκλήθηκαν από σχετικά μικρά τάνκερ. Σε αυτές τις περιπτώσεις έπαιξε ρόλο το είδος του πετρελαίου που χύθηκε. Τέτοια παραδείγματα είναι οι πετρελαιοκηλίδες από τα ατυχήματα του NAKHODKA και ERIKA.



Πίνακας 8 : Οι αποζημιώσεις που έχουν προκύψει ανά ατύχημα σε σχέση με την ποσότητα πετρελαίου που έχει χαθεί

Αντίθετα, 3 από τις μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες όλων των εποχών (ATLANTIC EMPRESS, 1979 (287.000 t), ABT SUMMER, 1991 (260.000 t) και CASTILLO DE BELLVER, 1983 (252.000 t), δεν είχαν υψηλό κόστος καθαρισμού και ζημιών διότι δεν ρύπαναν τις ακτές.

Ως προς τον ρυθμό εξάπλωσης, η επιχείρηση καθαρισμού που απαιτείται στην περίπτωση μιας απλής μεγάλης απελευθέρωσης πετρελαίου μπορεί να είναι λογική και να έχει ολοκληρωθεί σε κάποιες εβδομάδες. Η ίδια ποσότητα πετρελαίου που χάνεται για μερικούς μήνες από ένα χαλασμένο σκάφος κοντά στις ακτές, μπορεί να απαιτήσει εκτενέστερο καθαρισμό.

Όλοι οι καθαρισμοί, κι ιδιαίτερα οι καθαρισμοί των ακτών θα πρέπει συνεχώς να εκτιμούνται για να διασφαλίσουν ότι παραμένουν οι κατάλληλοι όσο οι συνθήκες αλλάζουν. Μόλις μια επιχείρηση αρχίζει να φαίνεται αναποτελεσματική, πιθανή να προκαλέσει ανεπίτρεπτα επιπρόσθετη ζημιά σε περιβαλλοντικές ή οικονομικές πηγές, ή το κόστος να αρχίζει να ξεπερνά τα όρια, θα πρέπει να σταματήσει.

Τα πρότυπα καθαρισμού που τίθενται, ποικίλλουν από χώρα σε χώρα και από περιοχή σε περιοχή και συνήθως συνδέονται με την φύση της ρυπασμένης ακτογραμμής, την χρησιμότητά της και τις εθνικές συμπεριφορές. Δηλαδή, παραλίες που έχουν ρυπανθεί λίγο πριν την περίοδο των διακοπών συνήθως θα πρέπει να καθαριστούν γρήγορα σε υψηλό επίπεδο, έτσι ώστε να επιτραπεί η χρήση τους και να μην πληγεί το εισόδημα όσων ασχολούνται με τον τουρισμό. Αυτό επιβάλλει πιο σκληρές τεχνικές, όπως μπουλντόζες σε αμμώδεις παραλίες και πλύσιμο υψηλής πίεσεως σε γειτονικά βράχια, ακόμη και με τον κίνδυνο να προκαλέσουν επιπλέον περιβαλλοντική ζημιά. Αντίθετα, βάλτη και έλη που έχουν μεγάλη οικολογική σημασία θα πρέπει καλύτερα να αφεθούν να αυτοκαθαριστούν, λαμβάνοντας

υπόψιν την ευαισθησία τους σε φυσικές διαταραχές, όπως θα τους προκαλούσε μια επιχείρηση καθαρισμού.



Φωτό 1. Επιχείρηση καθαρισμού σε βραχώδη περιοχή



Φωτό 2. Πλύσιμο υψηλής πιέσεως σε βραχώδη περιοχή



Φωτό 3. Επιχείρηση καθαρισμού σε αμμώδη περιοχή

Η απόφαση του να μην προχωρήσουν σε καθαρισμό οι αρμόδιες αρχές είναι δύσκολη λόγω της θύελλας αντιδράσεων που θα προκαλέσουν στην κοινή γνώμη και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Τότε αναλαμβάνεται δράση ακόμη και όταν υπάρχει η τεχνική άποψη ότι είναι απίθανο να υπάρξει κάποιο κέρδος από αυτήν.

Η σχέση κόστους - αποτελεσματικότητας σε καθαρισμό στην θάλασσα εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου της φύσεως του ατυχήματος: τη διαθεσιμότητα εκπαιδευμένου προσωπικού, απαιτούμενος εξοπλισμός και υλικά, ο αριθμός των σκαφών, αεροσκαφών και πιθανόν το πιο σημαντικό, την αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού και του ελέγχου τέτοιων επιχειρήσεων καθαρισμού.

Ο καθαρισμός των ακτών είναι συνήθως πιο φθηνός από μια αντίστοιχη επιχείρηση στην θάλασσα, διότι βασίζεται σε χειρονακτικές μεθόδους αποκατάστασης και σε άμεσα διατεθειμένους εξοπλισμούς. Αντίθετα, ο παράκτιος καθαρισμός απαιτεί ακριβό εξοπλισμό, σκάφη, αεροσκάφη και εκπαιδευμένους χειριστές. Το κόστος εξαρτάται επίσης από το πόσο εκτενής θα είναι ο καθαρισμός ώστε να επανέλθει η ρυπασμένη περιοχή σε αποδεκτά επίπεδα.

4.4 Συνιστώσες ως προς το κόστος

Το κόστος καθαρισμού επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως:

- Το είδος του προϊόντος που χύθηκε.
- Η τοποθεσία και η χρονική στιγμή που λαμβάνει χώρα η πετρελαιοκηλίδα.
- Η επίδραση σε ευαίσθητες περιοχές.
- Τα όρια ευθύνης στο συγκεκριμένο μέρος.
- Οι τοπικοί και εθνικοί νόμοι.
- Οι τεχνικές καθαρισμού που έχουν αναληφθεί.
- Οι καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων καθαρισμού.
- Ο ανθρώπινος παράγοντας.

Οι περισσότεροι ειδικοί συμφωνούν ότι ο πιο σημαντικός παράγοντας από όλους τους παραπάνω είναι η τοποθεσία. Ακόμη και μια σχετικά μικρή πετρελαιοκηλίδα σε μια «ακατάλληλη» περιοχή ή χρόνο, όπως π.χ. κοντά σε ένα ευαίσθητο βιότοπο όπου υπάρχουν πουλιά, ή κοντά σε μια παραλία κατά τη διάρκεια υψηλής τουριστικής περιόδου, θα στοίχιζε πολύ για να καθαριστεί.

