



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 27.9.2000  
COM(2000) 603 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ  
BIARRITZ**

**για τη στρατηγική της Κοινότητας  
σχετικά με την ασφάλεια στην θάλασσα**

## **ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ BIARRITZ**

### **για τη στρατηγική της Κοινότητας σχετικά με την ασφάλεια στην θάλασσα**

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Feira, στις 19 και 20 Ιουνίου 2000, χάρηκε για την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει έκθεση για τη σφαιρική στρατηγική σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών, προκειμένου να ληφθεί απόφαση πριν από το τέλος του έτους.

Το αίτημα αυτό υποβάλλεται κατόπιν του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου ERIKA, στις 12 Δεκεμβρίου 1999, στα ανοικτά των γαλλικών ακτών, και της επακόλουθης ρύπανσης περίπου 400 km ακτών από περισσότερα από 10 000 m<sup>3</sup> αργού πετρελαίου.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει ήδη σημαντικό νομοθετικό οπλοστάσιο στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης.

Κατόπιν της καταστροφής του AMOCO CADIZ το 1978, η Επιτροπή, επανειλημμένως, επέστησε την προσοχή του Συμβουλίου στο γεγονός ότι το κλασσικό πλαίσιο διεθνούς δράσης σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), δεν επαρκούσε για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αιτίων των θαλασσιών καταστροφών. Η ασφάλεια στη θάλασσα δεν είχε πάντως αποτελέσει αντικείμενο παρά μόνον κάποιων επιμέρους μέτρων, μέχρις ότου, τον Μάρτιο του 1993, η Επιτροπή υπέβαλε ανακοίνωση στην οποία περιγράφονται οι βάσεις μιας κοινής πολιτικής για την ασφάλεια στην θάλασσα. Η συνολική στρατηγική που προτάθηκε από την Επιτροπή ετέθη ταχέως σε εφαρμογή : εντός ολίγων ετών, εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο δώδεκα οδηγίες και τρεις κανονισμοί. Εν γένει, τα κείμενα αυτά αποσκοπούν να εξασφαλίσουν στην Κοινότητα αυστηρότερη εφαρμογή, ακόμη και εκ των προτέρων, των κανόνων που πηγάζουν από τις διεθνείς συμβάσεις, στους τομείς της ασφάλειας των πλοίων, της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, των κριτηρίων εκπαίδευσης και τυπικών προσόντων των ναυτικών και των συνθηκών εργασίας επί του πλοίου. Ύστερα από πολλές θαλάσσιες τραγωδίες, και ιδίως το ναυάγιο του ESTONIA το 1994, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων που μεταφέρουν εμπορεύματα χύδην. Η νομοθεσία αυτή αφορά κυρίως τα εμπορικά πλοία, αλλά η ασφάλεια των σκαφών αναψυχής και των αλιευτικών σκαφών αποτελεί επίσης αντικείμενο ειδικών κοινοτικών μέτρων.

Το ναυάγιο του ERIKA, τον Δεκέμβριο του 1999, απετέλεσε τον καταλύτη για νέες εξελίξεις στην καθιέρωση της Ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα, με ειδικότερο στόχο την αντιμετώπιση των κινδύνων που παρουσιάζουν τα πετρελαιοφόρα για το περιβάλλον.

Η καταστροφή αυτή προκάλεσε σημαντική αίσθηση στην Ευρωπαϊκή κοινή γνώμη. Προφανώς, η επανάληψη τέτοιων ατυχημάτων, καθώς και των συνεπειών τους στο περιβάλλον, έχουν μειώσει σημαντικά τα περιθώρια ανοχής της κοινής γνώμης.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με το ψήφισμά του της 20ής Ιανουαρίου 2000, και το Συμβούλιο Γενικών Υποθέσεων, στις 24 Ιανουαρίου, απαίτησαν σημαντική ενίσχυση των κανόνων ασφάλειας στη θάλασσα σε κοινοτικό επίπεδο.

