

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (Ιούλιος 2005)

Συγγραφέας: ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΚΛΑΔΗ - ΕΥΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ

1. Εισαγωγή [\[1\]](#)

Οι περιβαλλοντικές πιέσεις που δέχεται το θαλάσσιο περιβάλλον από δραστηριότητες στο υγρό στοιχείο ή από άλλες πηγές, χερσαίες ή εναέριας, δεν είναι πάντοτε σαφές σε ποιο βαθμό δημιουργούν περιβαλλοντικές επιπτώσεις [\[2\]](#), είναι, όμως, σαφές ότι οι βλάβες που προκαλούν δεν θίγουν απλά την αισθητική του περιβάλλοντος αλλά, σε ορισμένες περιπτώσεις, θέτουν σε κίνδυνο τη δομή και τη λειτουργία του. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από μόλυνση/ρύπανση των θαλασσών και η αντιμετώπιση από τους κινδύνους της είναι από τα πιο σημαντικά προβλήματα και έχει συνέπειες σε ουσιώδεις βιολογικές και οικολογικές ισορροπίες. Σε θάλασσες, μάλιστα, με τοπικές περιβαλλοντικές ιδιομορφίες -όπως η Μεσόγειος, η Βαλτική ή η Βόρεια Θάλασσα- η προστασία και η ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί κυρίαρχο ζήτημα και αφορά τόσο στην προστασία των ανθρώπων και των υλικών όσο και στη διατήρηση του ίδιου του θαλάσσιου χώρου.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ευρωπαϊκών θαλασσών ειδικότερα είναι ζωτικού ενδιαφέροντος για την Ευρωπαϊκή Ένωση (στο εξής: E.E.) [\[3\]](#). Ωστόσο, και σήμερα ακόμη, δεν υπάρχει κοινοτική πολιτική για τον τομέα *θαλάσσιο περιβάλλον*. Λείπει, ένα γενικότερο κανονιστικό πλαίσιο για τις θάλασσες, που να εισάγει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ως ιδιαίτερο θέμα. Η ευρωπαϊκή πολιτική για το θαλάσσιο περιβάλλον οροθετείται και ασκείται στο πλαίσιο των πολιτικών της E.E., και, κυρίως, της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής για το περιβάλλον.

Η παρούσα μελέτη επιχειρεί μια σύντομη προσέγγιση στη σχέση της E.E. με το θαλάσσιο περιβάλλον, ιδίως όσο αφορά τη νομοθεσία και τις δράσεις που ανέπτυξε σχετικά η Ευρωπαϊκή Κοινότητα/Ένωση και την προστασία των θαλάσσιων υδάτων

από περιβαλλοντικούς κινδύνους. Καταγράφονται επίσης, συνοπτικά, οι διεθνείς δράσεις της Ε.Ε. σχετικά με το θέμα.

2. Η σημερινή κατάσταση του ευρωπαϊκού θαλάσσιου περιβάλλοντος - Περιβαλλοντικές πιέσεις και απειλές

Οι θάλασσες και τα θαλάσσια οικοσυστήματα διαδραματίζουν, σε παγκόσμιο επίπεδο, βασικό ρόλο για τον άνθρωπο, γιατί αποτελούν πηγή ζωής και σημαντικό οικολογικό κεφάλαιο. Απειλούνται, όμως, από σοβαρούς κινδύνους. Το θαλάσσιο περιβάλλον, που δεν γνωρίζει σύνορα, επιβαρύνεται και υποβαθμίζεται ποιοτικά- έστω κι αν σε ορισμένες περιοχές η κατάσταση βελτιώνεται- από τις δραστηριότητες του ανθρώπου.

Με βάση εκθέσεις[4] των περιφερειακών Συμβάσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (Ε.Ο.Π.)[5] καθώς και στοιχεία στο πλαίσιο δράσεων της ίδιας της Ε.Ε. διαπιστώνεται ότι οι περιφερειακές ευρωπαϊκές θάλασσες και η βιοποικιλότητά τους δέχονται σοβαρές πιέσεις από ρυπογόνα φαινόμενα για τα οποία ενέχονται, κυρίως, η αυξημένη ναυσιπλοΐα[6] και η αεροπλοΐα, η βιομηχανική ανάπτυξη, η έντονη εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου, η υπεραλίευση[7], η αστυφιλία[8] και ο τουρισμός.

Παρά, δηλαδή, το έργο των διαφόρων φορέων[9] για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σε περιφερειακό -και παγκόσμιο- επίπεδο και παρά τη βελτίωση, σε μερικές περιπτώσεις, της κατάστασης των ευρωπαϊκών θαλασσών, εξακολουθούν να υφίστανται σοβαρές απειλές και αύξηση των ρυπογόνων φαινομένων στο θαλάσσιο περιβάλλον, που οφείλονται: στις επικίνδυνες ουσίες, που καταλήγουν στις θάλασσες μετά την απόρριψη ή διαρροή από βιομηχανικές ή οικιακές χρήσεις • σε αστικά λύματα • στην απόρριψη αποβλήτων, μέσω ποταμών ή αγωγών που χύνονται στη θάλασσα • στον ευτροφισμό[10] • σε απορρίψεις ραδιοϊσοτόπων από εγκαταστάσεις επανεπεξεργασίας πυρηνικών καυσίμων[11] • σε πετρελαϊκές κηλίδες από απόβλητα πλωτών εξεδρών γεωτρήσεων και άλλων off-shore εγκαταστάσεων εξόρυξης πετρελαίου και αερίου στο θαλάσσιο χώρο[12] • στα απορρίμματα, από

εμπορικά ή αλιευτικά πλοία ή από δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής• σε παράνομες απορρίψεις πετρελαίου ή χημικών ουσιών από πλοία[13]• στις συμπτωματικές απορρίψεις υδρογονανθράκων μετά από ναυτικά ατυχήματα• σε πετρελαϊκές κηλίδες από απόβλητα αεροσκαφών.

3. Πολιτική και νομοθεσία της Ε.Ε.

Ένα συνονθύλευμα νομοθετημάτων, πολιτικών, προγραμμάτων και σχεδίων δράσης, στο πλαίσιο της Ε.Ε., επηρεάζουν, άμεσα ή έμμεσα, την ποιότητα των θαλασσών και συμβάλλουν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αξίζει να επισημανθεί ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός και ποικιλία κοινοτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των πιέσεων ή απειλών, που δέχεται το θαλάσσιο περιβάλλον. Όμως, τα μέτρα, στο μεγαλύτερο μέρος τους, ενσωματώνονται στις κοινοτικές πολιτικές της Ε.Ε. και εφαρμόζονται τομεακά στο πλαίσιο κοινοτικών δράσεων.

Πέρα από την κοινοτική νομοθεσία για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και το κοινοτικό πρόγραμμα δράσης στον τομέα της αντίδρασης σε ρυπογόνο ναυτικό ατύχημα[14], δεν υπάρχει ευρύτερη πολιτική ή ειδική νομοθεσία της Ε.Ε. για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Δεν υφίσταται, δηλαδή, μια συνολική προσέγγιση και μια ολοκληρωμένη, δεσμευτική, κοινοτική πολιτική και στρατηγική, επικεντρωμένη στον τομέα *θαλάσσιο περιβάλλον*. Οι υφιστάμενες πολιτικές και οι νομοθετικές διατάξεις της Ε.Ε., για θέματα προστασίας των θαλασσών, παρουσιάζουν περιορισμένες διαστάσεις και καλύπτουν ειδικά ζητήματα (π.χ. ρύπανση από χερσαίες πηγές ή από πλοία) ή συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες (π.χ. Μεσόγειος)[15].

Για πρώτη φορά, η χάραξη μελλοντικής *Θεματικής Στρατηγικής για την Προστασία και τη Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, που θα προωθεί την αειφόρο χρήση των θαλασσών και τη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, προβλέπεται στο πλαίσιο του *Έκτου Κοινοτικού Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον*[16]. Στους στρατηγικούς στόχους 2005-2009, που θέτουν τις προτεραιότητες για την *Ευρώπη του 2010*, προβάλλει η ανάγκη μιας συνολικής ναυτιλιακής πολιτικής, με στόχο την ανάπτυξη ενός ακμάζοντος ναυτιλιακού τομέα,

με τρόπο που να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία[17]. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: Επιτροπή), το 2002, με την Ανακοίνωση/Έκθεση «Προς μια στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος»[18], έκανε το πρώτο βήμα για τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης πολιτικής θαλάσσιας στρατηγικής, ενώ, το 2005, με την Ανακοίνωση/Έκθεση «Προς μια μελλοντική ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες», δεσμεύτηκε, μέσα στο 2006, να εκπονήσει την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε.[19]. Η υιοθέτηση της θεματικής στρατηγικής για τις θάλασσες προβλέπεται τον Ιούλιο του 2005, στο χρονικό πλαίσιο, δηλαδή, που έθεσε το Έκτο Πρόγραμμα Δράσης[20].

3.1. Καταστατικές Συνθήκες Ε.Κ./Ε.Ε.

Η Συνθήκη της Ρώμης[21], ιδρυτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (στο εξής Ε.Ο.Κ./Ε.Κ./), δεν περιλαμβάνει στις κοινές δράσεις της Κοινότητας το περιβάλλον[22]. Ειδική μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος θεσπίζεται, για πρώτη φορά, με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη[23], η οποία προσθέτει στη Συνθ. Ε.Ο.Κ. ένα νέο κεφάλαιο, με τον τίτλο *Περιβάλλον*, αναγνωρίζοντας ρητά την αρμοδιότητα της Κοινότητας στο περιβάλλον. Κατόπιν τούτου, γίνεται φανερό ότι στη Συνθήκη της Ρώμης δεν υπάρχει αναφορά σε θαλάσσια θέματα και δεν περιλαμβάνεται απολύτως καμιά διάταξη για το θαλάσσιο περιβάλλον. Παραπέρα, όμως, είναι αξιοσημείωτο ότι όχι μόνο οι ιδρυτικές (Συνθήκες της Ρώμης) αλλά και όλες οι μετέπειτα Συνθήκες της Ε.Ε. δεν αφιερώνουν καμιά διάταξη στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι, η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη[24], η Συνθήκη του Μάαστριχτ για την Ε.Ε.[25], η Συνθήκη του Άμστερνταμ[26], η Συνθήκη της Νίκαιας[27] καθώς και η Συνταγματική Συνθήκη για τη θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης[28] τηρούν σχετικά πλήρη σιγή. Υπογραμμίζεται, λοιπόν, η ανυπαρξία αυτοτελούς κεφαλαίου, για το θαλάσσιο περιβάλλον, στο πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο.