Το είδος επίσης του πετρελαίου που χύθηκε, είναι σημαντικός παράγοντας που καθορίζει την σοβαρότητα και κατά επέκταση το κόστος μιας πετρελαιοκηλίδας. Η πορεία και οι συνέπειες που προκαλεί το κάθε είδος πετρελαίου, και επομένως οι απαιτήσεις για καθαρισμό που δημιουργεί, εξαρτώνται καταρχήν από τον συνδυασμό των φυσικών και χημικών ιδιοτήτων των συστατικών του. Γενικά, τα πιο ελαφρυά προϊόντα (π.χ. gasoline, diesel) δεν παραμένουν στην επιφάνεια της θάλασσας για πολύ, λόγω της γρήγορης απορρόφησης των συστατικών τους και της ευκολίας με την οποία διασκορπίζονται με φυσικό τρόπο στη θάλασσα. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το κόστος

καθαρισμού είναι πολύ χαμηλό και εξαρτάται κυρίως από την ποσότητα του πετρελαίου. Στον αντίποδα βρίσκονται τα βαριά καύσιμα, τα οποία έχουν την ιδιότητα να ταξιδεύουν σε μεγάλες αποστάσεις και δεν διαλύονται. Επομένως, ο καθαρισμός τέτοιων πετρελαιοκηλίδων μπορεί να είναι εξαιρετικά δύσκολος λόγω της μεγάλης έκτασης τους και θα είναι δαπανηρός. Τα συγκεκριμένα προβλήματα αυτού του είδους πετρελαίου είναι και ο λόγος που πετρελαιοκηλίδες από καύσιμα από πλοία πέραν των τάνκερ, τραβούν την προσοχή.

Επίσης οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν κατά την διάρκεια των επιχειρήσεων καθαρισμού, όπως είναι οι άνεμοι, τα κύματα και το βάθος του νερού μπορούν να βοηθήσουν ή το αντίθετο, τις επιχειρήσεις καθαρισμού. Πέραν του ότι κάποιες πετρελαιοκηλίδες εξαφανίζονται με φυσικό τρόπο, υπάρχουν και περιπτώσεις που λίγα πράγματα μπορούν να γίνουν ως προς τον καθαρισμό λόγω κακών καιρικών συνθηκών.

4.5 Περιπτώσεις ατυχημάτων

Ο κατάλογος των θαλάσσιων καταστροφών στα ανοικτά των ακτών της Ευρώπης είναι δυστυχώς μακρύς: Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Erika και Prestige, τα οποία αποτελούν κάποιες από τις σοβαρότερες περιπτώσεις. Κάθε χρόνο «χάνονται» στα βάθη της θάλασσας 230 πλοία με τονάζ 1,1 εκατομμύρια grt (gross registered tonnage) παρασύροντας στο θάνατο 1000 ζώες και προκαλώντας σοβαρές οικολογικές ζημιές.

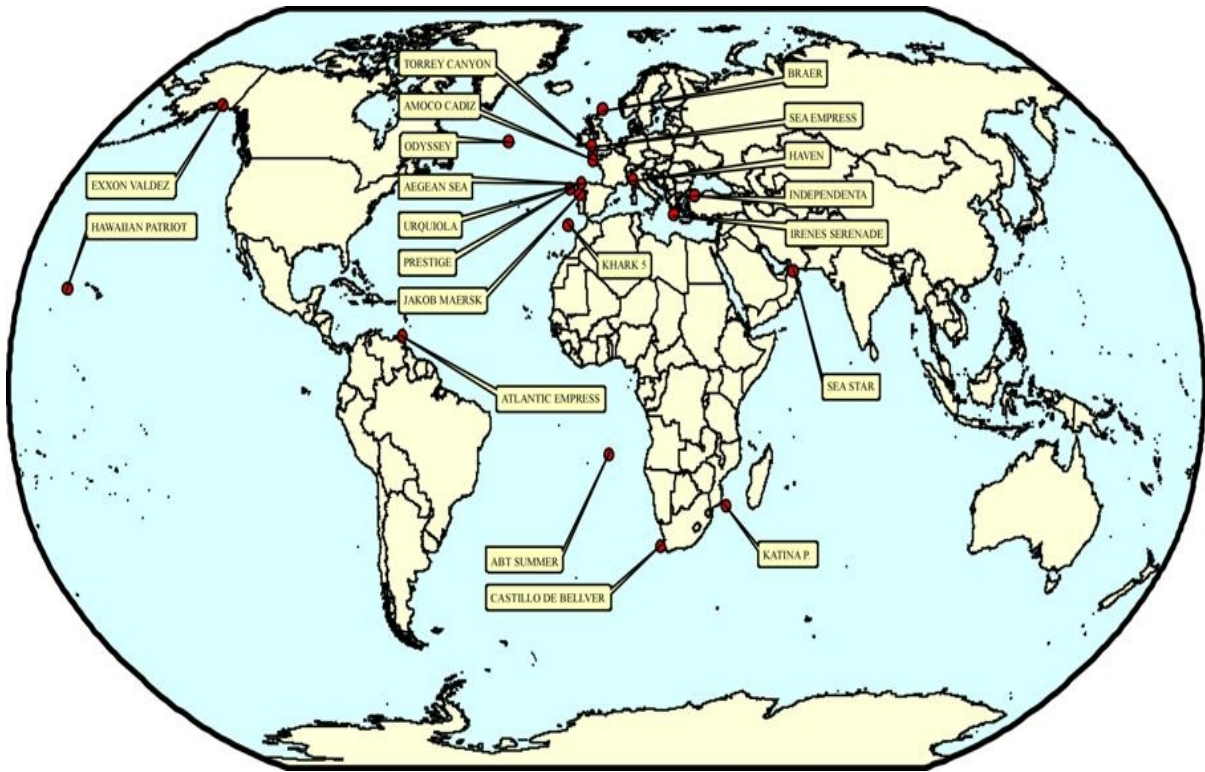
Μετά το ναυάγιο του Erika στα ανοικτά των ακτών της Βρετάνης το 1999, εισηχθήσαν δύο σημαντικές ευρωπαϊκές νομοθετικές δέσμες με στόχο να αυξήσουν τα πρότυπα ασφάλειας στη θάλασσα. Ωστόσο, το ναυάγιο του Prestige στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας το 2002 έθεσε περαιτέρω ερωτήματα και ώθησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να συγκροτήσει μια ειδική εξεταστική επιτροπή για να αναλύσει τα διδάγματα που πρέπει να αντληθούν από αυτή τη νέα καταστροφή.