Η Επιτροπή ανταποκρίθηκε στα αιτήματα αυτά, με την έκδοση, στις 21 Μαρτίου 2000, σχεδόν τρεις μήνες μόνον μετά το ατύχημα, μιας « Ανακοίνωσης σχετικά με την ασφάλεια

των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου », όπου περιγράφεται μια σφαιρική στρατηγική, συνοδευόμενη από ορισμένες προτάσεις για συγκεκριμένες δράσεις, προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη τέτοιων ατυχημάτων.

## **I - Υπόμνηση των προτάσεων για βραχυπρόθεσμα μέτρα, που εξετάζονται από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο**

Οι τρεις προτάσεις νομοθετικών μέτρων, που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή κατόπιν του ναυαγίου του ERIKA, αποτελούν επί του παρόντος αντικείμενο συζητήσεων στο πλαίσιο του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Είναι θέμα υψίστης σημασίας να προχωρήσουν οι συζητήσεις επί αυτών των τριών μέτρων εν παραλλήλω, ταχέως και συντονισμένα, στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων.

### 1) Περιεχόμενο των προτεινομένων μέτρων

- Ουσιαστική τροποποίηση της υφισταμένης οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, προκειμένου να **ενισχυθούν οι έλεγχοι στους λιμένες**, οι οποίοι επί του παρόντος παραμένουν ανεπαρκείς. Τα βασικά στοιχεία της εν λόγω πρότασης αφορούν την απαγόρευση των πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα (με την κατάρτιση μιας «μαύρης λίστας» πλοίων που δεν θα δύνανται πλέον να εισέλθουν στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και την ενίσχυση των επιθεωρήσεων στα «επικίνδυνα» πλοία, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται τα πετρελαιοφόρα. Όλες αυτές οι τροποποιήσεις συνεπάγονται αύξηση του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τη διεξαγωγή των ελέγχων στους λιμένες των διαφόρων κρατών μελών. Οι διοικητικές υπηρεσίες των κρατών μελών δεν δύνανται πλέον να αποφύγουν αυτή την ενίσχυση του δυναμικού τους σε προσωπικό.
- Τροποποίηση της υφισταμένης οδηγίας σχετικά με τους **νηογνώμονες**, στους οποίους τα κράτη μέλη παραχωρούν μεγάλο μέρος των αρμοδιοτήτων τους για επαλήθευση, ιδίως όσον αφορά την ποιότητα της δομής των πλοίων. Στόχος είναι να συγκεντρωθεί και να εναρμονισθεί η διαδικασία αναγνώρισης των νηογνώμωνων, να επιβληθούν ειδικές κυρώσεις (αναστολή ή ανάκληση της αναγνώρισης) στους νηογνώμονες που δεν εκπληρούν τον ρόλο τους και, εν γένει, να ενισχυθούν οι έλεγχοι των δραστηριοτήτων των νηογνώμωνων.
- Η τρίτη πρόταση αποσκοπεί στη γενίκευση **της απαγόρευσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους**, σε συνάρτηση με χρονοδιάγραμμα ανάλογο με εκείνο των Ηνωμένων Πολιτειών, γεγονός το οποίο θα καταστήσει δυνατή την επιτάχυνση της εισαγωγής πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, τα οποία προσφέρουν καλύτερη προστασία έναντι της ρύπανσης σε περίπτωση ατυχήματος. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα αυτό, η χρησιμοποίηση διπλού κύτους θα καταστεί υποχρεωτική για τις περισσότερες κατηγορίες πετρελαιοφόρων το 2010.

Τέλος, η Επιτροπή προτείνει, χωρίς να αναμένεται να τεθούν σε ισχύ τα ανωτέρω μέτρα, να συναφθεί **εκούσια συμφωνία** μεταξύ των κυριοτέρων εταίρων του κλάδου, που συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, με σκοπό να βελτιωθεί χωρίς καθυστέρηση η ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών πετρελαϊκών προϊόντων.

## 2) Κατάσταση προόδου της δέσμης μέτρων που προτάθηκε από την Επιτροπή

Διαπιστώθηκε ταχεία πρόοδος όσον αφορά την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της κοινοτικής οδηγίας σχετικά με τους **νηογνώμονες** και δύναται πλέον να θεωρηθεί ότι υπάρχει ευρεία συμφωνία επί του κειμένου αυτού στο Συμβούλιο.

