

Σ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Διαχείριση και Προστασία των Υδάτων της Ελλάδας

Ο Σ. Καλογιάννης στις εργασίες της ημερίδας του ΥΠΕΧΩΔΕ τόνισε τη σημασία της διαχείρισης και προστασίας των υδάτων της Ελλάδας και αναφερόμενος στην ευρωπαϊκή και διεθνή πραγματικότητα και τις νέες πολιτικές που αναπτύσσονται σημείωσε ότι η βελτίωση της διαχείρισης και η ορθολογική χρήση των εκμεταλλεύσιμων υδατικών πόρων, με γνώμονα το καλύτερο δυνατό περιβαλλοντικό αποτέλεσμα, αποτελούν επιβεβλημένη πολιτική προκειμένου να ανταποκριθούμε, σε παγκόσμια κλίμακα, στις αυξανόμενες ανάγκες ενός ζωτικού φυσικού πόρου.

Για την υφιστάμενη κατάσταση του υδατικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα ο υφυπουργός Περιβάλλοντος σημείωσε ότι παρατηρούνται προβλήματα διαθεσιμότητας νερού σε πολλές περιοχές της χώρας, τα οποία πρέπει να επιλυθούν ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες και τις δυνατότητες ομοιομορφίας της άνισης κατανομής των πόρων στο χρόνο και στο χώρο.

Μια άλλη παράμετρος που χαρακτηρίζει την ελληνική υδατική πραγματικότητα είναι η διασυνοριακή υδρολογική συνέχεια της χώρας μας. Περίπου το ένα τέταρτο των επιφανειακών νερών της Ελλάδας προέρχεται από υδρολεκάνες άλλων χωρών (Βουλγαρία, FYROM, Τουρκία). Οι μεγαλύτεροι ποταμοί της Ελλάδας, οι Αξιός, Νέστος, Στρυμόνας και Έβρος, οι οποίοι διασχίζουν τις μεγάλες πεδιάδες της Μακεδονίας και της Θράκης, πηγάζουν σε άλλες χώρες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μόνο το 56% των λεκανών του Στρυμόνα και του Νέστου, το 7% της λεκάνης του Έβρου και το 8% της λεκάνης του Αξιού βρίσκονται μέσα στην Ελληνική Επικράτεια.

Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο

Για την ενιαία αντιμετώπιση από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης των προβλημάτων που προκύπτουν από την υποβάθμιση της ποιότητας των νερών και την «πίεση» που ασκείται στα υδατικά αποθέματα λόγω της συνεχούς αύξησης της ζήτησης για νερό καλής ποιότητας, εκδόθηκε η Οδηγία 2000/60 «για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων». Η Οδηγία αυτή υιοθετεί μια καινοτόμο και ολοκληρωμένη προσέγγιση στο θέμα της διαχείρισης και προστασίας των χερσαίων υδατικών πόρων (επιφανειακών και υπόγειων) και των υδροτοπικών οικοσυστημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στοχεύοντας στην επίτευξη «καλής οικολογικής ποιότητας» εντός 15 ετών για όλα τα ύδατά της, στην αειφορία του πόρου και στην εξασφάλιση επαρκών ποσοτήτων νερού για τις διάφορες παραγωγικές χρήσεις. Αποτελεί ταυτόχρονα μια νέα πολιτική πρόταση περιφερειακής οργάνωσης και προστασίας του περιβάλλοντος.

Η σημαντικότερη συνεισφορά της Οδηγίας 2000/60 είναι η δημιουργία ενός κοινού πλαισίου διαχείρισης που περιλαμβάνει πολιτικές και μέτρα όπως είναι η απογραφή όλων των υδατικών πόρων, οι υπάρχουσες χρήσεις και οι προβολές τους, η τιμολόγηση των υπηρεσιών νερού με βάση την ανάκτηση του συνολικού κόστους αυτών. Τα μέτρα αυτά καθορίζονται σε επίπεδο λεκανών απορροής με στόχο να αποτυπώσουν τις συγκεκριμένες συνθήκες σε κάθε περιοχή αλλά και τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν. Η επιτυχής επιλογή των κατάλληλων μέτρων και η αποτελεσματική υλοποίησή τους προϋποθέτει τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων και των καταναλωτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Μεταξύ των προκλήσεων που θέτει η Οδηγία 2000/60/ΕΕ για τη χώρα μας, όπως και για τα υπόλοιπα κράτη μέλη, είναι:

- * Η διαμόρφωση ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού Νομοθετικού πλαισίου
- * Η ανάπτυξη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού
- * Η αποκέντρωση αρμοδιοτήτων και η ενίσχυση των περιφερειακών δομών
- * Η αποσαφήνιση δράσεων που είναι πολύπλοκες και οι διαδικασίες υλοποίησής τους απαιτούν λεπτομερέστερο σχεδιασμό
- * Η αντιμετώπιση επιστημονικών, πρακτικών και τεχνικών θεμάτων που απαιτούν περαιτέρω επεξεργασία
- * Η κάλυψη της έλλειψης τεχνικών δεδομένων και εμπειρίας, στα σημεία της χώρας που αυτή παρουσιάζεται.