Στον παρακάτω πίνακα ανακεφαλαιώνονται οι σημαντικότερες πετρελαιοκηλίδες, που συνέβησαν από το περιστατικό του Torrey Canyon το 1967 και ύστερα.

Πίνακας 9. Σημαντικές διαρροές πετρελαίου

Όνομα πλοίου	Έτος	Τοποθεσία	Απώλεια πετρελαίου (tn)
Atlantic Empress	1979	Έξω από το Τομπάγκο, δυτικές Ινδίες	287,000
ABT Summer	1991	700 ναυτικά μίλια από την Ανγκόλα	260,000
Castillo de Bellver	1983	Έξω από τον κόλπο Saldanha, Νότια Αφρική	252,000
Amoco Cadiz	1978	Έξω από τη Βρετανία, Γαλλία	223,000
Haven	1991	Γένοβα, Ιταλία	
Odyssey	1988	700 ναυτικά μίλια από τη Νέα Σκωτία, Καναδάς	132,000
Torrey Canyon	1967	Νησιά Scilly, Ηνωμένο Βασίλειο	119,000
Urquiola	1976	La Coruna, Ισπανία	100,000
Hawaiian Patriot	1977	300 ναυτικά μίλια από τη Χονολουλού	95,000
Independenta	1979	Βόσπορος, Τουρκία	95,000
Jakob Maersk	1975	Οπόρτο, Πορτογαλία	88,000
Braer	1993	Νήσοι Σέτλαντ, Ηνωμένο Βασίλειο	85,000
Khark 5	1989	120 ναυτικά μίλια από την ατλαντική ακτή του Μαρόκου	80,000
Aegean Sea	1992	La Coruna, Ισπανία	74,000
Sea Empress	1996	Λιμάνι Milford, Ηνωμένο Βασίλειο	72,000
Katina P.	1992	Έξω από το Μαπούτο, Μοζαμβίκη	72,000
Assimi	1983	55 ναυτικά μίλια από το Muscat, Ομάν	53,000
Metula	1974	Στενά Magellan, Χιλή	50,000
Wafra	1971	Έξω από το ακρωτήριο Agulhas, Νότια Αφρική	40,000
Exxon Valdez	1989	Πρίγκηπας William Sound, Αλάσκα, ΗΠΑ	39,000

Πηγή: ITOPF <http://www.itopf.com/stats.html>



Πίνακας 10 : Τοποθεσία των σημαντικών πετρελαιοκηλίδων

Πηγή: ITOPF <http://www.itopf.com/stats.html>

4.5.1 Η περίπτωση του Amoco Cadiz

Ένα από τα παλιότερα αλλά σημαντικότερα ατυχήματα που έχουν συμβεί, ήταν αυτό του Amoco Cadiz τον Μάρτιο του 1978 που προσάραξε έξω από την Βρετάνη και βυθίστηκε. Περισσότεροι από 220.000 τόνοι από βαρύ πετρέλαιο απελευθερώθηκαν στη θάλασσα και ρύπαναν περίπου 180 μίλια της ακτής της Βρετάνης, η οποία είναι σημαντική για τις δραστηριότητες του τουρισμού και της αλιείας. Ο καθαρισμός απαίτησε τη χρήση σημαντικών οικονομικών πόρων και είχε ως αποτέλεσμα έναν μεγάλο αριθμό από δίκες εξαιτίας της επίδρασης που είχε το ατύχημα στο περιβάλλον και την οικονομία της περιοχής.



Φωτό 4. Το Amoco Cadiz καθώς βυθίζεται

Η γαλλική κυβέρνηση, με αφορμή αυτό το δυσάρεστο συμβάν, δημιούργησε νομοθεσία που απαγορεύει την είσοδο για όλα τα πετρελαιοφόρα σε απόσταση επτά μιλίων από τη γαλλική ακτή εκτός αν έχουν άδεια να προσεγγίσουν σε γαλλικό λιμένα. Οι αξιώσεις

παρουσιάστηκαν κυρίως ενάντια στον ιδιοκτήτη του φορτίου του Amoco Cadiz, και όχι στον ιδιοκτήτη του πλοίου. Τον Ιούλιο του 1990, ο αμερικανικός ομοσπονδιακός δικαστής στο Σικάγο του Ιλλινόις ασχολήθηκε με την περίπτωση του Amoco και αποφάσισε υπέρ της γαλλικής κυβέρνησης εκδικάζοντας αποζημίωση 85 εκατ. US \$.

Σαν παράδειγμα της αξιολόγησης των συνεπειών από τέτοια περιβαλλοντικά ατυχήματα, είναι όταν με το ατύχημα του Amoco Cadiz, υπήρχε φοβερή μείωση της παραγωγής των οστρακοειδών και των ψαριών, ο τουρισμός μειώθηκε κατά πολύ, επίσης επιχειρήσεις που είχαν άμεση σχέση με τον τουρισμό και την αλιεία είχαν πτώση, καθώς και οι δουλειές των μεσιτών που έδιναν εξοχικά στην περιοχή.

4.5.2 Η περίπτωση του Exxon Valdez

Το ατύχημα του Exxon Valdez συνέβη στις 23 Μαρτίου του 1989. Περίπου 39.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου απελευθερώθηκαν μέσα στο Prince William Sound, προτού απλωθούν στον Κόλπο της Αλάσκα, όπου περίπου 1300 μίλια ακτών ρυπάνθηκαν.

Από τις αρχές του 1993, η Exxon ξόδεψε 2 δισ. δολάρια για να καθαρίσει την προκύπτουσα διαρροή πετρελαίου. Η πετρελαιοκηλίδα σκότωσε 3.500 έως 5.500 θαλάσσιες βίδρες από έναν συνολικό πληθυσμό περίπου 35.000 ζώων σε ολόκληρη την περιοχή. Στους τέσσερις πρώτους μήνες μετά την καταστροφή, εντοπίστηκαν περισσότερα από 35.000 πτώματα πουλιών, καλυμμένα με πετρέλαιο. Συνολικά υπολογίζεται ότι πέθαναν 300.000 έως 675.000 θαλασσοπούλια. Δέκα χρόνια αργότερα, το Φεβρουάριο του 1999, μόνο δύο είδη άγριας ζωής - αετοί και βίδρες του ποταμού - θεωρήθηκε ότι είχαν συνέλθει από τις επιπτώσεις της πετρελαιοκηλίδας. Οι φώκιες του λιμανιού, τρία είδη κορμοράνων, οι πάπιες-αρλεκίνοι, τα περιστέρια και μια οικογένεια φαλαινών όρκα δεν είχαν συνέλθει ακόμη. Επίσης, μελέτες έδειξαν ότι ορισμένοι πληθυσμοί ψαριών είναι πιθανό να εξακολουθούν να επηρεάζονται, ακόμη και από τη σχετικά χαμηλή συγκέντρωση χημικών ενώσεων που περιέχονται στο πετρέλαιο. Παρότι η Exxon, ιδιοκτήτρια του σκάφους, ισχυρίστηκε ότι η περιοχή καθαρίστηκε πλήρως, θύλακες πετρελαίου εξακολουθούν να υπάρχουν κάτω από την επιφάνεια σε αρκετά σημεία.

