

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (Νοέμβριος 2004)

Συγγραφέας: ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΠΛΑΤΙΑΣ

I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Από το έτος 2000 αναπτύσσεται μία σημαντική κινητικότητα για τη διαμόρφωση θεσμικού πλαισίου στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών αναφορικά με τα ζητήματα της θαλάσσιας ασφάλειας, η οποία εντείνεται ακόμη περισσότερο μετά το 2002. Καταλυτική επίδραση είχαν τα θαλάσσια ατυχήματα των πετρελαιοφόρων ERIKA (Δεκέμβριος 1999) και PRESTIGE (Νοέμβριος 2002) και η εκτεταμένη περιβαλλοντική καταστροφή που προκάλεσαν.

Από την άλλη, πολιτική και παραγωγή δικαίου συντελούνται σε ένα ιδιαίτερα πρόσφορο έδαφος: Η αειφορία, ως μια νέα προσέγγιση για το μετασχηματισμό του αναπτυξιακού μοντέλου και τον επανακαθορισμό των σχέσεων μεταξύ των αναπτυξιακών συντελεστών, εισήγαγε από τις αρχές της δεκαετίας του ενενήντα μια νέα πολιτική και ένα νέο παράδειγμα στην προστασία και τη διαχείριση των περιβαλλοντικών πόρων. Παράλληλα, θεσμικές παρεμβάσεις, οργανωτικο-διοικητικό περιβάλλον, βούληση των εμπλεκόμενων μερών, οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις κλπ. επιδρούν ή αλληλεπιδρούν κατά τρόπο, ώστε υφίσταται μια εξελικτική διαδικασία της Ευρωπαϊκής πολιτικής περιβάλλοντος σε επίπεδο στόχων, αρχών, μέσων, μηχανισμών και διαδικασιών, η οποία οδηγεί στη βελτίωση του συστήματος.

II. Το πλαίσιο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα

Η ασφάλεια στη θάλασσα οριοθετείται και διαμορφώνεται σε σημαντικό βαθμό στο πλαίσιο της Κοινής Ευρωπαϊκής πολιτικής για το περιβάλλον^[1]. Η πολιτική αυτή,

όπως άλλωστε και οι περισσότερες από τις λεγόμενες «συνοδευτικές πολιτικές» της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, γεννήθηκε μέσα από την προοδευτική συνειδητοποίηση των προβλημάτων και της ανάγκης για την ανάληψη δράσης σε κοινοτικό επίπεδο στο εν λόγω πεδίο. Εξελίχθηκε και ενισχύθηκε δε η Ευρωπαϊκή πολιτική περιβάλλοντος σταδιακά, κυρίως μέσα από τη διαμόρφωση ενός πλαισίου αρχών και στόχων με την κατάρτιση προγραμμάτων δράσης, καθώς επίσης από μια ιδιαίτερα έντονη και εκτεταμένη παραγωγή δικαίου που οδήγησε σε ένα πυκνό δικαιϊκό πλέγμα κανονιστικών ρυθμίσεων και απαγορεύσεων. Αλλά και σε επίπεδο πρωτογενούς δικαίου υπήρξε σημαντική δραστηριότητα, με τη συμπλήρωση των ιδρυτικών συνθηκών σε βαθμό, ώστε η προστασία του περιβάλλοντος έχει σήμερα εξέχουσα θέση και εμβέλεια στο σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διατρέχοντας ολόκληρο το θεσμικό ιστό του Ευρωπαϊκού οικοδομήματος. Συγκροτήθηκε, εξάλλου, ένα σώμα διεθνών ρυθμίσεων σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, ως αποτέλεσμα μιας σημαντικής περιβαλλοντικής διπλωματίας, μέσω της οποίας η Κοινότητα, ανταποκρινόμενη στην παγκοσμιότητα των περιβαλλοντικών ζητημάτων, διαδραμάτισε συνήθως πρωταγωνιστικό ρόλο σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο για την προώθηση περιβαλλοντικών προτύπων, άλλοτε δε ακολούθησε καταρχήν, πραγματοποίησε ωστόσο στη συνέχεια ακόμη πιο τολμηρά βήματα.

