

**ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ**

**ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ MARPOL  
Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ**

**ΑΘΗΝΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2003**

## **Περιεχόμενα**

### **Μέρος Ιο**

#### **Εισαγωγή**

1. Προϊστορία
2. Ο έλεγχος του Ελληνικού Ελεγκτικού Συνεδρίου
3. Ο έλεγχος των άλλων Α.Ελ.Ι.
4. Η δομή της έκθεσης

### **Μέρος ΙΙο**

#### **Πρόληψη της ρύπανσης**

1. Εισαγωγή
2. Επιθεώρηση των Ελληνικών και των ξένων πλοίων
3. Σχεδιασμός αντιμετώπισης - Εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης
4. Συμπεράσματα

### **Μέρος ΙΙΙο**

#### **Καταπολέμηση της ρύπανσης**

1. Εισαγωγή
2. Αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης
3. Αντιμετώπιση των υπαιτίων ρύπανσης
4. Συμπεράσματα

## **Παραρτήματα**

- Βασική εθνική και διεθνής νομοθεσία (I)
- Πίνακες σχετικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων και σύντομο ιστορικό περιστατικού επιθεώρησης πλοίου που παρουσίασε ιδιαίτερο ενδιαφέρον (II)
- Πίνακες ανάλυσης περιστατικών ρύπανσης και αποφάσεων επιβολής κυρώσεων έτους 2001 (III, IV, V)
- Σύντομο ιστορικό τριών πρόσφατων περιστατικών ρύπανσης (VI)

## Μέρος Ιο

### Εισαγωγή

#### Ι. 1. Προϊστορία

Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος είναι ένα θέμα που απασχολεί σοβαρά όλους τους λαούς και τις Κυβερνήσεις του πλανήτη. Η ρύπανση του υγρού στοιχείου, που προκαλείται από τον ανθρώπινο παράγοντα, αποτελεί ένα μεγάλο κίνδυνο για θάλασσες όπως η Μεσόγειος. Η Ελλάδα, μια κατ' εξοχήν θαλασσινή χώρα με τεράστια ακτογραμμή και πλήθος νησιών, έχει ευαισθητοποιηθεί εδώ και πολλά χρόνια και δίνει τη δική της μάχη ενάντια στη ρύπανση των θαλασσών. Η διεθνής εμπειρία και πρακτική αποδεικνύει ότι, όσα μέτρα και αν ληφθούν, τα περιστατικά ρύπανσης δεν μπορούν να εξαλειφθούν παντελώς, δεδομένου ότι ο χρόνος, ο τόπος και οι συνθήκες του περιστατικού δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν, ενώ τα περισσότερα περιστατικά οφείλονται σε αστάθμητους παράγοντες.

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

Υπάρχει πλούσια διεθνής και εθνική νομοθεσία η οποία θεσπίζει όρους σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων και με τον τρόπο αντίδρασης του πληρώματος προκειμένου η ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία να είναι ελάχιστη. Αυτοί οι κανόνες αφορούν καταρχήν τους πλοιοκτήτες και τα πληρώματα, καθώς επίσης και τις κυβερνήσεις, οι οποίες, π.χ. εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση των πλοιοκτητών και των πληρωμάτων προς τους

κανονισμούς, τη παροχή διευκολύνσεων υποδοχής των (αποβλήτων των) πλοίων στα λιμάνια και την αμοιβαία συνδρομή τους σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Οι διεθνείς συνθήκες που διέπουν αυτόν τον τομέα (της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία) είναι οι ακόλουθες δύο: η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία (γνωστή ως Σύμβαση MARPOL) και η Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο (γνωστή ως Σύμβαση OPRC, 1990). <sup>1</sup>

Στόχος της MARPOL είναι να αποφευχθεί η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την απόρριψη πετρελαίου, χημικών και άλλων επιβλαβών ουσιών ή αποβλήτων από πλοία. Το πετρέλαιο είναι η πιο συνήθης επιβλαβής ουσία, ενώ περισσότερη ποσότητα πετρελαίου απορρίπτεται από ένα πλοίο υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας του παρά σε περίπτωση ατυχήματος. Η Σύμβαση MARPOL περιορίζει τα επιτρεπτά επίπεδα "απόρριψης" και επιβάλλει στα κράτη μέλη της:

- ♦ να επιθεωρούν τα πλοία στα λιμάνια και στη θάλασσα
- ♦ να εντοπίζουν (για παράδειγμα, μέσω εναέριας επιτήρησης) και να διώκουν τα ρυπαίνοντα πλοία και
- ♦ να εξασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών και κατάλληλων διευκολύνσεων υποδοχής των αποβλήτων των πλοίων στα λιμάνια.

Η Σύμβαση OPRC υιοθετήθηκε ως επακόλουθο του ατυχήματος στο Exxon Valdez το 1989, ρυθμίζει δε και το ζήτημα της συνεργασίας των κρατών μελών της σε θέματα αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι στόχοι της είναι:

- ♦ η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο
- ♦ η προώθηση και θέσπιση επαρκών και κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισης ατυχημάτων και
- ♦ η παροχή αμοιβαίας συνδρομής και η συνεργασία.

Το National Audit Office (Ανώτατο Ελεγκτικό Ίδρυμα - Α.Ελ.Ι.) του Ηνωμένου Βασιλείου και το Ολλανδικό Ανώτατο Ελεγκτικό Ίδρυμα αποφάσισαν να προσπαθήσουν από κοινού να προετοιμάσουν ένα συντονισμένο έλεγχο, ο οποίος θα μπορούσε να διεξαχθεί και από τα δύο ελεγκτικά ιδρύματα καθώς και σε συνεργασία με άλλα πιθανόν ομόλογά τους. Οι δραστηριότητες της Ομάδας Εργασίας Περιβαλλοντικού Ελέγχου του INT.O.S.A.I. (Διεθνής Οργανισμός Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων - International Organization of Supreme Audit Institutions) και της αντίστοιχης Ομάδας Εργασίας του EUR.O.S.A.I. (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων - European Organization of Supreme Audit Institutions) έδωσαν την αφορμή για μια τέτοια πρωτοβουλία, ενόψει και του ότι συντονιστής της ως άνω Ομάδας Εργασίας Περιβαλλοντικού Ελέγχου του EUR.O.S.A.I. είναι το Πολωνικό Α.Ελ.Ι. , ενώ το Ολλανδικό είναι ένα από τα Α.Ελ.Ι. που βοηθούν το ομόλογό τους Πολωνικό στο έργο του, ως βοηθός συντονιστής. Το Ολλανδικό Α.Ελ.Ι., βοηθός συντονιστής για την περιοχή της Δυτικής Ευρώπης, με μια επιστολή του τον Ιούλιο του 2000, επέκτεινε την πρόσκληση για τη διενέργεια συντονισμένου ελέγχου πέρα από τα όρια της περιοχής της αρμοδιότητάς του.

Κατόπι προσεκτικής μελέτης του θέματος, τα δύο Α.Ελ.Ι., NAO και Algemene Rekenkamer, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η "πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης

---

<sup>1</sup> Η Σύμβαση MARPOL κυρώθηκε με το ν.1269/1982 (ΦΕΚ 89 Α') και η Σύμβαση OPRC με το ν.2252/1994 (ΦΕΚ 192 Α')

της θάλασσας από τα πλοία" είναι το πιο κατάλληλο και ενδιαφέρον θέμα για τη διενέργεια ελέγχου:

- ◆ λόγω, καταρχήν, του σημαντικού περιβαλλοντικού και οικονομικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει για πολλές χώρες. Και
- ◆ δευτερευόντως, δεδομένου ότι το πρόβλημα της πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης από τα πλοία έχει ήδη ρυθμισθεί με διεθνείς συμφωνίες, όπως η Σύμβαση MARPOL, η οποία έχει κυρωθεί από παρά πολλές χώρες σε όλο τον κόσμο.

Κατά τη διάρκεια διαφόρων συναντήσεων της ομάδας των Α.Ελ.Ι. που αποδέχθηκαν την πρόσκληση του Algemene Rekenkamer (ομάδας MARPOL) συζητήθηκαν οι διάφορες πτυχές του συντονισμένου ελέγχου (περιεχόμενο και οργανωτικά θέματα).

#### **α. Πεδίο του ελέγχου**

Ο έλεγχος που διενεργήθηκε ήταν έλεγχος απόδοσης (performance audit). Εντούτοις για ορισμένα από τα συμμετέχοντα ελεγκτικά ιδρύματα (όπως το Ελληνικό) ήταν είτε αδύνατο είτε ασύνηθες να θέσουν το ζήτημα της διενέργειας ελέγχου απόδοσης χωρίς προηγουμένως την άσκηση διαχειριστικού ελέγχου (επί των κρατικών δαπανών). Για το λόγο αυτό, συμφωνήθηκε όλα τα ελεγκτικά ιδρύματα κατά τη διενέργεια του ελέγχου τους, να δώσουν απάντηση στις ακόλουθες ερωτήσεις:

- ◆ Ποσά χρήματα του Κράτους δαπανώνται για την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας και των λιμανιών από τα πλοία; και
- ◆ Ποια είναι η νομική βάση γι' αυτές τις δαπάνες;
- ◆ Επιπλέον, κάθε ελεγκτικό ίδρυμα μπορούσε να αποφασίσει να προσθέσει και μια τρίτη ερώτηση:

- ◆ Οι δαπάνες που γίνονται για την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας και των λιμανιών από τα πλοία δικαιολογούνται (από τα οικεία παραστατικά);

Τα ζητήματα που αποφασίστηκε να καλυφθούν από το συντονισμένο έλεγχο ήταν τα ακόλουθα:

- ◆ Πολιτική και συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών
- ◆ Κυβερνητικά μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία
- ◆ Κυβερνητικά μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία
- ◆ Εντοπισμός, δίωξη και καταστολή των παραβάσεων

Στο πλαίσιο των θεμάτων αυτών ανέκυψαν επιμέρους ζητήματα, τα οποία συμπεριλήφθηκαν ως ελεγκτικά κριτήρια σε ειδικό κατάλογο που χρησιμοποιήθηκε από τα συμμετέχοντα ελεγκτικά ιδρύματα για τη διενέργεια του ελέγχου.

### **β. Κριτήρια του ελέγχου**

Η απόδοση του κράτους στον τομέα της πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας και των λιμανιών από τα πλοία θεωρείται “καλή”, εφόσον ανταποκρίνεται στα ανωτέρω ελεγκτικά κριτήρια. Συμφωνήθηκε από όλα τα συμμετέχοντα ελεγκτικά ιδρύματα ότι, προκειμένου να υπάρχει δυνατότητα σύγκρισης, έπρεπε να χρησιμοποιηθούν τα ίδια κριτήρια.