Έντεκα χρόνια αργότερα η Αλάσκα φέρει ακόμη τα σημάδια της οικολογικής καταστροφής αλλά η Ουάσινγκτον έχει σκληρύνει τη νομοθεσία της και δεν επιτρέπει στα μονοπύθμενα (με μονά τοιχώματα) πλοία να δένουν σε αμερικανικά λιμάνια.

Σε απάντηση στην καταστροφή που δημιουργήθηκε τότε ο

αμερικανικός νόμος ρύπανσης πετρελαίου πέρασε το 1990. Αυτός ο νόμος επέβαλε τους αυστηρούς κανόνες ευθύνης στους ιδιοκτήτες πετρελαιοφόρων και απαιτήσεις για πλοία διπλού τοιχώματος. Σημαντικό επίσης είναι το γεγονός ότι ο νόμος αυτός προβλέπει αποζημίωση για τις ζημιές στο οικοσύστημα από τις διαρροές πετρελαίου βάσει "του κόστους της αποκατάστασης, αντικατάστασης, ή της απόκτησης του αντιτίμου των κατεστραμμένων φυσικών πόρων".

Το δυστύχημα του Exxon Valdez είναι ένα από τα πιο διάσημα περιστατικά διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα. Δεν είναι, όμως, ένα από τα μεγαλύτερης έκτασης. Σύμφωνα με το Κέντρο Πληροφόρησης για τις Πετρελαιοκηλίδες, από το 1960 υπήρξαν 39 διαρροές πετρελαίου από τάνκερ μεγαλύτερης έκτασης. Εάν ληφθούν υπόψη και άλλες μορφές ρύπανσης από πετρέλαιο - όπως εκείνη κατά τον Πόλεμο του Κόλπου, η έκρηξη μιας πετρελαιοπηγής στο Ουζμπεκιστάν το 1992 και η διαρροή του πετρελαιοαγωγού στη Ρωσία το 1994 - το «επεισόδιο» Exxon Valdez έρχεται μόλις 53^ο στη σειρά κατάταξης.

Στη συνέχεια υπάρχουν κάποιες φωτογραφίες από το ατύχημα του Exxon Valdez και της ρύπανσης που αυτό προκάλεσε:



Φωτό 5. Το Exxon Valdez



Φωτό 6. Τα υπολείμματα πετρελαίου στις ακτές



Φωτό 7. Άποψη της πετρελαιοκηλίδας που προέκυψε από το Exxon Valdez



Φωτό 8. Πτηνά θύματα της ρύπανσης

4.5.3. Η περίπτωση του Erika

Το Δεκέμβριο του 1999 το δεξαμενόπλοιο Erika, νηολογίου Μάλτας και μονού κύτους, βυθίστηκε προκαλώντας πετρελαιοκηλίδα 20 χιλιάδων τόνων αργού πετρελαίου στον Ατλαντικό Ωκεανό, ρυπαίνοντας εκατοντάδες χιλιόμετρα ακτών της Βρετάνης και σκοτώνοντας χιλιάδες πουλιά και ψάρια.

Ήταν 6 το πρωί της 12ης Δεκεμβρίου του 1999 όταν το γαλλικό κέντρο διάσωσης έλαβε ένα επείγον σήμα κινδύνου από το πλήρωμα που ζητούσε να εγκαταλείψει το μαλτέζικο τάνκερ. Δύο ώρες αργότερα, ώσπου να σπεύσει το πρώτο πλοίο στην περιοχή όπου επικρατούσαν πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες, το "Erika" κόπηκε στα δύο. Η διάσωση των 26 μελών του πληρώματος ολοκληρώθηκε με επιτυχία, όχι όμως και η ρυμούλκηση των δύο κομματιών του τάνκερ. Το μπροστινό τμήμα του "Erika" βυθίστηκε την ίδια νύχτα προτού ακόμη ξεκινήσει η ρυμούλκηση του, ενώ το πρυμναίο βυθίστηκε έναν μήνα αργότερα παρά τις προσπάθειες για να συγκρατηθεί στην επιφάνεια της θάλασσας. Το αποτέλεσμα ήταν τετρακόσια χιλιόμετρα κατεστραμμένων ακτών και μια κατακόρυφη αύξηση της ευρωπαϊκής ευαισθησίας απέναντι στους «επικίνδυνους σκουπιδοτενεκέδες των θαλασσών», όπως ονομάζουν οι Γάλλοι τα παλιά και επιρρεπή σε ατυχήματα τάνκερ. Τρεις μήνες μετά το εν λόγω ατύχημα, την 21^η Μαρτίου του 2000, η Επιτροπή εξέδωσε μια «Ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου», η οποία περιελάμβανε ορισμένες προτάσεις συγκεκριμένων δράσεων για την αποφυγή παρόμοιων ατυχημάτων. Η καταστροφή αυτή θύμιζε την ιστορική πετρελαιοκηλίδα του Amoco Cadiz έξω από τις ακτές της Βρετάνης το 1978.



Φωτό 9. Επιχείρηση καθαρισμού στις ακτές της Βρετάνης

Το Erika δεν ήταν προφανής υποψήφιος για καταστροφή. Η πιστοποίησή του ήταν εντάξει και είχε υποστεί με επιτυχία αρκετές επιθεωρήσεις. Το συμπέρασμα των εμπειρογνώμων ήταν ότι τα πλοία μονού κύτους δεν πρόσφεραν επαρκή προστασία, ότι οι μέθοδοι επιθεώρησης ήταν ανεπαρκείς και ότι έπρεπε να γίνουν περισσότερα για το ζήτημα των σημαιών ευκαιρίας. Σε απάντηση στα πορίσματα αυτά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισήγαγε δύο νομοθετικές δέσμες, οι οποίες έγιναν γνωστές ως Erika I και Erika II.