Παράλληλα, αναπτύχθηκε ένα σημαντικό θεσμικό-οργανωτικό πλαίσιο περιβαλλοντικής διαχείρισης, στο οποίο μετέχουν διάφοροι δρώντες, δηλαδή τα Κοινοτικά Όργανα, οι εθνικές κυβερνήσεις, οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, περιβαλλοντικές οργανώσεις, οργανωμένες ομάδες συμφερόντων και ομάδες πίεσης κλπ., αδιαμφισβήτητα με διαφορετικό βαθμό εμπλοκής αλλά και διαφορετικό ειδικό βάρος. Η συμμετοχή αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο του νέου παραδείγματος, δεδομένου ότι η επιτυχία των μέτρων, δράσεων, της πολιτικής γενικότερα, προϋποθέτει τη σύμπραξη στο σχεδιασμό και την άσκηση πολιτικής έως το επίπεδο της υλοποίησης των συγκεκριμένων περιβαλλοντικών μέτρων και δράσεων. Εξασφαλίζεται κατά αυτό τον τρόπο μια καλύτερη διακυβέρνηση που εδράζεται σε περισσότερη διαφάνεια, ευρεία συναίνεση και νομιμοποίηση των αποφάσεων, συνεπώς και σε στήριξη τους μέσω της αυτοδέσμευσης όλων των μερών, όπως άλλωστε και σε αποτελεσματικότερη εφαρμογή τους. Η προώθηση της πρόσβασης σε περιβαλλοντικές πληροφορίες καθώς επίσης η βελτίωση της ποιότητας και της αξιοπιστίας των περιβαλλοντικών πληροφοριών ανάγονται εδώ σε κρίσιμες παραμέτρους.

Το νέο παράδειγμα για την Ευρωπαϊκή πολιτική περιβάλλοντος στοιχειοθετείται στη βάση αειφόρων προτύπων που ανταποκρίνονται σε μια συνολική και σφαιρική αντίληψη του αναπτυξιακού φαινομένου και επιτάσσουν, πέρα από την προστασία του περιβάλλοντος στη βάση μιας «αμυντικής» λογικής που πραγματώθηκε μέσω της πολιτικής «command and control» του παρελθόντος για την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών της ανάπτυξης, μια ορθολογική και ολοκληρωμένη διαχείριση των περιβαλλοντικών πόρων, αλλά και τη μεταβολή των προτύπων παραγωγής και κατανάλωσης.

Η νέα αντίληψη αποτυπώθηκε σε επίπεδο στοχοθέτησης και εξειδικεύθηκε περιεχομενικά στο 5ο και το 6ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον^[2]. Στο νέο σύστημα που διαμορφώνεται σημαντικές αρχές, όπως της πρόληψης και της ευθύνης, αναδεικνύονται σε βασικές συνιστώσες της Ευρωπαϊκής πολιτικής περιβάλλοντος και οριοθετούν τις μελλοντικές κατευθύνσεις της. Ειδικά στο ζήτημα της προαγωγής της θαλάσσιας ασφάλειας και της κατά το δυνατό αποκατάστασης των ζημιών που προκαλούνται στο περιβάλλον, η διαμόρφωση ικανοποιητικής ρύθμισης για τα θέματα της ευθύνης αναμένεται να καθορίσει τις προσπάθειες για τη βελτίωση του συστήματος προς την κατεύθυνση της αποτελεσματικότερης περιβαλλοντικής προστασίας, αλλά επίσης και την ταχύτητα, με την οποία το σύστημα θα κινηθεί προς την κατεύθυνση αυτή. Πάντως το εξαιρετικά μεγάλο διάστημα που μεσολαβεί από την υιοθέτηση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» ως τη συγκεκριμενοποίηση της ρύθμισης για την περιβαλλοντική ευθύνη καταδεικνύει τα σημαντικά και αντικρουόμενα συμφέροντα που επιδρούν στην Κοινοτική πολιτική για το περιβάλλον, καθώς επίσης και ότι η πολιτική προάγεται ως συνισταμένη αντίρροπων δυνάμεων και στο μέτρο που επιτυγχάνεται ο συγκερασμός των συμφερόντων αυτών.