Στο πλαίσιο αυτό της Οδηγίας 2000/60 δημοσιεύθηκε ο Νόμος 3199/2003 για την «προστασία και διαχείριση των υδάτων – εναρμόνιση με την Οδηγία–Πλαίσιο 2000/60 της

Ευρωπαϊκής Ένωσης», ο οποίος αποτελεί το καταρχήν πλαίσιο μέσω του οποίου θα επιδιωχθεί η βιώσιμη διαχείριση των υδάτων και θα συμβάλει στην επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας.

Μέσω των προωθούμενων εξουσιοδοτικών διατάξεων επιδιώκουμε τη βελτίωση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου ώστε να ληφθεί περισσότερο υπόψη η περιβαλλοντική διάσταση του νερού, να συνδυαστούν η οικολογική ποιότητα με την ποσότητα του νερού, και να ενισχυθεί η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στη «διακυβέρνηση» του νερού.

Είναι βέβαιο ότι η αποτελεσματική διαχείριση δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς τη συμμετοχή των τοπικών και άμεσα ενδιαφερόμενων πληθυσμών και χωρίς τα παραγόμενα οφέλη να διαχέονται στην τοπική κοινωνία.

Είναι προφανές ότι οι περιφερειακοί φορείς διαχείρισης και προστασίας των υδάτων και οι φορείς διαχείρισης των προστατευόμενων φυσικών υδροτοπικών περιοχών θα κληθούν να λάβουν ενεργό μέρος, να εφαρμόσουν με περίσκεψη και αποφασιστικότητα τις αρμοδιότητες και τα νομοθετικά μέτρα που τους εκχωρούνται, επ' ωφελεία της περιοχής τους και του Περιβάλλοντος.

Χρηματοδότηση

Πέραν του Ταμείου Συνοχής II, το οποίο το οποίο χρηματοδοτεί δράσεις για την αποκατάσταση υποβαθμισμένων υδατικών συστημάτων και την ολοκλήρωση της Εθνικής Τράπεζας Υδρολογικής και Μετεωρολογικής Πληροφορίας, μέσα από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον του ΥΠΕΧΩΔΕ χρηματοδοτούνται έργα προϋπολογισμού μεγαλύτερου των 200 εκατομμυρίων ευρώ. Τα έργα αυτά αφορούν στην επαναδημιουργία της λίμνης Κάρλα, στην παρακολούθηση της ποιότητας των νερών, σε ειδικές παρεμβάσεις στον τομέα της αποχέτευσης, στην καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και στην προστασία των υδροτόπων. Στην επικείμενη αναθεώρηση του ΕΠΠΕΡ ενισχύονται δράσεις για την περαιτέρω προστασία του υδάτινου πλούτου της χώρας μας.

ΤΕΕ

Θάλασσα: Πηγή ζωής ή δεξαμενή αποβλήτων

Η Μεσόγειος πρέπει να είναι μια θάλασσα Ειρήνης και συνεργασίας των λαών της. Η δράση για το περιβάλλον σήμερα δεν μπορεί να κλείνει τα μάτια στις αιτίες που γεννούν τους πολέμους, στις αιτίες που συνιστούν σήμερα την απειλή για μια ειρηνική ζωή, για μια ζωή με δικαιώματα για όλους, γιατί ειρήνη δεν είναι μόνο μη πόλεμος τόνισε η Σταυρούλα Δ. Ξαρχάκου Π Μ, Μέλος της Αντιπροσωπείας ΤΕΕ παρουσιάζοντας την εισήγηση του ΤΕΕ στην ημερίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Αναλυτικά στην ομιλία της η εισηγήτρια του ΤΕΕ επισήμανε ότι θάλασσες και ποτάμια, στα πρώτα στάδια ανάπτυξης της κοινωνίας χώριζαν τους ανθρώπους □ η κατασκευή των γεφυρών και των πλοίων και η ναυσιπλοΐα μετέβαλαν τους ποταμούς και τις θάλασσες από εμπόδια σε μέσα επικοινωνίας, έγιναν ένα μέσον για το πλησίασμα των ανθρώπων, ένας συνδετικός κρίκος ανάμεσα στους λαούς.