Κάποια από τα κριτήρια αυτά πηγάζουν από διεθνείς συμφωνίες, όπως οι διεθνείς συμβάσεις MARPOL και OPRC, και άλλα από τα διδάγματα της κοινής πείρας.



Ο συντονισμένος έλεγχος δεν θα ήταν αμιγώς έλεγχος νομιμότητας και κανονικότητας, καθόσον στόχος του ήταν να διαπιστωθεί κατά πόσο κάθε χώρα που εμπλέκεται ακολουθεί μια “καλή πρακτική” (“best practice”) διεθνώς, κι όχι κατά πόσο εκπληρώνει ή όχι τις διεθνείς νόμιμες υποχρεώσεις της. Ως εκ τούτου είναι ήσσονος σημασίας το κατά πόσο όλες οι εμπλεκόμενες στον έλεγχο χώρες δεσμεύονται ή όχι από όλες τις διεθνείς συμφωνίες.

Σε ορισμένες βέβαια περιπτώσεις η μη συμμόρφωση κάποιας χώρας με τις διεθνείς υποχρεώσεις της μπορούσε να συμπίπτει με τη μη υιοθέτηση “καλής πρακτικής”. Σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι πιθανό τα συμπεράσματα του ελεγκτικού ιδρύματος να είναι πιο αυστηρά από εκείνα των περιπτώσεων όπου η χώρα δε δεσμεύεται διεθνώς να ενεργήσει με συγκεκριμένο τρόπο.

Όλα τα συμμετέχοντα στον έλεγχο Ανώτατα Ελεγκτικά Ιδρύματα όφειλαν να κοινοποιήσουν τον κατάλογο των ελεγκτικών κριτηρίων στις κυβερνήσεις τους. Η διαμόρφωση των ελεγκτικών κριτηρίων συζητήθηκε κατά τη διάρκεια των συναντήσεων της ομάδας MARPOL. Η γενική εντύπωση της ομάδας ήταν ότι τα κριτήρια αυτά φαίνονται λογικά (ως περιγραφή “καλής πρακτικής”).

### **γ. Προϊόντα**

Ο συντονισμένος έλεγχος θα αποδώσει τέσσερις κατηγορίες προϊόντων:

- ◆ εθνικές εκθέσεις, που θα παρουσιάζουν την κατάσταση σε κάθε χώρα που εμπλέκεται στη διενέργεια του ελέγχου. Οι εθνικές εκθέσεις θα γραφούν στις αντίστοιχες εθνικές γλώσσες και δεν θα μεταφραστούν στην αγγλική, εκτός αν τα συμμετέχοντα ελεγκτικά ιδρύματα προτιμήσουν να τις μεταφράσουν τα ίδια.

Κάθε ελεγκτικό ίδρυμα θα φροντίσει ώστε, όταν δημοσιευθεί η εθνική του έκθεση, θα υπάρχει διαθέσιμη εκτενής περίληψη αυτής στην αγγλική γλώσσα.

- ♦ μια κοινή έκθεση που θα περιγράφει τα παραδείγματα “καλής πρακτικής (εφαρμογής)” στις εμπλεκόμενες χώρες, που θα συνταχθεί από κοινού από όλα τα συμμετέχοντα ελεγκτικά ιδρύματα
- ♦ μια κοινή έκθεση ( MARPOL /OPRC audit model) που θα περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο άλλα ελεγκτικά ιδρύματα θα μπορούσαν να διενεργήσουν παρόμοιο έλεγχο, εάν αποφάσιζαν να συγκρίνουν την απόδοση της χώρας τους στην πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία με εκείνη άλλων χωρών. Ένα πρώτο σχέδιο αυτής της έκθεσης θα ετοιμαστεί από το National Audit Office του Ηνωμένου Βασιλείου.
- ♦ Μια κοινή έκθεση αξιολόγησης του ελέγχου και της διαδικασίας συνεργασίας, με προτάσεις προς τα λοιπά ελεγκτικά ιδρύματα που θα επιθυμούσαν τη διενέργεια ενός συντονισμένου περιβαλλοντικού ελέγχου. Ένα πρώτο σχέδιο αυτής θα ετοιμαστεί από το Ολλανδικό Ελεγκτικό Συνέδριο.

## **I. 2. Ο έλεγχος του Ελληνικού Ελεγκτικού Συνεδρίου**

Το ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο, το οποίο συμμετέχει στο Διεθνή Οργανισμό Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων (International Organization of Supreme Audit Institutions – INT.O.S.A.I.) καθώς και στον περιφερειακό Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων (European Organization of Supreme Audit Institutions – EUR.O.S.A.I.), σύμφωνα με το άρθρο 248 παρ. 3 της Συνθήκης περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (μετά τη νέα αρίθμηση με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ) και ενόψει της υποχρέωσης συνεργασίας με τα ομόλογά του Ανώτατα Ελεγκτικά Ιδρύματα (Α.Ελ.Ι.) και κυρίως με αυτά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρώπης, αποδέχθηκε την από 17 Ιουλίου 2000

πρόσκληση του ολλανδικού Α.Ελ.Ι. για συμμετοχή του σε συντονισμένο έλεγχο, με ομόλογά του Α.Ελ.Ι. της Ευρώπης, με αντικείμενο την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας και των λιμανιών από τα πλοία.

Προκειμένου να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του αυτές, ανατέθηκε από το Πρόεδρο του Ελεγκτικού Συνεδρίου (βλ. σχετικά την 4922/4.3.2002 πράξη του), σύμφωνα με το άρθρο 135 του π. δ. 1225/1981 «Περί εκτελέσεως των περί Ελεγκτικού Συνεδρίου διατάξεων», στους δικαστικούς λειτουργούς Κωνσταντίνο Κωστόπουλο, Πάρεδρο, Θεολογία Γναρδέλλη, Ιωάννη Βασιλόπουλο και Νικόλαο Βόγκα, Εισηγητές, η διενέργεια του ως άνω ελεγκτικού καθήκοντος και η πραγματοποίηση των απαιτούμενων επαφών με τις αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες και αρχές καθώς και όπου παρίστατο ανάγκη με τα κοινοτικά όργανα και τα ομόλογα Ανώτατα Ελεγκτικά Ιδρύματα της Ευρώπης.

Από τον Απρίλιο του 2001 έως το Δεκέμβριο του 2002 το Ελεγκτικό Συνέδριο διενήργησε έλεγχο σχετικά με τη ρύπανση της θάλασσας και των λιμανιών από τα πλοία, προκειμένου να απαντήσει στις ακόλουθες ερωτήσεις:

Είναι αποτελεσματική η Ελληνική πολιτική πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία; Είναι αποτελεσματική η Ελληνική πολιτική αντιμετώπισης και καταπολέμησης της ρύπανσης από τα πλοία; Πώς μπορεί να δικαιολογηθεί κάθε μη αποτελεσματική δραστηριότητα πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης; Τι είδους βελτιώσεις μπορούν να επιτευχθούν;

Το Ελεγκτικό Συνέδριο περιόρισε τον έλεγχό του στις δράσεις της Κεντρικής διοίκησης και συγκεκριμένα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αν και τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι λιμενικές αρχές διαδραματίζουν εξίσου σπουδαίο ρόλο στο θέμα της ρύπανσης του θαλάσσιου

περιβάλλοντος από τα πλοία. Και τα δύο Υπουργεία, κυρίως δε το Εμπορικής Ναυτιλίας, επέδειξαν ιδιαίτερη προθυμία να συνδράμουν την ομάδα ελέγχου στο έργο της, γεγονός για το οποίο το Ελεγκτικό Συνέδριο εκφράζει τις ευχαριστίες του.

Ο έλεγχος ξεκίνησε με την αποστολή και στα δύο ανωτέρω Υπουργεία ενός ερωτηματολογίου, το οποίο βασίστηκε στα συμπεράσματα στα οποία είχαν καταλήξει οι εκπρόσωποι των Α.Ελ.Ι. που συμμετείχαν στις διάφορες συναντήσεις της Ομάδας MARPOL στη Χάγη και το Λονδίνο. Στο ερωτηματολόγιο αυτό, οριοθετήθηκαν τέσσερις κατηγορίες ελεγκτικών κριτηρίων:

- ι. Κριτήρια για την πολιτική και τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών
- ιι. Κριτήρια για τα κυβερνητικά μέτρα πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (τακτικές επιθεωρήσεις, έκτακτες επιθεωρήσεις, διαχείριση των αποβλήτων)
- ιιι. Κριτήρια για τα κυβερνητικά μέτρα αντιμετώπισης της ρύπανσης από τα πλοία (σχέδια και οργανώσεις εκτάκτου ανάγκης, εντοπισμός της ρύπανσης από πλοία, καθαρισμός της ρύπανσης από πλοία)
- ιiv: Κριτήρια για τον εντοπισμό, τη δίωξη και την καταστολή των παραβάσεων

Μετά τη λήψη και την επεξεργασία των απαντήσεων επί του ερωτηματολογίου, η ομάδα ελέγχου επισκέφθηκε στις 25 Νοεμβρίου και στις 2 Δεκεμβρίου 2002 στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, καταρχήν τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Δ.Π.Θ.Π.), την πλέον αρμόδια υπηρεσία για την πρόληψη και καταπολέμηση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία συστάθηκε το 1972, και στη συνέχεια τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.), υπεύθυνο για το σχεδιασμό και τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων στα εμπορικά πλοία.

Ο κύριος στόχος του ελέγχου ήταν να περιγράψει την "καλή πρακτική" σε θέματα πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης από τα πλοία, αντλώντας παραδείγματα από τις πραγματικές εμπειρίες της χώρας.

### **I. 3. Ο έλεγχος των άλλων Α.Ελ.Ι.**

Ο έλεγχος που διενεργήθηκε από το Ελεγκτικό Συνέδριο, διεξήχθη ταυτόχρονα και από ορισμένα ομόλογα ελεγκτικά ιδρύματα στην Ευρώπη: τα Α.Ελ.Ι. της Κύπρου, της Μάλτας, της Ολλανδίας, της Τουρκίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Τα Α.Ελ.Ι. είχαν συμφωνήσει ότι, μερικούς μήνες μετά την ολοκλήρωση και/ή τη δημοσίευση των εθνικών τους εκθέσεων, θα συγκέντρωναν τα αποτελέσματα σε μια κοινή έκθεση για την "καλή πρακτική", η οποία αναμένεται να είναι έτοιμη και να δημοσιευθεί το 2003. Μερικά από τα συμμετέχοντα στο συντονισμένο έλεγχο Α.Ελ.Ι. (όπως της Ολλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου) έχουν ήδη εκθέσει τα ευρήματά τους στις κυβερνήσεις τους. Ο έλεγχος των υπολοίπων βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Ταυτόχρονα τα Α.Ελ.Ι. του Ισραήλ και της Δανίας έχουν καλύψει κάποιες πτυχές της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία σε εθνικές εκθέσεις τους.