Από την άλλη μεριά, στο εργαλειακό μέρος, υφίσταται μια νέα προσέγγιση που συνίσταται στο συνυπολογισμό των δυνάμεων και των μηχανισμών της αγοράς κατά το σχεδιασμό και την άσκηση πολιτικής, καθώς επίσης την πολυσχιδεία και ποικιλομορφία των μέσων. Η διεύρυνση του φάσματος των μέσων προωθείται παράλληλα με την ενίσχυση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας που εξακολουθεί να αποτελεί βασικό όχημα πολιτικής, αλλά και τη βελτίωση της εφαρμογής της. Παράλληλα, αρθρωμένες διαδικασίες, όπως η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις τομεακές πολιτικές της Ένωσης –και στην προκείμενη περίπτωση στην πολιτική των μεταφορών– και η στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη,

πλασιώνουν την Ευρωπαϊκή πολιτική περιβάλλοντος.

III. Στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Το Έκτο Πρόγραμμα Δράσης της Κοινότητας για το Περιβάλλον προβλέπει την κατάρτιση θεματικής στρατηγικής για τη διατήρηση και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Προς μια στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος»^[3] ανταποκρίνεται στο αίτημα αυτό και συνιστά ένα πρώτο βήμα προς μια τέτοια στρατηγική. Αυτή καλείται να διαμορφωθεί στο πλαίσιο μιας ανοικτής και συνεργατικής διαδικασίας, στην οποία θα συμμετάσχουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Στο πλαίσιο της Στρατηγικής αυτής, η Επιτροπή προτείνει τον καθορισμό φιλόδοξων, σαφών και συνεκτικών στόχων για την προαγωγή της αειφόρου χρήσης των θαλασσών και της διατήρησης των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Σε κάθε περίπτωση, φαίνεται ότι η συγκεκριμένη στρατηγική συνδέεται με την ανάγκη για μια συγκροτημένη αντιμετώπιση του θαλάσσιου χώρου και τις πιέσεις που έχουν προκύψει τα τελευταία χρόνια προς την κατεύθυνση αυτή, μέρος των οποίων οφείλεται σε ισχυρές περιβαλλοντικές κρίσεις που προκλήθηκαν από θαλάσσια ατυχήματα και την ρύπανση που ακολούθησε.

IV. Περιβαλλοντικές κρίσεις στο πεδίο της ασφάλειας στη θάλασσα και Ευρωπαϊκή διακυβέρνηση

Η ιστορική διαδρομή της ευρωπαϊκής ενοποίησης καταδεικνύει τον εγγενή χαρακτήρα των κρίσεων, καθώς επίσης το συστημικό ρόλο και τη σημασία τους. Η

κρίση συνιστά μια ιδιότυπη κατάσταση, η οποία εμπεριέχει την ευκαιρία για διορθωτικές παρεμβάσεις που θα συμβάλλουν στην επίλυση της, αλλά θα επιφέρουν ενδεχόμενα επίσης μεταβολές μονιμότερου χαρακτήρα. Παρά τις διαφορές στη φύση, το χαρακτήρα, τις προϋποθέσεις και συγκυριακούς παράγοντες που προσδιορίζουν την έκβαση τους, οι μηχανισμοί που συνδέουν τις κρίσεις με την πρόοδο στη διαδικασία προσλαμβάνουν οιονεί νομοτελειακό χαρακτήρα[4].

Οι περιβαλλοντικές κρίσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση συνδέονται ουσιαστικά με κρίσεις στην Ευρωπαϊκή διακυβέρνηση και την αμφισβήτηση του συστήματος από τους Ευρωπαίους πολίτες. Σε κάθε περίπτωση προκαλούνται ισχυρές πιέσεις για την εξεύρεση ευρωπαϊκών λύσεων. Έτσι μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται άμεση συνάρτηση μεταξύ των περιβαλλοντικών κρίσεων και της κίνησης πολιτικών διεργασιών για τον περαιτέρω εξοπλισμό του συστήματος.

