

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

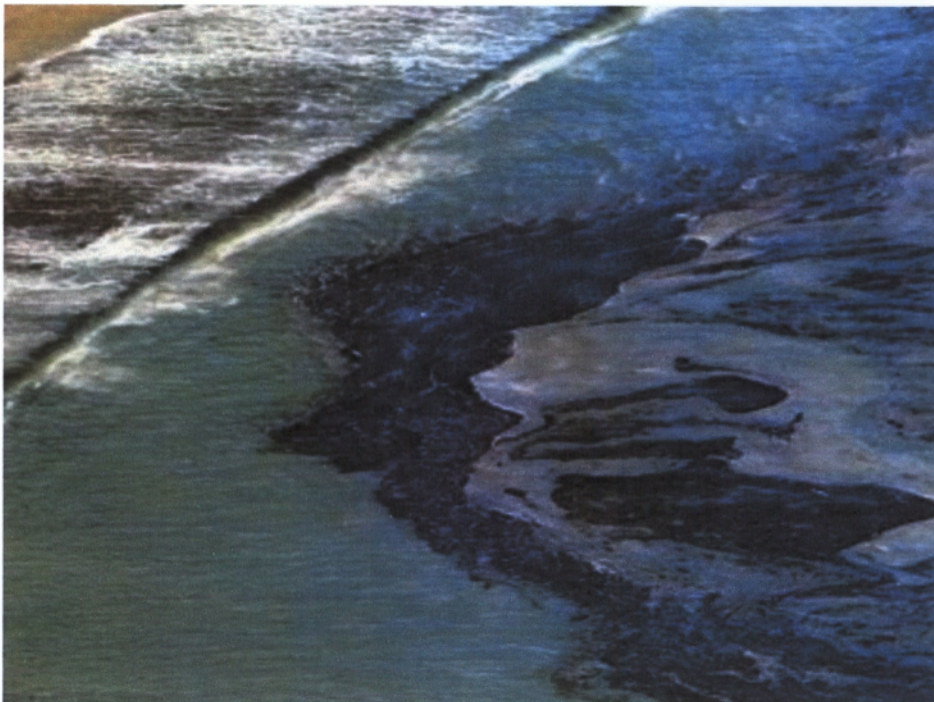
ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

**ΤΜΗΜΑ : Σ.Δ.Ο. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ**

Η ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ :

**ΣΧΕΣΗ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**



**ΥΠΕΥΘΥΝΗ : ΚΟΝΤΖΟΓΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ-ANNA
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΣΠΗΛΙΩΠΟΥΛΟΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
1. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΗΣ	3
2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4 - 9
3. ΣΧΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ	10
4. Η ΔΙΑΝΟΗΣΗ	11 - 14
5. ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ	14 - 19
6. ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΑ	19 - 20
7. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ	21 - 25
8. ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΟΜΜΑΤΑ	25 - 30
9. ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ	31 - 38
10. Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ	39
11. ΕΝΔΛΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	40 - 42
12. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	42 - 48
13. Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ «ΙΣΤΟΡΙΚΑ» ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	48 - 55
14. ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ «PRESTIGE»	55 - 59
15. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	60 - 66
16. ΝΟΜΟΙ, ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ	66 - 73
17. ΕΠΙΛΟΓΟΣ	74 - 79
18. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	80 - 82
19. ΣΗΜΕΙΩΜΑ	83
20. ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ	84

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η μόλυνση του περιβάλλοντος και οι εκάστοτε οικονομικές συνθήκες	
Α. Σχέση Οικονομίας και Οικολογίας	Β. Η ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοφόρα πλοία
I.	
Η Διανόηση	Ενάλιο Περιβάλλον
α.	
Οικολογική Οικονομική	Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος
β.	
Κινηματογραφική Καλλιτεχνία	Η ρύπανση της Μεσογείου και «Ιστορικά» ατυχήματα
II.	
Η Πολιτική	Το χρονικό του «PRESTIGE»
α.	
Οικολογικά πολιτικά κόμματα	Οικονομικό – περιβαλλοντικές Συνέπειες
β.	
Μη κυβερνητικές οργανώσεις	Νόμοι, Κυρώσεις και Νέα Μέτρα
ΕΠΙΛΟΓΟΣ : Η Οικολογία ως μέσο διασφάλισης της οικονομικής ανάπτυξης	

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μόλυνση του περιβάλλοντος και οι εκάστοτε οικονομικές συνθήκες

Απέναντι στο οικολογικό έγκλημα και την υποβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος όλοι οφείλουν να πάρουν θέση. Όπως λέει η Αποκάλυψη , «...ούτε ψυχρός , ούτε ζεστός . Έπρεπε να είσαι είτε ζεστός, είτε ψυχρός. Θα σε ξεράσω από το στόμα μου». Και πριν η θάλασσα γίνει αίμα και πεθάνουν το τρίτο από τα πλάσματα που είναι στη θάλασσα και έχουν ψυχές και το τρίτο από τα καράβια που θα χαλαστούν, οφείλουμε να σταθούμε στην άμμο της θάλασσας, όχι για να δούμε από την θάλασσα ν' ανεβαίνει το θηρίο, αλλά για να δούμε τις ευθύνες μας και τα μέτρα που πρέπει να πάρουμε για τη σωτηρία του Περιβάλλοντος, για να μη μεθέξουμε στη νέα Αμαρτία της καταστροφής του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οφείλουμε να φτιάξουμε Πολιτεία, η οποία να μην κάθεται ως «πόρνη στις όχθες των πολλών νερών, από το βίος της οποίας πλούτισαν όσοι έχουν καράβια», γιατί χωρίς σεβασμό στο θαλάσσιο περιβάλλον, στη βάση της ζωής κατά τη Γένεση, «σε μιαν ώρα θα ερημωθούν». Και κάθε κυβερνήτης και όλο το πλήρωμα και οι ναύτες, κι όσοι δουλεύουμε στη θάλασσα θα σκοτωθούν». Γι' αυτό οι κυβερνήσεις οφείλουν να πάρουν αποφάσεις που δεν θα επιτρέψουν σ' εκείνους που αφανίζουν τη γη, να αφανίσουν τη ναυτιλία και τους ναυτικούς με ότι αυτό συνεπάγεται. Για να μην ανέβει από τη θάλασσα κανένα θηρίο, οφείλουν οι κυβερνήσεις να είναι αποφασιστικές.

Με τα «ήπια» σενάρια για το φαινόμενο του θερμοκηπίου η μέση θερμοκρασία της γης θ' ανέλθει τουλάχιστον 1,5 έως 4,80 Κελσίου μέχρι το 2035 χωρίς κανείς να γνωρίζει τι θα συμβεί στα μέσα του 21^{ου} Αιώνα.

Πριν 125.000 χρόνια όταν στην Ν. Αγγλία κατοικούσαν ιπποπόταμοι, λιοντάρια και ελέφαντες υπήρχαν τέτοιες θερμοκρασίες. Η πικρή αλήθεια είναι ότι μέσα σε μερικές δεκαετίες η γη θα επανέλθει και πιθανόν θα ξεπεράσει κλιματικές συνθήκες που επικρατούσαν πριν εκατομμύρια χρόνια και απολάμβαναν οι κατ' άλλα συμπαθείς μας δεινόσαυροι.

Το πρόβλημα συνίσταται στο ότι οι κλιματικές αλλαγές που συνέβησαν στον πλανήτη μέσα σε χιλιάδες χρόνια και έγιναν αργά, θα συντελεστούν μέσα σε δεκαετίες. Έτσι κατά τους επιστήμονες, οι αμέσως επόμενες μία ή δύο μόνο γενιές θα βιώσουν κλιματικές ανατροπές που όμοιές τους διαδραματίστηκαν καθ' όλη την ιστορία της ανθρωπότητας.

Στην αρχή του 21ου αιώνα είναι πλέον ξεκάθαρο πως το μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθήσαμε μέχρι σήμερα οδηγεί σε αδιέξοδο.

Θεωρούμε ότι στις χώρες της ανεπτυγμένης Δύσης, έχουμε καταφέρει να κατακτήσουμε ένα υψηλό επίπεδο διαβίωσης, με κάλυψη όλων των πραγματικών και πλασματικών αναγκών μας. Αυτό, όμως, δεν αφορά το σύνολο των κατοίκων τους, αφού μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού τους ζει κάτω από το όριο της φτώχειας.

Ταυτόχρονα, το χάσμα μεταξύ αναπτυσσόμενων και ανεπτυγμένων χωρών μεγάλωσε ακόμα περισσότερο. Περισσότερα από τέσσερα δισεκατομμύρια άνθρωποι παγκοσμίως ζουν με λιγότερα από 1 έως 2 δολάρια την ημέρα, ενώ συνολικά οι κάτοικοι του πλανήτη χάνουν αγαθά που είχαν στο παρελθόν, όπως

τον καθαρό αέρα, το πόσιμο νερό και την καθαρή θάλασσα, με ανυπολόγιστες συνέπειες στην υγεία και την οικονομία.

Η ανάγκη για ένα διαφορετικό μοντέλο ανάπτυξης είναι εμφανής, κι αυτήν επιχείρησαν να προσεγγίσουν οι Παγκόσμιες Συνδιασκέψεις για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στο Ρίο το 1992 και στο Γιοχάνεσμπουργκ το 2002. Λύσεις υπάρχουν, είναι δύσκολο όμως να εφαρμοστούν αφού για την υλοποίηση τους απαιτούνται ριζικές αλλαγές.

Η στροφή προς τη κοινωνική οικονομία, μια οικονομία που δε θα έχει σαν μοναδικό στόχο το κέρδος, αλλά θα συνυπολογίζει τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές της ανάπτυξης, προϋποθέτει τη δημιουργία των κατάλληλων προϋποθέσεων: χρηματοδοτικά και διοικητικά εργαλεία, αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, αλλαγή προτεραιοτήτων.

Η ανάπτυξη «κοινωνικών εταιρειών» και «πράσινων επαγγελμάτων», με αντικείμενο τη διαχείριση και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων, την εξοικονόμηση ενέργειας, την ανακύκλωση, τη βιολογική γεωργία και κτηνοτροφία, τον οικότουρισμό, τις καθαρές τεχνολογίες, έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να συμβάλει σε αυτή την κατεύθυνση.