### **I. 4. Η δομή της έκθεσης**

Στην έκθεση αυτή το Ελεγκτικό Συνέδριο παρουσιάζει την πολιτική που ακολουθείται σε θέματα πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία. Αρχικά, περιγράφεται ο τρόπος διενέργειας περιβαλλοντικών επιθεωρήσεων και ελέγχων σε πλοία. Το Ελεγκτικό Συνέδριο διαπιστώνει κατά πόσο οι αρμόδιοι φορείς (κυρίως ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας) διεξάγουν επαρκείς ελέγχους πλοίων υπό ελληνική σημαία καθώς και πλοίων που ταξιδεύουν με ξένη σημαία.

Στη συνέχεια η έκθεση ασχολείται με τις ενέργειες αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης, αξιολογεί κατά πόσο ακολουθείται το σχέδιο έκτακτης ανάγκης στις περιπτώσεις εντοπισμού των περιστατικών ρύπανσης, αν τα μέτρα καταπολέμησης είναι αποτελεσματικά και αν η πολιτική ελέγχου αξιολογείται και τροποποιείται αναλόγως. Ο έλεγχος κάλυψε επίσης και τον τρόπο αντιμετώπισης (δίωξης και καταστολής μέσω της επιβολής κυρώσεων) των υπευθύνων ρύπανσης. Το Ελεγκτικό Συνέδριο ήλεγξε κατά πόσο οι αρμόδιες υπηρεσίες διαθέτουν κατάλληλο προσωπικό και επαρκή μέσα για την επίτευξη του σκοπού αυτού (διαθέσιμο προσωπικό και μέσα, επιβολή διοικητικών και ποινικών κυρώσεων, σχετική νομοθεσία και αποτελέσματα).

## **Μέρος ΙΙο**

### **Πρόληψη της ρύπανσης**

#### **ΙΙ.1. Εισαγωγή**

Το Ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο διενήργησε τον έλεγχο αυτό για τη ρύπανση από πλοία έχοντας πλήρη επίγνωση του γεγονότος ότι ο περιβαλλοντικός έλεγχος συμβάλλει στην ποιότητα της περιβαλλοντικής πολιτικής και του ότι το μόνο μέσο για την πρόληψη και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης είναι η διεθνής συνεργασία.

Το παρόν Μέρος ασχολείται με την εφαρμογή της σχετικής διεθνούς νομοθεσίας ως προς το συγκεκριμένο θέμα, ήτοι τη Διεθνή Σύμβαση περί Πρόληψης της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978 που αναφέρεται στη Σύμβαση αυτή (Σύμβαση MARPOL) και τη Διεθνή Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο του 1990 (Σύμβαση OPRC), όσον αφορά τις εθνικές πρακτικές για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία.

Όπως είναι γνωστό, η Σύμβαση MARPOL του 1973 καλύπτει τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, χημικά, αποχετευτικά συστήματα, υλικά συσκευασίας, απορρίμματα και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Η Σύμβαση αυτή σκοπεύει στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται είτε από ατύχημα είτε κατά συνήθεις επιχειρήσεις και είναι σε ισχύ από την 2.10.1983. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση MARPOL με το ν.1269 της 21.7.1982 (ΦΕΚ 89 Α'). Η Σύμβαση OPRC του 1990 σκοπεύει στην πρόληψη

περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης μέσω της αυστηρής εφαρμογής της Σύμβασης MARPOL, με την προώθηση της υιοθέτησης επαρκών μέτρων αντιμετώπισης, στην περίπτωση που ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο όντως συμβεί και προβλέποντας την αμοιβαία βοήθεια και συνεργασία μεταξύ των Κρατών, για την εξυπηρέτηση των σκοπών αυτών. Η Σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ την 13.5.1995 και η Ελλάδα την κύρωσε με το ν. 2252/18.11.1994 (ΦΕΚ 192 Α').

Στην Ελλάδα, η πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία είναι μία επιχείρηση που απαιτεί το συντονισμό ανθρώπινων πόρων και κάθε διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως και καλή γνώση της σχετικής νομοθεσίας. Η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή των αρχών για την πρόληψη της ρύπανσης που προκύπτουν από τις Συμβάσεις MARPOL και OPRC είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) και, ειδικότερα δύο υπηρεσίες του: η Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Δ.Π.Θ.Π.) και ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.), των οποίων το προσωπικό αποτελείται κυρίως από Αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος.

Οι στόχοι και οι αρμοδιότητες του Υ.Ε.Ν. όσον αφορά την πρόληψη είναι σαφώς καθορισμένοι και περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την συχνή επιθεώρηση των ακτών και των ζωνών ναυσιπλοίας, την επιθεώρηση των πλοίων, την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας, την εκπαίδευση του προσωπικού, την ενθάρρυνση της συμμετοχής των πολιτών και, τέλος, το σχεδιασμό και την εφαρμογή σχεδίων έκτακτης ανάγκης. Οι επί μέρους δυσκολίες που έχει να αντιμετωπίσει το Υ.Ε.Ν., κατά την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, είναι η μεγάλη ακτογραμμή της χώρας που ανέρχεται σε 16.600 χλμ, ο τεράστιος αριθμός των νησιών που φθάνουν σε περίπου 2.000 (από τα οποία 140 κατοικούνται) και το γεγονός ότι



οι περισσότερες ζώνες ναυσιπλοΐας χρησιμοποιούνται για τη σύνδεση του Εύξεινου Πόντου με τη Μεσόγειο Θάλασσα, που έχουν σημαντική αξία από περιβαλλοντική άποψη, λόγω της περιορισμένης φέρουσας ικανότητας αυτών ως προς τη ρύπανση.

Έχοντας υπόψη ότι:

α) ο περιβαλλοντικός (οικονομικός) έλεγχος συνεισφέρει στην πιο “πράσινη” και πιο “καθαρή” κρατική οικονομική πολιτική και

β) η αποκατάσταση του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι κατά πολύ ακριβότερη από μηχανισμούς πρόληψης,

μπορούμε να δούμε το ειδικό νομικό πλαίσιο και τις πρακτικές που ακολουθούνται από τις Ελληνικές αρχές για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

## **II.2. Επιθεώρηση των Ελληνικών και των ξένων πλοίων**

Η επιθεώρηση των ελληνικών πλοίων ανήκει στα καθήκοντα του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.), ο οποίος αποτελεί υπηρεσία του Υ.Ε.Ν.. Οι τύποι των επιθεωρήσεων είναι τρεις, ήτοι ο αρχικός, ο περιοδικός και ο ενδιάμεσος. Η επιθεώρηση των ξένων πλοίων εμπίπτει στην αρμοδιότητα του προσωπικού του Memorandum of Understanding, MOU.

Πρέπει να τονιστεί εξ αρχής ότι οι επιθεωρήσεις είναι γενικές, ότι δηλαδή δεν αποσκοπούν αποκλειστικά στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, αλλά περιλαμβάνουν, μεταξύ

άλλων, τον τύπο της απαιτούμενης επιθεώρησης στα πλαίσια της συμμόρφωσης του πλοίου με τη Σύμβαση MARPOL. Τούτο όμως, δεν επηρεάζει σε καμία περίπτωση την ποιότητα των ούτως διενεργουμένων ελέγχων. Στο προσωπικό του Κ.Ε.Ε.Π. ανήκουν 107 γυναίκες και άνδρες, από τους οποίους 5 απασχολούνται αποκλειστικά στις αρχικές επιθεωρήσεις της Σύμβασης MARPOL και 15 στις περιοδικές και ενδιάμεσες.

Οι αρχικές επιθεωρήσεις διενεργούνται πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν το Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρύπανσης από Πετρέλαιο εκδοθεί για πρώτη φορά. Οι επιθεωρήσεις αυτές περιλαμβάνουν πλήρη έλεγχο της κατασκευής, του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και των υλικών σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης MARPOL. Οι αρχικές επιθεωρήσεις διενεργούνται κυρίως εγγράφως, ήτοι σύμφωνα με τα σχετικά σχέδια και τις μελέτες που υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές. Στην Ελλάδα, διενεργήθηκαν 152 αρχικές επιθεωρήσεις το 2000, 198 το 2001 και 274 το 2002. Η αρχική επιθεώρηση ακολουθείται από ετήσιες επιθεωρήσεις, οι οποίες είναι πιο σύντομες από τις αρχικές και σκοπό έχουν να διαπιστώσουν τη συνέχιση της καλής λειτουργίας των επί των πλοίων εγκατεστημένων συστημάτων πρόληψης της ρύπανσης.

Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται κάθε 5 χρόνια, έτσι ώστε να βεβαιώνεται ότι η ανανέωση του Πιστοποιητικού για την Αποφυγή Ρύπανσης από Πετρέλαιο θα είναι σύμφωνη με τη Σύμβαση MARPOL. Οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις διενεργούνται στα πλοία, τα οποία έχουν ήδη το παραπάνω πιστοποιητικό, σε χρονικό διάστημα μεταξύ της αρχικής και της περιοδικής επιθεώρησης του πλοίου, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός με τις σχετικές αντλίες και τα συστήματα σωληνώσεων, που περιλαμβάνουν και το σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου, των συσκευών

διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και των συστημάτων διυλίσεως πετρελαίου βρίσκονται σε καλή κατάσταση, με την έννοια ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης MARPOL.

Οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις είναι πιο λεπτομερείς από τις ετήσιες και συνήθως διενεργούνται κάποια στιγμή κατά το δεύτερο ή τρίτο χρόνο από την αρχική επιθεώρηση. Το 2000 είχαμε 695 περιοδικές και ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, το 2001 είχαμε 594, ενώ ο αριθμός τους μειώθηκε σε 449 το 2002.