Η μετεξέλιξη των πολιτικών συστημάτων εξασφαλίζεται μέσω της δυναμικής τους, η οποία προκύπτει από τις πιέσεις για βελτίωση, καθώς επίσης μέσω της διάδρασης των επιμέρους στοιχείων τους. Περιβαλλοντικές κρίσεις εκτρέπουν το σύστημα από την κατάσταση ισορροπίας του και ωθούν προς αλλαγές. Η μεταβολή που επέρχεται και προσδιορίζεται ως βελτίωση και ωρίμανση, εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη δυναμική που προσδίδεται κάθε φορά στο σύστημα μέχρι το επόμενο σημείο ισορροπίας. Τα συστήματα τείνουν προς την ισορροπία, δεδομένου ότι κατά τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η συναίνεση και επιτυγχάνεται η διατήρησή τους, αλλά και η μεγιστοποίηση του οφέλους για τα μέρη.

Τα ατυχήματα του ERIKA και του PRESTIGE και η περιβαλλοντική καταστροφή που ακολούθησε κάθε φορά ευαισθητοποίησαν μαζικά και κατέδειξαν με τραγικό τρόπο την άμεση και επιτακτική ανάγκη για ενισχυμένη προστασία και για βελτίωση της εφαρμογής της νομοθεσίας στο πεδίο του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μολονότι δεν στοιχειοθετείται οπωσδήποτε η ανάπτυξη περιβαλλοντικής συνείδησης ως αποτέλεσμα των περιβαλλοντικών κρίσεων, η γνωστοποίηση και η μαζική ευαισθητοποίηση αρκούν για την επίτευξη του κλίματος που απαιτείται, προκειμένου να αναληφθούν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες και να ληφθούν μέτρα προς την κατεύθυνση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με περιεχόμενο και διάρκεια που υπερβαίνουν την κρίση, η οποία επέδρασε καταλυτικά για την υιοθέτησή τους.

Σε μακροχρόνια προοπτική πάντως απαιτείται η ενίσχυση της συνείδησης για τα περιβαλλοντικά ζητήματα, δεδομένου ότι τα αποτελέσματα οποιασδήποτε πολιτικής περιβάλλοντος δεν μπορεί παρά να εξαρτώνται από τους τελικούς της αποδέκτες, με άλλα λόγια, τον τρόπο που οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται και βιώνουν το φυσικό τους περιβάλλον.

V. Οι δέσμες μέτρων μετά τις περιβαλλοντικές κρίσεις του ERIKA και του PRESTIGE

Οι αρχές συγκροτημένης πολιτικής της Κοινότητας για την θαλάσσια ασφάλεια τοποθετούνται χρονικά στις αρχές της δεκαετίας του ενενήντα, όταν η Επιτροπή εξέδωσε σχετική Ανακοίνωση μετά τα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων AEGEAN SEA και BREAR[5]. Ωστόσο πραγματική ώθηση στην πολιτική αυτή δόθηκε, όταν η Κοινότητα βρέθηκε εκ νέου, στα τέλη της δεκαετίας και τις αρχές της επόμενης δεκαετίας, αντιμέτωπη με τις καταστροφικές συνέπειες της ρύπανσης. Τις περιβαλλοντικές κρίσεις του ERIKA και του PRESTIGE ακολούθησε μια έντονη δραστηριότητα για την προώθηση μέτρων που αποσκοπούν στη διαμόρφωση ενός συστήματος υψηλής ασφάλειας και προστασίας. Οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν στην πρόληψη των ατυχημάτων, τις μεταφορικές προδιαγραφές φορτίων και πλοίων, τον αποτελεσματικό έλεγχο, τον έγκαιρο εντοπισμό, την αντιμετώπιση και την αποκατάσταση της ρύπανσης, την αποζημίωση των θυμάτων της ρύπανσης, τη βελτίωση της εφαρμογής της νομοθεσίας και τις κυρώσεις.