Η εφαρμογή τέτοιων πολιτικών, τόσο στην Ευρώπη, όσο και παγκοσμίως, έχει δημιουργήσει εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, επιτρέποντας στους ανθρώπους να εξασφαλίζουν τα μέσα για τα ζώή τους, προωθώντας την αποκέντρωση και την ανάπτυξη της περιφέρειας, διατηρώντας, ή ακόμα και βελτιώνοντας, την ποιότητα του περιβάλλοντος.

Το δίλημμα «ανάπτυξη ή προστασία του περιβάλλοντος» δεν υφίσταται στις μέρες μας. Για να υπάρχει ανάπτυξη και ποιότητα διαβίωσης, το περιβάλλον πρέπει να προστατευθεί. Ο φυσικοί πόροι πρέπει να διατηρηθούν.

Στο παρελθόν, μια περιοχή με φυσικό και πολιτισμικό πλούτο που έπρεπε να προστατευθεί, ήταν «καταδικασμένη». Η κοινωνία συχνά θεωρούσε βάρος τον πλούτο αυτό, αφού δεν μπορούσε να «αναπτυχθεί». Σήμερα αναζητούμε όλοι περιοχές που δεν έχουν αλωθεί, αλλά διατηρούν αναλλοίωτα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Τέτοιες περιοχές μπορούν να αναδειχθούν και να αναπτυχθούν με βάση ένα διαφορετικό μοντέλο, που δε θα φέρει την υποβάθμιση, αλλά θα αναδεικνύει και θα προστατεύει τον πλούτο τους.

Η εξάντληση των φυσικών πόρων υποχρεώνει την κοινωνία να αναζητήσει ανανεώσιμους, φυσικούς πόρους, για να μπορεί και στο μέλλον να απολαμβάνει τα αγαθά και τις υπηρεσίες που έχει σήμερα. Η τεχνολογική εξέλιξη στον τομέα των ανανεώσιμων μορφών ενέργειας έχει ήδη δημιουργήσει πολλές θέσεις εργασίας.

Αντίστοιχα, η αδυναμία του περιβάλλοντος να αφομοιώσει τα απόβλητα μας, επιβάλλει την αξιοποίηση και επαναχρησιμοποίησή τους, αντί για τη διάθεσή τους στο περιβάλλον. Σε πολλές χώρες του κόσμου, ακόμα και εκεί όπου δεν υπάρχει το πρόβλημα της λειψυδρίας, τα λύματα δεν αποθέτονται στο περιβάλλον, αλλά επαναχρησιμοποιούνται μετά από κατάλληλη επεξεργασία.

Τα παραδείγματα είναι πολλά και τα περισσότερα επιτυχημένα. Για να εφαρμοστούν ευρέως απαιτούνται ριζικές αλλαγές και τολμηρές αποφάσεις, κυρίως σε επίπεδο πολιτικών επιλογών, αλλά και νοοτροπίας.

Είναι αλήθεια «μεγάλο» το επίτευγμα του «οικονομικού ανθρώπου» που δημιούργησε ο καπιταλισμός και η βιομηχανική επανάσταση, αφού δεν χρειάζεται να είναι κανείς ειδικός για να καταλάβει ότι η ακριβής πρόβλεψη των επιπτώσεων της παρέμβασης του «οικονομικού ανθρώπου» πάνω στον πλανήτη είναι αδύνατη. Οι κλιματολογικές συνθήκες, τα οικοσυστήματα, οι ωκεανοί και τα διάφορα αέρια του φαινομένου του θερμοκηπίου βρίσκονται σε μια συνεχή αλληλεπίδραση μέσα από

εκατοντάδες χημικές αντιδράσεις και σχέσεις που είναι δύσκολο να μαθηματικοποιηθούν και να δώσουν ακριβή δεδομένα.

Έτσι ακόμα και οι προβλέψεις για την συμπεριφορά του πλανήτη στα επόμενα χρόνια θα εμφανίζουν σημαντικές αποκλίσεις. Μ' αυτήν την έννοια η ανθρωπότητα, ή καλύτερα η αναπτυσσόμενη δύση, βουτηγμένη μέσα στις ακαθαρσίες της οικονομικής της επέλασης, έχει ανοίξει το «Κουτί της Πανδώρας» για το μέλλον της γης αφού μία **ομίχλη αυξανόμενης πυκνότητας** (οι γνωστοί χλωροφθοράνθρακες) αιωρείται στην ατμόσφαιρα ενώ και ο θαλάσσιος πλούτος καταστρέφεται αργά αλλά σταθερά.

Η κυριαρχία των πολυεθνικών του πετρελαίου, καθώς και η αδηφάγα ανάγκη για ολοένα μεγαλύτερη ανάπτυξη της οικονομίας που απαιτεί όλο και μεγαλύτερες ποσότητες ενέργειας σε συνδυασμό με την θαλάσσια ρύπανση καθιστούν όλο και πιο ευπαθή τα θεμέλια του οικολογικού μας συστήματος και μας υποχρεώνουν να μιλήσουμε για μια πλανητική κρίση που απειλεί όλες τις βάσεις της ανθρώπινης μας ζωής.

Η ανυπαρξία οικολογικής πολιτικής συνείδησης στα υπάρχοντα κόμματα αλλά και η δήθεν διάθεση για οικολογική δημιουργία, εξοντώνει κάθε προσπάθεια μη κοινοφελών οργανισμών αλλά και πολύ μικρότερων άκρως οικολογικών κομμάτων για πραγματική παρέμβαση πάνω στην καταστροφή της γης που το ανθρώπινο είδος επέφερε.

Οι «οικολογικές καταστροφές» κατακλύζοντας τα καθημερινά δελτία, και παρουσιάζονται με τέτοιον τρόπο, ως «ειδησεογραφία ρουτίνας» ώστε να συντηρούν το καθιερωμένο κλίμα της αβεβαιότητας, προβαλλόμενες κατά πρώτο λόγο ως «καταστροφές», δηλαδή μη προβλέψιμα αιφνίδια γεγονότα που ζημιώνουν όλους μας ταυτόχρονα.

Εάν το πρόβλημα ιδωθεί με μια ολιστική προοπτική, μια οικολογικά καταστροφή δεν συνιστά παρά την επίτομη έκφραση όλων εκείνων των αιτιών που, από τη στιγμή που προκλήθηκαν από τις μη-ορθές δράσεις του ανθρώπου, κάποτε θα οδηγούσαν αναπόφευκτα στο μοιραίο και πασιφανές αποτέλεσμα. Να ληφθεί ακόμα υπόψη η σημαντική λεπτομέρεια η οποία τείνει να παραγνωρισθεί, ότι «δεν υπάρχει ούτε μια καθημερινή ανθρώπινη ενέργεια η οποία δεν έχει οικολογική σημασία»¹.

Σήμερα, είναι γενικά παραδεκτό ότι η σύγχρονη κοινωνία, που παίρνει παντού τη μορφή της οικονομίας της αγοράς ή ανάπτυξης, υποφέρει από μια βαθιά και εκτεταμένη κρίση. Είναι ακριβώς ο καθολικός χαρακτήρας της κρίσης αυτής που τη διαφοροποιεί από άλλες κρίσεις του παρελθόντος, ενώ, ταυτόχρονα, θέτει σε αμφισβήτηση ουσιαστικά κάθε δομή και «σημασία» που στηρίζει τις σημερινές ιεραρχικές κοινωνίες στην Ανατολή και στη Δύση, στο Βορρά και στο Νότο. Έτσι, η σημερινή κρίση θέτει σε αμφισβήτηση όχι μόνο τις πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές και οικολογικές δομές που εγκαθιδρύθηκαν με την ανάδυση της οικονομίας της αγοράς, αλλά και τις ίδιες τις αξίες που στήριζαν τις δομές αυτές και ιδιαίτερα την έννοια που πήρε η Πρόοδος μετά το Διαφωτισμό, όταν ταυτίστηκε μερικώς με την οικονομική ανάπτυξη.

Ένα κύριο συστατικό της σημερινής πολυδιάστατης κρίσης είναι η οικολογική κρίση, η οποία αφορά κυρίως όχι τις σχέσεις μεταξύ των κοινωνικών ατόμων, όπως οι άλλες διαστάσεις της κρίσης, αλλά την αλληλεπίδρασή μας, ως κοινωνικών ατόμων, με το περιβάλλον. Η αναστάτωση των οικολογικών συστημάτων, η εκτεταμένη μόλυνση της ατμόσφαιρας, των υδάτινων πόρων και της ίδιας της γης, η βαθμιαία εξάντληση των φυσικών πόρων και, γενικά, η ραγδαία υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής έχουν κάνει ξεκάθαρα τα όρια της

¹ Γίνεται αναφορά και στο Α.Ι.α.

οικονομικής μεγέθυνσης στα 30 τελευταία χρόνια.

Παρά τις προσπάθειες των «οικο-ρεαλιστών» (δηλαδή των οικολόγων του κατεστημένου) να δώσουν μια ρόδινη εικόνα για την οικονομία ανάπτυξης, δεν μπορεί ν' αμφισβητηθεί ότι οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (η κυρία αιτία του φαινομένου του θερμοκηπίου), οι οποίες είχαν παραμείνει σχεδόν σταθερές για μια ολόκληρη χιλιετία, μέχρι την ανάδυση της οικονομίας της αγοράς, έχουν από τότε εκτιναχθεί, σημειώνοντας αύξηση της τάξης περίπου του 30%. Το αποτέλεσμα είναι ότι από τις αρχές του περασμένου αιώνα υπάρχει μια μακροπρόθεσμη τάση θέρμανσης του χαμηλότερου στρώματος της ατμόσφαιρας και όλα τα πρόσφατα στοιχεία επισημαίνουν μια σημαντική αύξηση της θερμοκρασίας κατά την τελευταία περίπου δεκαετία, που εντάθηκε φέτος το καλοκαίρι το οποίο ήδη έχει αποδειχθεί το θερμότερο από τότε που τηρούνται στατιστικά στοιχεία, στην αρχή περίπου της Βιομηχανικής Επανάστασης, 200 χρόνια πριν!

Η συνειδητοποίηση των οικολογικών επιπτώσεων της οικονομικής ανάπτυξης οδήγησε, ιδιαίτερα στο τελευταίο τέταρτο του αιώνα, στην ανάπτυξη διάφορων «οικολογικών» προσεγγίσεων. Δεν θα ασχοληθούμε εδώ με τις διαφορές μεταξύ περιβαλλοντισμού και οικολογίας και, γενικά, με τις διχογνωμίες μεταξύ πράσινων στοχαστών σχετικά με το τι συνιστά «οικολογική» σκέψη. Γενικά, οποιαδήποτε προσέγγιση που ασχολείται με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αναπτυξιακού συστατικού της οικονομίας της αγοράς μπορεί να καταταχθεί σ' αυτό που ονομάζουμε «οικολογικό παράδειγμα». Είναι επομένως φανερό ότι στο «οικολογικό παράδειγμα» θα μπορούσαμε να κατατάξουμε όλες εκείνες τις προσεγγίσεις που στοχεύουν στο «πρασίνισμα» της οικονομίας της αγοράς, καθώς και εκείνες που στοχεύουν στην ανατροπή της.