Μετά το ναυάγιο του "Erika" επιβεβαιώθηκε για άλλη μία φορά ότι τα μεγάλα ατυχήματα είναι καταλύτες για αλλαγές στη νομοθεσία. Αυτό συνέβη στις ΗΠΑ μετά το ναυάγιο του τάνκερ "Exxon Valdez" που μόλυνε ανεπανόρθωτα τις ακτές της Αλάσκας.

Στην περίπτωση του ναυαγίου του Erika, υπήρχαν κοινωνικοοικονομικές απώλειες. Τέτοιες ήταν οι απώλειες που προέκυψαν από τη διακοπή του ψαρέματος των ιδιωτών από τις ακτές που επηρεάστηκαν από την πετρελαιοκηλίδα, οι οποίες υπολογίστηκαν γύρω στα 100 εκατομμύρια ευρώ.

4.5.4 Η περίπτωση του Prestige

Τέλος, θα παρουσιαστεί εκτενώς η περίπτωση του ατυχήματος του Prestige, και μέσω αυτού θα ξεδιπλωθεί το νομοθετικό και το ασφαλιστικό καθεστώς που αναλύθηκαν προηγουμένως και θα βγουν συμπεράσματα για την σημερινή πραγματικότητα.

Το Νοέμβριο του 2002, το δεξαμενόπλοιο Prestige, ιδιοκτησίας μιας offshore λιβεριανής εταιρείας με σημαία Μπαχάμες, ελληνόκτητο σύμφωνα με δημοσιεύματα, κόπηκε στη μέση ενώ μετέφερε 77.000 τόνους πετρέλαιο (fuel oil) από τη Λιθουανία με προορισμό την Σιγκαπούρη. Το πλοίο έχασε την ευστάθειά του λόγω καιρού και βυθίστηκε στ' ανοιχτά των βορειοδυτικών ακτών της Ισπανίας. Το 26χρονο πλοίο διέθετε μονά τοιχώματα και σύμφωνα με ανακοινώσεις των ισπανικών αρχών δεν κατάφερε τα τελευταία χρόνια να ανταποκριθεί στις προδιαγραφές για ασφαλή ναυσιπλοΐα αφού είχε υποστεί τυπικούς ελέγχους από το νηογνώμονα. Κατάφερε, όμως, να αποφύγει τον ελλιμενισμό και τον συνεπακόλουθο έλεγχο σε Ευρωπαϊκό λιμάνι, καθώς η φόρτωση του έγινε από πλοίο, μακριά από λιμάνι, και ανεφοδιάστηκε in transit στην Καλαμάτα και το Γιβραλτάρ.



Φωτό 10. Το Prestige

Το ναυτικό ατύχημα έγινε κοντά στο επικίνδυνο πέρασμα της Γαλικίας. Πριν το πλοίο κοπεί στη μέση είχαν ήδη διαρρεύσει 3-4.000 τόνοι πετρελαιοειδών από δύο δεξαμενές του. Συνολικά, μέχρι σήμερα φαίνεται ότι έχουν διαρρεύσει στη θάλασσα 10.000 - κατ' άλλες εκτιμήσεις 20.000 - τόνοι πετρελαιοειδών. Τα δύο κομμάτια του δεξαμενόπλοιου βυθίστηκαν παρασύροντας το υπόλοιπο φορτίο στο βυθό, αλλά άγνωστο παραμένει τι θα γίνει αυτό.

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

- Η συνολικού μήκους 200 χλμ. πετρελαιοκηλίδα απείλησε μια περιοχή μείζονος οικολογικής σημασίας και μια ιδιαίτερα σημαντική ζώνη αλιείας.
- Οι ισχυροί άνεμοι και τα θαλάσσια ρεύματα παρέσυραν την πετρελαιοκηλίδα προς το νεοσύστατο Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο των Ατλαντικών νήσων της Γαλικίας, που είναι το σημαντικότερο Ισπανικό οικοσύστημα.
- Οι Ισπανικές αρχές έχουν απαγορεύσει την αλιεία σε μήκος 100 χλμ γύρω από τη πόλη La Coruna, όπου ο τοπικός πληθυσμός συντηρείται από την αλιεία και τον τουρισμό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε την άμεση αποζημίωση των ψαράδων από το Διαρθρωτικό Ταμείο για την Αλιεία, από άλλες ευρωπαϊκές καθώς και από εθνικές (ισπανικές) πηγές χρηματοδότησης.
- Παρά την κινητοποίηση αρχών και εθελοντών, η πετρελαιοκηλίδα είχε 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.

- Στην περιοχή εμφανίστηκαν νεκρά ψάρια. Επίσης, εκατοντάδες θαλασσοπούλια, κορμοράνοι, γλάροι κ.ά., παγιδεύτηκαν στην πετρελαιοκηλίδα, ενώ περισσότερα από 160 από αυτά διασώθηκαν από διεθνείς οργανισμούς.

Ύστερα από την καταστροφή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε να συστήσει προσωρινή επιτροπή για να εξετάσει αυτό και άλλα θαλάσσια ατυχήματα. Οι βουλευτές πραγματοποίησαν δημόσιες ακροάσεις με εμπειρογνώμονες του ναυτιλιακού τομέα καθώς και συνομιλίες με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και με τις ισπανικές αρχές. Σε έκθεση που εγκρίθηκε τον Απρίλιο του 2004, το Κοινοβούλιο επέκρινε το χειρισμό της καταστροφής εκ μέρους των ισπανικών αρχών, και ειδικότερα την απόφασή τους να ρυμουλκήσουν το πλοίο μακριά από τις ακτές της Γαλικίας, αντί να το οδηγήσουν σε λιμένα καταφυγής.

Συνέπεια του ατυχήματος ήταν αρκετοί θιγόμενοι να απευθυνθούν στα δικαστήρια.

Η Γαλλική Κυβέρνηση και άλλοι 224 ενάγοντες κίνησαν δικαστικό αγώνα εναντίον του πλοιοκτήτη, του London club και του 1992 Fund σε 15 δικαστήρια στη Γαλλία ζητώντας αποζημίωση συνολικής αξίας περίπου 130 εκατ. Ευρώ, εμπεριέχοντας τα 67,7 εκατ. Ευρώ που ζητήθηκαν από την Κυβέρνηση.

Η Πορτογαλλία κινήθηκε δικαστικά στην Λισαβώνα εναντίον του πλοιοκτήτη, του London club και του 1992 Fund, 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. US \$ και αργότερα υπολογίστηκε να ξεπερνά τα 1000 εκατ. US \$.