Ο τρόπος χρήσης του φυσικού περιβάλλοντος καθορίζεται από το χαρακτήρα και τον τρόπο ανάπτυξης. Φύση και ανθρώπινη κοινωνία βρίσκονται σε συνεχή αλληλεπίδραση. Το θαλάσσιο περιβάλλον, τμήμα του συνολικού περιβάλλοντος συνδέεται άρρηκτα με το όλο κοινωνικο-οικονομικό σύστημα και τα μέτρα που αυτό προωθεί για την προστασία ή μη του φυσικού, δομημένου και παραδοσιακού περιβάλλοντος. Το γεγονός αυτό αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για την ανάδειξη αυτού του «φυσικού» πόρου και πλούτου σε συγκριτικό πλεονέκτημα για μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη στην υπηρεσία του ανθρώπου του μόχθου και της δουλειάς.

Το υγρό στοιχείο και κατά κύριο λόγο η θάλασσα καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της γης και η όποια υποβάθμισή του αντιστοιχεί σε απειλή κατά του πλανήτη.

Η ρύπανση των θαλασσών τόσο σε επίπεδο χώρας όσο και συνολικό επίπεδο προέρχεται από μια σειρά ελεγχόμενων και μη ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Οι κυριότερες πηγές ρύπανσης των θαλασσών μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Θαλάσσιες μεταφορές πετρελαιοειδών. Κάθε χρόνο εξορύσσονται 3 δισεκατομμύρια τόνοι αργού πετρελαίου από τους οποίους 1,5 τόνοι μεταφέρονται μέσω θαλάσσης. Η πρόκληση ατυχημάτων λόγω σύγκρουσης πλοίων, άσχημων καιρικών συνθηκών, και

ακαταλληλότητας των σκαφών οδηγεί στην απόρριψη μιας ποσότητας περί των 3 εκατομμυρίων τόνων πετρελαίου στη θάλασσα ανά έτος. Η απόρριψη πετρελαιοειδών στο θαλάσσιο περιβάλλον έχει ιδιαίτερες οικολογικές και οικονομικές επιπτώσεις ενώ η αντιμετώπιση των περιστατικών αυτών είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Λόγω της σύστασης των πετρελαιοκηλίδων απαιτείται μεγάλο χρονικό διάστημα μέχρι το θαλάσσιο οικοσύστημα (πληθυσμοί χλωρίδας πανίδας και ποιότητα νερών) να επανέλθει στην αρχική του κατάσταση. Λόγω της ιδιαιτερότητας και βαρύτητας των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών για την προστασία του περιβάλλοντος θα γίνει εκτενέστερη αναφορά αυτών στις επόμενες ενότητες.

- Απόρριψη Αστικών Λυμάτων. Σε πολλές περιπτώσεις, παρόλη την προβλεπόμενη νομοθεσία, σε παράλια έχουν αναπτυχθεί οικιστικά τετράγωνα και τουριστικές εγκαταστάσεις χωρίς να έχει γίνει ο σχεδιασμός και η εγκατάσταση μονάδων επεξεργασίας αστικών λυμάτων. Επιπλέον μονάδες που διαθέτουν ήδη μονάδα επεξεργασίας των υγρών αποβλήτων τους, για λόγους κέρδους διοχετεύουν παράνομα τα απόβλητά τους στο θαλάσσιο αποδέκτη προκειμένου να μην επωμισθούν το λειτουργικό κόστος των μονάδων αυτών.

- Θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές. Πέραν των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών που ενέχουν σοβαρούς κινδύνους από μια ενδεχόμενη διαρροή του επικίνδυνου φορτίου τους στο θαλάσσιο περιβάλλον, και οι «επιβατικές μεταφορές» αποτελούν κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η λειτουργία των πλοίων ενέχει την παραγωγή σημαντικών ποσοτήτων υγρών και αέριων αποβλήτων / εκπομπών. Σε ό,τι αφορά τα υγρά απόβλητα από ένα τυπικό δρομολόγιο πλοίου αυτά συνοψίζονται στα εξής:

- Λύματα, από το πλήρωμα και τους επιβάτες του πλοίου.
- Πετρελαιοειδή απόβλητα από τους χώρους μηχανοστασίου
- Λοιπά Στερεά απόβλητα: υπολείμματα τροφών, στερεά απόβλητα από τις

διαδικασίες συντήρησης και απόβλητα από τους χώρους ενδιάμεσης

Η εθνική, βέβαια, νομοθεσία όσο και η διεθνής προβλέπει την απαγόρευση απόρριψης λυμάτων στη θάλασσα (Ν. 743/77 και σύμφωνα με το Παράρτημα IV της ΔΣ MARPOL 73/78) δυστυχώς όμως σημειώνονται και πολλές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.