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν, για παράδειγμα, η προσέγγιση της «βιώσιμης ανάπτυξης» που θα δούμε στη συνέχεια και ο φιλελεύθερος περιβαλλοντισμός. Εδώ θα μπορούσαμε να κατατάξουμε και όλες εκείνες τις προσεγγίσεις της ρεφορμιστικής Αριστεράς (που εκπροσωπούν στην Ελλάδα ο ΣΥΝ της Αριστεράς και της Προόδου, αλλά και το νεοπαγές σχήμα «Οικολόγοι Πράσινου») που θεωρούν ότι είναι δυνατό το ξεπέρασμα της οικολογικής κρίσης μέσα από μεταρρυθμίσεις της οικονομίας της αγοράς.

Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν η προσέγγιση της κοινωνικής οικολογίας του Μαρκεν Μπουκτσιν, η οποία θεωρεί ότι οι αιτίες της σημερινής οικολογικής κρίσης βρίσκονται στις ιεραρχικές δομές κυριαρχίας και εκμετάλλευσης που χαρακτηρίζουν την καπιταλιστική κοινωνία, ο οικοσοσιαλισμός, ο οποίος τονίζει τη σημασία των σχέσεων παραγωγής, καθώς και οι προσεγγίσεις της «κατάλληλης ανάπτυξης» και της βαθιάς οικολογίας που θα εξετάσουμε στη συνέχεια.

Ορισμένες από τις παραπάνω προσεγγίσεις επιχειρούν ρητά μια σύνθεση μεταξύ μιας ανάλυσης των οικολογικών επιπτώσεων της οικονομικής ανάπτυξης και της μιας ή της άλλης από τις κλασικές παραδόσεις για την αγοραιοποίηση της οικονομίας (Φιλελευθερισμός και Σοσιαλισμός). Άλλες δεν στοχεύουν, τουλάχιστον ρητά, σε μια τέτοια σύνθεση. Όσον αφορά τις πρώτες, μπορεί κανείς να κατατάξει στην κατηγορία της «σύνθεσης» το φιλελεύθερο περιβαλλοντισμό, τον οικοσοσιαλισμό και την κοινωνική οικολογία, που αντιπροσωπεύουν μια ρητή προσπάθεια σύνθεσης με το φιλελευθερισμό, τον κρατικιστικό σοσιαλιστικό (συνήθως τον Μαρξισμό) και τον Ελευθεριακό Σοσιαλισμό αντίστοιχα.

Όσον αφορά τις δεύτερες, η κατεξοχήν περίπτωση είναι φυσικά η «βαθιά οικολογία», η οποία εστιάζει την προσοχή της σχεδόν αποκλειστικά στις οικολογικές επιπτώσεις της οικονομίας ανάπτυξης. Ωστόσο, οι προσεγγίσεις της «κατάλληλης ανάπτυξης» και της «βιώσιμης ανάπτυξης» μπορούν, επίσης, να ταξινομηθούν σ'

αυτήν την κατηγορία, επειδή, παρόλο που ασχολούνται και με τα δύο συστατικά της οικονομίας της αγοράς, δηλ. την αγοραιοποίηση και την οικονομική ανάπτυξη, θα ήταν ανακριβές να τις χαρακτηρίσουμε ως μια προσπάθεια για μια ρητή σύνθεση με τις παλιές παραδόσεις.

Οι ανθρώπινες δραστηριότητες δεν είναι όμως αόριστες και γενικές αλλά προσδιορίζονται όπως παρουσιάζεται και πιο κάτω από νόμους του εκάστοτε οικονομικό-κοινωνικού συστήματος.

Οι ανθρώπινες δραστηριότητες είχαν λοιπόν και έχουν μια ιστορική εξέλιξη.

Με την αργή αλλά σταθερή δυσμενή πορεία του, ο άνθρωπος στη διάρκεια των δύο τελευταίων αιώνων, ακολουθώντας τις θεμελιακές νομοτέλειες του καπιταλιστικού συστήματος, έφτασε στη δημιουργία της σημερινής κατάστασης.

Η σημερινή περιβαλλοντική κρίση είναι στην ουσία η **κρίση του καπιταλισμού**. Η αναγκαιότητα ανατροπής των σημερινών οικονομικών σχέσεων, όμως δεν προκύπτει μόνο για να ελευθερωθούν η ανθρώπινη εργασία και η δυναμικότητα των παραγωγικών δυνάμεων, αλλά και για να γίνει πιο φρόνιμη και συνετή η ανθρώπινη παρέμβαση πάνω στη φύση.

Η προστασία λοιπόν της θάλασσας, μαίνεται «ορφανή» αφού οι πολλοί πατεράδες της αποσκοπούν σε μεγαλύτερα επιτεύγματα.

Εξ αιτίας των ναυαγίων και διαφόρων άλλων ναυτικών ατυχημάτων που συνοδεύονται από διαρροή πετρελαιοειδών, ή την απόρριψη εκπλυμάτων – σεντινόνερων, (σ.σ. βρώμικα νερά με λάδια, πετρελαιοειδή και άλλα μετά το πλύσιμο των δεξαμενών των πλοίων) η θάλασσα μολύνεται ολοένα και περισσότερο. Η ακούσια και η εκούσια μόλυνση του θαλάσσιου πλούτου μας έχει αποβεί μοιραία και για την υγεία μας αλλά και για το ζωικό βασίλειο ουκ ολίγες φορές.

Ποσότητες πετρελαίου που λόγω ατυχήματος ή ανθρώπινης αμέλειας διαρρέουν και εξαπλώνονται στην επιφάνεια της θάλασσας, αποτελούν μια από τις σοβαρότερες αιτίες ρύπανσης και καταστροφής της χλωρίδας και της πανίδας στην έκταση που καταλαμβάνουν.

Πετρελαιοκηλίδες μπορούν να προκληθούν από ατυχήματα σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, από τον παράνομο καθαρισμό των δεξαμενών καυσίμου των πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα και την απόρριψη χρησιμοποιημένων λιπαντικών και υπολειμμάτων καύσης, από ατυχήματα σε εξέδρες υποθαλάσσιων γεωτρήσεων πετρελαίου κ.λ.π..

Η Ελλάδα διατρέχει μεγάλο κίνδυνο από την διακίνηση και αποθήκευση των πετρελαιοειδών. Η διακίνηση τους γίνεται κυρίως σε κλειστούς κόλπους με ιδιαίτερη ναυτιλιακή κίνηση, ενώ η ανάπτυξη και η τοποθέτηση των βιομηχανικών περιοχών κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκης, Βόλου, Αθήνας, Πάτρας δημιουργεί πολλαπλούς κινδύνους ρύπανσης στις γειτονικές θαλάσσιες περιοχές. Εξάλλου, με την αποθήκευση των πετρελαιοειδών, τόσο στα διυλιστήρια, όσο και στα πρατήρια καυσίμων, διαβρώνονται οι εγκαταστάσεις, όποτε το πετρέλαιο και τα προϊόντα του ρυπαίνουν τα υπόγεια νερά και τους υδροφορείς τους.

Η ρύπανση της θάλασσας αλλά και του εδάφους με πετρελαιοειδή έχει τεράστιες συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον.

Η ρύπανση από πλοία προκαλείται είτε από πρόθεση είτε από ατυχήματα.

Από την μια πλευρά, πιο συνήθης είναι η δόλια μόλυνση, γιατί τα πετρελαιοφόρα συνήθως καθαρίζουν τις δεξαμενές τους στην ανοιχτή θάλασσα και έτσι ελκύνουν τα κατάλοιπα πετρελαίου που βρίσκονται σε αυτές τις δεξαμενές.

Ρύπανση από πρόθεση αποτελεί και η απόρριψη των κατάλοιπων από την κυκλοφορία των πυρηνοκίνητων πλοίων στην θάλασσα.

Από την άλλη πλευρά, η ακούσια ρύπανση μπορεί να προέλθει από ναυάγιο ή σύγκρουση πετρελαιοφόρων.

Στο βωμό της εξουσίας αλλά και του χρήματος, αφού η ναυτιλία είναι συνδεδεμένη με την οικονομία, τα μεγάλα «αφεντικά» καταφέρνουν να περνούν σχεδόν απαρατήρητα τα διάφορα προβλήματα αλλά και να εφευρίσκουν λύσεις που μόνο αυτούς βολεύουν.

Με βήμα τα ναυάγια οι μεγάλοι παντοκράτορες καταφέρνουν να περνούν τις απαιτήσεις τους χωρίς κανένας να μπορεί να τους σταθεί εμπόδιο.

Η ανικανότητα αλλά και «χελωνοποίηση» που έχουν υποστεί τα εκάστοτε κόμματα που κυβερνούν τα Κράτη, έχουν φέρει στην χειρότερη κατάσταση την θάλασσα αλλά και το μέλλον αυτής.

Αναλύοντας τις επιπτώσεις ενός ναυαγίου, στην οικονομία αλλά και στην οικολογία παρατηρεί κανείς πως αν και τα ναυάγια μειώνονται, αντί η θάλασσα να μολύνεται λιγότερο, μολύνεται περισσότερο.

Ο κάθε υποψήφιος κυβερνήτης υπόσχεται «λαγούς με πετραχήλια» στον λαό, μέχρι φυσικά να εκλεγεί. Αφού το πετύχει, δεν θυμάται ούτε τα προεκλογικά λόγια ούτε τις υποσχέσεις.

Κάποιοι, που έχουν το οικολογικό φρόνημα ως ηθικό στοιχείο, προσπάθησαν και προσπαθούν να πάρουν μέτρα ή να αναγκάσουν κάποιους να πάρουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να αποφευχθεί η προκαθορισμένη μοίρα της θάλασσας.

Τελικά θα υπάρξει κανείς να συμβάλει καθοριστικά στη προστασία των θαλασσών; Έπειτα από τόσα χρόνια συνεχούς ανάπτυξης, καθένας θα ανέμενε πως η ρύπανση από πετρελαιοφόρα πλοία θα ήταν μικρότερη μιας και συνεχώς εφευρίσκονται νέοι τρόποι χρήσης της τεχνολογίας.