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 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).

Σύμφωνα με την CLC 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 Δικαστήριο για την σύσταση του Ταμείου. Το μέγιστο ποσό αποζημίωσης που δόθηκε από το Fund 1992 είναι 171.520.703 ευρώ, περιέχοντας και το ποσό που ουσιαστικά πληρώθηκε από τον πλοιοκτήτη και την ασφαλιστική εταιρεία.

Οι ζημιές που προκάλεσε το ατύχημα του Prestige δεν έχουν εκτιμηθεί σε οριστικό επίπεδο. Από πληροφορίες που δόθηκαν από το 1992 Fund 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 Πορτογαλλική Κυβέρνηση υπολόγισε τη ζημιά στην Πορτογαλία στα 3,3 εκατ. ευρώ. Το Ταμείο καθόρισε τις συνολικές ενδεχόμενες αξιώσεις να είναι περίπου 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 το τελικό κόστος του ατυχήματος να αποφασιστεί, 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 ξεπερνώνονται σε κάποιες περιπτώσεις, οι αποπληρωμές έγιναν μετά από μακριές διαβουλεύσεις. Τον Μάιο του 2003, η Εκτελεστική Επιτροπή του 1992 Fund αποφάσισε ένα επίπεδο αποζημίωσης 15% για την πετρελαιοκηλίδα του Prestige, το χαμηλότερο ποσοστό στην ιστορία των Ταμείων. 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 ως προς 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%.

Υπάρχουν εκκρεμείς έρευνες εναντίον του καπετάνιου του σκάφους και των Ισπανικών αρχών. Ο καπετάνιος κατηγορήθηκε για οικολογική ζημιά και για παραβίαση των Αρχών, και γι'αυτό το λόγο έμεινε φυλακή για μερικούς μήνες. Η απόφαση του δικαστή να φυλακίσει τον καπετάνιο είναι αντιφατική, εφόσον σύμφωνα με το άρθρο 230 UNCLOS απαγορεύεται η ποινή της φυλάκισης για ρύπανση που

προκλήθηκε από ξένα σκάφη. Η μόνη εξαίρεση σε αυτόν τον νόμο είναι σε περιπτώσεις παράνομων ενεργειών που προκάλεσαν σοβαρή ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής. Ο καπετάνιος απελευθερώθηκε τελικά με εγγύηση των 3 εκατ. ευρώ που πληρώθηκε από το P&I club.

Παρόμοιες καταστάσεις συνέβησαν με την υπόθεση του Aegean Sea, όπου το Ισπανικό Ποινικό Δικαστήριο απεφάνθη ότι ο ιδιοκτήτης και ο καπετάνιος ήταν εγκληματικά αμελείς, με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης, η Ισπανική Πολιτεία, το P&I club και το IOPCF κρίθηκαν υπεύθυνοι. Το ίδιο πόρισμα προέκυψε και στην Γαλλία στην περίπτωση του Erika, του οποίου δεν έχει κλείσει ακόμη η υπόθεση, όπως και του Prestige.

Οι Ισπανικές Αρχές προσέφεραν διάφορους τρόπους υποστήριξης των θυμάτων της ρύπανσης, όπως πληρωμές, απαλλαγή από φόρους και ασφάλειες. Προέβησαν δηλαδή σε άμεσες αποζημιώσεις για οικονομικές απώλειες σε όσους επηρεάστηκαν από τις απαγορεύσεις αλιείας, περιλαμβανομένου εμπόρων θαλασσινών, τοπικούς ψαράδες και όσους είχαν άμεση σχέση με τις ψαραγορές, όπως είναι οι πωλητές δολωμάτων ή οι υπάλληλοι σε ιχθυόσκαλες. Οι αποζημιώσεις ήταν 40 ευρώ την ημέρα σε ψαράδες και σχετικούς υπαλλήλους, ενώ για αυτούς που είχαν σκάφη ανάλογα με το GT των σκαφών τους η αποζημίωση κυμαινόταν μεταξύ των 21 ευρώ την ημέρα και 4,74 ευρώ ανά τόνο. Οι πληρωμές προορίζονταν αρχικά να διαρκέσουν 6 μήνες αλλά τελικά διήρκησαν μέχρι το τέλος της απαγόρευσης της αλιείας, δηλαδή μέχρι τις 8 Οκτωβρίου 2003.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ρύπανση του περιβάλλοντος από τα θαλάσσια ατυχήματα αποτελεί ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα εξαιτίας της σοβαρότητας των συνεπειών του στο φυσικό, στο κοινωνικό και στο οικονομικό περιβάλλον, σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

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 αφενός πρόληψης των ατυχημάτων και αφετέρου αποκατάστασης της ζημιάς και αποζημίωσης των θιγόμενων μερών σε περίπτωση εκδήλωσης ενός ατυχήματος.

Όσον αφορά στην πρόληψη των ατυχημάτων εφαρμόζονται μια σειρά νομοθετικών και άλλων μέτρων, τα σημαντικότερα εκ των οποίων είναι:

- Το πακέτο μέτρων ERIKA I, το οποίο περικλείει την αναγκαστική μετατροπή των δεξαμενοπλοίων από μονού σε διπλού τοιχώματος και επιβάλλει αυστηρότερους ελέγχους και συχνότερες επιθεωρήσεις.
- Το πακέτο μέτρων ERIKA II, που δημιούργησε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό που φροντίζει να τηρείται η κοινοτική νομοθεσία και δημιούργησε σύγχρονα συστήματα παρακολούθησης των πλοίων.
- Η οδηγία 2004/35/ΕΚ, η οποία δημιουργεί ένα πλαίσιο πρόληψης και αποκατάστασης, η οποία ισχύει μόνο στα κράτη

που δεν έχουν υπογράψει τις συνθήκες CLC 1992, Fund 1992 και HNS.

Σε σχέση με το καθεστώς αποζημίωσης, η κατάσταση είναι πιο σύνθετη, δεδομένου ότι δεν ακολουθούν όλες οι χώρες το ίδιο θεσμικό πλαίσιο.