- Τουριστικές δραστηριότητες στα παράλια Η ανεξέλεγκτη οικιστική και τουριστική ανάπτυξη κατά μήκος των ακτών, χωρίς την παρουσία οργανωμένων μονάδων επεξεργασίας των λυμάτων, αλλά και χωρίς τις κατάλληλες υποδομές (κάδοι απορριμμάτων, σύστημα καθαρισμού παραλίων κ.τ.λ.) αποτελεί άλλη μια εξίσου σημαντική πηγή θαλάσσια ρύπανσης. Εδώ αναδεικνύεται ο κύριος ένοχος: «η πολιτική γης» με σκοπό το κέρδος. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η ανεξέλεγκτη δόμηση στα παράλια για τουριστικούς ή μη σκοπούς, χωματουργικές εργασίες αμμοληψίες, και εκχερσώσεις που επιβαρύνουν και υποβιβάζουν την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Εντατική γεωργία και χρήση λιπασμάτων Εξίσου καταστροφικές συνέπειες έχει και η χρήση λιπασμάτων και η εφαρμογή εντατικών μεθόδων καλλιέργειας σε παραθαλάσσιες περιοχές. Μέσω των επιφανειακών απορροών και των υπόγειων υδροφόρων μπορεί να γίνει μεταφορά στη θάλασσα ποσοτήτων νερού υψηλής περιεκτικότητας σε θρεπτικές ουσίες. Το γεγονός αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την υπερβολική ανάπτυξη φυτικών οργανισμών και την παράλληλη εξάντληση του οξυγόνου διαταράζοντας έτσι την οικολογική ισορροπία του οικοσυστήματος. Παράλληλα το φαινόμενο αυτό γνωστό και ως ευτροφισμός δίνει στο θαλάσσιο αποδέκτη ένα πρασινωπό χρώμα υποβαθμίζοντας και την αισθητική αξία του οικοσυστήματος.

- Βιομηχανικά απόβλητα. Η ανεξέλεγκτη και παράνομη βιομηχανική ανάπτυξη στα παράλια τέλος αποτελεί και αυτή μια από της σημαντικότερες πηγές θαλάσσιας ρύπανσης. Όπως και στην περίπτωση των πετρελαιοειδών τέτοιες απορρίψεις έχουν ιδιαίτερη οικολογική σημασία λόγω των μη αντιστρεπτών επιπτώσεων που προκαλούν στο οικοσύστημα.

Στη θάλασσά μας: τη Μεσόγειο

Στην Κατάνια της Σικελίας, στη 13η διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της συνθήκης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου, υπό την αιγίδα του περιβαλλοντικού προγράμματος του ΟΗΕ (UNEP) και του σχεδίου δράσης για τη Μεσόγειο (MAP) δόθηκε μια σαφής αλλά εφιαλτική εικόνα για την καταστροφική επίπτωση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη «θάλασσά μας» (mare nostrum): πάνω από 2.600 τόνοι πετρελαίου, 55 τόνοι της τοξικής ουσίας Lindane και δεκάδες τόνοι άλλων επικίνδυνων οργανικών ρυπαντών καταλήγουν κάθε χρόνο στη Μεσόγειο, τη θάλασσα που αποτελεί πηγή ζωής και οικονομικής ανάπτυξης για 21 χώρες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Προτεραιότητες που τέθηκαν για την προστασία αυτής της θάλασσας, η οποία παρ' ότι καλύπτει μόλις το 1,5% της παγκόσμιας θαλάσσιας επιφάνειας, φιλοξενεί το 7,5% των

θαλάσσιων ειδών ενώ είναι το «σπίτι» 150 εκατ. ανθρώπων που ζουν στα παράλια της, ήταν η διατήρηση της μοναδικής αυτής βιοποικιλότητας, η λήψη μέτρων για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων που οδηγούν σε καταστροφικές πετρελαιοκηλίδες και η υιοθέτηση των διακηρύξεων του Γιοχάνεσμπουργκ για τη βιώσιμη ανάπτυξη στην περιοχή.

Την ίδια ώρα, μόνον ένα από τα έξι πρωτόκολλα της συνθήκης της Βαρκελώνης έχει επικυρωθεί, ενώ τα υπόλοιπα που αφορούν θέματα όπως η απόρριψη αποβλήτων και η ρύπανση που προέρχεται από τη στεριά, δεν έχουν τεθεί ακόμα σε ισχύ.