Οι γενικοί στόχοι της πρότασης που αφορά τον **έλεγχο από το κράτος του λιμένα** αντιμετωπίστηκαν θετικά στο πλαίσιο του Συμβουλίου, γεγονός το οποίο επιτρέπει ομοίως να υπάρχουν ελπίδες για συμφωνία επί του κειμένου πριν από το τέλος του έτους. Ωστόσο, οι διατάξεις που προβλέπουν υποχρεωτικό ενισχυμένο έλεγχο των «επικίνδυνων» πλοίων, όπως των πετρελαιοφόρων άνω των 15 ετών, υπάρχει κίνδυνος να μετριασθούν, λαμβανομένης υπόψη της απροθυμίας των κρατών μελών να προσλάβουν το αναγκαίο προσωπικό για να αντιμετωπίσουν αυτές τις πρόσθετες υποχρεώσεις. Η Επιτροπή είναι σε θέση να κατανοήσει την ανάγκη κάποιας ευελιξίας για τη ρύθμιση εξαιρετικών καταστάσεων που μπορεί να παρουσιασθούν στους λιμένες της Κοινότητας, αλλά δεν είναι δυνατόν να δεχθεί κείμενο το οποίο θα είχε ως αποτέλεσμα να διαλανθάνουν τους υποχρεωτικούς ελέγχους πλοία όπως το ERIKA. Επομένως, εάν δεν καταστούν υποχρεωτικοί οι ενισχυμένοι έλεγχοι παρά μόνον άνω ενός πολύ υψηλού συντελεστή εστίασης<sup>1</sup>, όπως θα το επιθυμούσαν ορισμένα κράτη μέλη, πλοία παρόμοια με το ERIKA δεν θα υποβάλλονταν σε έλεγχο.

Όσον αφορά την πρόταση κανονισμού για τα **πετρελαιοφόρα διπλού κύτους**, χρειάζεται να γίνει από κοινού διάβημα στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), προκειμένου να καταβληθούν προσπάθειες να εγκριθούν ταχέως παρόμοια μέτρα με εκείνα που επιθυμεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Φαίνεται σήμερα ότι υπάρχει αρκετά ευρεία συναίνεση υπέρ της αναθεώρησης των ισχυόντων διεθνών κανόνων. Πάντως, παραμένει η ανάγκη να συνεχισθούν οι εργασίες επί της προτάσεως κανονισμού, ώστε να μπορέσει να εγκριθεί το κείμενο αυτό τον Δεκέμβριο από το Συμβούλιο, μαζί με το σύνολο των λοιπών προτεινομένων μέτρων, τότε δε θα είναι δυνατόν να κριθεί κατά πόσον είχαν επιτυχία οι πρωτοβουλίες που ανελήφθησαν στο πλαίσιο του ΙΜΟ.

Τα κοινοτικά θεσμικά όργανα πρέπει να εργασθούν από κοινού, ώστε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας να είναι σε θέση να διαπιστώσει συμφωνία επί αυτών των τριών κειμένων κατά το τέλος του έτους.

Όσον αφορά **την εκούσια συμφωνία** με σκοπό τη βελτίωση της διαφάνειας και των πρακτικών ναύλωσης των πετρελαιοφόρων, η Επιτροπή, μέχρι στιγμής, δεν έχει διακρίνει από πλευράς πετρελαϊκών εταιρειών απτά σημεία μιας οποιασδήποτε βούλησης να συνάψουν τέτοια συμφωνία, ενώ οι άλλοι εταίροι, εφοπλιστές ειδικευμένοι στις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαϊκών προϊόντων και νηογνώμονες, εξέφρασαν ενδιαφέρον να προβούν σε τέτοιες συζητήσεις.