Η ρύπανση των θαλασσών και γενικότερα του περιβάλλοντος είναι συνυφασμένη με την οικονομική ανάπτυξη κάποιου οικονομικού παράγοντα, όχι όμως και μιας οικονομίας.

Καλύτερευση γι' αυτόν που θα συμβάλει στην απορρύπανση, βελτίωση των οικονομικών γι' αυτόν που παράγει αλλά και γι αυτόν που εμπορεύεται αντιρρυπαντικά υλικά, αλλά χειροτέρευση του οικονομικού συστήματος μιας πληγείσας χώρας με επιπτώσεις – μεταξύ άλλων - στο εμπόριο και στον τουρισμό.

Ευνόητο είναι λοιπόν, πως οι άνθρωποι μπορεί να έχουν έσοδα από μια τέτοια διαδικασία, δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και για την γενικότερη οικονομία.

A. Σχέση Οικονομίας και Οικολογίας

Η σχέση της οικονομίας με την οικολογία είναι συχνά αντιτιθέμενη αλλά και άμεσα εξαρτώμενη από αυτήν, αφού αρκετοί νόμοι διέπονται από αυτές τις δύο επιστήμες.

Η ουσιαστική ύπαρξη αυτής της σχέσης αποδεικνύεται έμπρακτα ακόμα και σε ταινίες της μεγάλης οθόνης.

I. Η Διανόηση

Η σύγχρονη οικολογική αντίληψη για τα πράγματα δεν είναι μόνο φυσική, είναι και κοινωνική και πολιτική. Έτσι η εξέταση των πάντων δεν είναι ξεκομμένη και περιγραφική. Δεν κάνει απλά αντικειμενικές διαπιστώσεις, αλλά τις συνδέει μεταξύ τους για να καταλήξει σε προτάσεις. Προσπαθεί να εντάξει όλα τα στοιχεία σ' ένα τρόπο ζωής, σε μια νέα κοινωνική οργάνωση, σ' ένα νέο τρόπο παραγωγής και δεν καταργεί την επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο. Βάζει σε κρίση όλα τα δεδομένα και γι' αυτό θεωρείται επαναστατική.

Οριοθετώντας δύο από τις μεγαλύτερες επιστήμες, την οικολογία και την οικονομία αναγνωρίζουμε ότι είναι και οι δύο οι βάσεις μιας κοινωνίας αλλά και ενός κράτους που στοχεύουν στην μεγιστοποίηση (χρονικά) της γης και των έμβιων κατοίκων της με παράλληλη προσπάθεια να διατηρηθεί όσο το δυνατόν πιο καθαρή και πιο ανεπηρέαστη από τα οικονομικά επιτεύγματα της νέας γενιάς.

Σύμφωνα με τον **Barde**² «...ο άνθρωπος έλκει την ύπαρξη του και την ευημερία του πρώτα απ' όλα από τους πόρους της φύσης και ζει σε συμβίωση με το περιβάλλον του είτε είναι τεχνητό είτε είναι φυσικό. Η οικονομική δραστηριότητα γεννιέται από την ένταση μεταξύ των ανθρώπινων αναγκών και του μετασχηματισμού των φυσικών πόρων...». Με βάση αυτό οι σχέσεις μεταξύ οικονομικής και οικολογικής σφαίρας παρουσιάζονται σύνθετες και συχνά αλληλένδετες ή και αντιτιθέμενες .

Οι ανθρώπινες ανάγκες πολλές φορές μεταβάλλουν το περιβάλλον προκαλώντας μόνιμα ή περιοδικά προβλήματα.

Έτσι εισχωρούμε στην οικονομική αξιολόγηση της οικολογίας (βιοπικαιότητα) η οποία είναι η αποτύπωση των ανθρώπινων αναγκών σε χρηματικές μονάδες σχετικά με την διατήρηση των ειδών. Η οικονομική αξιολόγηση στην Ελλάδα βασίζεται στο ύψος των κοινοτικών, κρατικών και ιδιωτικών δαπανών με σκοπό την προστασία ειδών και βιοτόπων.

Με την αναίρεση μιας ή περισσοτέρων λειτουργιών του περιβάλλοντος επέρχεται η καταστροφή αυτού. Λειτουργίες όπως η παροχή φυσικών πόρων ανανεώσιμων και μη, η αφομοίωση αποβλήτων, η παροχή φυσικών υπηρεσιών (όπως ένας τόπος ως πηγή ψυχαγωγίας) αλλά και η λειτουργία που υποστηρίζει τη ζωή.

Η οικονομία λοιπόν είναι ένα ανοικτό και κυκλικό σύστημα το οποίο λειτουργεί μόνο χάριν στην υποστήριξη των οικολογικών της θεμελίων. Φθάνοντας λοιπόν σ' αυτό το συμπέρασμα βλέπουμε πως η οικονομία είναι συνδεδεμένη με την οικολογία αφού η αναπτυξιακή διαδικασία δεν μπορεί να συνεχίσει χωρίς την μείωση του φυσικού κεφαλαίου.

Επιστήμες όπως η οικολογία και η οικονομία είναι άρρηκτα συνδεδεμένες.

Παρατηρώντας τα χρόνια προς τα πίσω βλέπουμε πως η οικολογική καταστροφή ήταν χρεωμένη στον καπιταλισμό και η Δημόσια Διοίκηση υπέκυπτε στις πιέσεις των οικολόγων αδρανώντας και αναβάλλοντας να λάβει αποφάσεις φοβούμενη τις ακτιβιστικές αντιδράσεις των οικολογικών οργανώσεων. Κάτι που φυσικά ισχύει ακόμα και σήμερα.

² Barde J-F. Φιλόσοφος συγγραφέας του βιβλίου: *Economie et politique de l' environnement*, PUF, Paris 1991

Οι οικολογικές οργανώσεις άρχισαν να εξουσιάζουν την οικονομική εξουσία αλλά και να επηρεάζουν πολιτικά με οδηγό τους την αριστερά, αυτοί όμως δέχονται πως τα ζώα συλλέγουν ενώ οι άνθρωποι παράγουν.

Αυτή η αντίθεση οδήγησε στην δημιουργία του Βιοδιπολισμού ο οποίος έχει ως στόχο του την οργάνωση του Διοικητικού Πλαισίου της Προστασίας του Περιβάλλοντος ώστε οι άνθρωποι να μάθουν να συνυπάρχουν ειρηνικά μέσα στο περιβάλλον.

Ωστόσο, παρά την εξέλιξη της τεχνολογίας στο πέρασμα των χρόνων και την ανάπτυξη του βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων, η ρύπανση του περιβάλλοντος εξακολουθεί να απασχολεί επισταμένως τις διάφορες επιστήμες μιας και η πρόληψη δεν έχει επιτευχθεί ακόμα.

Έτσι λοιπόν αυτή η συνύπαρξη των δύο επιστημών αλλά και η σημερινή κατάσταση της γης που απλά «ενοικιάζουμε» παρουσιάζεται με έναν τρόπο πιο απλό για τους ανθρώπους μη γνώστες οικονομικού αντικειμένου ακόμα και σε ταινίες του κινηματογράφου.

Σύμφωνα με τον Naess³ ο περιβαλλοντισμός διακρίνεται με δύο μορφές το "βαθύ οικολογικό κίνημα" και το "ρηχό οικολογικό κίνημα". Η έννοια του βάθους απηχούσε το επίπεδο των ερωτημάτων αναφορικά με τις αξίες. Τη ρηχή προσέγγιση την ερμήνευσε ως κάτι που προχωρά μόνο μέχρι τις επιφανειακές αλλαγές, μέσα από τεχνολογικές καινοτομίες (ανακύκλωση, βελτίωση οχημάτων, εισαγόμενη οργανική μονοκαλλιέργεια κλπ.) για τον εξευγενισμό των καταναλωτικών προτύπων και δομών μακριά από τις κοινωνικές και πολιτικές αιτίες της οικολογικής κρίσης. Η βαθιά προσέγγιση από την άλλη θα απαιτούσε αναθεώρηση και επανασχεδιασμό των δομημένων συστημάτων, με βάση αξίες και μεθόδους που διατηρούν την υλική (οικολογική) και άυλη (πολιτισμική) ποικιλότητα των φυσικών συστημάτων.

Στη διάκριση αυτή εμμέσως πλην σαφώς υποκρύπτονταν μια βασική ιδέα: η αναγνώριση της αξίας κάθε μορφής ζωής και, στη συνέχεια, η αναγκαιότητα της εφαρμογής αυτής της αρχής στη διαμόρφωση των επιλογών. Αυτός που στοχεύει σε μια κοινωνική αλλαγή έπειτα από αυτή την αναγνώριση έχει ως κίνητρο μια διττή αγάπη τόσο για τη φύση όσο και για τον άνθρωπο ως μέρος της. Αναγνωρίζει ότι δεν μπορούμε να συνεχίσουμε τη μαζική παραγωγή όπως την ξέρουμε. Χωρίς ριζικές αλλαγές σε αξίες και πρακτικές, η ποικιλότητα και ο πλούτος του κόσμου θα συνεχίσει να καταστρέφεται και η ικανότητά του να συντηρεί κοινωνίες και πολιτισμούς θα λιγοστεύει.

Το 1972 ελάχιστοι αντιλήφθηκαν ότι ο Naess, πέρα από την προσωπική του φιλοσοφία, έθετε τις βάσεις ενός κινήματος. Ο Naess έθεσε κάποτε "μια ομάδα οκτώ αρχών μιας βαθιάς οικολογίας ως μέρος του γενικότερου οικολογικού κινήματος". Σε αυτές δεν υπήρχε διάκριση για θρησκεία ή φιλοσοφικό υπόβαθρο ή πολιτική ή άλλη ιδεολογία. Η κεντρική ιδέα που συνδέει όσους τις αποδέχονται είναι ένα μακροπρόθεσμο όραμα του τι πρέπει να γίνει, ώστε να προστατευτεί ο πλούτος των συστημάτων της Γαίας και οι οικοκεντρικές αξίες. Υπάρχει η βασική δέσμευση του σεβασμού των αξιών του πλούτου και της ποικιλότητας. Η βιομηχανική παραγωγή τίθεται υπό κριτική, αφού τα αναπτυξιακά μοντέλα καταναλώνουν τους φυσικούς πόρους που θυσιάζονται για την ικανοποίηση της παραγωγής και της κατανάλωσης. Η εμπάθυνση των οκτώ αρχών επανακάμπτει στις "οικοσοφίες" (ecosophy) των αυτοχθόνων πληθυσμών, για να πάρουμε από αυτούς αξίες και πρακτικές.