Ο Κ.Ε.Ε.Π. έχει να επιδείξει καλά αποτελέσματα ως προς την ενσωμάτωση των νέων διεθνών προδιαγραφών και της νομοθεσίας, όπως επίσης και ως προς την ενημέρωση των εταιριών με όλες τις σχετικές σύγχρονες πληροφορίες. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι είναι δυνατό να διενεργούνται και έκτακτες επί τόπου επιθεωρήσεις. Οι επιθεωρήσεις αυτές προσφέρουν το πλεονέκτημα της διαπίστωσης ελλείψεων, οι οποίες ενδεχόμενα δεν είχαν εντοπισθεί κατά την διάρκεια των τακτικών επιθεωρήσεων, είναι, όμως, δυνατό να οδηγήσουν τον έλεγχο σε αδιέξοδο, διότι δεν υπάρχουν συγκεκριμένα σημεία προς επιθεώρηση.

### **II.3. Σχεδιασμός αντιμετώπισης - Εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης**

Η Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Δ.Π.Θ.Π.) είναι η αρμόδια αρχή προς λήψη όλων των κατάλληλων μέτρων για το σχεδιασμό αντιμετώπισης περιστατικών έκτακτης ανάγκης. Το κύριο εργαλείο για το σχεδιασμό αυτό είναι το εθνικό σχέδιο

έκτακτης ανάγκης (National Contingency Plan, NCP), το οποίο προβλέπει τρία επίπεδα κινητοποίησης ανάλογα με τη σοβαρότητα του περιστατικού ρύπανσης. Εθνικός συντονιστής είναι η Δ.Π.Θ.Π. ή και το Ενιαίο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης, το οποίο επίσης αποτελεί υπηρεσία του Υ.Ε.Ν., σε συνεργασία με τη Δ.Π.Θ.Π..

Το πρώτο επίπεδο κινητοποίησης αναφέρεται σε περιστατικά που πρέπει να αντιμετωπίζονται με τα διαθέσιμα μέσα κάθε εγκατάστασης ή εμπορικού λιμένα. Τα σχέδια που εφαρμόζονται σε τέτοια περιστατικά που ενέχουν ποσότητα διαφυγόντος πετρελαίου έως και 7 τόνους, είναι είτε το εγκεκριμένο σχέδιο για τις ενέργειες της διοίκησης του λιμένα (Port Contingency Plan, PCP) είτε το εγκεκριμένο σχέδιο για τις ενέργειες της εγκατάστασης πετρελαίου (Facility Contingency Plan, FCP) είτε, τέλος, το τοπικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης (Local Contingency Plan, LCP), το οποίο είναι εγκεκριμένο σχέδιο για τις ενέργειες της Λιμενικής Αρχής.

Ένα δεύτερο επίπεδο κινητοποίησης, το οποίο εφαρμόζεται στην περίπτωση διαφυγής πετρελαίου μεγαλύτερης από 7 τόνους και μικρότερης από 700 τόνους, απαιτεί το συντονισμό ενός μεγαλύτερου αριθμού προσωπικού και εξοπλισμού. Έτσι λοιπόν, στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται είτε το τοπικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης (FCP) είτε το περιφερειακό σχέδιο έκτακτης ανάγκης, το οποίο αποτελεί συνδυασμό των διαφόρων τοπικών σχεδίων των εμπλεκόμενων λιμενικών αρχών (Regional Contingency Plan, RCP) είτε το εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

Κατά το τρίτο επίπεδο κινητοποίησης, το οποίο αφορά σε σοβαρά περιστατικά μεγάλης έκτασης διαφυγής πετρελαίου (από 700 τόνους και άνω), πρέπει να χρησιμοποιηθούν όλα τα διαθέσιμα μέσα, όπως και το πλήρες δίκτυο της καταπολέμησης της ρύπανσης, οπότε και έχει εφαρμογή το εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης. Παρ' όλ' αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι το όριο των 700 τόνων δεν είναι δεσμευτικό, αλλά ότι το επίπεδο της κινητοποίησης καθορίζεται επίσης από τις εν γένει συνθήκες του περιστατικού και τον κίνδυνο που ενέχουν ενόψει του μεγέθους της ρύπανσης.

Το εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης υποστηρίζεται τοπικά από τους Σταθμούς για την Πρόληψη και την Καταπολέμηση της Θαλάσσιας Ρύπανσης, για τους οποίους γίνεται αναφορά στο ΙΙο Μέρος της έκθεσης. Σημειωτέον ότι, έως τη στιγμή διεξαγωγής του παρόντος ελέγχου δεν είχε καταστεί ποτέ αναγκαία η πλήρης εφαρμογή του εθνικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης, ήτοι η κινητοποίηση του μηχανισμού στο τρίτο επίπεδο.

#### **II.4. Συμπεράσματα**

Είναι φανερό ότι όλες οι αρχές που εμπλέκονται στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία έχουν πολύ καλή γνώση της σχετικής νομοθεσίας. Τόσο η Σύμβαση MARPOL όσο και η Σύμβαση OPRC είναι κατανοητές καλώς και εφαρμόζονται επαρκώς. Η επιτυχία αυτή οφείλεται στις λεπτομερείς Εγκυκλίους που επεξηγούν πλήρως τη σχετική νομοθεσία. Η διαπίστωση αυτή δεν πρέπει βέβαια να θεωρηθεί ότι υποβαθμίζει το ρόλο των αφοσιωμένων και επαρκώς πληροφορημένων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος και του προσωπικού του Υ.Ε.Ν.. Έτσι λοιπόν, τα όσα ακολουθούν, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη μόνο ως απλές συστάσεις για τη βελτίωση ορισμένων σημείων.

Οι περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές και ιδίως εκείνες που συντηρούν σπάνια είδη θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό, έτσι ώστε να εφαρμόζονται σε αυτές αυστηρότεροι έλεγχοι. Τούτο θα πρέπει να συμβεί με την ενιαία εφαρμογή του υφισταμένου νομικού πλαισίου περιβαλλοντικής προστασίας, μέσω δηλαδή της ενσωμάτωσης των κανονιστικών διατάξεων για την προστασία της άγριας χλωρίδας και πανίδας στο εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης. Οι περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές θα πρέπει, βέβαια, να καθορίζονται σαφώς εκ των προτέρων, βάσει κλίμακας κινδύνου ρύπανσης που θα χρησιμοποιεί ως κριτήρια τις δραστηριότητες ανάπτυξης και ρύπανσης της περιοχής, τη συχνότητα των ατυχημάτων, όπως επίσης και τη φύση του προς προστασία οικοσυστήματος.

Ένα ακόμη σπουδαίο ζήτημα είναι η εγρήγορση των πολιτών. Οι πολίτες, ως χρήστες των θαλασσιών υδάτων είτε προς ψυχαγωγία είτε προς βιοπορισμό, θα πρέπει να είναι ενημερωμένοι ως προς την ορθότητα ή μη των πρακτικών που σχετίζονται με απόρριψη υλικών ή ρύπανση. Στην πράξη, πολλά πλοία παρανομούν, χωρίς όμως οι πολίτες, αν και το βλέπουν, να το αντιλαμβάνονται. Η ίδια άγνοια υπάρχει και ως προς τις αρχές, με τις οποίες θα πρέπει να επικοινωνήσει κανείς, στην περίπτωση περιστατικού θαλάσσιας ρύπανσης ή απειλής, όπως και ως προς τα νόμιμα μέσα που δύναται να λάβει κανείς.

Η ενασχόληση μίας μόνης αρχής, ήτοι του Λιμενικού Σώματος, στην πρόληψη της ρύπανσης ενέχει οπωσδήποτε το πλεονέκτημα της συντονισμένης δράσης, ενδέχεται όμως να οδηγήσει σε αναποτελεσματικότητα όταν ο αριθμός του προσωπικού είναι ανεπαρκής.

Είναι επιτακτική η ανάγκη αύξησης του αριθμού του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος που απασχολείται στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, εφόσον ληφθούν υπόψη τόσο η αχανής ακτογραμμή της Ελλάδας όσο και ο τεράστιος αριθμός των νησιών, αλλά και η χρήση του Αιγαίου Πελάγους ως ενδιάμεση πορεία από ένα μεγάλο αριθμό πλοίων.

## **Μέρος ΙΙΙο**

### **Καταπολέμηση της ρύπανσης**

#### **ΙΙΙ. 1. Καταπολέμηση της ρύπανσης στην Ελλάδα**

Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι ένα από τα πλέον σοβαρά προβλήματα της σύγχρονης εποχής και η άμεση και αποτελεσματική καταπολέμησή της έχει κεφαλαιώδη σημασία γιατί: ι) η θάλασσα είναι ο τελικός αποδέκτης όλων σχεδόν των ρυπάνσεων που συμβαίνουν σ' οποιοδήποτε χώρο, και ιι) οι υπαίτιοι της θαλάσσιας ρύπανσης παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα στη θάλασσα, αλλοιώνοντας, με τις ενέργειές τους, το οικοσύστημα, ιδίως σε κλειστές και απομονωμένες θαλάσσιες περιοχές.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την καταπολέμηση των διαφόρων διαπιστωθέντων περιστατικών ρύπανσης του ελληνικού θαλασσίου χώρου. Η συμβολή του συγκεκριμένου φορέα είναι καθοριστική για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς η επηρεαζόμενη ρύπανση αυτού θέτει σε κίνδυνο όχι μόνο το θαλάσσιο πλούτο, αλλά και, κατ' επέκταση, την υγεία και ασφάλεια των κατοίκων των παράκτιων – και όχι μόνο – περιοχών.

##### **α. Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος**

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της ρύπανσης των θαλασσών και για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων καταστολής στις περιπτώσεις βεβαιωμένων συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης, το Υ.Ε.Ν. διαθέτει εξειδικευμένη υπηρεσιακή μονάδα, τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Δ.Π.Θ.Π.), η οποία στελεχώνεται από



Αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος και από Πολιτικό Προσωπικό και είναι αρμόδια, μεταξύ άλλων και για:

- ♦ Την καθημερινή επιτήρηση των ακτών και των κυρίων θαλασσίων ζωνών ναυσιπλοΐας,
- ♦ Την καταπολέμηση, παρακολούθηση και συντονισμό των εργασιών αντιμετώπισης των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών,
- ♦ Την αίτηση παροχής βοήθειας από ξένες Αρχές στη χώρα μας για την αντιμετώπιση ενός σοβαρού περιστατικού ή την παροχή συνδρομής σ' άλλα κράτη, κατόπιν σχετικής αίτησής τους,
- ♦ Τη διερεύνηση κάθε περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών από πλοία ή άλλες πηγές και
- ♦ Την επιβολή των προβλεπομένων κυρώσεων στους παραβάτες.