3.2. Προγράμματα δράσης

Οι ελλείψεις περιβαλλοντικών διατάξεων στις ιδρυτικές Συνθήκες, ως προς τα θαλάσσια θέματα, δεν άργησαν να οδηγήσουν τον κοινοτικό μηχανισμό σε παραγωγή νομικών πράξεων, με σαφή, σε ορισμένες περιπτώσεις, νύξη για το κοινοτικό συμφέρον προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της οικολογικής ισορροπίας.

Οι κοινοτικές Πράξεις της 26.6.1978 και της 3.12.1981 θέσπισαν, καταρχήν, ένα Πρόγραμμα κοινοτικής δράσης στον τομέα της αντίδρασης σε ρυπογόνο ναυτικό ατύχημα, για τον έλεγχο και τον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης από έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα[29], οπότε καθιερώθηκε ένα κοινοτικό Σύστημα Πληροφόρησης (ηλεκτρονικό δίκτυο πληροφοριών)[30], ως ελεγκτικός μηχανισμός. Το Σύστημα Πληροφόρησης επιφορτίστηκε, καταρχάς, με τη θαλάσσια ρύπανση από υδρογονάνθρακες[31] και, στη συνέχεια, επεκτάθηκε και σε άλλες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης[32]. Πρόσφατα καταργήθηκε με την Απόφαση 2850/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[33]. Το παραπάνω κοινοτικό Πρόγραμμα, το οποίο επιχείρησε να δώσει συγκεκριμένες λύσεις στα προβλήματα της θαλάσσιας ρύπανσης, ιδίως από πετρελαιοκηλίδες, αποτελεί ειδική πολιτική της Κοινότητας στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο των πέντε Κοινοτικών Προγραμμάτων Δράσης για το Περιβάλλον, που υιοθετήθηκαν μεταξύ των ετών 1973 και 2000[34], αναλήφθηκαν πρωτοβουλίες και μέτρα που, αναμφισβήτητα, συμβάλλουν στην υπόθεση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα:

Στο Πρώτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον[35], με αποκλειστικό αντικείμενο τη ρύπανση, περιλήφθηκαν διατάξεις για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος. Επίσης, υπήρξαν αναφορές στην ανάγκη προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και υιοθέτησης συγκεκριμένων ποιοτικών στόχων και προτάθηκαν ρυθμίσεις για την αποβολή ρυπογόνων ουσιών. Στο πλαίσιο του Προγράμματος, η πρώτη Οδηγία-πλαίσιο για την αποβολή λυμάτων (1976), με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Ελλάδα[36], προετοίμασε το έδαφος για τις προσπάθειες που η Ε.Κ. κατέβαλε στο θέμα της αποβολής των αστικών και βιομηχανικών λυμάτων.

Στο πλαίσιο του *Τρίτου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον*[\[37\]](#), εισάχθηκαν οι έννοιες της πρόληψης και της προφύλαξης, στο σχεδιασμό για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, και καταδείχθηκε η συνεχής αύξηση της ευαισθησίας της Ε. Κ. στην υπόθεση *θαλάσσιο περιβάλλον*. Η υιοθέτηση, το 1986, μιας δεύτερης Οδηγίας-πλασιού για τις τιμές-όρια, σχετικά με τις αποβαλλόμενες ρυπογόνες ουσίες, σε συνδυασμό με τους ποιοτικούς στόχους που προσδιορίστηκαν από την Κοινότητα, αποτελεί σημαντικό βήμα στην κατεύθυνση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το *Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον*[\[38\]](#), με τίτλο *Προς μια αειφόρο ανάπτυξη*, σηματοδότησε την αρχή μιας οριζόντιας κοινοτικής δράσης, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες ρύπανσης: βιομηχανία, ενέργεια, γεωργία, τουρισμό και μεταφορές.

Σήμερα, βρίσκεται σε εξέλιξη το *Έκτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον*[\[39\]](#), με τίτλο *Περιβάλλον 2010: Το μέλλον μας, η επιλογή μας*, που επικεντρώνεται σε τέσσερεις κύριους τομείς δράσης[\[40\]](#) και εξαγγέλλει επτά *Θεματικές Στρατηγικές*[\[41\]](#), μια από τις οποίες είναι η *Θεματική Στρατηγική για την Προστασία και Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, καθώς και νέες πρωτοβουλίες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και προτάσεις για την αποφυγή βιομηχανικών και εξορυκτικών ατυχημάτων. Στο πλαίσió του, σημαντικές αρχές, όπως της πρόληψης και της ευθύνης, αναδεικνύονται σε βασικές συνιστώσες και οροθετούν μελλοντικές κατευθύνσεις και διεργασίες της κοινοτικής πολιτικής για το περιβάλλον, ειδικά στο ζήτημα της προώθησης της θαλάσσιας ασφάλειας[\[42\]](#).

3.3. Κοινοτική νομοθεσία και νομική πρακτική.

Το ζήτημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αντιμετωπίζεται, καταρχήν, μέσω των διατάξεων της κοινοτικής νομοθεσίας, γενικά, για το *περιβάλλον*[\[43\]](#). Η υφιστάμενη κοινοτική νομοθεσία για το *περιβάλλον*[\[44\]](#),

περιλαμβάνει διατάξεις που άπτονται, συγχρόνως, της ανάγκης προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι τομείς στους οποίους η περιβαλλοντική νομοθεσία αναφέρεται, και οι οποίοι, άμεσα ή έμμεσα, αφορούν στο θαλάσσιο περιβάλλον, είναι οι εξής: προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας, προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος, υγεία και περιβάλλον, επικίνδυνες ουσίες, ευτροφισμός, ραδιενεργές ουσίες, διαχείριση αποβλήτων και πόρων, ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών, ατμόσφαιρα.

Ποικιλία κοινοτικών μέτρων, σε σχέση με τους παραπάνω τομείς συμβάλλουν στην προστασία των ευρωπαϊκών θαλασσών και της βιοποικιλότητάς τους. Σε σχέση, μάλιστα, με την καταπολέμηση των μολύνσεων στα θαλάσσια θέματα, η πολιτική περιβάλλοντος της Ε.Ε. αποβλέπει, κυρίως, στα εξής: ορισμό ποιοτικών στόχων για τα ευρωπαϊκά ύδατα, πρόληψη βιομηχανικών κινδύνων και έλεγχο επικίνδυνων ουσιών που εκχέονται στο υδάτινο ευρωπαϊκό περιβάλλον, καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας και καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Επισημαίνεται η υιοθέτηση, από πλευράς της Ε.Ε., ειδικών προγραμμάτων[45] για την παρακολούθηση, πληροφόρηση και αξιολόγηση της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων στην παράκτια ζώνη[46], των οικολογικών επιπτώσεων των ρυπογόνων δραστηριοτήτων στις ακτές και τα θαλάσσια ύδατα και της υποβάθμισης γενικά του θαλάσσιου περιβάλλοντος[47].

Επιπλέον, πολλές διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας στους τομείς της αειφόρου ανάπτυξης, των θαλάσσιων μεταφορών, της γεωργίας και της διαχείρισης της αλιείας[48] συμβάλλουν, επίσης, στην προστασία του περιβάλλοντος και επηρεάζουν, σε σημαντικό βαθμό, το θαλάσσιο περιβάλλον και τα θαλάσσια οικοσυστήματα.

3.3.1. Προστασία των υδάτων

Αξίζει να επισημανθεί το ιδιαίτερο ενδιαφέρον και η συνεχής ευαισθησία της Ε.Κ. για τα ύδατα της Ευρώπης, για την προστασία και την ορθολογική διαχείριση

των οποίων ορίσθηκαν *ποιοτικοί στόχοι και προδιαγραφές*, που θέτουν τα όρια της ρύπανσης. Για την επίτευξη ή διατήρηση των ποιοτικών στόχων και προδιαγραφών επιδιώκεται, στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, ο περιορισμός της ρύπανσης που προκαλεί η απόρριψη επικίνδυνων ουσιών, στο ευρωπαϊκό υδάτινο περιβάλλον. Ήδη, από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, οπότε θεσπίστηκαν οι πρώτες σχετικές Οδηγίες, μέχρι σήμερα, έχουν εκδοθεί πλήθος κοινοτικών Οδηγιών για τα ύδατα (πόσιμο νερό, ύδατα κολύμβησης, ύδατα για ιχθύες, ύδατα για οστρακοειδή), που επιδιώκουν την αναχαίτιση της καταστροφής του υδάτινου περιβάλλοντος, με την αποτροπή εκδηλώσεων ρυπογόνων δραστηριοτήτων.

Στο πλαίσιο αυτό, τα κοινοτικά μέτρα, από τα μέσα της δεκαετίας του '70 και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90, βασίστηκαν, καταρχήν, στις οριακές τιμές εκπομπών. Ως πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα θα μπορούσαν να αναφερθούν: (α) η Οδηγία 76/464 για ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες, που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας[49], η οποία αποτελεί σημαντική Οδηγία στην κατεύθυνση της μείωσης των εκπομπών, που επιδιώκει την αναχαίτιση της ρύπανσης, με την απαγόρευση ή τον περιορισμό έκχυσης τοξικών ουσιών[50]• (β) η Οδηγία 86/280 που προσδιορίζει τις τιμές-όρια για τις αποβαλλόμενες ρυπογόνες ουσίες και τους ποιοτικούς στόχους που τίθενται από την Κοινότητα[51]• (γ) η Οδηγία 91/271 για την αποβολή των αστικών λυμάτων[52], η οποία περιέχει προδιαγραφές και προβλέπει ειδική μεταχείριση, πριν από την αποβολή, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα, ανάλογα με το μέγεθος του πληθυσμού και τον τύπο και τη θέση των υδάτων που τα δέχονται• (δ) η Οδηγία 91/676 για τη μείωση της ρύπανσης των υδάτινων πόρων, από νιτρορύπανση γεωργικής προέλευσης[53].

Από τα μέσα της δεκαετίας του '90, η Κοινότητα άρχισε να ακολουθεί σφαιρικότερη προσέγγιση στο ζήτημα της διαχείρισης των υδάτων. Η προσέγγιση αυτή κατέληξε στην Οδηγία-πλαίσιο 2000/60 για τα ύδατα[54], η οποία προωθεί τη βιώσιμη χρήση των υδάτινων πόρων, θεσπίζοντας καθεστώς για τη διαχείριση των λεκανών απορροής και των παρακείμενων παράκτιων περιοχών, με στόχο την επίτευξη ή διατήρηση καλής κατάστασης του υδάτινου περιβάλλοντος (επιφανειακών και υπόγειων υδάτων) στην Κοινότητα[55].

Στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, ένα άλλο σημαντικό μέτρο που, επίσης, συμβάλλει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι η Οδηγία 76/160 για

την ποιότητα των υδάτων κολύμβησης[56], όπως τροποποιήθηκε με τη νέα Οδηγία 12884/04[57], που ορίζει ποιοτικές προδιαγραφές (ελάχιστα κριτήρια ποιότητας) για τα θαλάσσια ύδατα, στις περιοχές κολύμβησης.

3.3.2. Επικίνδυνες ουσίες και πολιτική διαχείρισης αποβλήτων. Ραδιενεργές ουσίες

Μεγάλη ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων προκαλείται, επίσης, από τις χημικές ουσίες και τα βιομηχανικά απόβλητα. Το πρόβλημα εδώ είναι ο καθορισμός των επικίνδυνων ουσιών και η επιτήρηση της χρήσης και της αποβολής τους. Προς το παρόν, τα διάφορα νομοθετήματα, με βάση τις Οδηγίες 67/548[58] και 76/769[59] σχετικά με την ταξινόμηση και τη σήμανση, προβλέπουν διαφορετικές προσεγγίσεις της χρήσης της εκτίμησης κινδύνων, αλλά το θέμα επανεξετάζεται στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης της πολιτικής για τις χημικές ουσίες. Από τη στιγμή που έχουν θεσπιστεί κοινοτικά μέτρα ελέγχου, τα κράτη μέλη οφείλουν να αιτιολογήσουν τυχόν πρόσθετους αυστηρότερους κανόνες σε εθνικό επίπεδο. Έμμεση ρύθμιση των χημικών ουσιών προβλέπεται και με τις Οδηγίες-πλαίσιο για τα ύδατα και τα απόβλητα, καθώς και με την Οδηγία IPPC[60].

Οι βασικές απαιτήσεις της κοινοτικής στρατηγικής διαχείρισης αποβλήτων εκτίθενται στην Οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα (75/442)[61], που επιβάλλει στα κράτη μέλη να παίρνουν μέτρα για να εξασφαλίζουν την εξάλειψη των αποβλήτων, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο τον άνθρωπο ή το θαλάσσιο περιβάλλον. Κανόνες για απόβλητα και υπολείμματα φορτίου από πλοία προβλέπονται, επίσης, στην Οδηγία 2000/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου, στον Κανονισμό 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις[62]. Επιπλέον, η Οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα και η Οδηγία σχετικά με τα επικίνδυνα απόβλητα αντιμετωπίζουν όχι μόνο το ζήτημα της παραγωγής αποβλήτων στη θάλασσα αλλά και αυτό των απορρίψεων μέσω απορροής και με χερσαία προέλευση[63].

Ως προς τις ραδιενεργές ουσίες, η Συνθήκη Ευρατόμ προβλέπει διατάξεις για τα επίπεδα της ραδιενέργειας στα ύδατα, την ατμόσφαιρα και το έδαφος, οι οποίες, ωστόσο, δεν έχουν αξιοποιηθεί σε θέματα θαλάσσιου περιβάλλοντος[64].

3.3.3. Ατμόσφαιρα

Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων δεν επιβαρύνουν μόνο την ποιότητα του αέρα αλλά επηρεάζουν και την ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων, μέσω της εναπόθεσης. Με στόχο τον περιορισμό των φαινομένων της οξίνισης και του ευτροφισμού, που προκαλούνται από εκπομπές αερίων, όπως διοξειδίου του θείου ή άλλων ρυπαντικών ουσιών, υιοθετήθηκαν κοινοτικές Οδηγίες που αποβλέπουν στη μείωση των εκπομπών[65]. Ως πιο σημαντικές αναφέρονται οι εξής: Η Οδηγία 2001/81 για τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών, σε σχέση με ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους, η Οδηγία 88/609 για τις μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης[66], η Οδηγία 89/369 για την αποτέφρωση των απορριμμάτων[67], η Οδηγία 96/61 (IPPC) για την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης[68] καθώς και η Οδηγία 1999/32 σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο ορισμένων υγρών καυσίμων (καυσίμων πλοίων)[69], η οποία βρίσκεται σε διαδικασία τροποποίησης, για ακόμη πιο αυστηρά όρια, στα καύσιμα των ευρωπαϊκών πλοίων[70].

Με πρωτοβουλία της Επιτροπής, το 2002, υιοθετήθηκε στρατηγική, με θεματική *Καθαρός αέρας για την Ευρώπη* (CAFE), για τη μείωση των εκπομπών των ατμοσφαιρικών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές (ποντοπόρα πλοία)[71]. Στο πλαίσιο της στρατηγικής υιοθετήθηκε η Οδηγία 2004/26 (που τροποποίησε την Οδηγία 1997/68) για τη μείωση των εκπομπών NOx στην ατμόσφαιρα.

3.3.4. Αντίδραση στη θαλάσσια ρύπανση από ατύχημα ή εκούσια ενέργεια

Η κοινοτική δράση στον τομέα της ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης βασίστηκε, από το 1978, σε τρεις άξονες: α) στο Πρόγραμμα κοινοτικής δράσης για τον έλεγχο και τον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις υδρογονανθράκων, β) στο κοινοτικό Σύστημα Πληροφόρησης, το οποίο έχει καταργηθεί, και γ) σε μια κοινοτική *Ομάδα ειδικού έργου (task force)* από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, για παροχή πρακτικής αρωγής σε περίπτωση ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης.

Ήδη, με Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Αυγούστου 1984, το Πρόγραμμα δράσης, που συμφωνήθηκε το 1978, διευρύνθηκε για να καλύψει και τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Επιπλέον, με την Απόφαση 2850/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θεσπίστηκε *κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας*, στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας [\[72\]](#) θαλάσσιας ρύπανσης, το οποίο αποβλέπει σ' ένα πλαίσιο ενιαίας συνεργασίας για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2000 έως την 31η Δεκεμβρίου 2006, με βασικούς άξονες: ένα Σύστημα κινητοποίησης σε 24ωρη βάση, σχηματισμό Ομάδων δράσης, ταχεία λήψη εικόνων από δορυφόρο και συντονισμό Ομάδας παρατηρητών, με στόχους την ενίσχυση της συνεργασίας και της αποτελεσματικότητας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και την επανόρθωση, σύμφωνα με την αρχή *ο ρυπαίνων πληρώνει*.

Η Απόφαση 2001/792 Ευρατόμ του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, καθιέρωσε, επίσης, κοινοτικό μηχανισμό, προς διευκόλυνση της συνεργασίας στις επεμβάσεις βοήθειας πολιτικής προστασίας, περιλαμβανόμενης και της ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης. Ο μηχανισμός περιλαμβάνει κέντρο παρακολούθησης και ενημέρωσης, που χρησιμοποιείται σε όλες τις περιπτώσεις επεμβάσεων βοήθειας πολιτικής προστασίας.

Το ζήτημα της απομάκρυνσης και διάθεσης των εκτός λειτουργίας εγκαταστάσεων ανοιχτής θάλασσας εξόρυξης πετρελαίου και αερίου είναι, επίσης, σημαντικό. Σε σχέση με το θέμα αυτό, με αφορμή την υπόθεση *Brent Spar* [\[73\]](#), στην Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 18ης Φεβρουαρίου 1998 προτάθηκε, μεταξύ άλλων, η αρχή της απαγόρευσης της πόντισης στη θάλασσα παρόμοιων υπεράκτιων εγκαταστάσεων [\[74\]](#).

3.3.5. Θαλάσσιες μεταφορές

Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και η προστασία των κοινοτικών υδάτων από ρύπανση, από πλοία, αποτελούν στόχο της Κοινότητας, η επίτευξη του οποίου αποτελεί αντικείμενο της κοινοτικής πολιτικής, σύμφωνα με τον Τίτλο V της Συνθήκης ΕΚ (άρθρο 80, παρ. 2). Στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, η νομοθεσία και τα μέτρα που αναπτύσσονται με ιδιαίτερη, μάλιστα, κινητικότητα εδώ και τρεις δεκαετίες συνδέονται άμεσα με το θαλάσσιο περιβάλλον και την προστασία του.

Μετά το ατύχημα του *Amoco Cadiz*, το 1978, το Συμβούλιο θέσπισε δυο σημαντικές Οδηγίες: για τις ελάχιστες προδιαγραφές ορισμένων δεξαμενόπλοιων, που χρησιμοποιούν κοινοτικά λιμάνια και για την πλοήγηση πλοίων, από πλοηγούς ανοιχτής θάλασσας, στη Βόρεια Θάλασσα και στη Μάγχη.

Με αφορμή τα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων *Aegean Sea* και *Brear*, η Επιτροπή, το 1993, παρουσίασε Πρόγραμμα δράσης, με μορφή Ανακοίνωσης, με τον τίτλο *Προς μια κοινή πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας* [75], τότε οροθετήθηκε η απαρχή μιας συγκροτημένης κοινοτικής πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια [76]. Στο πλαίσιο αυτό καταδείχθηκε η διάθεση της Επιτροπής, και της Κοινότητας μαζί, να επιβληθούν περιορισμοί ναυσιπλοΐας σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές. Οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν, κυρίως, στην πρόληψη των ατυχημάτων καθώς και στις προδιαγραφές των πλοίων, φορτίων και πληρωμάτων, τα οποία αποτελούσαν, σύμφωνα με την εκτίμηση της Επιτροπής [77], τα κύρια αίτια των ναυαγίων.