## **II - Δεύτερη σειρά μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα**

Πέραν των προτάσεων για βραχυπρόθεσμα μέτρα, που επισυνάπτονται στην ανακοίνωση, η Επιτροπή ανακοίνωσε συμπληρωματικά μέτρα, εντός των επομένων μηνών, για τη βελτίωση,

---

<sup>1</sup> Σύμφωνα με το σύστημα του "συντελεστή εστίασης", τα πλοία λαμβάνουν ορισμένες μονάδες, σε συνάρτηση με διάφορα κριτήρια, όπως η ηλικία, η σημαία, οι προηγούμενες απαγορεύσεις απόπλου, κλπ. Τα πλοία με τον μεγαλύτερο αριθμό μονάδων πρέπει να υποβάλλονται σε επιθεώρηση κατά προτεραιότητα. Το μέτρο αυτό επιτρέπει την εστίαση σε επικίνδυνα πλοία και τη μείωση του κινδύνου εφαρμογής διαφορετικών πρακτικών ανάλογα με τους λιμένες.

κατά βιώσιμο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης.

1) Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία

Η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα αποτελεί κεφαλαιώδες ζήτημα : 90% του εμπορίου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τρίτων χωρών διεξάγεται δια θαλάσσης. Οι κίνδυνοι ατυχημάτων που συνδέονται με τη συγκέντρωση της κυκλοφορίας κατά μήκος των κυριοτέρων ευρωπαϊκών θαλασσίων οδών είναι ιδιαίτερα υψηλοί σε ορισμένες ζώνες σύγκλισης, όπως είναι τα στενά του Καλαί ή του Γιβραλτάρ. Εξάλλου, οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος, που ενδέχεται να συμβεί ακόμη και εκτός των ζωνών υψηλής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας (όπως στην περίπτωση του ναυαγίου του ERIKA), μπορεί να είναι καταστροφικές για την οικονομία και το περιβάλλον των σχετικών κρατών μελών.

Θεμέλιο της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών κατέστησε δυνατή την ανάπτυξη μιας παγκόσμιας αγοράς υπηρεσιών, η οποία χαρακτηρίζεται από τον ελεύθερο ανταγωνισμό, στο πλαίσιο μιας έννομης τάξης με χαμηλή παρέμβαση των κρατών. Η ελευθερία αυτή συνέβαλε στην προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου και της ευρωπαϊκής οικονομίας. Ωστόσο, η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών δεν πρέπει να χρησιμεύει ως πρόσχημα για την άρνηση, στα κράτη προστά από τις ακτές των οποίων διέρχονται πλοία που μεταφέρουν ιδιαίτερα ρυπογόνα εμπορεύματα, του δικαιώματος να επισημαίνουν και να παρακολουθούν στενότερα τα πλοία αυτά, καθώς και να επεμβαίνουν στα πλοία όταν επαπειλούνται σοβαροί κίνδυνοι για τις ακτές τους. Η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών δύναται να συμφιλιώνεται απολύτως με ενίσχυση του ελέγχου των πλοίων, πόσω μάλλον που η εξέλιξη της τεχνολογίας των επικοινωνιών επιτρέπει σήμερα να λαμβάνονται επακριβείς πληροφορίες για την κυκλοφορία, με παράλληλη μείωση στο ελάχιστο του βάρους των διαδικασιών αναγγελίας.

Σε σύγκριση με άλλους τομείς, όπως είναι η ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, που αποτελούν αντικείμενο πολυάριθμων και λεπτομερών κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων, η πρόληψη των ατυχημάτων που συνδέονται με τη θαλάσσια κυκλοφορία βασίζεται επί του παρόντος μόνον σε μία κοινοτική οδηγία, η οποία επιβάλλει υποχρεώσεις αναγγελίας από πλευράς φορέων εκμετάλλευσης και κυβερνητών πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία και κατευθύνονται προς ευρωπαϊκό λιμένα. Η εν λόγω οδηγία έχει ως κύριο στόχο να μπορούν οι επιχειρησιακές αρχές των κρατών μελών να έχουν στη διάθεσή τους λεπτομερείς πληροφορίες για το φορτίο που βρίσκεται στο πλοίο, ώστε να αντιμετωπίζουν ταχύτερα και αποτελεσματικότερα τις συνέπειες θαλάσσιου ατυχήματος.