Οι αρχές βασίζονταν επιγραμματικά στην ευημερία της ανθρώπινης και κάθε μορφής μη-ανθρώπινης ζωής στη Γαία, στον πλούτο και στη ποικιλία των μορφών

³ Ο Arne Naess ,βραβευμένος φιλόσοφος , γεννημένος το 1912 στο Όσλο της Νορβηγίας.

ζωής, στην τρέχουσα παρέμβαση του ανθρώπου στον μη-ανθρώπινο κόσμο και σε άλλα.

Ο Naess συγκαταλέγεται στους σημαντικούς φιλοσόφους του 20^{ου} αιώνα. Ειδικά στον “οικοφιλοσοφικό” τομέα η διεισδυτική και οξυδερκής σκέψη του έχει χαρακτηρίσει το παγκόσμιο οικολογικό κίνημα και έχει επηρεάσει βαθύτατα την παγκόσμια διανόηση, παρότι μια τέτοια σκέψη δεν έγινε ευρέως γνωστή κάτω από την ασφυκτική πίεση των επικρατούντων προτύπων. Τα γραπτά του συγκαταλέγονται στα σημαντικότερα έργα στην οικολογική και κοινωνική ηθική. Αναρίθμητοι συγγραφείς, διανοούμενοι, φιλόσοφοι, ακτιβιστές επηρεάστηκαν από τις ιδέες του. Η επίσημη εκπαίδευση συστηματικά αγνόησε μια τέτοια σκέψη, αλλά έχει αναγνωριστεί από πολλούς, πέρα από εθνικές, θρησκευτικές, ιδεολογικές διαφορές. Και όπως συμβαίνει με κάθε γόνιμη σκέψη, αφήνει περισσότερα ερωτήματα παρά απαντήσεις.

Ο Naess έκανε λόγο για το πέρασμα από τον ανθρωποκεντρισμό στον οικοκεντρισμό και για την ανάγκη για την αυτοπραγμάτωση, δηλ την αποταύτιση από το εγώ και το στενό περιβάλλον μας και την ταύτιση με την οικόσφαιρα. Η βαθιά οικολογία θυμίζει ότι όλοι αγωνίζονται για την “ισότητα”, αλλά επισημαίνει ότι αυτή δεν θα έλυne το πρόβλημα.

Σύμφωνα με την κοινωνική οικολογία, ο Μπουκτσιν π.χ. θέτει ότι η βαθιά οικολογία δεν βλέπει ότι το πρόβλημα ξεκινά με τον αυταρχισμό και την ιεραρχία. Οι της βαθιάς οικολογίας τονίζουν ότι μπορεί οι φυλετικές διακρίσεις, η εκμετάλλευση, η περιθωριοποίηση, η φτώχεια, όλα να είναι φαινόμενα στο ίδιο κοινωνικοπολιτικό φάσμα, αλλά ούτε η λύση αυτών θα διόρθωνε την οικολογική κρίση. Ο ανθρωποκεντρισμός απλώς θα έπαιρνε τότε νέες μορφές.

Η βαθιά οικολογία έχει χαρακτηριστεί ελιτισμός και ριζοσπαστικός μισανθρωπισμός. Οι μελετητές του Naess αντέτειναν ότι σε όλα τα έργα του τονίζει τον πλουραλισμό, τον αντιδογματισμό, την ανοιχτή σκέψη και το ζωτικό ενδιαφέρον για τα πολιτικό-κοινωνικά ζητήματα. Και ότι υπάρχει διαφορά ανάμεσα στον μισανθρωπισμό και τον αντι-ανθρωποκεντρισμό.

Η βαθιά οικολογία έχει χαρακτηριστεί νεορομαντισμός. Όπως με κάθε ιδέα, άποψη ή κίνημα, είναι αναμφισβήτητα τόσο ρομαντική όσο ρομαντική είναι η αλήθεια που ζητά να προσεγγίσει.

Μέσα στο σύγχρονο κόσμο του μεταμοντερνισμού και της ολοένα μεγαλύτερης απόστασης μεταξύ διανόησης και κοινωνίας, είναι δύσκολο να αποκτήσει κανείς μια σαφή εικόνα και να τραβήξει σαφείς διαχωριστικές γραμμές. Στο πρακτικό επίπεδο κανείς δεν ξέρει ποιο θα ήταν το “πολιτικό όχημα” ενός τέτοιου τρόπου σκέψης. Πολλοί φοβούνται ότι η υλοποίηση ενός αυστηρού οράματος θα σήμαινε μια μορφή οικοφασισμού.

Στην Ελλάδα φαίνεται πως η βαθιά οικολογία (“deep ecology”) έγινε αντιληπτή ως... “ντιπ” ecology! Εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις, η σκέψη του Naess έμεινε άγνωστη. Η νοοτροπία της “υπερθεωρίας” δεν αφήνει πολλά περιθώρια στην ελεύθερη σκέψη: η διανόηση εδώ γίνεται αντιληπτή ως “καθαρή θεωρία” μακριά από πρακτικές εφαρμογές. Για να γίνει μια ιδέα αποδεκτή και να ευδοκιμήσει στην ελληνική πραγματικότητα και να φέρει και πρακτικά αποτελέσματα, πρέπει να διαθέτει το βασικό χαρακτηριστικό να ακούγεται ευχάριστα στο μέσο αυτί (αν μάλιστα προσφέρεται για άγρα ψήφων ακόμα καλύτερα). Μπορεί να ειπωθεί ότι αυτό ακριβώς είναι και το “αδύνατο” σημείο της οικολογίας του βάθους: απαιτεί από την ανθρώπινη σκέψη να διεισδύσει μέσα από το σκληρό κέλυφος της απτής πραγματικότητας στα σκοτάδια της ύπαρξης. Μήπως άραγε αυτό δεν θυμίζει ότι στην ελληνική φιλοσοφία (και κατ’ επέκταση στη σκέψη) το οντολογικό πρόβλημα -

θεμελιωμένο από τον Παρμενίδη με τη θεώρηση του "όντως όντος"- κατέχει την κεντρική θέση; Πρόκειται για μια διείσδυση που σηματοδοτεί το κρίσιμο πέρασμα από το νόημα των λέξεων στο νόημα των πραγμάτων.

Κάθε δογματική αντιμετώπιση της οικολογίας του βάθους έρχεται σε ευθεία σύγκρουση με το πνεύμα που διέπει αυτή την σκέψη. Η θεωρία του Naess δεν ξεχωρίζει από την πράξη, πρόκειται για μια βιωματική σκέψη, μια στάση και τρόπο ζωής. Με αυτή την έννοια, ο Naess είναι φιλόσοφος με την ελληνική έννοια του όρου, όπου ο φιλόσοφος εφαρμόζει έμπρακτα στη ζωή του αυτά που διατείνεται.

Δώρισε στον πολιτισμό μια "θεωρία" που περικλείει μια μεγάλη δυναμική, γι' αυτό άλλωστε και η οικολογία του βάθους έχει δεχθεί πολλές κριτικές. Ας μη ξεχνάμε ότι καμιά θεωρία δεν μπορεί να αλλάξει τον κόσμο μας. Αυτό το μπορούμε μόνο εμείς. Η σκέψη του Naess μάς θυμίζει ότι το πρώτο που έχουμε να κάνουμε είναι να αλλάξουμε τους εαυτούς μας.

Δύσκολο; Και τι είναι εύκολο; Η ανάπτυξη της συνείδησης είναι οπωσδήποτε το δυσκολότερο πρόβλημα. Η αναμέτρηση με τον πραγματικό εαυτό μας είναι όμως ταυτόχρονα και η μεγαλύτερη πρόκληση. Ό,τι μπορεί κανείς να κάνει, ας το κάνει. Πάντως μπροστά σε μια τέτοια θεώρηση η ενότητα του κόσμου ξαναβρίσκει τη θέση που της αξίζει. Η οικολογία του βάθους αποκαλύπτει το βάθος της οικολογίας.

α. Οικολογική Οικονομική

Ως οικοσύστημα ορίζουμε την διατήρηση της ζωής των οργανισμών που είναι δυνατή μόνο κάτω από ορισμένες συνθήκες εσωτερικές και εξωτερικές.

Οι εσωτερικές συνθήκες της ζωής είναι η φυσικοχημική κατάσταση του κυττάρου, ενώ οι εξωτερικές είναι το σύνολο των παραγόντων του περιβάλλοντος. Μεταξύ οργανισμού και περιβάλλοντος πρέπει να υπάρχει μια ισορροπία, που θα είναι και εσωτερική και εξωτερική. Έτσι δημιουργείται ένα σύστημα με σχέσεις εσωτερικές μεταξύ των παραγόντων που είναι βιοτικοί (φυτά, ζώα, μικροοργανισμοί) και αβιοτικοί (φως, έδαφος, νερό κ. ά.) και εξωτερικές μεταξύ των συστημάτων. Οι εσωτερικές και εξωτερικές σχέσεις υλοποιούνται και γίνονται αντιληπτές με τη ροή της ενέργειας.

Τα όρια των συστημάτων αυτών δεν καθορίζονται αντικειμενικά, γι' αυτό λέμε ότι είναι συστήματα μελέτης κι επομένως τα όριά τους καθορίζονται από τον ερευνητή-παρατηρητή. Τα συστήματα αυτά λέγονται οικοσυστήματα και η οικολογία ασχολείται με τη μελέτη των συστημάτων αυτών.

Το οικοσύστημα δεν είναι έννοια στατική, αλλά δυναμική και βρίσκεται σε συνεχή μεταβολή και εξέλιξη. Τρία είναι τα συστατικά του οικοσυστήματος: **Οι παραγωγοί, οι καταναλωτές, και οι ανοργανοποιητές.**

Παραγωγοί είναι όλοι οι οργανισμοί που μπορούν να φωτοσυνθέτουν, κυρίως τα πράσινα φυτά. Φωτοσύνθεση γίνεται στα δάση, στους θαμνώνες, στα λιβάδια και ιδιαίτερα στους ωκεανούς και στις θάλασσες που αποτελούν μεγάλες δεξαμενές τροφής.

Καταναλωτές, είναι όλοι οι οργανισμοί, που εξαρτώνται τροφικά από τα φυτά, είτε άμεσα, (φυτοφάγοι) είτε έμμεσα (σαρκοφάγοι).