Στη δεκαετία του '90, τα προβλήματα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όσο αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, αντιμετωπίστηκαν με κοινοτικά μέτρα, που απέβλεπαν στον περιορισμό των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα, από πλοία που χρησιμοποιούσαν κοινοτικά λιμάνια. Ως πιο χαρακτηριστικά κοινοτικά μέσα, για την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και τον περιορισμό των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα από πλοία, θα μπορούσαν να αναφερθούν: (α) Η Οδηγία 93/75 του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για τα πλοία που κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες, μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, συμπεριλαμβανομένων των

ραδιενεργών καταλοίπων[78], που προβλέπει απόσυρση από τα κοινοτικά ύδατα των πλοίων που δεν πληρούν τις βασικές προδιαγραφές η οδηγία αυτή καταργήθηκε με την Οδηγία 2002/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, για πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον[79] (β) Η Οδηγία 94/57 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων[80] (γ) Η Οδηγία 95/21 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα[81], όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 98/42[82], η οποία επιβάλλει μείωση του αριθμού των πλοίων που διαπλέουν κοινοτικά ύδατα και δεν ανταποκρίνονται στα ισχύοντα πρότυπα[83] (δ) Η Οδηγία 2000/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου[84] (ε) Η Οδηγία 96/98 για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος[85], που τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2002/84 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[86] και αποτελεί ειδική νομοθεσία της Ε.Ε. για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Μετά τη βύθιση του πετρελαιοφόρου *Erika* (1999), ακολούθησε έντονη κινητικότητα για την προώθηση μέτρων, που θα εξασφάλιζαν υψηλή ασφάλεια και προστασία. Η Επιτροπή, εκτιμώντας τους κινδύνους στις ευρωπαϊκές θάλασσες, από τα μεγάλης κλίμακας, με ανεπαρκώς καταρτισμένα πληρώματα, δεξαμενόπλοια, υπέβαλλε δυο δέσμες προτάσεων (*Δέσμη Erika I* και *II*), που αφορούσαν άμεσα νομοθετικά μέτρα αλλά και μελλοντικά μέτρα και απέβλεπαν στη βελτίωση της πρόληψης των κινδύνων, ατυχημάτων τύπου *Erika*, και στην ενίσχυση, με αειφόρο τρόπο, της προστασίας του ευρωπαϊκού παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έτσι, στο πλαίσιο αυτό, μεθοδεύτηκαν: η επίσπευση της απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους (μονοπύθμενων) και αντικατάσταση από τα διπλού κύτους, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα[87], η ενίσχυση ελέγχων των πλοίων στα λιμάνια των κρατών-μελών[88] και πιο αυστηρός έλεγχος και βελτίωση των προδιαγραφών[89] για τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες[90]. Επίσης, η ενίσχυση της παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας με την υποχρέωση κατάρτισης σχεδίων για την εξεύρεση σημείων καταφυγής για πλοία που κινδυνεύουν[91] και, επιπλέον, η ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)[92] για τη στήριξη πρόσθετης κοινοτικής δράσης, όχι μόνο στον τομέα της

πρόληψης της ρύπανσης αλλά και στον τομέα της απορρύπανσης. Η σύσταση, ωστόσο, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Συμπληρωματικής Αποζημίωσης (Ταμείο COPE)[93] αντιμετωπίστηκε στο πλαίσιο του IMO.

Η περιβαλλοντική καταστροφή του Prestige (2002)[94], ώθησε την Ε.Ε. στην υιοθέτηση πιο αυστηρών μέτρων, όπως: άμεση απαγόρευση μεταφοράς βαρέος πετρελαίου (που είναι ο πιο ρυπαντικός τύπος) από μονοπύθμενα δεξαμενόπλοια προς και από λιμάνια της Ε.Ε., άμεση απόσυρση των δεξαμενόπλοιων άνω των 23 ετών και μεταβατική περίοδος μέχρι το 2010 αντί το 2015 για τα υπόλοιπα, ενώ για τα άνω των 15 ετών δικαίωμα ελλιμενισμού μόνο μετά τη διεξαγωγή τεχνικών ελέγχων[95], αυτοδεσμευτική συμφωνία με την πετρελαϊκή βιομηχανία και τροποποίηση του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Επιπλέον, με βάση την Ανακοίνωση/Έκθεση της Επιτροπής *Προς μια στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος* (2002), προτάθηκαν φιλόδοξοι στόχοι: (α) *Γενικοί στόχοι*, που υπόσχονται να διασφαλίσουν την αειφόρο χρήση και την καλή κατάσταση των θαλασσών και των ωκεανών και των οικοσυστημάτων τους, ιδιαίτερα σε ζώνες μεγάλης αξίας από πλευράς βιοποικιλότητας, και (β) *Τομεακοί στόχοι*, σε σχέση με τη βιοποικιλότητα, τα ενδιαίτηματα, τους ιχθυοπληθυσμούς, τις επικίνδυνες ουσίες, τον ευτροφισμό, τις ραδιενεργές ουσίες, τη χρόνια πετρελαϊκή ρύπανση, τα απόβλητα, τις θαλάσσιες μεταφορές, την υγεία, την αλλαγή κλίματος, την έρευνα και τη βελτίωση του συντονισμού. Προτάθηκαν, επίσης, από την Επιτροπή *δράσεις και μέτρα*, με βάση τις υφιστάμενες τομεακές πολιτικές, καθώς και *συνεργασία* όλων των ενδιαφερομένων (θεσμικών οργάνων, οργανισμών με αντικείμενο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ενδιαφερόμενων μερών).

Ήδη, τη διετία 2002-2004, η Επιτροπή ξεκίνησε εκτενείς διαβουλεύσεις με τις εθνικές αρχές των κρατών-μελών, τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη, για νομοθετικές ρυθμίσεις στα ζητήματα: συμμόρφωση του κράτους σημαίας, έλεγχος του κράτους λιμένα, έλεγχος της θαλάσσιας κυκλοφορίας, έρευνα των θαλάσσιων περιστατικών, εκπαίδευση ναυτικών[96] και συνθήκες εργασίας στη θάλασσα, ευθύνη-αποζημίωση[97]. Μόλις πρόσφατα, Μάρτιο 2005, με Ανακοίνωση[98] η Επιτροπή ανήγγειλε την Απόφασή της να δρομολογήσει διαδικασία διαβουλεύσεων, σχετικά με τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ., που να εντάσσεται στο πλαίσιο

των διεθνών συμβάσεων.

4. Διεθνείς δράσεις της Ε.Κ./Ε.Ε.

Η πάλη κατά της ρύπανσης της θάλασσας απαιτεί όχι μόνο κοινοτικές αλλά και διεθνείς δράσεις. Η ευαισθητοποίηση της Κοινότητας στα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος την οδήγησε να συμμετέχει η ίδια, είτε ως συμβαλλόμενο μέρος είτε ως παρατηρητής, σε περιφερειακές ή διεθνείς συμβάσεις και σε διεθνείς φορείς για το θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς και σε δραστηριότητες που αναλαμβάνονται, στο πλαίσιο της διεθνούς συνεργασίας, για την καταπολέμηση της ρύπανσης των θαλασσών. Έτσι, η Ε.Κ./Ε.Ε. είναι συμβαλλόμενο μέρος σε διεθνείς συμβάσεις, παγκόσμιου ή περιφερειακού χαρακτήρα, που έχουν συναφθεί, από τη δεκαετία ήδη του '70, με αντικείμενο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη και τον περιορισμό της ρύπανσης στις θάλασσες, ωκεανούς και στις ευαίσθητες περιοχές. Επιπλέον, η συμμετοχή της Ε.Κ./Ε.Ε. στις εργασίες για το περιβάλλον εξειδικευμένων ή άλλων διεθνών οργανισμών προλαμβάνει τυχόν διαφορές αντιλήψεων των κρατών-μελών, προκειμένου να διασφαλίζεται κοινή κοινοτική θέση και επιτρέπει να αναπτύσσονται δυναμικές συνεργασιών, που απαιτούνται για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής κατάστασης των θαλασσών και την αντιμετώπιση του προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης.

Πιο συγκεκριμένα, θα μπορούσε ενδεικτικά να αναφερθεί ως διεθνής δράση της Ε.Κ./Ε.Ε., σε σχέση με το θέμα, η συμμετοχή της: στη Σύμβαση των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS)[99]• στη Σύμβαση του Παρισιού του 1974 για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές[100]• στο Πρόγραμμα των Η.Ε. για το Περιβάλλον (UNEP)[101]• στη Σύμβαση για την προστασία και χρήση των διασυνοριακών υδάτινων οδών και διεθνών λιμνών (UNECE)[102]• στη Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση[103]• στο Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές του 1980[104]• στο Πρωτόκολλο για τη συνεργασία στην πάλη κατά της ρύπανσης της Μεσογείου από υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες[105]• στη

Συμφωνία της Βόννης για τη συνεργασία στην αντιμετώπιση της ρύπανσης της Βόρειας θάλασσας από υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες του 1983[106]• στη Σύμβαση του Ελσίνκι του 1992 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELCOM)[107]• στη Σύμβαση του Παρισιού για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR) του 1992[108], κ.ά. Επίσης, η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους, ενώ, αν και δεν είναι ακόμη συμβαλλόμενο μέρος, μετέχει ενεργά από το 2001 στη Σύμβαση του Βουκουρεστίου για την προστασία του Εύξεινου Πόντου από ρύπανση με καθεστώς επίσημου παρατηρητή[109].

Σημειώνεται, πάντως, ότι σε σχέση με τις δράσεις που αναλαμβάνονται στις ευρωπαϊκές θάλασσες, για την υπόθεση της προστασίας του περιβάλλοντος, σε πολλές περιπτώσεις παρατηρούνται αλληλεπικαλύψεις των δράσεων της Ε.Κ./Ε.Ε. με δράσεις άλλων, περιφερειακών ή διεθνών, Οργανισμών, που δραστηριοποιούνται στις ίδιες περιοχές. Για παράδειγμα, στον τομέα της καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης αναλαμβάνουν δράση τόσο η Ε.Ε. με το Πρόγραμμα δράσης της για την αντιμετώπιση και τη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη υδρογονανθράκων και επιβλαβών ουσιών όσο και άλλες περιφερειακές συμβάσεις, όπως η HELCOM, η Συμφωνία της Βόννης, η Συμφωνία της Λισσαβόνας για συνεργασία στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από υδρογονάνθρακες και άλλες επιβλαβείς ουσίες, καθώς και η Σύμβαση της Βαρκελώνης. Ενώ, στον τομέα της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία, τα μέτρα για τη μείωση εκπομπών και παράνομων απορρίψεων πετρελαίου από πλοία στη θάλασσα, που υιοθετούνται στο πλαίσιο των Συμβάσεων OSPAR και MARPOL 73/78, συμπληρώνονται από τους κοινοτικούς κανόνες για πλοία με προορισμό λιμένες της Ε.Ε.[110]

5. Συμπερασματα

Παρά τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί και τα σημαντικά βήματα προόδου που έχουν πραγματοποιηθεί, ιδίως τα τελευταία τριάντα χρόνια, στο θέμα της

προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σχετικά με την αντιμετώπιση της μόλυνσης/ρύπανσης και τη βελτίωση της κατάστασης των ευρωπαϊκών θαλασσών, όπου, ορισμένες από τις τάσεις επιδείνωσης της ρύπανσης συγκρατήθηκαν ή και αναστράφηκαν[111], η περιβαλλοντική ποιότητα των θαλασσών παραμένει επιβαρυσμένη. Και οι απειλές κατά του θαλάσσιου περιβάλλοντος εξακολουθούν να υφίστανται, και μάλιστα να είναι ιδιαίτερα σοβαρές: πτώχευση και υποβάθμιση της βιοποικιλότητας, εξαφάνιση ενδιαιτημάτων, απώλεια οικοτόπων, ρύπανση από επικίνδυνες ουσίες και θρεπτικά στοιχεία, πιθανές μελλοντικές επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος, κ.ά..