Προπαρασκευάζεται νέα νομοθεσία, με πιο φιλόδοξους στόχους, η οποία προβλέπει την καθιέρωση ενός ευρωπαϊκού συστήματος πληροφόρησης για τη θαλάσσια κυκλοφορία, με βάση ιδίως τις ακόλουθες κατευθυντήριες αρχές :

- καθιέρωση διευρυμένης υποχρέωσης αναγγελίας πριν από την είσοδο στα ευρωπαϊκά ύδατα·
- βελτίωση των διαδικασιών που αφορούν τη μετάδοση και την εκμετάλλευση δεδομένων σχετικά με το επικίνδυνο φορτίο, μέσω ιδίως συστηματικής προσφυγής στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων (EDI)·

- υποχρεωτικός εξοπλισμός των πλοίων, στα ύδατα της Κοινότητας, με αυτόματα συστήματα επισήμανσης (ή αναμεταδότες), σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του ΙΜΟ, προκειμένου να διευκολυνθεί η επισήμανσή τους και η παρακολούθησή τους από τις αρμόδιες αρχές πλησίον των ακτών·
- αύξηση της ανάπτυξης των κοινών βάσεων δεδομένων και της δικτύωσης των κέντρων που είναι επιφορτισμένα με τη διαχείριση των πληροφοριών που συλλέγονται δυνάμει της οδηγίας, ώστε να παρέχονται πληρέστερες γνώσεις για την κυκλοφορία, ιδίως διέλευσης, στα ευρωπαϊκά ύδατα·
- εξασφάλιση στενότερης παρακολούθησης των πλοίων που παρουσιάζουν ιδιαίτερα υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το περιβάλλον·
- ενίσχυση των εξουσιών επέμβασης των κρατών μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή επαπειλούμενης ρύπανσης μπροστά στις ακτές τους.

## 2) Βελτίωση των ισχυόντων καθεστώτων ευθύνης και αποζημίωσης για ζημιές από ρύπανση

Η μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου δια θαλάσσης είναι εγγενώς επικίνδυνη δραστηριότητα, η οποία παρουσιάζει σοβαρούς κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον. Για τον λόγο αυτόν, από την δεκαετία του εβδομήντα, η διεθνής κοινότητα κατάρτισε, μέσω του πλαισίου που προσφέρει ο ΙΜΟ, διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες θεσπίζουν λεπτομερείς κανόνες ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση ρύπανσης προκαλούμενης από δεξαμενόπλοια. Είναι σκόπιμο, εν τούτοις, να υπομνησθεί ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν κύρωσαν τις εν λόγω διεθνείς συμβάσεις και καθιέρωσαν δικό τους καθεστώς ευθύνης για ζημιές από ρύπανση.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του καθεστώτος που καθιερώνεται από τις διεθνείς συμβάσεις είναι τα εξής :

- αντικειμενική ευθύνη έναντι των πλοιοκτητών, αλλά περιορισμένη ανά περιστατικό σε ποσό που συνδέεται με τη χωρητικότητα του πλοίου του· καθιερώνεται επίσης σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης,
- δεν δύναται να προβληθεί καμία συμπληρωματική απαίτηση για επανόρθωση των ζημιών από ρύπανση έναντι του πλοιοκτήτη, του ναυλωτή ή τυχόν άλλου εμπλεκόμενου μέρους, εκτός εάν δύναται να αποδειχθεί ότι οι ζημιές οφείλονται σε πρόθεσή τους ή σε σοβαρή αμέλεια,
- η πετρελαϊκή βιομηχανία τροφοδοτεί συλλογικά ένα ταμείο εγγυήσεων, το FIPOI, μέσω συνεισφοράς που υπολογίζεται με βάση τις εισαγωγές πετρελαίου· το FIPOI κινητοποιείται όταν η αποζημίωση που προσφέρεται δυνάμει των προηγούμενων εδαφίων αποδεικνύεται ανεπαρκής. Πάντως, το ανώτατο επίπεδο αποζημίωσης καθορίζεται επίσης σε περίπου 200 εκατομμύρια δολάρια.

Το καθεστώς που καθιερώνεται με τις εν λόγω συμβάσεις έδειξε κάποια αποτελεσματικότητα και πολλές απαιτήσεις αποζημίωσης ρυθμίσθηκαν αναλόγως, μέσω του καθεστώτος αυτού.