Πιο αναλυτικά:

- Για τις χώρες που ισχύει η συνθήκη 1992 CLC, έχουν καθοριστεί συγκεκριμένα όρια αποζημιώσεων σε σχέση με την ακαθάριστη χωρητικότητα. Δηλαδή για πλοία μικρότερα των 5000 τόνων, η ανώτερη αποζημίωση είναι 4,51 εκατ. SDR, ενώ για μεγαλύτερα πλοία η μέγιστη αποζημίωση αγγίζει τα 89,77 εκατ. SDR. Όσες χώρες έχουν υπογράψει την συνθήκη του 1992 Fund, για αποζημιώσεις που ξεπερνούν τα όρια της 1992 CLC, αναλαμβάνει το 1992 Fund, δίνοντας μέγιστη αποζημίωση 203 εκατ. SDR, που περιλαμβάνει και την αποζημίωση της 1992 CLC. Τέλος, για περαιτέρω αποζημιώσεις αναλαμβάνει το Supplementary Fund, που πληρώνει συνολικά έως 750 εκατ. SDR δηλαδή 1,125 δισ. US \$, για τις χώρες που έχουν υπογράψει την συνθήκη του 1992 Fund.
- Για τις χώρες που δεν ισχύουν οι παραπάνω συνθήκες, η νομοθεσία της εκάστοτε χώρας καθορίζει τότε το καθεστώς αποζημίωσης.

Οι διαφορές αυτές αντανakλώνται και στο ύψος των σχετικών αποζημιώσεων. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του EXXON VALDEZ (Αλάσκα - ΗΠΑ, 1989) το συνολικό κόστος (συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, ποινών και αποζημιώσεων) εκτιμάται ότι ανήλθε στα 9,5 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Στην περίπτωση του NAKHODKA (Ιαπωνία, 1997) το κόστος ανήλθε στα 219 εκατ. δολάρια και στο ERIKA (Γαλλία, 1999) σε 180 εκατ. δολάρια.

Επιπλέον, δεν απουσιάζουν και άλλα προβλήματα σε σχέση με το σημερινό καθεστώς αποζημίωσης, όπως:

- Έλλειψη σαφούς υπευθυνότητας: ο λαβύρινθος της ιδιοκτησίας, των σημαιών ευκαιρίας, της περιορισμένης ασφάλισης και της νομικής ευθύνης. Με αυτές τις συνεργασίες κρύβουν τις ευθύνες τους.
- Καμία περιβαλλοντική κάλυψη: το Ταμείο IOPC δεν καλύπτει περιβαλλοντικές ζημιές. Παρέχει αποζημίωση μόνο για το οικονομικό κόστος του καθαρισμού και για την απώλεια εισοδήματος αυτών που επηρεάζονται άμεσα από την διαρροή πετρελαίου. Αλλά δεν παρέχει αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημιά στους υπάρχοντες βιότοπους ψαριών και πουλιών ή για απώλεια σπάνιων ειδών.
- Ανεπαρκείς πόροι: Το Ταμείο IOPC είναι πολύ μικρό είναι ανεπαρκές για μεγάλες διαρροές, οι οποίες μπορούν να το εξαντλήσουν, π.χ. Exxon Valdez.
- Δυσκολία αποζημίωσης: το IOPC έχει την φήμη της αμφισβήτησης των αξιώσεων αποζημιώσεων προκειμένου να μειώσει τις πληρωμές από το Ταμείο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα οικονομικά μεγέθη των περιβαλλοντικών καταστροφών των θαλασσιών ατυχημάτων και την πολυπλοκότητα και τη διαφορετικότητα του θεσμικού πλαισίου που ισχύει για τις αποζημιώσεις, η παροχή χρηματοοικονομικών εγγυήσεων για την κάλυψη της περιβαλλοντικής ευθύνης μέσω ασφαλιστικών φορέων είναι επωφελής για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Σε σχέση με την ασφάλιση σε περίπτωση ατυχημάτων ισχύουν τα ακόλουθα:

- Από τις διάφορες συνθήκες που έχουν θεσπιστεί, καθώς και από τους διάφορους Διεθνείς Κανονισμούς και Οργανισμούς, όπως

είναι MARPOL, SOLAS, IMO, OPA κ.ά., η ασφάλιση των πλοίων έχει καταστεί υποχρεωτική.

- Σύμφωνα με το γεγονός της υποχρεωτικής ασφάλισης, οι πλοιοκτήτες επιλέγουν να ασφαλιστούν σε P&I clubs, τα οποία σε αντίθεση με τις υπόλοιπες ασφαλιστικές εταιρείες, έχουν μεγαλύτερη τεχνική γνώση και λόγω της συνεργασίας τους σε ένα International Group των 13 P&I clubs, παρέχουν υψηλό ποσοστό κάλυψης των αποζημιώσεων.
- Όταν μετά από κάποιο ατύχημα που έχει προκαλέσει ρύπανση, έχουν προκύψει αξιώσεις απέναντι στον πλοιοκτήτη για αποζημιώσεις, τότε εφόσον αυτός είναι ασφαλισμένος σε κάποιο P&I club, αναλαμβάνει το P&I club να καλύψει το ποσό της αποζημίωσης.
- Τα P&I clubs έχουν συναποφασίσει ότι υπάρχει όριο κάλυψης των αποζημιώσεων, το οποίο έχει ορισθεί στο 1 δισ. US \$. Σε περιπτώσεις που έχουν προκύψει αξιώσεις για αποζημίωση που ξεπερνά το όριο του 1 δισ. US \$, τότε αναλαμβάνει την ευθύνη ο πλοιοκτήτης, ο καπετάνιος και οποιοσδήποτε άλλος έχει κριθεί υπαίτιος, και πρέπει να πληρώσει το υπόλοιπο ποσό της αποζημίωσης.

Όσον αφορά στο μέλλον, εμπειρογνώμονες που εξέτασαν το πρόβλημα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατέληξαν στην ακόλουθη σειρά προτεινόμενων μέτρων:

- 1) Επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος και την δέσμευση των κυβερνήσεων των Κρατών - Μελών να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν αποτελεσματικά τη νέα ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και τις

υπάρχουσες δεσμεύσεις του IMO, και ιδιαίτερα των πακέτων Erika I και II με έμφαση:

- στην άμεση επιχειρησιακή λειτουργία του Ευρωπαϊκού Γραφείου Ασφάλειας στη Θάλασσα,
- την καταγραφή σε μαύρη λίστα των επικίνδυνων σκαφών (λόγω μεγάλης ηλικίας, σημαιών ευκαιρίας και επανειλημμένων παραβάσεων) και την απαγόρευση εισόδου αυτών σε Ευρωπαϊκά λιμάνια,
- την επιτάχυνση της μείωσης των δεξαμενόπλοιων χωρίς διπλά τοιχώματα πριν το 2015,
- την χωρίς εξαιρέσεις και δικαιολογίες εφαρμογή της υποχρέωσης ελέγχου-επιθεώρησης σε ετήσια βάση του 25% των σκαφών που προσεγγίζουν (ανεξάρτητα μικρής ή μεγάλης απόστασης) ή εισέρχονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

2) Πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την εφαρμογή της αρχής της Απεριόριστης Αντικειμενικής Ευθύνης και της υποχρέωσης αποζημίωσης σε σύντομο χρονικό διάστημα όσων ζημιώνονται από περιστατικά ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακολουθώντας έτσι και βελτιώνοντας το Αμερικάνικο μοντέλο.