Είναι αλήθεια ότι η Ε.Ε. δραστηριοποιείται, δυναμικά, στο χώρο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τόσο σε τοπικό επίπεδο, σε περιφερειακές θαλάσσιες περιοχές με ιδιαίτερη σημασία (Μεσόγειος, Βαλτική, Βορειοανατολικός Ατλαντικός[112]) όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, γενικά στις θάλασσες και τους ωκεανούς. Επιπλέον, στο πλαίσιο των τομεακών πολιτικών της, προωθεί φιλόδοξους και απαιτητικούς στόχους για τις θάλασσες, όπως: αναστροφή της συρρίκνωσης της βιοποικιλότητας και εξάλειψη των προβλημάτων ευτροφισμού, με μείωση των ανθρωπογενών απορρίψεων θρεπτικών ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, μέχρι το 2010· εξάλειψη του φαινομένου των απορριμμάτων στις θάλασσες, από παράνομες απορρίψεις και διασφάλιση συμμόρφωσης προς τα υφιστάμενα όρια, για τις απορρίψεις πετρελαίου από πλοία και εγκαταστάσεις ανοιχτής θάλασσας, μέχρι το 2010 καθώς και πλήρη εξάλειψη των απορρίψεων από τις πηγές αυτές, μέχρι το 2020· μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ναυτιλίας, με την ανάπτυξη της έννοιας του *καθαρού πλοίου (Clean Ship)*, μέχρι το 2010· επίτευξη φυσιολογικών τιμών για τις ραδιενεργές ουσίες στο θαλάσσιο περιβάλλον με τη μείωση των απορρίψεων και εκπομπών ραδιενεργών ουσιών, μέχρι το 2020· αναστροφή της συρρίκνωσης των ιχθυοπληθυσμών και διασφάλιση αειφόρου αλιείας και υγιούς οικοσυστήματος, μέχρι το 2015· επίτευξη αποτελεσματικότερης συνεργασίας μεταξύ των θεσμικών οργάνων και των περιφερειακών και παγκόσμιων συμβάσεων που χειρίζονται το θαλάσσιο περιβάλλον, κ.ά.[113].

Γεγονός, όμως, είναι ότι η Ε.Ε. δεν έχει αναπτύξει, μέχρι σήμερα, ολοκληρωμένη πολιτική για τις θάλασσες, όπως συμβαίνει με ορισμένες χώρες (Αυστραλία, Καναδά και, πρόσφατα, ΗΠΑ). Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει ένα ευρωπαϊκό ενιαίο πλαίσιο για τις θάλασσες και η προσέγγιση των ζητημάτων του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στο

πλαίσιο της Ε.Ε., παραμένει τομεακή. Ωστόσο, η δέσμευση της Ε.Ε. για διαμόρφωση, μέσα στο 2005, *θεματικής στρατηγικής για το θαλάσσιο περιβάλλον* δημιουργεί νέες συνθήκες, ενώ η πρόσφατη απόφαση για διαμόρφωση κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, με την προώθηση της Πράσινης Βίβλου για τη ναυτιλιακή πολιτική, ενισχύει αυτή τη θέση.

Συγκεκριμένα, η ευρωπαϊκή θαλάσσια στρατηγική που, αυτή την περίοδο, αναπτύσσεται αποτελεί *μοναδική ευκαιρία* για την εξασφάλιση αειφόρου διαχείρισης των θαλασσών και των ωκεανών, γύρω από την Ευρώπη. Με την ανάπτυξη στρατηγικής για τις θάλασσες προωθείται μια ρεαλιστική και φιλόδοξη προσέγγιση, που υπόσχεται να διασφαλίσει την αειφορία και την καλή περιβαλλοντική κατάσταση των θαλασσών, των ωκεανών και των οικοσυστημάτων τους. Σε κάθε περίπτωση, μια θεματική στρατηγική που θα στοιχειοθετείται στη βάση αειφόρων προτύπων και θα ανταποκρίνεται στο αίτημα για προστασία των θαλασσών και διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, μπορεί, με τη σύμπραξη των ενδιαφερόμενων μερών (κοινοτικών οργάνων, κυβερνήσεων, περιβαλλοντικών οργανώσεων, ομάδων πίεσης, κ.α.), να αποτελέσει ευρύτερη *πολιτική και κανονιστικό πλαίσιο για τις θάλασσες* και να καλύπτει, μάλιστα, όλες τις πηγές ρύπανσης.

[1] Η εισήγηση αυτή αποτελεί ανάπτυξη προφορικής εισήγησης, που ανακοινώθηκε στο Συνεδρίο του Ευρωπαϊκού Κέντρου Περιβαλλοντικής Έρευνας και Κατάρτισης και του Ινστιτούτου του Αιγαίου για το Δίκαιο της Θάλασσας και το Ναυτικό Δίκαιο, που έλαβε χώρα στην Κω, στις 5-7 Μαΐου, με θέμα: «Περιβάλλον και θαλάσσιος χώρος».

[2] Ακόμη κι όταν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τις πιέσεις που υφίσταται το θαλάσσιο περιβάλλον, συχνά δεν υπάρχουν πληροφορίες για τις πραγματικές επιπτώσεις αυτών των πιέσεων.

[3] Αρκεί να αναφέρουμε ότι από τα 25 κράτη-μέλη της Ε.Ε. τα 20 είναι παράκτια, με ακτογραμμές περίπου 68.000 χιλ. και με 7 πρωτεύουσες να συνορεύουν με θάλασσα. Το 16% του πληθυσμού της Ε.Ε., περίπου 70.000.000 άνθρωποι, ζουν σήμερα σε παραθαλάσσιες περιοχές, (τα τελευταία 50 χρ. ο αριθμός έχει τουλάχιστον διπλασιασθεί), ενώ σχεδόν το μισό του συνολικού πληθυσμού της ζουν σε απόσταση μικρότερη των 50 χιλ. από τις ακτές. Η Ε.Ε. διαθέτει περισσότερα από 1000 λιμάνια που διακινούν περισσότερο από 1 δις. τόννων φορτίων κάθε χρόνο, ενώ η ναυπηγική βιομηχανία, τα λιμάνια, η αλιεία και άλλοι κλάδοι συναφών υπηρεσιών απασχολούν περίπου 2,5 εκατομ. άτομα.

[4] Βλ., μεταξύ άλλων, *Τέταρτη Περιοδική Αξιολόγηση* της Επιτροπής του Ελσίνκι (2002), *Κατάσταση του θαλάσσιου και παράκτιου μεσογειακού περιβάλλοντος* των ΕΟΠ και UNEP/MAP (1999), *QSR2000* της Επιτροπής OSPAR (2000), *Αξιολόγηση της ρύπανσης στον Εύξεινο Πόντο* του περιβαλλοντικού προγράμματος για τον Εύξεινο Πόντο (1998), *Το περιβάλλον στην Ευρώπη: δεύτερη εκτίμηση* του ΕΟΠ (1998), βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – Προς μια στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, COM/2002/0539.

[5] Ο Ε.Ο.Π. συστάθηκε το 1993 και αποβλέπει στη συλλογή και παροχή συγκρίσιμων πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του περιβάλλοντος στην Ευρώπη. Ο ρόλος του είναι συμβουλευτικός αλλά οι δραστηριότητές του γίνονται ολοένα και πιο καθοριστικές, κατά τη θέσπιση νέων μέτρων ή κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων ήδη εκδοθεισών αποφάσεων.

[6] Παρά το ευρύ φάσμα μέτρων, που θεσπίστηκαν την τελευταία δεκαετία σε επίπεδο Ε.Ε., για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, εξακολουθούν, στα ευρωπαϊκά ύδατα, να πλέουν πλοία με ρυπογόνα φορτία, που προκαλούν σοβαρά ατυχήματα ή μαζική ρύπανση, δίχως την τιμωρία των υπευθύνων. Και εξακολουθεί, και σήμερα, να είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο το πρόβλημα των λειτουργικών (παράνομων) απορρίψεων από πλοία. Μόνο το 2001, βεβαιώθηκαν, μέσω εναέριας επιτήρησης, 390 πετρελαιοκηλίδες στη Βαλτική Θάλασσα και 596 στη Βόρεια Θάλασσα, ενώ από το 1988 εντοπίστηκαν, συνολικά, 7.216 περιπτώσεις ρύπανσης στη Βαλτική από παράνομες απορρίψεις πλοίων [COM/2003/92, τελικό, 2003/0037(COD), 05-03-2003]. Εξάλλου, σε μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη Μεσόγειο Θάλασσα αναφέρθηκαν 1.638 εσκεμμένες απορρίψεις μόνο για το 1999 [https://europa.eu.int/com/environnement/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf]. Σε αντίθεση με αυτά τα τρομακτικά νούμερα, είναι πολύ μικρό το ποσοστό των εντοπιζόμενων πλοίων-παραβατών και ακόμη πιο μικρό το ποσοστό των υπευθύνων, που διώκονται και τιμωρούνται [COM/2003/92, τελικό, 2003/0037(COD), 05-03-2003].

[7] Η υπεραλίευση αποτελεί σοβαρή απειλή για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, γιατί επιφέρει σημαντική μείωση ή και εξάντληση των ιχθυαποθεμάτων.

[8] Η αυξανόμενη ένταση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων κατά μήκος των ακτών (π.χ. αύξηση τουρισμού, ανάπτυξη λιμένων, αποξηράνσεις, υποδομές προστασίας των ακτών, κ.ά.) έχει σοβαρές επιπτώσεις στους παράκτιους οικοτόπους.

[9] Στους φορείς περιλαμβάνονται περιφερειακές συμβάσεις για τη θάλασσα και περιφερειακά μέσα με αντικείμενο την προστασία συγκεκριμένων περιφερειακών θαλασσών ή θαλάσσιων περιοχών στην Ευρώπη, περιφερειακές συμβάσεις για διαχείριση της αλιείας καθώς και διεθνείς φορείς με αντικείμενο το δίκαιο της

θάλασσας, τις θαλάσσιες μεταφορές ή την προστασία των υδάτων. Βλ. COM/2002/539.

[10] Ο ευτροφισμός οφείλεται σε αυξημένες απορρίψεις θρεπτικών ουσιών και οδηγεί στην εξάντληση του οξυγόνου και στη διαταραχή της οικολογικής ισορροπίας στο οικοσύστημα. Στη Μεσόγειο, αν και οι απορρίψεις θρεπτικών ουσιών είναι σχετικά μικρές, καταγράφονται σοβαρά προβλήματα ευτροφισμού, κυρίως στις ακτές της Αδριατικής. Στον Εύξεινο Πόντο, ο ευτροφισμός θεωρείται το σημαντικότερο αίτιο της περιβαλλοντικής υποβάθμισης της περιοχής.