Όταν νεκρωθούν οι παραγωγοί και οι καταναλωτές, τότε κάποιοι μικροοργανισμοί αναλαμβάνουν την ανοργανοποίησή τους και λέγονται **ανοργανοποιητές**.

Σ' ένα οικοσύστημα υπάρχουν οι οργανισμοί οι οποίοι τρώνε άλλους και τρώγονται από άλλους, δηλαδή υπάρχει μια τροφική σχέση μεταξύ τους που αποτελούν την τροφική αλυσίδα (σ.σ. ποιος τρώει ποιον). Οι παραγωγοί π.χ. τρέφουν τους φυτοφάγους (καταναλωτές πρώτης τάξης) και αυτοί τους σαρκοφάγους (καταναλωτές δεύτερης τάξης) κ.τ.λ. Οι πληθυσμοί των οργανισμών, που χρησιμεύουν σαν τροφή για άλλους πληθυσμούς, αποτελούν το τροφικό επίπεδο. Όταν περνάμε από ένα τροφικό σ' άλλο, παρατηρούμε ότι έχουμε μεγάλες απώλειες που φτάνουν και στο 90%. Στη θάλασσα π.χ. ένας τόνος φυτοπλαγκτού μπορεί να θρέψει 100 χιλιόγραμμα ζωοπλαγκτού και τα τελευταία να στηρίξουν τροφικά μόλις 10 χιλιόγραμμα ψάρια κι αυτά είναι ικανά να δημιουργήσουν μόλις 100 γραμμάρια ανθρώπινου ιστού. Οι απώλειες αυτές γίνονται κύρια με τη μορφή θερμότητας.

Στα οικοσυστήματα γίνονται οι διάφορες λειτουργίες της φύσης και η προσέγγισή τους μας εξασφαλίζει μια αντικειμενική οικολογική αντίληψη των φαινομένων

Όσο και αν προσπαθήσουμε να χωρίσουμε τα οικοσυστήματα μεταξύ τους, οι δεσμοί τους είναι τόσο ισχυροί ώστε μπορούμε να πούμε ότι ο κάθε μελετητής τα χωρίζει αυθαίρετα. Μπορούμε να πούμε όμως ότι τα σπουδαιότερα οικοσυστήματα είναι δύο: **τα χερσαία και τα υδάτινα.**

Το φυσικό περιβάλλον παρομοιάζεται με επιφάνεια πάνω στην οποία οι άνθρωποι χάραξαν και χαράζουν το πέρασμά τους, την ιστορία τους και ολόκληρο τον πολιτισμό τους, μεταβάλλοντας το από γεωφυσικό σε γεω-ιστορικό ή γεωπολιτιστικό. Ακόμα και τα αμιγώς πνευματικά επιτεύγματα και οι αρετές διαμορφώθηκαν σε στενή συνάρτηση με το φυσικό περιβάλλον, ή ορθότερα από τη σχέση του ανθρώπου με το φυσικό περιβάλλον.

Η ανάγκη για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος ανέκυψε ή έγινε αισθητή τις τελευταίες 5-6 δεκαετίες, στις μέρες μας, όταν αυτή η χάραξη προχώρησε τόσο βαθιά ώστε να απειλεί με καταστροφή την ίδια την επιφάνεια και ότι μέχρι τώρα χαράχθηκε πάνω σε αυτήν, δηλαδή τον πολιτισμό μας. Το περιβάλλον είναι σύνθετο, ενιαίο και αδιαίρετο. Όταν απειλείται, απειλείται στο σύνολο του.

Η παρομοίωση περιγράφει ικανοποιητικά την αντιφατική σχέση ανάμεσα στο σύνθετο περιβάλλον και στην ανάπτυξη. Η ανάπτυξη τροφοδοτείται αποκλειστικά από το περιβάλλον και με τους ρυθμούς που έχει σήμερα το απειλεί είτε με την εξάντληση των φυσικών πόρων είτε με επιβλαβή υποπροϊόντα. Δεν είναι η καταστροφή που εικάζουμε ότι θα επέλθει κάποτε στο μέλλον, αλλά είναι η καταστροφή που συντελείται τώρα!

Η συνάφεια της Οικολογίας με την Οικονομία είναι μάλλον διττή.

Όπως είναι γνωστό, η Οικολογία ασχολείται με τις αλληλεξαρτήσεις των διαφόρων φυτικών και ζωικών οργανισμών. Οι Κοινωνικές Επιστήμες συμπεριλαμβανομένης και της Οικονομικής, ενδιαφέρονται για τις ανθρώπινες αλληλεπιδράσεις. Όπως μας διδάσκει η Οικονομική θεωρία, όλα τα δεδομένα μιας Οικονομίας είναι αλληλένδετα με τέτοιο τρόπο ώστε οποιαδήποτε μεταβολή στην τιμή ή στην ποσότητα ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας να επηρεάζει τις τιμές και τις παραγόμενες ποσότητες όλων των άλλων αγαθών και υπηρεσιών. Σύστημα γενικής ισορροπίας υπάρχει, στην Οικολογία και στην φύση, όταν η επιβίωση έκαστου βιολογικού είδους εξαρτάται από τα υπόλοιπα είδη. Ενώ στο Σύστημα γενικής ισορροπίας της Οικονομίας περιλαμβάνονται μόνο οι αλληλεξαρτήσεις, οι οποίες εκφράζονται μόνο μέσω της αγοράς.

Παρ' όλη την πολύ μεγάλη και άμεση σημασία της ανακάλυψης των νόμων της οικονομίας και της κοινωνικής εξέλιξης από τον Μαρξ και τους άλλους κλασσικούς μαρξιστές, υπέχει να ανακαλυφθούν και να μελετηθούν οι νόμοι των διεργασιών που

συντελούνται στη γήινη φύση στην οποία το ανθρώπινο είδος ζει ολοκληρωτικά ενσωματωμένο.

Η όλο και βαθύτερη γνώση των συνολικών – πρώτιστων αυτών νόμων, των γενικών διεργασιών της γήινης φύσης, που διαπερνούν και συνδέουν τους άλλους φυσικούς νόμους των ειδικών επιστημών (φυσική, χημεία, βιολογία, φυσιολογία κ.λ.π.) αποτελεί το αντικείμενο διερεύνησης των οικολογικών φαινομένων.

Μέρος του γήινου συνόλου, η ανθρώπινη κοινότητα εξελίσσεται μαζί του και αναπτύσσεται ιστορικά στη δική της, ιδιαίτερη κατεύθυνση, σύμφωνα με τους οικονομικό-κοινωνικούς νόμους ανάπτυξης.

Συνάφεια μεταξύ της Οικονομίας και της Οικολογίας υφίσταται και από την στιγμή που, τα κίνητρα για την ρύπανση του περιβάλλοντος είναι συνήθως οικονομικής φύσεως. Κάθε ρυπαντική ενέργεια προκαλεί οικονομικά οφέλη σε ορισμένα άτομα, επιχειρήσεις ή οργανισμούς και ζημιά σε άλλα. Ορισμένες φορές οι δράστες της ρύπανσης του περιβάλλοντος είναι συγχρόνως και ωφελούμενοι και ζημιούμενοι από αυτήν την ενέργεια.

Γενικώς, όμως, μπορεί να πει κανείς η ρύπανση από τρίτους αποτελεί το βασικό πρόβλημα της οικολογικής ρύπανσης.

Διαβάζοντας με προσοχή τους τίτλους ενός άρθρου του «**European Business**», αναφέρεται στον ιδρυτή της πιο διάσημης οικολογικής οργάνωσης στον κόσμο, που τώρα ειδικεύεται στις συμβουλές για μεγάλες επιχειρήσεις προκειμένου να αντιμετωπίσουν τους εταιρικούς εχθρούς τους.. Στην εποχή του πράσινου μάρκετινγκ, των πολυεθνικών μη κυβερνητικών οργανώσεων που γίνονται όργανα εταιρικών εχθρών, της άνισης ανάπτυξης στα ημισφαίρια της Γης, των γκέτο στις ανεπτυγμένες χώρες που υποδέχονται ως «χωματερές» τις ρυπαρές και οχληρές δραστηριότητες που τρέφουν τα resorts, του αντιεπιστημονικού λαϊκισμού, που ενοχοποιεί επιστημονικές σκέψεις, προθέσεις και έρευνες, όλοι οι άνθρωποι οφείλουν να προσεγγίζουν την πραγματικότητα με σκεπτικισμό, ευθύνη και ολιστική διάθεση.

Στο δίλημμα «οικονομία ή οικολογία» υπάρχει σαφέστατα μια στερεοτυπική προσέγγιση που αφορά τα δύο άκρα. Για τους οικολόγους οποιαδήποτε άποψη είναι ρεαλιστική και λαμβάνει υπόψη της τις αναπτυξιακές διαδικασίες θεωρείται αμοραλιστική και όχι στέρεα εμπεδωμένη σε επιχειρήματα που προτάσσουν ζητήματα απασχόλησης, κοινωνικής ευθύνης και περιβαλλοντικών πολιτικών, ικανών να εκφράσουν το γνωστό σύνθημα του κοινωνικού κινήματος «Το περιβάλλον πάνω από τα κέρδη». Για τους εκπροσώπους των επιχειρήσεων και τους λάτρεις της οικονομίας της αγοράς, στην «υπερευαίσθητη» προσέγγιση των οικολόγων (και όσων ανησυχούν) υπάρχει ένας περιβαλλοντικός λαϊκισμός που παραφράζει στατιστικές και επιστημονικές έρευνες, κινδυνολογεί ασύστολα, αντιτίθεται στην οικονομία και ενοχοποιεί ακόμη και δραστηριότητες επιστημονικές που ασχολούνται με τη βιοτεχνολογία. Όσοι υπερασπίζονται το πάντρεμα της οικονομίας με την τεχνολογία χωρίς όρους, όρια και προϋποθέσεις θυμίζουν πως στις μέρες μας δαιμονοποιούνται όσοι παράγουν εκμεταλλεζόμενοι το περιβάλλον ή τις δυνατότητες της επιστήμης, ενώ στον Μεσαίωνα όσοι τολμούσαν να μιλήσουν για φυσικά φαινόμενα που δεν επιβεβαίωναν τις γραφές. Τη θέση της πίστης, στο νέο κυνήγι των μαγισσών, έχει πάρει η επιστήμη, η τεχνολογία και η οικονομία, σύμφωνα με τις απόψεις αυτές.