Ωστόσο, τριάντα έτη μετά τη δημιουργία του, γίνεται αισθητή η ανάγκη ριζικότερης αναθεώρησης του υφισταμένου συστήματος : το ατύχημα του ERIKA έφερε στο προσκήνιο διάφορες ανεπάρκειες, οι οποίες είναι σκόπιμο να καλυφθούν.

Επισημάνθηκαν ιδιαίτερα οι ακόλουθες ελλείψεις :

- Το μέγιστο ποσό αποζημίωσης είναι σαφώς ανεπαρκές. Το ποσό των ζημιών που προκλήθηκαν από το ατύχημα του ERIKA θα υπερβεί το όριο αυτό προφανώς κατά πολύ και, με βάση αυτή την υπόθεση, οι ζημιωθέντες δεν θα αποζημιωθούν παρά μόνον εν μέρει. Η Επιτροπή είχε αναφέρει στην ανακοίνωσή της σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου ότι θα ήταν αναγκαίο να αυξηθεί το όριο αποζημίωσης σε ένα δισεκατομμύριο δολάρια, όπως προβλέπεται στις Ηνωμένες Πολιτείες, προκειμένου να εξασφαλισθεί επαρκής κάλυψη για ενδεχόμενες μελλοντικές πετρελαιοκηλίδες στις ακτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Το υφιστάμενο καθεστώς δεν περιλαμβάνει κίνητρα τα οποία να ενθαρρύνουν τους αρμόδιους για τη λήψη αποφάσεων στον ναυτιλιακό κλάδο να προσφέρουν και να χρησιμοποιούν πλοία ποιότητας γι' αυτόν τον εγγενώς επικίνδυνο τύπο μεταφορών.
- Οι διαδικασίες αποζημίωσης είναι πολύπλοκες, χρονοβόρες και ελάχιστα διαφανείς.

Η άμεση προτεραιότητα είναι να καλυφθεί η πρώτη από τις ανωτέρω ελλείψεις. Δεν είναι αποδεκτό να μην λαμβάνουν πλήρη και εξ ολοκλήρου αποζημίωση οι ευρωπαίοι πολίτες που υπέστησαν τις δραματικές συνέπειες μιας σοβαρής τυχαίας ρύπανσης. Έχουν ήδη αρχίσει σε διεθνές επίπεδο οι συζητήσεις σχετικά με την αύξηση των ορίων αποζημίωσης, αλλά φαίνεται από τώρα ότι η αύξηση αυτή – εάν εγκριθεί – υπάρχει κίνδυνος να παραμείνει ακόμη εν πολλοίς ανεπαρκής. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Ταμείου αποζημίωσης για ζημιές από ρύπανση, το οποίο θα συμπληρώνει την αποζημίωση των ζημιωθέντων, σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων που καθορίζονται στις Συμβάσεις. Αυτό το συμπληρωματικό Ταμείο πρόκειται να λειτουργεί ακολουθώντας διαδικασίες παράλληλες και συμπληρωματικές με εκείνες του FIPOI.

Όσον αφορά τις δύο άλλες ελλείψεις που επισημαίνονται ανωτέρω, είναι αναγκαίο να αναληφθεί χωρίς καθυστέρηση τροποποίηση της Σύμβασης η οποία διέπει την ευθύνη των πλοιοκτητών. Η Επιτροπή θα καλέσει σε συνάντηση τις διοικήσεις των κρατών μελών και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς του κλάδου των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου, με προοπτική να καταλήξουν σε συντονισμένη θέση εν όψει της τροποποίησης των διεθνών συμβάσεων. Η Επιτροπή ήδη ανακοίνωσε την πρόθεσή της να κάνει προτάσεις με σκοπό να υπέχουν ευθύνη όλοι οι λοιποί συντελεστές που εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των ναυλωτών. Σε περίπτωση που δεν γίνει αποδεκτή η εν λόγω τροποποίηση στα διεθνή βήματα, η Επιτροπή θα προτείνει σφαιρικό καθεστώς ευθύνης σε κοινοτικό επίπεδο. Το υπόψη καθεστώς ευθύνης είναι δυνατόν να συμπεριλαμβάνει απεριόριστη ευθύνη σε περίπτωση αμελείας.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να τονισθεί, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο για την περιβαλλοντική ευθύνη της 9ης Φεβρουαρίου 2000, ότι ένα αναθεωρημένο σύστημα αποζημίωσης για ζημιές συνδεδεμένες με τη θαλάσσια ρύπανση από υδρογονάνθρακες θα πρέπει επίσης να θίγει το ζήτημα των ζημιών για την άγρια ζωή και τη βιοποικιλότητα.