[11] Βλ. Σχέδιο τελικής Έκθεσης του Παγκόσμιου Συστήματος Πληροφοριών για την Ενέργεια (WISE PARIS), όσο αφορά τους κινδύνους των ραδιενεργών αποβλήτων του Sellafield και του Cap de la Hague, PE αριθ. 303.110, Οκτώβριος 2004, https://www.europarl.eu.int/stoa/publi/pdf/summaries/00-17-01sum_el.pdf.

[12] Οι πετρελαϊκοί ρύποι από τον τομέα των εξορύξεων ανοιχτής θάλασσας έχουν μειωθεί σε ποσοστό πάνω από 60% μεταξύ 1985-1997, βλ. COM/2002/539.

[13] Η ρύπανση από σκόπιμη έκπλυση των δεξαμενών των πλοίων παραμένει σε απαράδεκτα υψηλό επίπεδο και δεν παρουσιάζει, μέχρι σήμερα, καμιά τάση για μείωση.

[14] Βλ. παρακάτω.

[15] Βλ. και Π. Γρηγορίου, *Το νομικό σύστημα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου κατά της ρύπανσης*, Εκδ. Παπαζήση, σ. 78.

[16] Το Έκτο Κοινοτικό Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον καθορίσθηκε με την Απόφαση 1600/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, και καλύπτει τη χρονική περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2001 έως την 31η Δεκεμβρίου 2010. Βλ. ΕΕ L 242/1, 10-9-2002.

Επίσης, <https://www.europa.eu.int/comm/environment/newprg/index.htm>.

[17] Βλ. Στρατηγικοί στόχοι 2005-2009, Ευρώπη 2010: Μια εταιρική σχέση για την ανανέωση της Ευρώπης. Ευημερία, αλληλεγγύη και ασφάλεια, COM /2005/12, τελικό, 26.01.2005.

[18] COM/2002/539, τελικό, 02-10-2002.

[19] Η Πράσινη Βίβλος πρόκειται να συνταχθεί από μια ειδική ομάδα εργασίας (Task Force) που θα συνίσταται από Επιτρόπους, υπεύθυνους για πολιτικές σχετικές με τη

θάλασσα, βλ. Communication to the Commission from the President and Mr Borg, Towards a future Maritime Policy for the Union και Designing a European vision for the Oceans and Seas, βλ. https://europa.eu.int/comm/fisheries/news_corner/discours/speech62_en.htm και https://europa.eu.int/comm/environment/water/consult_marine.htm

[20] Βλ. DG Environment Items Commission Legislative and Work Programme 2005, στο <https://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/01/102&format=HTML&aged=0&language=EL&guiLanguage=en>.

[21] Βλ. <https://europa.eu.int/abc/obj/treaties/el/eltoc05.htm>.

[22] Εξ αιτίας της έλλειψης διατάξεων για το περιβάλλον, τα άρθρα 2, 100 και 235 της ιδρυτικής Πράξης της ΕΟΚ αποτέλεσαν τη δικαιολογητική βάση της δραστηριοποίησης της Κοινότητας σε θέματα προστασίας περιβάλλοντος καθώς και για τη θέσπιση περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

[23] Βλ. άρθρα 130Π, 130Ρ, 130Σ, Τίτλος VII, Περιβάλλον.

[24] Βλ. Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, 1987 (ΕΕ L 169, 29.06.1987).

[25] Βλ. Συνθήκη του Μάαστριχτ, 1992 (ΕΕ C 191, 29.07.1992), https://europa.eu.int/eur-lex/el/treaties/dat/EU_treaty.html#0001000001.

[26] Βλ. Συνθήκη του Άμστερνταμ, 1997 (ΕΕ C 340, 10.11.1997), <https://europa.eu.int/eur-lex/el/treaties/dat/amsterdam.html>.

[27] Βλ. Συνθήκη της Νίκαιας, 2001, (ΕΕ C 80 10. 03.2001), https://www.medregio.org/European_Policies/EU_conventions/EU_treaties_el.ht.

[28] Βλ. Γ. Παπαδημητρίου, επιμ., *Το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα*, εκδ. Σαββάλας, 2005, σ. 1-347.

[29] Βλ. Ψήφισμα Συμβουλίου, ΕΕ C 162, 08.07.1978, σ. 1-4. Βασική επιδίωξη του Προγράμματος είναι η πληροφόρηση των κρατών-μελών για ενδεχόμενη ρυπογόνο συμπεριφορά από δεξαμενόπλοια και η επεξεργασία, μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών, των δεδομένων για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από υδρογονάνθρακες. Σε μεταγενέστερο στάδιο, για να θέσει σε εφαρμογή το Πρόγραμμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκαθίδρυσε ειδική Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων στον τομέα του ελέγχου και της μείωσης της ρύπανσης από την έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα [Απόφαση 80/686, ΕΕ L 188, 22.07.1980 και Απόφαση 87/144, ΕΕ L 57, 27.02.1987] .

[30] ΕΕ L 335, 10.12.1981 και ΕΕ L 77, 22.03.1986.

[31] Απόφαση Συμβουλίου, ΕΕ L 235, 10.12.1981

[32] Απόφαση Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ΕΕ L 215, 16.08.1984.

[33] Βλ. και παρακάτω.

[34] Το πρώτο Πρόγραμμα εκπονήθηκε για υλοποίηση μεταξύ των ετών 1973-1976• το δεύτερο για τα έτη 1977-1981• το τρίτο για τα έτη 1982-1986• το τέταρτο για τα έτη 1987-1992• το πέμπτο για τα έτη 1993-2000. Σήμερα βρίσκεται σε εξέλιξη το έκτο Πρόγραμμα δράσης που αποβλέπει σε ένα χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2010.

[35] First Environmental Action Program, 1973-1976, O.J. C 112, 20.12.1973.

[36] Με βάση την Οδηγία αυτή υπήρξε καταδικαστική απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε βάρος της Ελλάδας για δραστηριότητες των δημοτικών και κοινοτικών αρχών του νομού Χανίων, βλ. Π. Γρηγορίου, *Η κοινοτική διάσταση στον τομέα της περιβαλλοντικής προστασίας*, στο Γρ. Τσαλτας, Γ. Σουγιουλτζης, επ., *Πολιτισμός και θαλάσσιο περιβάλλον*, Πρακτικά Συνεδρίου, Δήμος Γλυφάδας, Ε.Κ.Α.ΠΕ.Μ., Μεσόγειος SOS, 1993, σ. 37.

[37] Third Environmental Action Program, 1982-1986, O.J. C 46, 17.02.1983.

[38] Fifth Environmental Action Program, 1993-2000, O.J. C 138, 17.05.1993.

[39] Sixth Environmental Action Program, O.J. L 242, 10.09.2002 και COM (2001)31.

[40] Αλλαγή κλίματος, υγεία και περιβάλλον, φύση και βιοποικιλότητα, διαχείριση φυσικών πόρων.

[41] Βλ. DG Environment Items Commission Legislative and Work Programme 2005, ορ. cit.

[42] Βλ. και Χ. Πλατιάς, *Περιβαλλοντικές κρίσεις και ασφάλεια στη θάλασσα. Πολιτική και παραγωγή δικαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Νόμος+Φύση, Νοέμβριος, 2004, <http://www.nomosphysis.org.gr>.

[43] Το περιβάλλον, μετά την εδραίωση της νομικής βάσης της περιβαλλοντικής πολιτικής από τη Συνθήκη για την Ε.Ε, αποκτά κοινοτική πολιτική [άρ.3(λ), Αρχές, Συνθ. για την ίδρυση της Ε.Κ., Ενοποιημένη Απόδοση,

https://europa.eu.int/eur-lex/el/treaties/dat/C_2002325EL.003301.html]. Οι οικολογικοί στόχοι της Ε.Κ./Ε.Ε. που αποβλέπουν, μεταξύ άλλων, στη διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος [άρ. 130 Ρ της Συνθ. Ε.Ο.Κ.], επιτρέπουν ανάληψη κοινοτικών δράσεων [άρ. 175(1) Σ.Ε.Κ.], για την αναστροφή της διαδικασίας καταστροφής του περιβάλλοντος, με βάση τις αρχές της προφύλαξης, της πρόληψης, της επανόρθωσης κατά προτεραιότητα στην πηγή και ο ρυπαίνων πληρώνει [βλ. άρ. 130Ρ, Τίτλος XVI, Περιβάλλον, Συνθ. Μάαστριχτ., νέα αρίθμηση άρ. 174(1) Τίτλος XIX, Περιβάλλον, Συνθ. για την ίδρυση της Ε.Κ., Ενοποιημένη Απόδοση (EE C 325, 24.12.2002) και άρ. III-233, Τμήμα 5, Περιβάλλον, Ευρωπαϊκό Σύνταγμα]. Με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, οι κοινοτικές δράσεις αναβαθμίζονται σε επίπεδο πολιτικής και η περιβαλλοντική διάσταση ισχυροποιείται στην υλοποίηση των άλλων πολιτικών της Κοινότητας. Με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ η βιώσιμη ανάπτυξη ενσωματώνεται στους στόχους της Ε.Κ., ενώ το σύνολο των κοινοτικών πολιτικών πρέπει να υπόκειται στο κριτήριο της περιβαλλοντικής προστασίας [άρ. 6, Αρχές, Συνθ. για την ίδρυση της Ε.Κ., Ενοποιημένη Απόδοση]. Επιπλέον, προβλέπονται, πλην των στόχων και των αρχών, μέτρα εναρμόνισης για τις ανάγκες της προστασίας του περιβάλλοντος, με ρήτρα που διασφαλίζει στα κράτη-μέλη να λαμβάνουν προσωρινά μέτρα, υποκείμενα σε κοινοτική διαδικασία ελέγχου [άρ. 130Ρ Σ.Ε.Ε. και άρ.174(2) Σ.Ε.Κ.].

[44] Η κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία βασίζεται στα άρθρα 174-176 της Συνθ. για την ίδρυση της Ε.Κ., και αποσκοπεί στον ορισμό ελάχιστων κοινών προδιαγραφών, πέρα από τις οποίες τα κράτη-μέλη μπορούν να επιβάλλουν αυστηρότερες ρυθμίσεις, αρκεί να μην έρχονται σε αντίθεση με τους κανόνες ανταγωνισμού και εσωτερικής αγοράς.