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

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

## **β. Σχέδια έκτακτης ανάγκης**

Στα πλαίσια της καταπολέμησης της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, η θέσπιση ενός σχεδίου άμεσης και αποτελεσματικής αντιμετώπισης των διαφόρων περιστατικών ρύπανσης, ιδίως τα τελευταία χρόνια, κατέστη κάτι περισσότερο από αναγκαία.

Με το Προεδρικό Διάταγμα 11/2002 (ΦΕΚ 6/21.1.2002 Τεύχος Α΄) θεσπίστηκε το «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης» για την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Σύμφωνα με τις διατάξεις του προαναφερομένου νομοθετήματος, σε κάθε επίπεδο κινητοποίησης των Αρχών αντιστοιχεί το ανάλογο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

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

Το Τοπικό Σχέδιο κάθε Λιμενικής Αρχής περιλαμβάνει και αξιοποιεί τις δυνατότητες σε στελεχικό δυναμικό, τεχνικά μέσα και εξοπλισμό που διατηρούν σε πλήρη ετοιμότητα, βάσει των εγκεκριμένων σχεδίων έκτακτης ανάγκης, οι υπεύθυνοι διοικητικοί φορείς, στις παράκτιες εγκαταστάσεις διακίνησης πετρελαιοειδών, στα δυλιστήρια και στις πλατφόρμες εξόρυξης αργού πετρελαίου, στα εμπορικά λιμάνια, στις μαρίνες και στις κάθε είδους θαλάσσιες εγκαταστάσεις.

Σε μικρά περιστατικά (μικρής έκτασης ρύπανση, εύκολα και άμεσα θεραπεύσιμη), η καταπολέμηση της ρύπανσης συντονίζεται από την τοπική Λιμενική Αρχή.

Σε περίπτωση ανάγκης για κινητοποίηση του διοικητικού μηχανισμού για την αντιμετώπιση ενός περιστατικού ρύπανσης, που υπερβαίνει τα δεδομένα όρια αρμοδιότητας μιας Λιμενικής Αρχής, μπορεί να ενεργοποιούνται περισσότερα του ενός Τοπικά Σχέδια και να δρα ως Περιφερειακός Συντονιστής ο ιεραρχικά ανώτερος μεταξύ των εμπλεκόμενων Τοπικών Συντονιστών, σύμφωνα με τις οδηγίες του Εθνικού Συντονιστή.

Σε περίπτωση ανεπάρκειας των μέσων του τοπικού σχεδίου της Λιμενικής Αρχής, ενεργοποιείται το εθνικό σχέδιο και προωθείται ο κατάλληλος εξοπλισμός καταπολέμησης, όσο και πρόσθετα μέσα από την Κεντρική Αποθήκη Υλικών Απορρύπανσης (Κ.Α.Υ.Α.) και τους συνεργαζόμενους φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Σε ιδιαίτερα σοβαρά περιστατικά αξιοποιούνται οι δυνατότητες διεθνούς βοήθειας. Στις περιπτώσεις αυτές ενημερώνονται τα κέντρα διεθνούς συνεργασίας και, εφόσον κριθεί αναγκαίο, αιτείται η συνδρομή άλλων χωρών, είτε μέσω του Περιφερειακού Κέντρου Άμεσης Επέμβασης για την Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea: REMPEC), στο πλαίσιο του Περιφερειακού συστήματος προστασίας της Μεσογείου που έχει καθιερωθεί από το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Program: UNEP), είτε μέσω του Τμήματος Επείγουσας Επέμβασης για Ρύπανση (Urgent Pollution Alert Section) Βρυξελλών στο πλαίσιο του σχεδιασμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη συνεργασία των Κρατών Μελών (Κ.Μ) σε περιπτώσεις καταπολέμησης της ρύπανσης που προέρχεται από ατύχημα.

Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης της Χώρας μας στοχεύουν στην διατήρηση ικανοποιητικού επιπέδου επιχειρησιακής ετοιμότητας του μηχανισμού αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες.

### **γ. Περιφερειακοί σταθμοί καταπολέμησης ρύπανσης**

Η επιτακτική ανάγκη για άμεση επέμβαση και καταπολέμηση κάθε περιστατικού θαλάσσιας ρύπανσης είχε ως αποτέλεσμα να θεσπιστούν με το Προεδρικό Διάταγμα 55/1998 «Προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 58/20.3.1998 Τεύχος Α'), και να λειτουργήσουν, σε διάφορες Λιμενικές Αρχές της Ελλάδας, Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης (Π.Σ.Κ.Ρ.).

Προς το παρόν υπάρχουν 15 τέτοιοι σταθμοί στα κυριότερα ελληνικά λιμάνια (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος, Ελευσίνα, Σύρος, Νεάπολη Βοιών, Πύλος, Καβάλα, Ίσθμια, Χανιά, Αλεξανδρούπολη, Λήμνος, Χίος και Ρόδος) και πρόκειται να δημιουργηθούν, στο άμεσο μέλλον, σε 9 ακόμα λιμάνια (Πρέβεζα, Ζάκυνθος, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Μυτιλήνη, Λαύριο, Σαντορίνη, Ηγουμενίτσα και Σάμος).

Οι Σταθμοί αυτοί υπάγονται διοικητικά στις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, έχουν στελεχωθεί με εξειδικευμένο εκπαιδευτικό προσωπικό και είναι εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα μέσα και υλικά, ώστε να είναι δυνατή η άμεση επέμβαση και αντιμετώπιση ενός περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας, δεδομένου ότι ο χρόνος δράσης αποτελεί κρίσιμο παράγοντα.

### **δ. Εξοπλισμός και μέσα καταπολέμησης θαλάσσιας ρύπανσης**

Στα πλαίσια της άμεσης και αποτελεσματικής καταπολέμησης της ρύπανσης, επιτηρούνται, σε καθημερινή βάση, τόσο η θάλασσα όσο και οι ακτές της χώρας μας. Για την επιτήρηση αυτή το Λιμενικό Σώμα διαθέτει επτά (7) αεροσκάφη (2 SOCATA TB 20, 2 CESNA 17 ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ και 3 REIMS F-406 ΔΙΚΙΝΗΤΗΡΙΑ), που επανδρώνονται από Αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος. Η επιτήρηση επιτυγχάνεται επίσης με πλωτά (188

ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΑ ΣΚΑΦΗ) και χερσαία μέσα (310 ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ) του Λ.Σ., που έχουν διατεθεί στις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές. Εναέρια επιτήρηση, επίσης σε καθημερινή βάση, διενεργείται και από τους κυβερνήτες των αεροσκαφών της Πολιτικής Αεροπορίας και τους χειριστές αεροσκαφών και ελικοπτέρων των Κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων. Σε κάθε περίπτωση διαπίστωσης περιστατικού ρύπανσης ενημερώνεται αμέσως η Δ.Π.Θ.Π. ή το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) του Υ.Ε.Ν..

Για την καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, η Δ.Π.Θ.Π. έχει εφοδιάσει τις Λιμενικές Αρχές και τους Π.Σ.Κ.Ρ. με σύγχρονα υλικά και μέσα απορρύπανσης. Η Κεντρική Αποθήκη Υλικών Απορρύπανσης (Κ.Α.Υ.Α.) του Υ.Ε.Ν. βρίσκεται στην Ελευσίνα και υπάγεται στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Ελευσίνας. Τα υλικά και μέσα απορρύπανσης που διαθέτει το Υ.Ε.Ν. διακρίνονται σε:

- ΣΚΑΦΗ ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΣΗΣ
- ΠΛΩΤΑ ΦΡΑΓΜΑΤΑ
- ΑΝΤΛΗΤΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΓΙΑ ΑΠΑΝΤΛΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ
- ΦΟΡΗΤΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (OIL SKIMMERS)
- ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΝΑΡΡΟΦΗΣΗΣ ΔΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΚΕΝΟΥ (ΤΥΠΟΣ POWERVAC VICOMA)
- ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΟΧΛΙΩΤΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΒΑΡΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ
- ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΖΕΣΤΟΥ ΝΕΡΟΥ (ΤΥΠΟΥ GERNI)
- ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΕΚΤΟΞΕΥΣΗΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΔΙΑΣΚΟΡΠΙΣΤΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ
- ΧΗΜΙΚΕΣ ΔΙΑΣΚΟΡΠΙΣΤΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ

- ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ
- ΑΠΟΡΡΟΦΗΤΙΚΑ - ΠΡΟΣΡΟΦΗΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ
- ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ
- ΠΛΗΡΕΙΣ ΣΤΟΛΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΞΙΚΑ ΑΕΡΙΑ

Ο εξοπλισμός και τα μέσα καταπολέμησης βρίσκονται σε άμεση λειτουργική ετοιμότητα και, ανάλογα με την περίπτωση και το μέγεθος της ρύπανσης, αποστέλλονται στο χώρο του συμβάντος.

### **III.2. Αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης**

Κατ' εφαρμογή των σχετικών νομοθετικών διατάξεων περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και αντιμετώπισης των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, τόσο του Διεθνούς και Κοινοτικού Δικαίου όσο και του εσωτερικού Δικαίου, στη Ελλάδα η άμεση καταπολέμηση των ρυπογόνων περιστατικών επιτυγχάνεται, αφενός, με την άμεση ενεργοποίηση και εφαρμογή του υφιστάμενου Τοπικού ή Εθνικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης και την εκμετάλλευση όλων των διατιθέμενων μέσων και εξοπλισμού και, αφετέρου, με τη χρήση επιστημονικών και φιλικών προς το περιβάλλον μεθόδων καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης.

Είναι σαφές ότι η απόφαση για τη μέθοδο που θα επιλεγεί για την καταπολέμηση μίας πετρελαιοκηλίδας, εξαρτάται από συγκεκριμένους παράγοντες όπως ο χρόνος εντοπισμού της ρύπανσης, το είδος και η ποιότητα της ρυπογόνου ουσίας, η απόστασή της από τις ακτές και το μέγεθος του κινδύνου προσβολής ευαίσθητων περιοχών, οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες και, φυσικά, η διαθεσιμότητα εξοπλισμού καταπολέμησης.

Οι βασικότερες μέθοδοι που επιλέγονται για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης, λαμβάνοντας υπόψη και τους παραπάνω παράγοντες είναι:

- ♦ Ο εγκλωβισμός της κηλίδας με πλωτά φράγματα και η περισυλλογή του πετρελαίου με μηχανικά μέσα
- ♦ Η τοποθέτηση πλωτών φραγμάτων για την αποτροπή προσβολής ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών και ακτών.
- ♦ Η χρήση χημικών διασκορπιστικών ουσιών (ΧΔΟ).
- ♦ Η μηχανική διασπορά της κηλίδας, σε περιπτώσεις όπου δεν απαιτείται καταπολέμηση.

Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης της Ελλάδος καθορίζει ότι η πρωταρχική μέθοδος καταπολέμησης, σε παράκτιες και οικολογικά ευαίσθητες περιοχές, είναι η μηχανική περισυλλογή του πετρελαίου. Η χρήση χημικών διασκορπιστικών ουσιών (χρησιμοποιούνται μόνον προϊόντα εγκεκριμένα από το Γενικό Χημείο του Κράτους και το Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών) επιτρέπεται μόνο στην ανοικτή θάλασσα εκτός περικλειστων ή ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών και μόνο όταν η μηχανική ανάκτηση πετρελαίου είναι αδύνατη λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Τα στερεοποιημένα πετρελαιοειδή και τα επιπλέοντα απορρίμματα μεταφέρονται σε εγκεκριμένους χερσαίους χώρους υποδοχής για καταστροφή, ανακύκλωση κλπ..

### **III.3. Κυρώσεις**

Σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις στη χώρας μας, οι υπαίτιοι ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών τιμωρούνται ποινικά και διοικητικά, ενώ οι Έλληνες ναυτικοί τιμωρούνται, επιπρόσθετα και πειθαρχικά.

Ποινικές Κυρώσεις: Από τα αρμόδια Ποινικά Δικαστήρια (φυλάκιση από 10 ημέρες μέχρι 5 χρόνια).

Διοικητικές Κυρώσεις: Από τις Λιμενικές Αρχές επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 58.694 ευρώ και σε σοβαρά περιστατικά, από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι 1.173.881 ευρώ.

Όταν η ρύπανση προκαλείται από μια χερσαία εγκατάσταση, η δικαιοδοσία για επιβολή κυρώσεων μέχρι 120.000 ευρώ ανήκει στον οικείο Νομάρχη και σε σοβαρά περιστατικά ρύπανσης επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 733.676 ευρώ από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και τον κατά περίπτωση συναρμόδιο Υπουργό.

Πειθαρχικές Κυρώσεις: Από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού και περιλαμβάνουν την προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Οι κυρώσεις, όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, επιβάλλονται αθροιστικά, από εντελώς ανεξάρτητα όργανα.

### Το Γαλάζιο Ταμείο

Τα χρήματα που εισπράττονται από τα διοικητικά πρόστιμα, που επιβάλλονται, σύμφωνα με τις διατάξεις περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, καθώς και οι καταλογισμοί σε χρήμα των υπαιτίων για τις δαπάνες αντιμετώπισης της ρύπανσης, στις οποίες υποβλήθηκε το Ελληνικό Δημόσιο, εισπράττονται και περιέρχονται στο «Γαλάζιο Ταμείο» (ν. 2252/1994 και άρθρο 18 π.δ. 55/1998). Με αυτό τον τρόπο το Δημόσιο χρηματοδοτεί, μεταξύ άλλων:

- ♦ Την προμήθεια πλωτών, χερσαίων και εναέριων μέσων για την προστασία του ελληνικού θαλασσίου χώρου από τη ρύπανση, καθώς και για την αντιμετώπιση δαπανών συντήρησης, επισκευής, εξοπλισμού και προμήθειας καυσίμων αυτών.



- ◆ Την προμήθεια μέσων και εργαλείων και γενικά την αντιμετώπιση δαπανών για την εξουδετέρωση περιστατικών ρύπανσης.
- ◆ Την προμήθεια οργάνων και υλικών γενικά που είναι αναγκαία για την εύρυθμη λειτουργία της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
- ◆ Την καταβολή ενοικίων για μισθώσεις ακινήτων, καθώς και για την εκμίσθωση πλωτών, χερσαίων και εναέριων μέσων για την εξυπηρέτηση έκτακτων αναγκών της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
- ◆ Την αμοιβή προσωπικού που παρέχει έκτακτα βοηθητικές υπηρεσίες για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης.

### **III. 4. Συμπεράσματα**

Από την έρευνα και τις εμπειρίες στα πλαίσια της καταπολέμησης της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες προκύπτει η ανάγκη να συνειδητοποιήσουμε την ευθύνη προστασίας που έχουμε απέναντι στις ευαισθησίες του οικοσυστήματος. Οφείλουμε να μελετήσουμε και τις ιδιομορφίες της εθνικής μας πραγματικότητας σε συνεχή αναζήτηση της χρυσής τομής ανάμεσα στην οικονομική-κοινωνική ανάπτυξη και τις περιβαλλοντικές αξίες, γιατί και τα δύο στηρίζουν την ανθρώπινη ευζωία που πρέπει να αποτελεί κεντρικό πυρήνα σύγχρονης πολιτικής φιλοσοφίας.

Με σωστή πολιτική που να στοχεύει στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, της δημιουργίας σωστού «στεγανού» οικιστικού και δημογραφικού περιβάλλοντος και, κυρίως την άμεση και αποτελεσματική καταπολέμηση της ρύπανσης του θαλασσίου πλούτου, κάθε προοδευτική πολιτική κίνηση στοχεύει ακόμη και στην αναγνώριση *ατομικού* και

συλλογικού δικαιώματος του περιβάλλοντος που να συμπεριλαμβάνει τη δικαστική προστασία του. Ήδη η ευαισθητοποίηση της Ελληνικής Πολιτείας ως προς την επεξεργασία του κατάλληλου θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου έχει δείξει θετικά αποτελέσματα. Χρειάζεται όμως ακόμη δουλειά. Και συνεχής επαγρύπνηση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ**  
**Πάρεδρος**

**ΘΕΟΛΟΓΙΑ ΓΝΑΡΔΕΛΛΗ**  
**Πάρεδρος**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ**  
**Εισηγητής**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΓΚΑΣ**  
**Εισηγητής**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### I. ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ (ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ)

#### Νόμοι - Νομοθετικά Διατάγματα

- 1) **N.Δ.187/73 (ΦΕΚ 261 Α'/3-10-73)** " Περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου"
- 2) **N.314/76(ΦΕΚ 106 Α'/5-5-76)** "Κύρωση ΔΣ 1969 - αστική ευθύνη συνεπεία ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο"
- 3) **N.743/77 (ΦΕΚ 319 Α'/17-10-77)** "Περὶ προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων".
- 4) **N.855/78 (ΦΕΚ 235 Α'/78)** "Κύρωση ΔΣ Βαρκελώνης 1976-προστασία Μεσογείου θάλασσας από ρύπανση κ.λπ".
- 5) **N.1147/81 (ΦΕΚ 110 Α'/81)** "Κύρωση ΔΣ Λονδίνου 1972-πρόληψη ρύπανσης θάλασσας από απόρριψη καταλοίπων κ.λ.π".
- 6) **N.1267/82 (ΦΕΚ 85 Α'/5-7-82)** "Για την κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ και ΙΤΑΛΙΚΗΣ Δημοκρατίας, που υπογράφηκε στη Ρώμη την 6 Μαρτίου 1979 - προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Ιονίου πελάγους και των παράκτιων ζωνών του".
- 7) **N.1269/82 (ΦΕΚ 89 Α'/21-7-82)** "Κύρωση ΔΣ MARPOL 73/78 - πρόληψη ρύπανσης θάλασσας από πλοία 1973 και πρωτοκόλλου 1978 "
- 8) **N.1634/86 (ΦΕΚ 104 Α'/18-7-86)** "Κύρωση των πρωτοκόλλων 1980 για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και 1982 περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου".
- 9) **N.1638/86 (ΦΕΚ 108 Α'/18-7-86)** "Κύρωση ΔΣ 1971 - ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή κ.λ.π".
- 10) **N.1650/86 (ΦΕΚ 160 Α'/16-10-86)** "Για την προστασία του περιβάλλοντος".
- 11) **N.1892/9 (ΦΕΚ 101 Α'/31-7-90)**"Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις".
- 12) **N.2242/94 (ΦΕΚ 162 Α'/3-10-94)** "Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις".
- 13) **N.2252/94 (ΦΕΚ 192 Α'/18-11-94)** Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης "για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο,1990" και άλλες διατάξεις.

**14) Ν.2289/95 (ΦΕΚ 27 Α' /8-02-95)** "Αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις".

**15) Ν.2412/96 (ΦΕΚ 123 Α'/17-06-96)** Μεταφορά αρμοδιοτήτων από Υπουργικό Συμβούλιο σε άλλα Κυβερνητικά όργανα κ' άλλες διατάξεις.

### **Προεδρικά Διατάγματα**

**1) Π.Δ. 666/82 (ΦΕΚ 138 Α'/26-11-82)** "Ίδρυση διαχείριση και κατανομή του κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο".

**2) Π.Δ. 9/84 (ΦΕΚ 3 Α'/10-1-84)** "Σύσταση Σταθμών Πρόληψης και καταπολέμησης της Ρύπανσης της θάλασσας στις Λιμενικές Αρχές Βόλου και Ισθμίας".

**3) Π.Δ. 479/84 (ΦΕΚ 169 Α'/1-11-84)** "Όροι και λεπτομέρειες συμμόρφωσης στις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι της ΔΣ MARPOL 73/78 πλοίων που δεν υπάγονται στις διατάξεις αυτού".

**4) Π.Δ. 167/86 (ΦΕΚ 63 Α'/15-5-86)** "Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του Π.Δ 479/84".

**5) Π.Δ. 347/86 (ΦΕΚ 154 Α'/6-10-86)** "Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στους Νομάρχες και στις Περιφερειακές Αρχές Διονομαρχιακού επιπέδου".

**6) Π.Δ. 404/86 (ΦΕΚ 182 Α'/26-11-86)** "Διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβές ουσίες".

**7) Π.Δ. 417/86 (ΦΕΚ 195 Α'/5-12-86)** "Αποδοχή τροποποιήσεων διατάξεων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την ΔΣ 1973 πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία".

**8) Π.Δ. 81/89 (ΦΕΚ 36 Α'/7-2-89)** "Αποδοχή του πρωτοκόλλου του έτους 1976 της Διεθνούς Σύμβασης , Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή,1969".

**9) Π.Δ. 254/89 (ΦΕΚ 120 Α'/11-5-89)** "Αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 της ΔΣ 1973 - πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία".

**10) Π.Δ. 494/89 (ΦΕΚ 209 Α'/26-9-89)** "Τροποποίηση και συμπλήρωση του Π.Δ 666/82".

**11) Π.Δ. 98/90 (ΦΕΚ 46 Α'/2-4-90)** "Αρμοδιότητα δικαστηρίων και διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το Διεθνές Κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο".