Στην -κατά γενική ομολογία- γενικόλογη διακήρυξη, που υπογράφηκε, ξεχώρισε η υιοθέτηση δύο στόχων: της μείωσης κατά 20% των επικίνδυνων αποβλήτων που καταλήγουν στη Μεσόγειο έως το 2010 και της μείωσης κατά 50% ενός τύπου βιομηχανικών αποβλήτων μέσα στο ίδιο διάστημα. Σημαντική θεωρείται επίσης η αναφορά στην αναγκαιότητα δημιουργίας της απαραίτητης υποδομής στα λιμάνια της Μεσογείου, προκειμένου τα εμπορικά πλοία που κινούνται σε αυτή (πάνω από 250 πετρελαιοφόρα κυκλοφορούν κάθε στιγμή στη Μεσόγειο) να προσεγγίζουν με ασφάλεια. Μάλιστα, η Ιταλίδα βουλευτής Μαρίνα Νόε υποστήριξε «Πρέπει να παλέψουμε για τη Μεσόγειο, με την ίδια θέρμη που παλεύουμε ενάντια στην τρομοκρατία», Αν υπάρχει ακόμα κάποιος που αναρωτιέται γιατί, είναι σαφές: πρόκειται για μια μοναδική θάλασσα στην οποία ζουν 26.000 είδη χλωρίδας και πανίδας, το 1/3 εκ των οποίων είναι ενδημικά. Αυτή τη στιγμή, 100 από αυτά πλησιάζουν στην εξαφάνιση, ενώ άλλα 30 χρειάζονται ειδική προστασία για να μη φθάσουν έως εκεί. Εκτός από τις τεράστιες ποσότητες επικίνδυνων αποβλήτων, η βιοποικιλότητα της Μεσογείου απειλείται και από ξένα επεκτατικά είδη που εξαφανίζουν τα ενδημικά, αλλά και από τις κλιματικές αλλαγές που αυξάνουν τη θερμοκρασία της. Εως σήμερα, έχουν εντοπιστεί 101 «καυτά σημεία» (που απειλούνται ιδιαίτερα) στη Μεσόγειο, 53 ευαίσθητες περιοχές σε 16 χώρες, ενώ άλλες 13 περιοχές χρήζουν άμεσης προστασίας για τη βιοποικιλότητά τους.

Σύμφωνα με στοιχεία που δίνονται από έγκυρες πηγές, κάθε χρόνο βυθίζονται περί τα 230 πλοία. Παρόλη τη συνεχιζόμενη τεχνολογική πρόοδο σε θέματα ναυσιπλοΐας από τη δεκαετία του '60 μέχρι και σήμερα συνεχίζεται να καταγράφεται ένας σημαντικός αριθμός ναυτικών ατυχημάτων.

Από το μεγάλο μέχρι σήμερα κατάλογο (Exxon Valdez/1989, Erika/1999, Haven/1991, Braer/1993, Aegean Sea/1992, Sea Empress/1996, Katina P/ 1992, Prestige/2002) γίνεται φανερό ότι η πρόκληση ναυτικού ατυχήματος κατά τις θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές δεν είναι ένα τυχαίο γεγονός, άλλα ένα «σύνθηες» περιστατικό που προκαλείται από συγκεκριμένους παράγοντες.

Συνοπτικά οι παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν την εμφάνιση ενός ναυτικού ατυχήματος συνοψίζονται σε:

- * Μηχανική βλάβη: με τον όρο μηχανική βλάβη νοείται η μηχανική βλάβη λόγω:
 - παλαιότητας
 - κακής συντήρησης
 - και μη συμμόρφωσης με τις εθνικές και διεθνείς προδιαγραφές των

δεξαμενόπλοιων- φορτηγών πλοίων.

Η παλαιότητα των πλοίων αποτελεί σημαντικότατο παράγοντα εμφάνισης ναυτικού ατυχήματος και δυστυχώς αποτελεί μια από τις συχνότερες αιτίες πρόκλησης ατυχήματος. Σύμφωνα με τα στοιχεία τη ΕΕ από τα 77 πετρελαιοφόρα που ναυάγησαν από το 1992 έως το 1999 τα 60 ήταν πετρελαιοφόρα ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών. Συχνή βέβαια είναι και η πρόκληση ατυχημάτων λόγω της κακής δομής του πλοίου (ρήξη κύτους διάβρωση κ.ά.) που οφείλονται στον παλαιό ή ελλιπή σχεδιασμό των πετρελαιοφόρων.

* Ανθρώπινο λάθος. Σε αρκετές περιπτώσεις προκαλούνται ατυχήματα λόγω κακής διακυβέρνησης των πλοίων, ελλιπούς εκπαίδευσης του πληρώματος ή και λόγω κόπωσης του πληρώματος. Η εκπαίδευση και οι ικανότητες των πληρωμάτων έχουν αναγνωριστεί ως τα πλέον ουσιαστικά στοιχεία για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές.