Απόρροια του θαλάσσιου ατυχήματος του ERIKA ήταν δύο δέσμες προτάσεων που υποβλήθηκαν από την Επιτροπή το Μάρτιο και το Δεκέμβριο του 2000. Το αποτέλεσμα των προτάσεων ήταν η επίσευση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους[6], η ενίσχυση των ελέγχων πλοίων στους λιμένες των κρατών-μελών[7] και η βελτίωση των προδιαγραφών για τους αναγνωρισμένους Οργανισμούς-Νηογνώμονες[8]. Ακολούθησαν η ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA)[9], η ενίσχυση της παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η θεσμική υποχρέωση για κατάρτιση εθνικών σχεδίων

έκτατης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης και για δημιουργία καταφυγίων[10]. Οι προσπάθειες για σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Συμπληρωματικού Κεφαλαίου κάλυψης απαιτήσεων για ρυπάνσεις των υδάτων Κρατών-Μελών (COPE FUND)[11] παραπέμφθηκαν τελικά για διευθέτηση στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και ευοδώθηκαν στο πλαίσιο αυτό.

Μετά το ναυάγιο του PRESTIGE ακολούθησαν η περαιτέρω επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και η απαγόρευση μεταφοράς ιδιαιτέρως ρυπογόνων κλασμάτων πετρελαίου από τα εν λόγω πλοία[12], η τροποποίηση του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας[13], καθώς και μια προσπάθεια επίτευξης αυτοδεσμευτικής συμφωνίας με την πετρελαϊκή βιομηχανία. Εξάλλου, από την Επιτροπή προωθήθηκε η υιοθέτηση κοινοτικής ρύθμισης για επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία ωστόσο δεν κατέστη δυνατή στο Συμβούλιο[14]. Τέλος, προετοιμάζεται από την Επιτροπή νέα δέσμη μέτρων, η οποία θα ολοκληρώσει τα μέτρα που εισήχθησαν με τις δέσμες Erika I, Erika II και Prestige[15].

Συνολικά διαπιστώνεται μια σειρά σημαντικών πρωτοβουλιών για τον εξοπλισμό και την πύκνωση του συστήματος προς την κατεύθυνση της προστασίας και της ορθολογικής διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πληρότητα, καταλληλότητα, αποτελεσματικότητα και επάρκεια του θεσμικού πλαισίου και των μηχανισμών που υιοθετήθηκαν ή βρίσκονται υπό διαμόρφωση απομένουν να αποδειχθούν στην πράξη.

VI. Τελικές παρατηρήσεις

Τα νέα πρότυπα για τη βιώσιμη κινητικότητα οριοθετούν σαφώς το πλαίσιο και τις μελλοντικές κατευθύνσεις για την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Η περιβαλλοντική διπλωματία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και η προώθηση της Ναυτιλίας Κοντινών Αποστάσεων θα συνεχίσουν να χαρακτηρίζονται από μια συνεκτική και ολοκληρωμένη αντίληψη, βασισμένη στην ολοένα περισσότερη και καλύτερη ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής

διάστασης στην πολιτική αυτή.

Σε κάθε περίπτωση, η Ευρωπαϊκή πολιτική περιβάλλοντος απαιτεί ένα μακρύ χρονικό ορίζοντα. Δεδομένου ωστόσο του πιεστικού και επείγοντος χαρακτήρα των προβλημάτων, όπως επίσης της συνεχιζόμενης αλόγιστης χρήσης του φυσικού περιβάλλοντος και της επικινδυνότητας ορισμένων ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με τους περιορισμούς ως προς τις δυνατότητες αποκατάστασης των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή το μη-αναστρέψιμο των οικολογικών καταστροφών, το ζητούμενο δεν είναι μόνο η ικανοποιητική διευθέτηση των περιβαλλοντικών ζητημάτων, αλλά και ο σύντομος χρόνος στον οποίο αυτή θα συντελεσθεί.

[1] Αναφορικά με την άρθρωση και την εξέλιξη της πολιτικής αυτής, καθώς επίσης για τη σχέση της με την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση βλ. αναλυτικότερα *Πλατιάς, Χ.*, Ευρωπαϊκή πολιτική περιβάλλοντος: Η ωρίμανση μιας πολιτικής και η αναζήτηση νέων παραδειγμάτων, στο: *Αειφορία και Περιβάλλον. Η Ευρωπαϊκή και Εθνική Προοπτική*, επιμ. - παρουσίαση *Γρ. Ι. Τσάλτας - Κ.Κ. Κατσιμπάρδης, Ι. Σιδέρης*, Αθήνα, 2004, σ. 167-174.