[45] Ο Ε.Ο.Π. έχει συστήσει δίκτυο με τις χώρες-μέλη του καθώς και με διεθνείς οργανισμούς, δημιουργώντας την αλυσίδα MDIAR (παρακολούθηση, δεδομένα, πληροφόρηση, αξιολόγηση, αναφορά), για τη στήριξη προγραμμάτων δράσης. Όγκος επιστημονικών πληροφοριών, σε σχέση με την κατανόηση των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων, έχει προέλθει από προγράμματα περιβαλλοντικής έρευνας, χρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε., που αφορούν τόσο τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ της ηπείρου και της θάλασσας όσο και την κατανόηση των διεργασιών στην παράκτια ζώνη έως την ωκεάνια υφαλοκρηπίδα. Επισημαίνονται, εδώ, το Πρόγραμμα Ενέργεια, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη, στο πλαίσιο του 5ου Προγράμματος-πλαίσιου (1999-2002) και το 6ο Πρόγραμμα-πλαίσιο (2002-2006), που εγκρίθηκε τον Ιανουάριο 2002, με φιλόδοξους στόχους για τη θαλάσσια έρευνα, στη βάση βελτιωμένης εταιρικής σχέσης, μεταξύ των διαφόρων παραγόντων του ευρωπαϊκού ερευνητικού χώρου.

[46] Σε διάφορες περιπτώσεις, το Συμβούλιο υπογράμμισε την ανάγκη ύπαρξης κοινοτικής στρατηγικής για την ολοκληρωμένη διαχείριση και διευθέτηση των παράκτιων ζωνών, στη βάση των αρχών της διαρκούς αντιμετώπισης και της ορθής

οικολογικής πρακτικής. Ψήφισμα Συμβουλίου, ΕΕ C 59, 06.03.1992, σ. 1 και Ψήφισμα Συμβουλίου, ΕΕ C 135, 18.05.1994. σ. 2.

[47] Αυτό απαιτεί την απογραφή όλων των δραστηριοτήτων, οι οποίες είναι δυνατόν να έχουν επιπτώσεις στους ωκεανούς και στις θάλασσες.

[48] Οι οικολογικές επιπτώσεις της αλιείας λαμβάνονται, ιδιαίτερα, υπόψη κατά την εκπόνηση των νομοθετικών μέτρων που αφορούν την εκμετάλλευση των πόρων και την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλίας. Βλ. για παράδειγμα, Κανονισμός 3760/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινοτικού συστήματος για την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια.

[49] ΕΕ L 129, 18.05.1976.

[50] Η Οδηγία διακρίνει τις ουσίες σε δυο κατηγορίες. Όμως, και για τις δυο, προβλέπει παροχή άδειας, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, για οποιαδήποτε έκχυση στα ύδατα της Κοινότητας. Για την Οδηγία λεπτομέρειες βλ. στο Ν. Μούσης, *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο, Οικονομία, Πολιτική*, 9η αναθ. έκδ., Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2001, σ. 351.

[51] ΕΕ L 181, 04.07.1986.

[52] ΕΕ L 135, 30.05.1991.

[53] ΕΕ L 375, 31.12.1991.

[54] Βλ. Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, ΕΕ L 327, 22.12.2000, σ. 1-73.

[55] Βάσει της Οδηγίας-πλαισίου για τα ύδατα, όσο αφορά την αξιολόγηση του ευρωπαϊκού θαλάσσιου περιβάλλοντος, πρέπει να συγκεντρώνονται στοιχεία για την ποιότητα του παράκτιου περιβάλλοντος (χημική και περιβαλλοντική κατάσταση), μέχρι την απόσταση του ενός ναυτικού μιλίου από τις ακτές, ενώ για το υπόλοιπο τμήμα των κοινοτικών χωρικών υδάτων τα στοιχεία αφορούν μόνο τη χημική κατάσταση. Για την παρακολούθηση των θαλάσσιων αυτών υδάτων καταρτίζονται έγγραφα καθοδήγησης, για το σχεδιασμό δικτύου παρακολούθησης, βλ. COM/2002/0539. Επίσης, βλ. Β. Καραγεώργου, *Η Οδηγία-πλαίσιο για το νερό: Ένας σημαντικός σταθμός για το ευρωπαϊκό δίκαιο περιβάλλοντος*, Νόμος+Φύση, Αύγουστος, 2003, <http://www.nomosphysis.org.gr>.

[56] Βλ. Οδηγία 76/160/ΕΟΚ (ΕΕ L 31, 05.02.1976). Η Οδηγία αυτή επανειλημμένα

τροποποιήθηκε.

[57] Η Οδηγία αυτή αντικατέστησε την Οδηγία 76/160/ΕΟΚ και συμπλήρωσε την Οδηγία 2000/60/ΕΚ, βλ. 2632η Σύνοδο του Συμβουλίου, Περιβάλλον, 20.12.2004.

[58] ΕΕ L 196, 16.08.1967.

[59] ΕΕ L 262, 27.09.1976.

[60] COM/2002/539.

[61] ΕΕ L 194, 25.07.1975.

[62] Ο Κανονισμός αναθέτει στην Επιτροπή καθήκοντα επιθεώρησης, όσο αφορά τον έλεγχο εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας από τα κράτη-μέλη, για την εγγύηση της ασφάλειας της κοινοτικής ναυτιλίας, των κοινοτικών λιμένων καθώς και των επιβατών, των πληρωμάτων και του προσωπικού των λιμένων, έναντι απειλών από παράνομες πράξεις από πρόθεση.

[63] Βλ. COM/2002/539.

[64] Αξίζει, πάντως, να αναφερθεί η επικαιροποίηση, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, του έργου MARINA σχετικά με την Έκθεση της Κοινότητας για τη ραδιενέργεια από τα θαλάσσια ύδατα, στη Β. Ευρώπη, *ibid*.

[65] Αντίθετα με ορισμένα νομοθετήματα για τα ύδατα που περιορίζονται γεωγραφικά, οι Οδηγίες για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων εφαρμόζονται είτε πρόκειται για χερσαίες πηγές ρύπανσης είτε για θαλάσσιες.

[66] ΕΕ L 336, 07.12.1988.

[67] ΕΕ L 163, 14.06.1989.

[68] ΕΕ L 192, 28.7.2000. Η Οδηγία αυτή τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες: 2003/87/ΕΚ για τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας [ΕΕ L 275, 25.10.2003] και 2003/35/ΕΚ σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον [ΕΕ L 156, 25.6.2003]. Βλ. <https://europa.eu.int/scadplus/leg/el/lvb/128045.htm>.

[69] ΕΕ L 121, 11.05.1999.

[70] Η πρόταση, που αφορά ακόμη και τα επιβατηγά πλοία που νηολογούνται σε τακτικές γραμμές από ή προς τους λιμένες της Κοινότητας, θέτει ως όριο περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων των πλοίων το 1,5%, έως το 2007. Βλ. <https://www.europarl.gr> (PE 353.267/EL).

[71] Βλ. COM/2002/0539, και Air pollution from ships, A briefing document by: EEB, TE, SAR, Swedish NGO, 2004.

[72] Η απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα, που οφείλεται στη σκόπιμη έκπλυση των δεξαμενών των πλοίων, αποτελεί συχνό φαινόμενο, παρά τους υφιστάμενους κανονισμούς για την αποτροπή του.

[73] Η υπόθεση αφορά μια αχρηστευμένη πλατφόρμα αποθήκευσης πετρελαίου, την οποία η εταιρεία Shell, το 1995, με άδεια της βρετανικής κυβέρνησης αποφάσισε να βυθίσει στα ύδατα του Β. Ατλαντικού.

[74] COM/1998/49. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μέσω της μείωσης της ρύπανσης που προκαλείται από παρόμοιες εγκαταστάσεις, αποτελεί ζήτημα για το οποίο δεν υπάρχει ένα κοινό, νομικό πλαίσιο ρύθμισης, ενώ, στα πλαίσια των διαφόρων διεθνών νομοθετικών κειμένων, ελάχιστα μόνο πρότυπα αναφέρονται, με αποτέλεσμα να πρέπει να εφαρμόζονται από τα κράτη αυστηρότερα μέτρα. Σε διεθνές επίπεδο, η προσέγγιση αυτή της Επιτροπής υιοθετήθηκε στη Σύμβαση των Παρισίων του 1992, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού, που διαδέχθηκε τη Σύμβαση OSPAR (Σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τις επιχειρήσεις πόντισης που πραγματοποιούνται από πλοία και αεροσκάφη, του 1972).

[75] COM/1993/66, τελικό, 24-02-1993.

[76] Το Πρόγραμμα εγκρίθηκε από το Συμβούλιο, στο Ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993 και επιβεβαιώθηκε με την Ανακοίνωση *Προς μια νέα θαλάσσια στρατηγική* (COM/1996/81).

[77] Σύμφωνα με την Επιτροπή, με βάση την Ανακοίνωση του 1993, το 50% του στόλου ευρωπαϊκής ιδιοκτησίας ήταν κακοδιατηρημένα πλοία, ηλικίας άνω των 15 ετών, ενώ το 65% των ναυαγίων ήταν πλοία άνω των 16 ετών.

[78] Βλ. Οδηγία 93/75, ΕΕ L 247, 5.10.1993 και Οδηγία 98/74, ΕΕ L 276, 13.10.1998. Βλ. επίσης Ψήφισμα του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 1993 *σχετικά με μια Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα* (93/C 271/01).

[79] ΕΕ L 208, 5-8-2002, σ. 10-27. Βλ. και παρακάτω.

[80] Βλ. Οδηγία 94/57, ΕΕ L 319, 12.12.1994, σ. 20-27.

[81] Βλ. Οδηγία 95/21, ΕΕ L 157, 07.07.1995 και Οδηγία 1999/97, ΕΕ L 331, 23-12-1999.

[82] Βλ. Οδηγία 99/97 της Επιτροπής, ΕΕ L 331/67, 23.12.1999.

[83] Το 1982 υπεγράφη στο Παρίσι Μνημόνιο Συμφωνίας (Paris MOU) για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα, όσο αφορά την εφαρμογή των προτύπων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

[84] Με βάση την αρχή *ο ρυπαίνων πληρώνει* το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου πρέπει να καλύπτεται από τα πλοία, βλ. Οδηγία 2000/59, ΕΕ L 332, 28.12.2000, σ. 81-90.

[85] Βλ. Οδηγία 96/98, ΕΕ L 46, 17-02-1997 και Οδηγία 98/85, ΕΕ L 315, 25-11-1998.

[86] Βλ. Οδηγία 2002/84 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των Οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, ΕΕ L 324, 29-11-2002, σ. 53-58.

[87] Κανονισμός 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 64, 07-03-2002. Βάσει του κανονισμού 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. 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.

[88] Οδηγία 2001/106 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 19, 22-01-2002. Βάσει της οδηγίας για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα τα πλοία θα υφίστανται, πλέον, πιο αυστηρές και συχνές επιθεωρήσεις. Έτσι, 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 700 περίπου σήμερα. Παράλληλα, θα απαγορεύεται 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* ή έχουν κρατηθεί από λιμενικές αρχές πάνω από δύο φορές τα προηγούμενα δύο χρόνια, ενώ όλα τα πλοία θα είναι υποχρεωμένα να φέρουν συσκευή καταγραφής δεδομένων διαδρομής (*μαύρο κουτί*).