### 3) Προς έναν ευρωπαϊκό φορέα ασφάλειας στη θάλασσα

Εντός ολίγων ετών, θεσπίστηκε σημαντικός αριθμός νομοθετικών πράξεων. Τα κράτη μέλη πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή τους κανόνες αυτούς αποτελεσματικά και ομοιόμορφα, ιδίως με σύγκλιση των διαδικασιών και πρακτικών επιθεωρήσεων στους λιμένες και τεχνικού ελέγχου της κατάστασης των πλοίων.

Προκειμένου να παρασχεθεί βοήθεια στην Επιτροπή για να εξασφαλίσει την παρακολούθηση και την επαλήθευση της αποτελεσματικής και εναρμονισμένης εφαρμογής των εν λόγω κανόνων στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή προβλέπει, όπως το πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τη δημιουργία ενός ειδικού φορέα, ο οποίος θα μπορούσε, ενδεχομένως, να λάβει τη μορφή ενός « Ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας στη θάλασσα ».

Ο φορέας αυτός πρόκειται να υποστηρίξει τη δράση της Επιτροπής και των κρατών μελών κατά την εφαρμογή και τον έλεγχο της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και κατά την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των υφισταμένων μέτρων. Αναμένεται να συμβάλλει επίσης στην προπαρασκευή της τεχνικής προσαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας. Θα πρέπει να μπορεί να ασκεί καθήκοντα συλλογής και ανάλυσης πληροφοριών για πραγματικά περιστατικά ή στατιστικών πληροφοριών και να του ανατίθενται συγκεκριμένες αποστολές ελέγχου ή πραγματογνωμοσύνης σε σχέση με τη θέση σε εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας.

Πιο συγκεκριμένα, ο εν λόγω οργανισμός θα μπορούσε να ασκήσει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Τεχνική συνδρομή για την προπαρασκευή προτάσεων τροποποίησης των κοινοτικών νομοθετικών κειμένων, εν όψει ιδίως των εξελίξεων των διεθνών κανονιστικών ρυθμίσεων,
- Αποστολές επιτόπιας επιθεώρησης των συνθηκών υπό τις οποίες διεξάγεται από τα κράτη μέλη ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα,
- Συλλογή πληροφοριών και εκμετάλλευση βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα (ιδιαίτερα, η ανάπτυξη του EQUASIS),
- Αποστολές συνδεδεμένες με την επιτήρηση της ναυσιπλοΐας και τη διαχείριση των πληροφοριών σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία,
- Αποστολές αξιολόγησης και ελέγχου των νηογνομόνων,
- Συμμετοχή σε δράσεις, ή συντονισμός τους, σε σχέση με έρευνες κατόπιν θαλάσσιου ατυχήματος,
- Αποστολές συνδρομής προς τα υποψήφια για προσχώρηση κράτη, προκειμένου να αξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, ως κράτη της σημαίας και ως κράτη του λιμένα, οι λιμενικές αρχές των σχετικών χωρών.

\*\*\*\*\*

Όπως ήδη αναγγέλθηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 21ης Μαρτίου 2000, οι προτάσεις σχετικά με την ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας και τον ευρωπαϊκό φορέα θα ολοκληρωθούν πριν από το τέλος του έτους, αμέσως δε θα τις ακολουθήσει πρόταση σχετικά με την ευθύνη. Το σύνολο των υπόψη μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της πρώτης δέσμης βραχυπρόθεσμων μέτρων, αποτελεί ένα ομοιογενές σύνολο, το οποίο αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την ασφάλεια στην θάλασσα στα ύδατα και στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προκειμένου οι εν λόγω προτάσεις να καταλήξουν ταχέως σε συγκεκριμένες δράσεις, ζητείται από το Συμβούλιο και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να δώσουν τη μέγιστη προτεραιότητα στην εξέτασή τους.