[2] Ψήφισμα του Συμβουλίου και των εκπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών που συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 1ης Φεβρουαρίου 1993, σχετικά με το κοινοτικό πρόγραμμα πολιτικής και δράσεως σε θέματα περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης, Επίσημη Εφημερίδα C 138, 17.05.1993. Απόφαση 2179/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 1998 σχετικά με την επανεξέταση του κοινοτικού προγράμματος πολιτικής και δράσεως σε θέματα περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης "Προς μια βιώσιμη ανάπτυξη", Επίσημη Εφημερίδα L 275, 10.10.1998. Απόφαση αριθ. 1600/2002/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον, Επίσημη Εφημερίδα L 242, 10.09.2002, σ. 1.

[3] Ανακοίνωση της Επιτροπής - Προς μια στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, COM (2002) 539 τελικό 02.10.2002.

[4] Βλ. επίσης *Roman, K.*, Einführung και Europa in der Krise - Leidet der Alte Kontinent am „Buddenbrock-Syndrom“? , στο: *Roman, K.* (Hrsg.), Die Europäische Union und ihre Krisen, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2001, σ. 11 και επ., καθώς επίσης για τις διάφορες κρίσεις τις επιμέρους συμβολές στο συλλογικό τόμο,

σ. 69 και επ.

[5] Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, COM(93) 66 τελικό, 24.02.1993. Βλ. επίσης σχετικά *Pallis, A.A., The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanization in the 1990s*, Aldershot, Ashgate, 2002, σ. 103 και επ.

[6] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου, Επίσημη Εφημερίδα L 64, 07.03.2002, σ. 1.

[7] Οδηγία 2001/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, Επίσημη Εφημερίδα L 19, 22.01.2002, σ. 17.

[8] Οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, Επίσημη Εφημερίδα L 19 22.01.2002, σ. 9.

[9] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Επίσημη Εφημερίδα L 208, 05.08.2002, σ. 1.

[10] Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, Επίσημη Εφημερίδα L 208, 05.08.2002, σ. 10.

[11] Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα, και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων, COM (2000) 802 τελικό, 06.12.2000 καθώς επίσης Τροποποιημένη Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και σχετικά μέτρα, COM (2002) 313, 24.09.2002.

[12] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, Επίσημη Εφημερίδα L 249, 01.10.2003, σ. 1.

[13] Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 129 της 29.04.2004, σ 1, καθώς επίσης και προηγούμενη τροποποίηση με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1644/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Επίσημη Εφημερίδα L 245 της 29.09.2003, σ. 10.

[14] Η Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης που υποβλήθηκε από την Επιτροπή, COM (2003) 92, 05.03.2003, δεν κατέστη δυνατό να υιοθετηθεί, δεδομένης της αντίδρασης της Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας. Λαμβανομένων υπόψη των πιέσεων συγκεκριμένων Κρατών-Μελών και των γενικότερων τάσεων που διαμορφώνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά, θεωρείται βέβαιο ότι το ζήτημα θα επανέλθει.

[15] Η Επιτροπή, στη βάση των επιταγών του Επιταγών του Συμβουλίου της 5ης Ιουνίου 2003, ήδη από το Μάιο του 2004, έχει εκκινήσει διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ των εθνικών αρχών των Κρατών-Μελών, της ναυτιλιακής βιομηχανίας και όλων των ενδιαφερομένων μερών για τη διαμόρφωση νομοθετικού πακέτου, που αναμένεται να περιλαμβάνει ρυθμίσεις σε έξι βασικά πεδία: τη συμμόρφωση του κράτους της σημαίας, τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την ευθύνη και την αποζημίωση, τη διερεύνηση θαλάσσιων περιστατικών και τις προδιαγραφές για την εργασία στη θάλασσα, βλ. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, Directorate G - Maritime Transport and Intermodality, TREN/G/D(2004)7020.