* Ισχυρός Ανταγωνισμός. Στο πλαίσιο της ανεύρεσης της φθηνότερης στην αγορά μεταφορικής ικανότητας ανά πετρελαιοφόρο γίνονται πολλές παραλείψεις παρατυπίες και παραβιάσεις.

* Δρομολόγηση των πλοίων. Εάν κατά τη δρομολόγηση των πλοίων εφαρμόζονται πολιτικές διαχωρισμού της κυκλοφορίας, και αποφεύγονται περιοχές όπου παρουσιάζονται ακραία καιρικά φαινόμενα, η πιθανότητα σύγκρουσης και ανατροπής των πλοίων περιορίζεται στο ελάχιστο. Από την άλλη μεριά εάν κατά την επιλογή της πορείας διέλευσης των πλοίων λαμβάνονται υπόψιν και οικολογικά κριτήρια όπως αποφυγή διέλευσης των δεξαμενόπλοιων από προστατευμένες περιοχές.

Επιπτώσεις θαλάσσιων εμπορικών ατυχημάτων

Το αργό πετρέλαιο αποτελείται από ένα μίγμα υδρογονανθράκων με ειδικό βάρος μικρότερο του νερού με αποτέλεσμα να εξαπλώνεται ταχύτατα παραμένοντας στην επιφάνεια της θάλασσας. Η διαρροή ενός λίτρου πετρελαίου είναι δυνατόν να καλύψει θαλάσσια επιφάνεια συνολικής έκτασης ενός στρέμματος.

Με τη διαρροή πετρελαίου η πετρελαιοκηλίδα που σχηματίζεται στην επιφάνεια της θάλασσας υφίσταται την επίδραση διαφόρων διεργασιών που ως αποτέλεσμα έχουν την αλλαγή της χημικής της σύστασης. Τα πτητικά συστατικά του πετρελαίου εξατμίζονται με την πάροδο μερικών ωρών /ημερών ενώ τα υπόλοιπα συστατικά του (ποσοστό 75%) σχηματίζουν σφαιρίδια πίσσας που παραμένουν στην επιφάνεια. Κάποιο ποσοστό των σφαιριδίων αυτών αποικοδομείται από θαλάσσιους μικροοργανισμούς ενώ το μεγαλύτερο τμήμα τους μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα καταλήγει στις ακτές.

Η μεγάλη παραμονή της πετρελαιοκηλίδας στην επιφάνεια των θαλασσών αλλά και η εναπόθεση αυτής στα παράλια με τη μορφή πίσσας επιφέρουν σημαντικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα αλλά και στο ευρύτερο κοινωνικό σύστημα της περιοχής. Οι σημαντικότερες από τις συνέπειες που ενέχει η εξάπλωση μιας πετρελαιοκηλίδας συνοψίζονται παρακάτω:

- Μείωση της βιοποικιλότητας του θαλάσσιου οικοσυστήματος.
- Τραυματισμός και σταδιακή θανάτωση των θαλάσσιων πτηνών.
- Δηλητηρίαση ανώτερων ζωικών οργανισμών από την συσσώρευση μέσω της τροφικής αλυσίδας μεγάλων ποσοτήτων τοξικών ουσιών.
- Μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις: πλήγμα στην αλιεία, στην τοπική οικονομία και στον τουρισμό της ευρύτερη περιοχής
- Μείωση της διαπερατότητας του φωτός και επιβράδυνση της φωτοσυνθετικής ικανότητας των υποθαλάσσιων φυτών.
- Καταστροφή των φυκιών και των υποθαλάσσιων φυτών.

Διεθνής Πολιτική για την προστασία και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης

Έχουν υπογραφεί σημαντικές συμβάσεις που στόχος τους είναι η προστασία του περιβάλλοντος και η πρόληψη της ρύπανσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL-1973/78) με αντικείμενο τον προοδευτικό παροπλισμό των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και η αντικατάστασή τους από το 1996 από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για λόγους μεγαλύτερης αξιοπιστίας και ασφάλειας. Παράλληλα η σύμβαση MARPOL προβλέπει εξονυχιστικό έλεγχο της ηλικίας των πετρελαιοφόρων.