3) Την καταπολέμηση της χρήσης «σκλάβων της θάλασσας» ως πληρωμάτων, και ταυτόχρονα τη διασφάλιση της εκπαίδευσης, των κοινωνικών δικαιωμάτων και όλων των διατάξεων που προβλέπονται από τις σχετικές συνθήκες για τα σκάφη που διαχειρίζονται ή έχουν υπό την ιδιοκτησία τους εταιρίες με έδρα σε κοινοτική χώρα ή σε υπό ένταξη χώρα καθώς και για τα σκάφη που διέρχονται από ευρωπαϊκά νερά ή προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια.

- 4) Σε συνεργασία με την Ιαπωνία που έχει αναλάβει σχετική διεθνή πρωτοβουλία, τον έλεγχο από τον I.M.O. των κρατών που αντιπροσωπεύουν και χορηγούν "σημαίες ευκαιρίας" χωρίς απαίτηση τήρησης κανόνων και προδιαγραφών ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και πιο ουσιαστικό έλεγχο στους ίδιους τους νηογνώμονες, με έμφαση στους μη Ευρωπαϊκούς.
- 5) Υιοθέτηση φόρου ανάλογου με το τονάζ που διαχειρίζονται οι ναυτιλιακές εταιρίες, και όχι ανάλογα με τα κέρδη που εμφανίζουν, ώστε να βελτιωθούν τα στάνταρτ ασφάλειας, να περιοριστεί η μετακίνηση προς σημαίες ευκαιρίας και να ενισχυθούν οι Ευρωπαϊκοί νηογνώμονες, συμπεριλαμβανομένου και του Ελληνικού.
- 6) Παροχή ισχυρών οικονομικών κινήτρων στα Ευρωπαϊκά λιμάνια (π.χ. με τη μείωση τελών) και υποδομών υποδοχής λυμάτων και αποβλήτων (port reception facilities) για να καταπολεμηθεί πιο ουσιαστικά και το πρόβλημα της λειτουργικής, πετρελαϊκής και όχι μόνο, ρύπανσης που αντιπροσωπεύει πέντε ατυχήματα σαν το "Prestige" κάθε χρόνο. Σε παρόμοιο μήκος κύματος κινείται ήδη συζήτηση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (COM(2000) 142 final) γύρω από το πολύπλοκο πρόβλημα της ανίχνευσης και ποινικοποίησης της λειτουργικής ρύπανσης.
- 7) Καθιέρωση συγκεκριμένων διαδρομών για τα δεξαμενόπλοια και ενός συστήματος διαχείρισης της κίνησης των πλοίων (traffic management system), ούτως ώστε να μην διέρχονται από οικολογικά και οικονομικά ευαίσθητες περιοχές της Μεσογείου και της Ευρώπης. Ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα έχει η ασφαλής διέλευση των δεξαμενόπλοιων στη διαδρομή που θα συνδέσει την Αλεξανδρούπολη (βλέπε αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη) με λιμάνια κυρίως των Η.Π.Α., γνωρίζοντας

τις ολέθριες συνέπειες που θα είχε ένα αντίστοιχο του "Prestige" ναυάγιο λίγο έξω από τις Κυκλάδες

- 8) Καθιέρωση πιο εντατικών εκπαιδευτικών δομών για ναυτικούς, υπαλλήλους λιμένων και άλλων φορέων πάνω σε θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και αντιμετώπισης σεναρίων κινδύνων από πετρελαιοειδή.
- 9) Ευρεία ενημέρωση του κοινού και κινητοποίηση εθελοντών σε τοπικό επίπεδο, σε θέματα που άπτονται στην πρόληψη και έγκαιρη αντιμετώπιση της πετρελαϊκής ρύπανσης.
- 10) Ευρεία διαβούλευση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο με τη μορφή Forum για τη πετρελαϊκή ρύπανση με τη συμμετοχή κυβερνήσεων και αρμόδιων Διευθύνσεων, πλοιοκτητών και πρακτόρων, εκπροσώπων λιμένων, ερευνητικών ιδρυμάτων και μη-κυβερνητικών οργανώσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- The Potential Economic Impact of Environment Liability: The American & European Contexts (By Janet Stone McGuigan).
- Study of Civil Liability Systems for Remedying Environmental Damage (Paul Sheridaw, Head of Environment Law Group).
- Liability for damage to natural resources (Edward Brans).
- An analysis of the Preventive Effect of Environmental Liability (David Austin).
- Liability for Contaminated Sites (Sophie Delpddere & Donatienne Ryckbost).
- A summary of the natural resource damage assessment regulations under the united states oil pollution act (Tony Penn).
- Cleanup costs for oil spills in Ports (Dagmar Schmidt Etkin).
- Contingent Valuation and Lost Passive Use: Damages from the Exxon Valdez Oil Spill (Richard Carson).
- Operational Dumping and the Pollution of the Sea by Oil: An Evaluation of Preventive measure (Paul Burrows).
- An Accidental Oil Spill Along the Belgian Coast: Results from a CV Study (Karl van Biervliet).
- Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability.
- Limitations of liability and compulsory insurance under the Protocol on liability for transboundary movements of hazardous waste and other waste. (H.Bocken, E. de Kezel and K.Bernaw).
- Outline of Compulsory Insurance Requirement for Non-Tanker Vessels.
- Prestige Oil Spill (Friends of the Earth).

- Financial Assurance Issues of Environmental Liability (Report by Prof. Dr. Michael G. Faure & Mr. David Grimeaud).
- The Prestige in the Courts (Prof. Dr. Miguel Michinel).
- Compensation by the Coastal State – The Prestige Disaster (Juan L. Pulido).
- Factors Affecting the Cost of Oil Spills (Dr. Ian C. White, ITOPF).
- Factors that Determine the Cost of Oil Spill (Dr. Ian C. White).
- Oil Spill Compensation (IPIECA).
- Oil Tankers & Pollution Laws (Leonie J. Archer).