**12) Π.Δ. 305/91 (ΦΕΚ 105 Α'/4-7-91)** "Σύσταση Περιφερειακών Σταθμών Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης της θάλασσας στις Λιμενικές Αρχές Σύρου και Νεάπολης Βοιών".

- 13) Π.Δ. 103/92 (ΦΕΚ 47 Α'/31-3-92)** "Αποδοχή τροποποιήσεων των προσαρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του Παραρτήματος ΙΙ της Διεθνούς Σύμβασης 1973 - για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία" (MARPOL 73/78).
- 14) Το από 16-5-92 Π.Δ. (ΦΕΚ 519 Α'/28-5-92)** "Χαρακτηρισμός χερσαίων και θαλασσίων περιοχών των Β.Σποράδων ως Θαλασσίου Πάρκου".
- 15) Π.Δ. 288/92 (ΦΕΚ 147 Α'/2-09-92)** "Αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την ΔΣ MARPOL 73/78(Παράρτημα Ι)".
- 16) Π.Δ. 46/92 (ΦΕΚ 17 Α'/17-02-93)** "Αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη ΔΣ 1973 - Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78 - Παράρτημα Ι)".
- 17) Π.Δ. 8/94 (ΦΕΚ 4 Α'/31-1-94)** "Σύσταση Περιφερειακού Σταθμού Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης της θάλασσας, στην Λιμενική Αρχή Πύλου".
- 18) Π.Δ. 346/94 (ΦΕΚ 183 Α' /31-10-94)**"Αναφορές των πλοίων που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από Ελληνικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, σύμφωνα με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1993".
- 19) Π.Δ. 68/95 (ΦΕΚ 48 Α'/7-3-95)** "Αποδοχή τροποποιήσεων των Παραρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης 1972 " Περί πρόληψης ρυπάνσεως της θάλασσας από απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων ".
- 20) Π.Δ. 197/95 (ΦΕΚ 106 Α'/13-6-95)** "Κύρωση του Πρωτοκόλλου του έτους 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 "περί Αστικής Ευθύνης της συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων".
- 21) Π.Δ. 270/95 (ΦΕΚ 151 Α'/26-7-95)** "Αποδοχή των πρωτοκόλλων των ετών 1976 και 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1971, αναφορικά με την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο".
- 22) Π.Δ. 361/96 (ΦΕΚ 233 Α'/20-9-96)** "Αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78)".
- 23) Π.Δ. 400/96 (ΦΕΚ 268 Α'/6-12-96)** "Κανονισμός για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων".
- 24) ΦΕΚ 13 Α'/14-2-97** "Διορθώσεις σφαλμάτων στο Π.Δ. 361/96 αρμοδιότητας ΥΕΝ"
- 25) Π.Δ. 86/97 (ΦΕΚ 72 Α'/14-5-97)** "Αύξηση των ανωτάτων ορίων προστίμων που επιβάλλονται κατά των παραβατών της νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος".

- 26) Π.Δ. 112/97 (ΦΕΚ 99 Α'/28-5-97)** "Σύσταση Περιφερειακών Σταθμών Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης, στις Λιμενικές Αρχές Αλεξ/λης, Μύρινας Λήμνου, Χίου και Ρόδου".
- 27) Π.Δ. 114/97 (ΦΕΚ 99 Α'/28-5-97)** "Αύξηση των ανωτάτων ορίων των διοικητικών κυρώσεων που προβλέπονται στις διατάξεις Ν.855/78 και Ν.1147/81".
- 28) ΦΕΚ 144 Α'/7-7-97** "Διορθώσεις ασφαμάτων στα Π.Δ. 86/97 και 114/97 αρμοδιότητας ΥΕΝ".
- 29) Π.Δ. 55/98 (ΦΕΚ 58 Α'/20-3-98)** "Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος "

## II. Α. ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000, 2001 και 2002 -

### B. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

#### A. ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000, 2001 και 2002

##### ΕΤΟΣ 2000

ΜΗΝΑΣ	ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ*	ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ**
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	1	56
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	5	63
ΜΑΡΤΙΟΣ	9	71
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	5	77
ΜΑΙΟΣ	8	77
ΙΟΥΝΙΟΣ	11	70
ΙΟΥΛΙΟΣ	14	66
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	4	34
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	6	63
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	10	25
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	23	50
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	56	43
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>152</b>	<b>695</b>

##### ΕΤΟΣ 2001

ΜΗΝΑΣ	ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.	ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	16	52
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	14	52
ΜΑΡΤΙΟΣ		72
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	28	72
ΜΑΙΟΣ		67
ΙΟΥΝΙΟΣ	24	41
ΙΟΥΛΙΟΣ	36	53
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	16	35
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	9	41
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	12	39
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	21	35
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	22	35
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>198</b>	<b>594</b>

\* **Αρχική επιθεώρηση:** Η επιθεώρηση που διενεργείται πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί για πρώτη φορά το από την κείμενη νομοθεσία απαιτούμενο πιστοποιητικό πενταετούς ισχύος. Περιλαμβάνει δε πλήρη επιθεώρηση κατασκευής και εξοπλισμού προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

\* \* **Τακτική επιθεώρηση:** Η επιθεώρηση που διενεργείται υποχρεωτικά ανά έτος, προκειμένου να διαπιστώνεται η καλή λειτουργία του εξοπλισμού, ή περιοδικά ανά πενταετία για την έκδοση νέου πιστοποιητικού.

**ΕΤΟΣ 2002**

ΜΗΝΑΣ	ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.	ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	22	51
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	30	42
ΜΑΡΤΙΟΣ	16	53
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	36	55
ΜΑΙΟΣ	34	51
ΙΟΥΝΙΟΣ	39	36
ΙΟΥΛΙΟΣ	41	38
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	17	18
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		25
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	19	23
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	14	37
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	6	20
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>274</b>	<b>449</b>

**Β. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ**

Την 22/5/02, ύστερα από έκτακτη επιθεώρηση που διενεργήθηκε στο λιμένα του ΠΕΙΡΑΙΑ από κλιμάκιο ΥΕΝ στο Ε/Γ- Ο/Γ "ΜΥΤΙΛΗΝΗ" Ν.ΧΙΟΥ 362, το οποίο εκτελεί πλόες στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΧΙΟΥ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ, διαπιστώθηκε αντικανονικότητα στη λειτουργία του διαχωριστήρα πετρελαίου - νερού ως προς τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. Στο πλοίο επιτράπηκε να συνεχίσει τους πλόες του, υπό προϋποθέσεις που γνωστοποιήθηκαν στον αφετήριο λιμένα του πλοίου (Κ.Λ. Πειραιά ) καθώς και στην πλοιοκτήτρια εταιρεία με την αποστολή σχετικού σήματος της Υπηρεσίας μας (ΥΕΝ/ΚΕΕΠ).

Μεταξύ των προϋποθέσεων που τέθηκαν, ήταν η απαγόρευση της λειτουργίας του διαχωριστήρα πετρελαίου - νερού, η συγκέντρωση των πάσης φύσεως πετρελαιοειδών αποβλήτων στις προοριζόμενες προς τούτο δεξαμενές του πλοίου καθώς και η υποχρέωση παράδοσης των περιεχομένων τους σε κατάλληλες ευκολίες υποδοχής λιμένα .

Το πλοίο επιθεωρήθηκε εκ νέου την 24/05/02 και διαπιστώθηκε η αποκατάσταση της σωστής λειτουργίας του διαχωριστήρα πετρελαίου - νερού, καθώς και η τήρηση των ανωτέρω προϋποθέσεων που τέθηκαν από την Υπηρεσία μας.



**ΙΙΙ. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΕΤΟΥΣ  
2001**

**ΕΤΟΣ 2001**

**ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΑΦΕΡΘΕΝΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ: 345**

**ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ 280**

**ΜΗ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ 65**

**ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΘΕΝΤΑ 72**

**ΠΗΓΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ**

**ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ**

**ΑΠΟ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΠΗΓΕΣ**

**ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ**

**ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ ΥΠΑΙΤΙΟΥΣ**

Από τα 280 περιστατικά ρύπανσης που εντοπίστηκαν μόνο τα 72 ήταν δεκτικά καταπολέμησης και αντιμετωπίστηκαν με μέριμνα και ευθύνη των Λιμενικών Αρχών, ενώ τα υπόλοιπα, λόγω των ιδιοτήτων της σύστασης και της εξάπλωσης των ρυπογόνων ουσιών, δεν επιδέχονταν καταπολέμηση.

**IV. ΕΠΙΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ – ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ  
ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΕΤΩΝ 1981 - 2001**

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ</b>	<b>ΠΟΣΟ (σε Ευρώ)</b>
1981	187	151.554
1982	235	67.451
1983	196	155.968
1984	193	45.024
1985	192	58.154
1986	158	83.897
1987	124	51.695
1988	99	43.043
1989	138	51.621
1990	218	1.483.865
1991	288	581.599
1992	273	1.523.505
1993	168	796.875
1994	221	1.337.183
1995	359	1.380.526
1996	278	2.025.266
1997	405	1.137.814
1998	200	597.427
1999	147	712.184
2000	182	1.767.175
2001	180	3.096.105

**V. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ****ΕΤΟΣ 2001**ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ 180**ΓΙΑ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ MARPOL 73/78: 108**

(ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ: 87.924 ευρώ)

**ΓΙΑ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΟΥΣ ΔΑΠΑΝΩΝ Υ.Ε.Ν. - ΟΤΑ: 14**

(ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΩΝ: 2.223.647 ευρώ)

**ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΕΙΣ: 58**

(ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ Υ.Ε.Ν.: 5 – ΕΠΙΒΛΗΘΕΝΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ: 557.594 ευρώ)

(ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ: 53 – ΕΠΙΒΛΗΘΕΝΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ: 226.941 ευρώ)

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΕΙΣ: 784.534 ευρώ

**ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΕΠΙΒΛΗΘΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ: 3.096.105 ευρώ**

**VI. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ  
ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΟΣΑΕΤΙΑ**

<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΑΙΤΙΟΥ</b>	<b>ΑΙΤΙΑ</b>	<b>ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ</b>
2.3.1979	Νότια Κρήτης	Δεξαμενόπλοιο «MESSINIAKI FRONTIS»	Διαρροή λόγω ρήγματος	10.000 μετρικοί τόνοι αργού πετρελαίου
23.2.1980	Όρμος Πύλου	Δεξαμενόπλοιο «IRENES SERENADE»	Έκρηξη – Πυρκαγιά	40.000 μετρικοί τόνοι αργού πετρελαίου
4.5.1987	ΕΛΔΑ Πάχης	Δεξαμενόπλοιο «RABIGH BAY 3»	Πρόσκρουση στον προβλήτα	400 μετρικοί τόνοι αργού πετρελαίου
21.10.1988	Προλιμένας Πειραιά	Επιβατηγό – Τουριστικό «JUPITER»	Βύθιση	700 μετρικοί τόνοι καυσίμων
4.5.1992	17 ναυτικά μίλια Ν.Α. νήσου Σκύρου	Δεξαμενόπλοιο «GEROI CHERNOMORYA» και φορτηγό «SIGULDA»	Σύγκρουση	1.500 μετρικοί τόνοι αργού πετρελαίου
9.10.1993	Όρμος Πύλου	Δεξαμενόπλοιο «ILIAD»	Πρόσκρουση	300 μετρικοί τόνοι αργού πετρελαίου
1.10.1994	Ελληνικά Διυλιστήρια Ασπροπύργου	Δεξαμενόπλοιο «LA GUARDIA»	Πρόσκρουση στον προβλήτα	400 μετρικοί τόνοι πετρελαιοειδών
9.8.1996	MOTOR OIL	Δεξαμενόπλοιο «ΚΡΗΤΗ ΣΗ»	Θραύση βραχιόνων φορτοεκφορτώσεως	300 μετρικοί τόνοι αργού πετρελαίου
15.6.2000	Κυνοσούρα Σαλαμίνας	Πλωτός Διαχωριστήρας «SLOPS 1»	Πυρκαγιά	600 μετρικοί τόνοι αργού πετρελαίου

1.9.2000	Λευκαντί Χαλκίδος	Φορτηγό «EUROBULKER X» σημαίας Καμπότζης	Εσφαλμένη φόρτωση – κοπή πλοίου	500 μετρικοί τόνοι πετρελαιοειδών
29.8.2000	Διακόφτι Κυθήρων	Motor Vessel «NORDLAND» σημαίας Αντίγκουας	Προσάραξη	100 μετρικοί τόνοι πετρελαιοειδών

## **VII. ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥΣ (σύντομο ιστορικό)**

### **α. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ SLOPS 1 – ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ – ΙΟΥΝΙΟΣ 2000**

Στις 15 Ιουνίου 2000, εκδηλώθηκε έκρηξη και αμέσως μετά πυρκαγιά στον πλωτό διαχωριστήρα «Π/Δ SLOPS 1» Νηολογίου Πειραιά 10178, που βρίσκονταν αγκυροβολημένος στην θαλάσσια περιοχή Κυνόσουρας της νήσου Σαλαμίνας.

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν να προκληθεί ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής Κυνόσουρας Σαλαμίνας με μαύρα πετρελαιοειδή, σε έκταση, αρχικά, 300 X 600 μέτρα περίπου, ενώ, στη συνέχεια, η ρύπανση επεκτάθηκε σε τμήματα της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής που περιλαμβάνεται μεταξύ των περιοχών Κυνόσουρας – Περάματος – Κερατσινίου – Βουλιαγμένης – Αίγινας και Επιδάουρου. Επίσης ρυπάνθηκαν μεγάλα τμήματα των ακτών Κυνόσουρας – Περάματος – Φρεαττύδας – Πειραιϊκής – Αλίου – Γλυφάδας – Βουλιαγμένης – βορείων ακτών Αίγινας – Αγκιστριού – Νήσου Λαγουσών και Επιδάουρου. Η συνολική ποσότητα των πετρελαιοειδών που διέρρευσαν στη θάλασσα ήταν της τάξης των 600 κυβικών μέτρων περίπου.

Η ρύπανση, αν και πήρε μεγάλη έκταση, καταπολεμήθηκε με επιτυχία. Για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας όπου συνέβη το ατύχημα και των γύρω ακτών, χρειάστηκε χρονικό διάστημα ενός μήνα περίπου (15.6.2000 – 16.7.2000) και χρησιμοποιήθηκαν:

1) Προσωπικό και πλωτά μέσα της Λιμενικής Αρχής Πειραιά που είχε την εποπτεία της όλης επιχείρησης.

- 2) Κλιμάκιο Αξιωματικών της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Υ.Ε.Ν..
- 3) Το απορρυπαντικό σκάφος της Λιμενικής Αρχής Λαυρίου.
- 4) Προσωπικό και μέσα της Λιμενικής Αρχής Αίγινας.
- 5) Προσωπικό και μέσα της Λιμενικής Αρχής Ισθμίων.
- 6) Εξοπλισμός (πλωτά φράγματα-απορροφητικά υλικά κλπ) του Λιμενικού Σώματος.
- 7) Προσωπικό – μέσα και εξοπλισμός των ιδιωτικών εταιρειών «ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - POSEIDON DIVING CO και HILIOU L.T.D».
- 8) Προσωπικό και μέσα κατά τόπους Δήμων.

Κατά των υπευθύνων του ανωτέρω πλοίου επιβλήθηκε πρόστιμο ύψους 110.000.000 δραχμών και καταλογισμοί δαπανών για έξοδα που καταβλήθηκαν από το Υ.Ε.Ν. για την απορρύπανση των εν λόγω περιοχών ύψους 195.305.600 δραχμών.

### **β. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ NORDLAND – ΚΥΘΗΡΑ – ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2000**

Στις 22.8.2000 το φορτηγό πλοίο (MOTOR VESSEL) «NORDLAND» σημαίας Αντίγκουας και ενώ έπλεε νομίμως στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά της νήσου Κυθήρων, προσέκρουσε και προσάραξε στην βραχονησίδα Πρασονήσι Κυθήρων. Από την παραπάνω προσάραξη προκλήθηκε αρχικά ρύπανση της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής ανατολικά της νήσου Κυθήρων με μαύρα πετρελαιοειδή σε έκταση μήκους 2 ναυτικών μιλίων και μεταβλητού πλάτους 30 -50 μέτρων περίπου, ενώ, επιπρόσθετα, προσβλήθηκαν και τμήματα των γύρω ακτών.

Η ρύπανση και σε αυτή την περίπτωση καταπολεμήθηκε με επιτυχία. Η δραστηριότητα των αρμοδίων και λοιπών εμπλεκόμενων φορέων για την απορρύπανση της περιοχής διήρκεσε

ένα μήνα περίπου (22.8.2000 – 20.9.2000). Στα πλαίσια της καταπολέμησης της συγκεκριμένης θαλάσσιας ρύπανσης χρησιμοποιήθηκαν:

- 1) Προσωπικό της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Υ.Ε.Ν.
- 2) Προσωπικό της Λιμενικής Αρχής Ν. Βοιών
- 3) Πλωτά και εξοπλισμός της Λιμενικής Αρχής Πειραιά
- 4) Εναέρια μέσα του Λιμενικού Σώματος
- 5) Προσωπικό και μέσα και ιδιωτικών συνεργείων.

Κατά των υπευθύνων του πλοίου επιβλήθηκε πρόστιμο 20.000.000 δραχμών και καταλογισμός δαπανών για τα έξοδα που καταβλήθηκαν από το Υ.Ε.Ν. για την απορρύπανση των προαναφερομένων περιοχών ύψους 98.251.750 δραχμών αντίστοιχα.

#### **γ. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ EUROBULKER – ΛΕΥΚΑΝΤΙ ΕΥΒΟΙΑΣ – ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2000**

Την 1η.9.2000, μετά την κοπή και βύθιση του φορτηγού πλοίου «EUROBULKER X» σημαίας Καμπότζης στην θαλάσσια περιοχή «ΛΕΥΚΑΝΤΙ» της νήσου Ευβοίας, προκλήθηκε ρύπανση σε μεγάλη έκταση τόσο στην θαλάσσια περιοχή που συνέβη το ατύχημα όσο και στην ευρύτερη περιοχή του νοτίου Ευβοϊκού κόλπου, με την διαφυγή 480 - 500 κυβικών μέτρων περίπου μαύρων και λοιπών πετρελαιοειδών (FUEL OIL – DIESEL OIL).

Επιπρόσθετα ρυπάνθηκαν μεγάλα τμήματα των ακτών ιδιαίτερα ευαίσθητων και τουριστικών περιοχών, όπως αυτών της Ερέτριας, Λευκαντίου (πλευρά νομού Ευβοίας) σε μήκος 2 και 1,5 χιλιομέτρων αντίστοιχα, των παραλίων Αυλίδας, Δηλεσίου, Χαλκουτσίου, Σκάλας Ωρωπού και Μαρκοπούλου, σε συνολικό μήκος 22 χιλιομέτρων περίπου (πλευρά



νομού Αττικής), καθώς επίσης και της παραλίας Βαρνάβα Αττικής σε μήκος 2 χιλιομέτρων περίπου.

Στο περιστατικό αυτό η ρύπανση ήταν πολύ σοβαρή και για την καταπολέμησή της εργάσθηκαν για μεγάλο χρονικό διάστημα, πάνω από τρεις μήνες (1.9.2000 – 17.1.2001):

- 1) Κλιμάκιο Αξιωματικών της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Υ.Ε.Ν..
- 2) Προσωπικό των Λιμενικών Αρχών Πειραιά, Ραφήνας, Χαλκίδας και Λαυρίου.
- 3) Προσωπικό των Δήμων και Κοινοτήτων της ευρύτερης περιοχής του Ευβοϊκού κόλπου.
- 4) Προσωπικό ιδιωτικών εταιριών, στις οποίες ανέθεσε εργολαβικά η πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου την απορρύπανση της θαλάσσιας και παράκτιας περιοχής.

Για την επιτυχή καταπολέμηση της ρύπανσης χρησιμοποιήθηκαν:

- 1) Πλωτά μέσα των Λιμενικών Αρχών Πειραιά, Ραφήνας, Χαλκίδας και Λαυρίου.
- 2) Εξοπλισμός (πλωτά φράγματα – απορροφητικά υλικά κλπ) του Λιμενικού Σώματος.
- 3) Μηχανικά και λοιπά μέσα καθαρισμού των γύρω Δήμων.
- 4) Διάφορα μέσα απορρύπανσης από ιδιωτικές εταιρείες καθαρισμού.

Κατά των υπευθύνων του πλοίου επιβλήθηκαν πρόστιμα 128.000.000 δραχμών και καταλογισμός δαπανών για έξοδα που καταβλήθηκαν από το Υ.Ε.Ν. για την απορρύπανση των παραπάνω θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών ύψους 517.352.000 δραχμών αντίστοιχα.