Εξίσου σημαντικές διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης είναι:

- Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SOLAS-1974).
- Διεθνής Σύμβαση για θέματα Πρόληψης Πετρελαϊκής Ρύπανσης, Αντιμετώπισης και Συνεργασίας (OPR C 90).
- INTERVENTION για την επέμβαση σε ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης
- COLREG για την πρόληψη συγκρούσεων πλοίων στη θάλασσα
- STCW για την εκπαίδευση των ναυτικών
- ο Κώδικας ISM για τα πιστοποιητικά ποιότητας των πλοίων

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

Αξιόλογο παράδειγμα διεθνούς πολιτικής για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης αποτελεί η ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO, που ιδρύθηκε στις 6-3-1948 από τη Ναυτιλιακή Διάσκεψη των κρατών μελών του Ο.Η.Ε. και σήμερα αριθμεί 160 κράτη-μέλη. Βασικοί σκοποί του IMO αποτελούν:

* προώθηση και η καθιέρωση ενός συστήματος συνεργασίας μεταξύ των Κυβερνήσεων των χωρών - μελών σχετικά με τεχνικά ζητήματα που αφορούν την διεθνή ναυτιλία

* η υιοθέτηση νομικών οργάνων (Συμβάσεων, Κωδίκων, κ.λπ.) που θα συμβάλουν στην διαρκή βελτίωση των επιπέδων της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

* Η απόφαση γι το εάν είναι σκόπιμο ή όχι να υιοθετηθούν νέα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Ευρωπαϊκή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία του περιβάλλοντος

Το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχει την πρώτη θέση στο εμπόριο πετρελαιοειδών σηματοδότησε την αναγκαιότητα για τη θέσπιση πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία του περιβάλλοντος. Η πολιτική της Ε.Ε. για την πρόληψη και αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης ενισχύεται μετά από τη βύθιση του «Erika» (12/12/1999), που οδήγησε στη διαρροή χιλιάδων τόνων που μόλυναν 400 χλμ. γαλλικών ακτών με ανυπολόγιστες ζημιές.

Το πακέτο μέτρων ERIKA I και II, θεσπίστηκαν μετά το ναυάγιο και αποτελούν το πρόσφατο νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. απέναντι στα θαλάσσια ατυχήματα. Η δέσμη ERIKA I τέθηκε σε ισχύ στις 22 Ιουλίου 2003 και οι κύριες δράσεις των μέτρων ERIKA I και ERIKA II αφορούν στα παρακάτω:

- Εντατικότεροι έλεγχοι των δεξαμενόπλοιων στα λιμάνια και μεγαλύτερη προτεραιότητα στα πλοία μεγάλης ηλικίας και στα πλοία σημαίων ευκαιρίας που ενέχουν τους μεγαλύτερους κινδύνους. (όπως ήταν στην περίπτωση του ERIKA και του PRESTIGE).

- Σύνταξη Μαύρης Λίστας των Σκαφών από την ΕΕ

- Απομάκρυνση μέχρι το 2015 όλων των δεξαμενόπλοιων που διαθέτουν μονού κύτους

- Ίδρυση Ευρωπαϊκού Γραφείου Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Αρχές 2003).

- Τα σκάφη που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να εφοδιαστούν με ένα μαύρο κουτί, όπως τα αεροσκάφη, το αργότερο μέχρι το 2007. Σκάφη που δεν θα διαθέτουν το μαύρο κουτί θα παροπλίζονται.

- Καθιέρωση Κοινοτικού συστήματος στενής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των σκαφών στα Ευρωπαϊκά ύδατα.

- Ίδρυση του Ευρωπαϊκού Ταμείου για την αποζημίωση θυμάτων σε περίπτωση ζημιάς από πετρελαιοειδή.

Πολιτική της Ελλάδας για τις θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές

Η μέχρι τώρα πολιτική της χώρας μας για τις θαλάσσιες μεταφορές στόχευε στην ανταγωνιστικότητα της ναυσιπλοΐας.

Η ναυτική ασφάλεια καθώς επίσης και τα μέτρα για την προστασία του Περιβάλλοντος, οφείλουν να αποτελούν προτεραιότητα της Ελληνικής Κυβέρνησης. Την υιοθέτηση ενός ισχυρού νομικού πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να συνοδεύουν και μέτρα για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων. Εδώ θα πρέπει να υπογραμμίσουμε και την υποκρισία και την αντι-περιβαλλοντική πολιτική των κυβερνήσεων, καθώς: α) έφεραν την κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης «Για την Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση» και του πρωτοκόλλου «για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές» τον Μάιο του 2002 στη Βουλή (7 χρόνια μετά την υπογραφή της Συμβ. Της Βαρκελώνης και 6 χρόνια μετά το πρωτόκολλο).