Όταν στα μέσα του 17ου αιώνα ο Καρτέσιος άνοιξε τον δρόμο για τη νέα σχέση του ανθρώπου με τη φύση, ουσιαστικά άνοιξε έναν δρόμο που παρερμηνεύεται και από τις δύο ακραίες εκδοχές του προβληματισμού. Συμβόλισε τη «σκεπτόμενη ανθρωπότητα», που στηρίζεται στην απαρσάλευτη τάξη που διοικεί τον κόσμο, τη σημασία της τεχνικής προόδου για την κατάκτηση της ευτυχίας και τον ορθό λόγο που είναι ικανός να ορίσει τα πάντα, ακόμη και τις «έσχατες αιτίες». Πήρε στα

σοβαρά τη σκέψη και υπέταξε ολόκληρη την πραγματικότητα σε αυτήν και αυτό οφείλουμε να κάνουμε κι εμείς. Ο «τεχνολογικός άνθρωπος» αποτελεί μια ιδεατή κατασκευή, που χρησιμοποιείται ως άλλοθι προκειμένου να δικαιολογηθούν επιλογές των επιχειρήσεων που μοιάζουν να σχετίζονται με τα κέρδη· από την άλλη, η εικόνα μια παραδομένης, ανήμπορης, στο χείλος της καταστροφής υδρογείου είναι άλλοθι για όσους επιλέγουν το οικολογικό και αντιεπισημονικό λαϊκισμό. Ανάμεσα στις προσεγγίσεις αυτές, υπάρχει μια αλήθεια χειροπιαστή και ρεαλιστική, προβλήματα παγκόσμια ή τοπικά, συγκεκριμένα, που αντιμετωπίζονται βήμα προς βήμα και μας οδηγούν μπροστά. Στο παρελθόν, δυναμικές ακτιβιστικές οικολογικές προσεγγίσεις, έφεραν αναταραχή και διαμόρφωσαν διαχωριστικές γραμμές, επιτυγχάνοντας μερικές φορές κάποια θετικά αποτελέσματα. Σε γενικές γραμμές η φιλοσοφία των ακτιβιστών στηρίζεται στη δράση, την ενημέρωση και το διάλογο, με κυρίαρχο σύνθημα: «Η γη δεν μας ανήκει, τη δανειστήκαμε από τις επόμενες γενιές».

Πέρα όμως από αυστηρούς ορισμούς και χωρίς να αποφεύγεται τελείως η υπεραπλούστευση, είναι εφικτό να ειπωθεί πως η Οικολογία σημείωσε τη γένεση της ως επιστήμη αρχικά με αντικείμενο τη μελέτη των οικοσυστημάτων, δηλαδή τη μελέτη των αλληλεπιδράσεων μεταξύ του βιοτικού μέρους αυτών (ζωντανοί οργανισμοί και του αβιοτικού μέρους (βιότοπος : έδαφος, κλίμα). Συν τω χρόνω, εξελίχθηκε σε μια βασική συστατική γνώση όσων ασχολούνταν με τον αποκαλούμενο «πρωτογενή παραγωγικό τομέα», για να φτάσει τελικά στη σύγχρονη κυριαρχούσα άποψη του «population management» (διαχείριση πληθυσμών), όπου ο οικολόγος δεν είναι παρά ο αρμόδιος να υλοποιήσει τη βούληση του «διαχειριστή» (π.χ. κράτος) πάνω σε ένα βιοτικό σύστημα, με βάση τις αρχές της κυβερνητικής επιστήμης.

Με βάση τον προβληματισμό των κοινωνιών για τις ολοφάνερες περιβαλλοντικές καταστροφές που δημιούργησε η αλόγιστη και κάθε λογής οικονομική δραστηριότητα, η Οικολογία σταδιακά απέκτησε και μια άλλη διάσταση, μια νέα προβληματική, η οποία, αν και σε κάποια απόσταση από την τυπική έννοια της επιστημονικότητας, καλείται να δίνει άμεσες λύσεις στα καθημερινά περιβαλλοντικά προβλήματα των οποίων τις συνέπειες ο απλός πολίτης υφίσταται άμεσα χωρίς όμως και να είναι ο άμεσος δημιουργός τους. Έτσι ως «οικολόγος» έφτασε να χαρακτηρίζεται ο κοινός άνθρωπος της εποχής μας ο οποίος, χωρίς να ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για επιστημονικές απόψεις και τα τοιαύτα, «διαφοροποιείται» χάρη στην ίδια την ποιότητα των βασικών απαιτήσεων του.

Η καταστροφή του περιβάλλοντος όχι μόνο σε πλανητικό επίπεδο, αλλά και κατά τόπους όπου οι ιθύνοντες της «ανάπτυξης» εξακολουθούν να υπεκφεύγουν με το δόγμα της «ήπιας ανάπτυξης», έχει προχωρήσει αρκετά ώστε οι επιστήμονες έχουν φτάσει να έχουν ήδη επισημάνει τις επιμέρους συγκεκριμένες διαδικασίες μέσα από τις οποίες η ζωή μπαίνει στον μονόδρομο της καταστροφής με την μείωση βλαστικότητας σπόρων, τη μείωση φέρουσας ικανότητας, την κατάρρευση βιοτόπων και άλλα πολλά.

Μέσα από μια ολιστική θεώρηση⁴, η Οικολογία όσο και αν δείχνει ότι είναι ένα είδος «πορείας προς τα πίσω», στην πραγματικότητα είναι ακριβώς το αντίθετο, απλούστατα διότι εμπλέκεται ένας βασικότερος και κρισιμότερος νόμος της ανθρώπινης ψυχοσύνθεσης όπου όταν ένας άνθρωπος εξασφαλίσει τις βιοτικές του ανάγκες, τότε αμέσως του ανοίγεται και η πόρτα της πνευματικής αναζήτησης.

Έτσι λοιπόν η Οικολογία δεν είναι τέρμα, αλλά αφετηρία : όχι κάποιος στόχος προς κατάκτηση, αλλά η τοποθέτηση εκείνη που δίνει τη δυνατότητα να θέτονται στόχοι.

⁴ «Δεν υπάρχει ούτε μια καθημερινή ανθρώπινη ενέργεια η οποία δεν έχει οικολογική σημασία».

Δεν είναι διανόηση, αλλά συνειδητότητα: χαρίζοντας την ευκαιρία της αποβολής του ανθρωποκεντρισμού .

Η λύση των κρίσιμων οικολογικών προβλημάτων έγκειται στην άμεση, βαθιά και συνεχή διερεύνηση των αιτιών της επικίνδυνης σημερινής κατάστασης. Σήμερα, είναι γνωστό ότι οι παραγωγικές και άλλες ανθρώπινες δραστηριότητες προκαλούν τον κύριο όγκο των καταστροφικών αυτών επιπτώσεων, επειδή δεν λογαριάζουν τους οικολογικούς περιορισμούς που θέτουν οι νομοτελειακές διεργασίες της γήινης φύσης. Υπάρχει, βέβαια, και η νομοτελειακή πορεία ανάπτυξης της ανθρώπινης κοινωνίας. Αλλά αυτή είναι πλέον αδύνατη (αδιανόητη και απραγματοποίητη) χωρίς σεβασμό των οικολογικών περιορισμών. **«Η ανάπτυξη»,** έγραφε ο L. K. Candwell,⁵ **«είναι μία οικολογική διαδικασία».**

Στην κοινωνία μας υπάρχει και η οικολογία και οι οικολόγοι, υπάρχουν και οι οικολογιστές.. Οι πρώτοι πάσχιζαν και πασχίζουν να διερευνήσουν και να ορίσουν το γνωσιολογικό χώρο και τα αντικείμενα μελέτης της οικολογίας ως επιστήμης, ενώ οι δεύτεροι ένα σύνολο λαλίστατων πολυπραγμόνων, των οποίων η δράση συνίσταται στο να εμποδίσουν τον προσανατολισμό της επιστημονικής έρευνας, τη διάδοση και την εφαρμογή των τεχνικών επιτεύξεων στους διαφόρους τομείς παραγωγής και άλλων κοινωνικών δραστηριοτήτων, καθώς επίσης στο να διασπούν τις λαϊκές κινητοποιήσεις θολώντας τους πολιτικούς στόχους.⁶

Στα πλαίσια του χώρου που μελετά η κάθε επιστήμη ανακαλύπτει νομοτέλειες που χρησιμεύουν στην κατανόηση και άλλων φαινομένων που άπτονται των κοινωνικών δραστηριοτήτων και επηρεάζουν την εξέλιξη τους. Αυτό επιβεβαιώνεται από πολυάριθμα παραδείγματα, τόσο στις φυσικές επιστήμες, όσο και στις κοινωνικές. Το ίδιο φυσικά ισχύει και για την οικολογία. Παράλληλα, πρέπει να σημειωθεί ότι κέντρο και σκοπός κάθε επιστημονικής διερεύνησης είναι ο άνθρωπος και ότι **«η επιστήμη χωρίς την ανθρώπινη συνείδηση είναι καταστροφή»**⁷

Εάν επιχειρούσαμε έναν εναλλακτικό ορισμό τη οικολογικής ηθικής, θα μπορούσαμε άφοβα να ισχυρισθούμε πως αυτή δεν αποτελεί τίποτε περισσότερο από έναν δούρειο ίππο τον οποίο η φιλοσοφία χρησιμοποιεί για να εισβάλλει στη ζωή μας.

Έχει όμως κάποια σχέση η οικολογική ηθική με την οικονομική δραστηριότητα;

Η οικολογική ηθική επιδιώκει την δημιουργία ενός συστήματος σκέψης και δράσης το οποίο θα προωθεί και θα εξασφαλίζει την οικολογική αρμονία και ισορροπία. Είναι, βέβαια γνωστό, πως κάθε τι που περιλαμβάνει στα ενδιαφέροντα του αλλά και στις διακηρύξεις του τον όρο «οικολογία», λειτουργεί για την επιχειρηματική σκέψη όπως το κόκκινο πανί για τον ταύρο. Και αυτό διότι οι στόχοι της οικολογίας και της οικονομικής δραστηριότητας θεωρούνται από κάποιους ασύμβατα, αφού οι διάφορες μορφές ακτιβιστικών κινημάτων έχουν βρεθεί πολλές φορές και με διάφορους τρόπους απέναντι στην οικονομική δράση. Είναι γεγονός πως κανένας επιχειρηματίας, ιδίως εάν αντικείμενο του αποτελεί η βαριά βιομηχανία, δεν θα επιθυμούσε να δραστηριοποιηθεί σε οικολογικά ευαισθητοποιημένες κοινωνίες, αφού τα προσκόμματα και οι δικλίδες ασφαλείας θα εξανέμιζαν το όποιο προσδοκώμενο κέρδος, ή τουλάχιστον, θα το καθιστούσαν δυσπρόσιτο. Με ποιο, λοιπόν, τρόπο. Θα μπορούσε να συνδυαστεί η οικονομική ανάπτυξη με την οικολογική ηθική, από τη στιγμή, μάλιστα, που η δεύτερη θα προσέφερε συστηματικοποίηση και ιδεολογική θεμελίωση στις αντιδράσεις έναντι της πρώτης ;

⁵ Οικονομολόγος

⁶ Οι οικολογιστές και το κίνημα αυτών αναφέρονται εκτενέστερα στο κεφάλαιο II.