[89] Ευρωπαϊκό σύστημα πλοήγησης (GALILEO) συμβατό με τα υπάρχοντα ρωσικά (GLONASS) και αμερικανικά (GPS) δορυφορικά συστήματα πλοήγησης (GNSS), βλ. L. Bond, The GNSS safety and sovereignty Convention of 2000 AD, 65 Journal of air law and commerce, 1999-2000, σ. 445.

[90] Οδηγία 2001/105 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 19, 22-01-2002. Οι ευρωπαϊκές και εθνικές αρχές μεταβιβάζουν την αρμοδιότητα διενέργειας δομικών ελέγχων ασφαλείας των πλοίων σε εταιρείες, γνωστές ως νηογνώμονες, οι οποίες διαθέτουν την απαραίτητη τεχνική εμπειρογνωμοσύνη. Σύμφωνα, όμως, με την Ε.Ε. οι νηογνώμονες πρέπει να συμμορφώνονται με υψηλότερα πρότυπα ποιότητας, ενώ, μετά από πρόταση του Κοινοβουλίου, δεν επιτρέπεται να ελέγχονται από εφοπλιστές, ναυπηγεία ή άλλους εμπορικούς ναυτιλιακούς οργανισμούς, ώστε να αποτρέπεται η σύγκρουση συμφερόντων.

[91] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 2002/59 για δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, 27-06-2002 και κατάργηση της Οδηγίας 93/75 του Συμβουλίου, ΕΕ L 208, 05-08-2002.

[92] Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα συστάθηκε με τον Κανονισμό 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1406/2002, ΕΕ L 208, 05-08-2002], που τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, [ΕΕ L 129, 29.04.2004, σ. 0001-0005]. Ο Οργανισμός, που έχει σκοπό τη διασφάλιση υψηλού και αποτελεσματικού επιπέδου ασφαλείας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης από πλοία, παρέχει στα κράτη-μέλη και στην Επιτροπή αναγκαία τεχνική και επιστημονική βοήθεια, για την επίτευξη της ορθής εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, στους τομείς της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, του ελέγχου της εφαρμογής της νομοθεσίας και της αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων. Βλ. <https://europa.eu.int>.

[93] Η πρόταση για τη σύσταση Ευρωπαϊκού Ταμείου Αποζημίωσης απέβλεπε αφενός στη διασφάλιση επαρκούς αποζημίωσης των θυμάτων, για ζημιές από πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα, ως αποτέλεσμα θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, και αφετέρου στη θέσπιση οικονομικών κυρώσεων, για οποιοδήποτε πρόσωπο συνέβαλλε στην πρόκληση πετρελαϊκής ρύπανσης. Το Ταμείο θα λειτουργούσε, δηλαδή, συμπληρωματικά στα ισχύοντα, σε διεθνές επίπεδο, συστήματα CLC και FIPOI και θα εξασφάλιζε αποζημίωση στα θύματα των πετρελαιοκηλίδων, στο μέτρο που η προστασία, στο πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων, ήταν ανεπαρκής (Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, COM/2000/802 τελικό, 06-12-2000 και τροποποιημένη Πρόταση COM/2002/313, 24-09-2002).

[94] Αξίζει να αναφερθεί, εδώ, ότι σε έκθεση που εγκρίθηκε τον Απρίλιο του 2004, το Κοινοβούλιο επέκρινε το χειρισμό της καταστροφής εκ μέρους των ισπανικών αρχών, ειδικότερα την απόφασή τους να ρυμουλκηθεί το πλοίο μακριά από τις ακτές της Γαλικίας, αντί να οδηγηθεί σε λιμένα καταφυγής.

[95] Βλ. IP/03/1667, 05.12.2003 και ISSUE 1489, 28.07.2003, <https://www.environmentdaily.com/articles/index.cfm?action=article&ref=14875> και <https://www.elections2004.eu.int/highlights/el/801.html>.

[96] Η εκπαίδευση ναυτικών από τρίτες χώρες αποτελεί ζήτημα μεγάλης σημασίας, δεδομένου ότι το ένα τρίτο περίπου των ναυτικών, που απασχολούνται σε σκάφη νηολογημένα στην Ε.Ε., προέρχονται από χώρες εκτός Ευρώπης.

[97] Το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο σε θέματα ευθύνης-αποζημίωσης διέπεται από δυο διεθνείς συμβάσεις: τη Σύμβαση *περί Αστικής Ευθύνης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο* (CLC) και τη Σύμβαση *για τη σύσταση Ταμείου Αποζημίωσης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο* (FIPOI). Οι δυο Συμβάσεις καθορίζουν ένα σύστημα ευθύνης σε δύο επίπεδα, προσανατολισμένο: στην αντικειμενική -περιορισμένη- ευθύνη για τον εγγεγραμμένο στα μητρώα πλοιοκτήτη (ιδιοκτήτη του πλοίου) και σε ένα Ταμείο που παρέχει στα θύματα πετρελαϊκής ρύπανσης συμπληρωματική αποζημίωση, εφόσον δεν έχει λάβει χώρα επαρκής αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη. Από το 2003, η Ε.Ε. προωθεί νομοθεσία (βλ. COM/2003/92 τελικό, ΕΕ 6-2003, COM/2004/676 τελικό, 2618η Σύνοδος του Συμβουλίου C/2004/321 και 11964/3/2004-C6-0157/2004-2003/0037(COD)) για την εισαγωγή, σε κοινοτικό επίπεδο, υποχρεωτικού συστήματος ποινικών κυρώσεων, ως συμπλήρωμα του υφιστάμενου καθεστώτος αστικής ευθύνης και αποζημίωσης, για βλάβες από ρύπανση από πλοία στη θάλασσα (βλ. Δηλώσεις Ελλάδας και Μάλτας σχετικά με την καταψήφιση της Κοινής Θέσης του Συμβουλίου για τη ρύπανση από πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων). Μετά την υπερψήφιση, από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στις 23 Φεβρουαρίου 2005, της έκθεσης της Ολλανδής ευρωβουλευτού κ. C. Wortmann-Kool (δεύτερη ανάγνωση), για τη ρύπανση της θάλασσας, οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία, εφόσον διαπράττονται από *πρόθεση ή ενσυνείδητη ή βαριά αμέλεια*, θα χαρακτηρίζονται, στο σύντομο μέλλον, *ποινικά αδικήματα* και όχι μόνο απλές παραβάσεις (βλ. Κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έγκρισης Οδηγίας του ΕΚ και του Συμβουλίου για τη ρύπανση από πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, A6-15/2005).

[98] Η Ανακοίνωση παρουσιάστηκε, από κοινού, από τον Πρόεδρο J. M. Barroso και τον επίτροπο J. Borg, βλ. <https://europa.eu.int/rapid/pressReleaseAction.do?reference=IP/05/231>

[99] Για την εξέλιξη της διαδικασίας εφαρμογής της UNCLOS και της ρύθμισης των

ζητημάτων που αφορούν τους ωκεανούς, κατά το κεφ. 17 του Προγράμματος δράσης *21ος Αιώνας*, η Γ.Σ. του Ο.Η.Ε. εγκαινίασε ανεπίσημη συμβουλευτική διαδικασία.

[100] Βλ. Αποφάσεις 75/437 και 75/438, ΕΕ L 194, 25.07.1975.

[101] Στις δραστηριότητες του UNEP συγκαταλέγονται η μείωση των επιπτώσεων από χερσαίες δραστηριότητες στο θαλάσσιο περιβάλλον και η παγκόσμια αξιολόγηση διεθνών, παράκτιων και θαλάσσιων, υδάτων.

[102] Η Σύμβαση UNECE αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο μέτρο που οι εκάστοτε ρύποι εναποτίθενται και στα θαλάσσια ύδατα, βλ. Απόφαση 95/308, ΕΕ L 186, 05.08.1995.

[103] Η Σύμβαση εγκρίθηκε με την απόφαση 77/585/ΕΟΚ του Συμβουλίου, βλ. ΕΕ L 240, 19.09.1977 και ΕΕ L 327, 22.12.2000. Πρόκειται για σύμβαση του UNEP, στο πλαίσιο του προγράμματός του για τις περιφερειακές θάλασσες.

[104] Βλ. Απόφαση 83/101/ΕΟΚ, ΕΕ L 67, 12.03.1983 και COM (96) 63.

[105] Βλ. Απόφαση 81/420, ΕΕ L 162, 19.06.1981.

[106] Βλ. Αποφάσεις 84/358, ΕΕ L 188, 16.07.1984 και 93/540, ΕΕ L 263, 22.10.1993.

[107] Βλ. Αποφάσεις 94/156 και 94/157, ΕΕ L 73, 16.03.1994.

[108] Βλ. Απόφαση 98/249/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 104, 03.04.1998.

[109] Η Σύμβαση του Βουκουρεστίου εστιάζει στις χερσαίες πηγές ρύπανσης και στη ρύπανση που προκαλείται από τα σκάφη, στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και στην απόρριψη αποβλήτων.

[110] Αξίζει να αναφερθεί ότι το Μνημόνιο των Παρισίων καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και τη βορειοατλαντική λεκάνη από τη Βόρεια Αμερική έως την Ευρώπη.

[111] Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με στοιχεία του διεθνούς οργανισμού Intertanko, στη διάρκεια μιας περιόδου δώδεκα ετών, οι διαρροές πετρελαίου από ατύχημα μειώθηκαν κατά 75%, ενώ την ίδια περίοδο η μεταφερόμενη ποσότητα πετρελαίου, μέσω θάλασσας, αυξήθηκε κατά 33%. Βλ. Λ. Καραγεώργος, *Μειώνεται η θαλάσσια ρύπανση από τα δεξαμενόπλοια*, Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 14.2.2005.

[112] Υπογραμμίζεται ότι οι περιοχές της Βαλτικής, της Μεσογείου, του Εύξεινου

Νόμος και Φύση

Αστική μη κερδοσκοπική εταιρεία για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη
<https://nomosphysics.org.gr>

Πόντου και τα Βορειοδυτικά ευρωπαϊκά ύδατα έχουν χαρακτηριστεί ως ειδικές περιοχές βάσει του Παραρτήματος Ι (πετρέλαιο) της Σύμβασης MARPOL, ενώ η Βαλτική και η Βόρεια Θάλασσα έχουν, επιπλέον, χαρακτηριστεί ως ειδικές περιοχές βάσει και των Παραρτημάτων ΙΙ (επιβλαβείς ουσίες μεταφερόμενες χύδην) και V (απορρίμματα).

[\[113\]](#)ISSUE 1305, 2002,
<https://www.environmentdaily.com/articles/index.cfm?action=article&ref=13052>