Β) Μεταξύ των ρυθμίσεων που προβλέπουν οι δύο τροποποιήσεις είναι το δικαίωμα πληροφόρησης του κοινού καθώς και τη δυνατότητα συμμετοχής του στη λήψη αποφάσεων και είναι πραγματική ειρωνεία καθώς από τη μια μεριά η κυβέρνηση έφερε για ψήφιση μια τέτοια διάταξη και από την άλλη -λίγες μέρες πριν – καταργούσε με την τροποποίηση του 1650/86 τη διαδικασία προέγκρισης χωροθέτησης η οποία επέτρεπε και την πληροφόρηση και την παρέμβαση του κοινού στη χωροθέτηση δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων δυναμένων να προκαλέσουν δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Γ) Στο Παράρτημα Ι ορίζεται ότι τα υπογράφοντα μέρη οφείλουν να δίνουν προτεραιότητα, ως πιθανές πηγές ρύπανσης της Μεσογείου, σε εγκαταστάσεις και δραστηριότητες όπως:

- * Διύλιση πετρελαίου (τι να πει κανείς για τις επεκτάσεις των πετρελαιοδεξαμενών στην Καβάλα;

- * επεξεργασία και διάθεση επικινδύνων αποβλήτων: δεν έχουν ξεκινήσει ούτε οι προκαταρκτικές μελέτες

- * επεξεργασία και διάθεση αστικών λυμάτων: ελάχιστες μονάδες –και πάντως ούτε η Ψυτάλλεια ούτε η Θεσσαλονίκη – λειτουργούν με δευτεροβάθμιο (βιολογικό) καθαρισμό.

- * Υπερσυγκέντρωση βιομηχανιών σε Ασπρόπυργο – Ελευσίνα, κίνδυνος για φαινόμενο «Ντόμινο» / υπερφόρτωση ρυπογόνων Βιομηχανιών στο Θριάσιο

- * Εγκαταστάσεις - μαμούθ στην παραλία με ανεξέλεγκτες ιδιωτικοποιήσεις (κέντρα

διασκέδασης, ξενοδοχειακές μονάδες, μαρίνες κ.λπ.).

Τα προβλήματα θα εξακολουθούν να υπάρχουν όσο η ίδια πολιτική συνεχίζει να εφαρμόζεται, απειλώντας καθαρά πλέον την ύπαρξη του ανθρώπου πάνω στη γη. Όσο συνεχίζεται ο ξέφρενος ανταγωνισμός των πολυεθνικών με σκοπό το κέρδος για το μοίρασμα των αγορών και του κόσμου με τις τραγικές συνέπειες που συνεπάγονται τα συγκρουόμενα συμφέροντα στο μοίρασμα της λείας... Όσο η ασυδοσία των ισχυρών του κόσμου συνεχίζει να καθορίζει τις τύχες μας πάνω σε τούτο τον πλανήτη.

Ξέρουμε ότι η προσπάθεια για τη προστασία του περιβάλλοντος είναι τελικά μάταιη χωρίς Ειρήνη. Χωρίς την υπεράσπιση της Ειρήνης είναι αφελής ή υποκριτική η υπεράσπιση του Περιβάλλοντος.

Πρώτα απ' όλα και κυρίως, απαιτούμε η Μεσόγειος να είναι μια θάλασσα Ειρήνης και συνεργασίας των λαών της! Η πάλη για το περιβάλλον λοιπόν σήμερα δεν μπορεί να κλείνει τα μάτια στις αιτίες που γεννούν τους πολέμους, στις αιτίες που συνιστούν σήμερα την απειλή για μια ειρηνική ζωή, για μια ζωή με δικαιώματα για όλους, γιατί ειρήνη δεν είναι μόνο μη πόλεμος.

ΠΗΓΕΣ: Ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Μεσόγειος SOS, Ηλεκτρονικό περιοδικό Οικολογικής επιθεώρησης, Greenpeace n

Ευρωπαϊκό Δίκαιο για τις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαιοειδών και την προστασία του περιβάλλοντος

Οι σημαντικότερες Οδηγίες και Κανονισμοί για την προστασία των θαλασσών από τις εμπορικές θαλάσσιες μεταφορές είναι οι ακόλουθοι:

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002
- Οδηγία 95/21/ΕΚ, τροποποιήθηκε από την 2001/106/ΕΚ,
- Οδηγία 94/57/ΕΚ, τροποποιήθηκε από την 2001/105/ΕΚ
- Οδηγία 2000/59/ΕΚ.
- Οδηγία 2002/59/ΕΚ
- Οδηγία 98/42/ΕΚ της Επιτροπής που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ
- Απόφαση αριθ. 2850/2000/ΕΚ

Το θεσμικό πλαίσιο που διαθέτουμε και απαρτίζεται από τα παρακάτω νομοθετήματα:

- Νόμος 743/77
- Νόμος 1739/87
- Νόμος 1269/82
- Νόμος 1634/86
- Νόμος 3022/19.06.2002
- Νόμος 3100 /2003.