⁷ Δοκίμιο του Rabelais, 1550.

Εάν στόχος της οικονομικής δραστηριότητας αποτελεί η οικονομική ανάπτυξη, και αν αυτή νοείται ως διαρκής και όχι ως περιστασιακό απλώς λογιστικό επίτευγμα, τότε στα θεμέλια του οικοδομήματος της δεν μπορεί παρά να βρίσκεται το οικολογικό ενδιαφέρον που μόνο η οικολογική ηθική μπορεί να επιβάλλει. Διότι, παρότι ο άνθρωπος μπορεί ενίοτε να ενεργεί ενάντια σε ότι θεωρεί ηθικώς ορθό, έχει όμως την τάση να διαμορφώνει συνήθως την στάση του με τις επιταγές της ηθικής.

β. Κινηματογραφική Καλλιτεχνία

Ο τομέας που η 7^η Τέχνη ανθεί αλλά και ελκύει είναι οι ταινίες φαντασίας. Ο κινηματογράφος και ιδιαίτερα ο νεότερος αποδεικνύει περίτρανα την εκσυγχρονισμένη φαντασία του αλλά και την προφητική του ικανότητα. Πολλές ταινίες προβλήθηκαν και περάστηκαν χωρίς να γίνει αντιληπτό το πραγματικό τους μήνυμα.

«Άλλωστε τέχνη είναι να περνάς ένα μήνυμα με διαφορετικό τρόπο»!

Η φαντασία των νέων σκηνοθετών σε ταινίες μελλοντικές αλλά και σκηνοθετών ντοκιμαντέρ ακουμπάει το υπερβολικό, τοποθετώντας μας σε μια διαδικασία σκέψης αλλά και προβληματισμού για το πόσο προστατεύουμε τη γη στην οποία προσωρινά κατοικούμε αλλά και το πόσο δεν γνωρίζουμε το μέλλον της.

Ταινίες όπως το «Μετά την επόμενη μέρα»



στην οποία έρχεται το τέλος του κόσμου όχι από τον 3^ο Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά από τα τελευταία και μεγαλύτερα καιρικά φαινόμενα, ο σκηνοθέτης θέλοντας να φτάσει το υπερβολικό καταφέρνει να προετοιμάσει εν μέρει τους θεατές της ταινίας αφού όπως όλα δείχνουν σε λίγα χρόνια η ανθρωπότητα θα υποστεί το μεγαλύτερο πλήγμα μιας και η υποτιθέμενη προστασία της γης δεν είναι επαρκής. Η ταινία αυτή, που προβλήθηκε στους παγκόσμιους κινηματογράφους πριν σχεδόν 2 χρόνια, έκανε μεγάλη εντύπωση στο κοινό αφού κατάφερε να καθηλώσει αλλά και να προβληματίσει.

Πριν από περίπου ένα χρόνο, στα νησιά Πουκέτ ένα γιγαντιαίο κύμα κατάφερε να εξαπλώσει τον τρόμο, τον φόβο και τη καταστροφή. Για πρώτη φορά στη σύγχρονη εποχή έγινε λόγος για το φαινόμενο «Τσουνάμι».

Στην ταινία «Μετά την επόμενη μέρα», παρουσιάζεται φυσικά και αυτή η εικόνα, όπου η θάλασσα ξεχειλίζει και υπερκαλύπτει την ξηρά.. Ίσως λοιπόν, να υπήρξε ένα προειδοποιητικό καμπανάκι για την άθλια κατάσταση της θάλασσας, αλλά οι αρχές δεν προνόησαν ότι μπορεί η φύση να αρχίσει να εκδικείται.

Μπορεί η ταινία να είναι επιστημονικής φαντασίας, οι προβλέψεις όμως για τις πραγματικές κλιματικές αλλαγές, που σημειωτέον έχουν ήδη ξεκινήσει, είναι εξίσου εφιαλτικές.

Η 7^η Τέχνη μας αποδειξεί και παλιότερα την μελλοντολογική της διάθεση αφού πριν περίπου 10 χρόνια γυρίστηκε και προβλήθηκε στους κινηματογράφους η ταινία «Ο ΤΥΦΩΝΑΣ» στην οποία μια πολιτεία της Αμερικής προσπαθεί να επιζήσει έχοντας ως εχθρό έναν τυφώνα. Πιο πρόσφατα στις 29 Αυγούστου 2005 ο Τυφώνας Κατρίνα κατάφερε να ισοπεδώσει πολλές πολιτείες της Νέας Ορλεάνης να προκαλέσει σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις αλλά και να πάρει μαζί του πολλές αθώες ψυχές. Δυστυχώς ακολούθησαν και σε άλλες περιοχές του πλανήτη τυφώνες όπως ο Wilma ενώ και ο ALPHA (που πήρε την ονομασία του από το ελληνικό αλφάβητο) αναπτύσσεται απειλητικός (σ.σ. τέλη Οκτωβρίου 2005).

Καθώς λοιπόν η ανθρωπότητα παρακολουθεί ανίσχυρη την «επικύρωση» των προφητειών και των ανθρώπινων φανταστικών σεναρίων, δυστυχώς η πλειοψηφία των κυβερνήσεων μοιάζουν να έχουν κλείσει τα αφτιά τους και τα μάτια τους και στο βωμό διαφόρων συμφερόντων μεγεθύνουν το πρόβλημα και συμβάλουν στην επίσπευση της πολυαναφερόμενης μεγάλης καταστροφής.

Ένα άλλο είδος ταινίας και περισσότερο ντοκιμαντέρ είναι αυτό του Φίλιππου Κουτσάφτη με τίτλο «**Αγέλαστος Πέτρα**». Είναι ένα ξεκάθαρο μήνυμα προς όλους τους συνυπεύθυνους για την κατάντια μιας πολύ κοντινής μας πόλης, του Ασπροπύργου.

Μιας πόλης με σημαντικό ιστορικό υπόβαθρο και με πολλά αρχαιολογικά ευρήματα.

Ο σκηνοθέτης αυτής της ταινίας κάθε άλλο παρά προφήτης δεν είναι.

Παρακολουθώντας την, καταλαβαίνεις πως πολύ κοντά σου υπάρχει μια πόλη «ζωντανή – νεκρή» αφού τα χιλιάδες λήμματα λάσπης που ρίχτηκαν αλλά και ρίχνονται, κατέστρεψαν μια πόλη με ιστορία. Μία πόλη που η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί τουριστικά μιας και θα προσέλκυε αρκετό κόσμο με το μοναδικό της ιστορικό παρελθόν. Η καταστροφή φυσικά αυτής της μεγάλης πόλης συνεπάγεται και την άμεση καταστροφή του Σαρωνικού. Τεράστιες είναι οι οικολογικές επιπτώσεις από την Ψυτάλεια, που οι κάτοικοι δεν θέλουν πλέον «στα πόδια» τους αφού την ενοχοποιούν ακόμα και καρκινογενέσεις.

Όπως πληροφορεί και η ταινία, οι επιπτώσεις της κατάστασης που έχει δημιουργηθεί δεν αφορούν μόνο τις βιολογικές κοινωνίες που βρίσκονται γύρω από τη Ψυτάλεια, δηλαδή το Κερατσίνι, την Ελευσίνα, το Πέραμα, τη Δραπετσώνα και τη Σαλαμίνα. Η ανάπτυξη των φυκιών που προκαλείται από τη διαρροή της λυματολάσπης στη θάλασσα λόγω της δυνατής βροχής, απειλούν με καταστροφή το ευρύτερο θαλάσσιο περιβάλλον.

Αναρωτιέται λοιπόν κανείς γιατί κάποιιοι - αρκετά καλοί στη φαντασία - να θέλουν να τρομάξουν τον απλό κόσμο. Μέσα από όλες αυτές τις ταινίες αλλά και από αρκετές άλλες, οι συνέπειες εμφανίζονται τραγικές.

Οι οικονομικές επιπτώσεις είναι τεράστιες, και ιδιαίτερα στον τουρισμό όπου σε κάποιες περιοχές είναι ο κυριότερος παράγοντας οικονομικών εσόδων .

Η νέα τεχνολογία αναπτύσσεται πολλές φορές λοιπόν, σε βάρος της οικολογίας αλλά ακόμα και κάποιιοι να το καταλαβαίνουν , δεν φτάνει αφού χρειάζεται μαζική αντίσταση και αφύπνιση ως προς την προστασία του περιβάλλοντος και κατ' επέκταση της ίδιας της οικονομίας.

II. Η Πολιτική

Στο χώρο της Πολιτικής – Οικονομίας, το κίνημα του καπιταλισμού και οι εθισμένοι τυφλά σε αυτόν, υποβάθμισαν και συνεχίζουν να υποβαθμίζουν το οικοσύστημα και την οικόσφαιρα αφήνοντας σε αυτήν καταλυτικές συνέπειες με μεγάλη και μακρόχρονη εμβέλεια.

Η εκάστοτε κυβέρνηση καταφέρνει να ψηφίζεται έχοντας ως «παντιέρα» την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και πολλές φορές την αμέριστη συμπαράσταση οικολογικών οργανώσεων και δράσεων ή ακόμα και μεμονωμένων λαμπερών οικολόγων. Η υπόσχεση φυσικά δεν υλοποιείται και κάθε φορά που εκλέγει ο λαός τους εκπροσώπους του, περιμένει την επόμενη προεκλογική περίοδο όπου υπνωτισμένος θα ακούσει ξανά την υπόσχεση.

Η εκμετάλλευση των πηγών ενέργειας και ιδιαίτερα των πετρελαιοπηγών, παγκοσμίως, έχει αποδειχθεί υστερόβουλη αλλά και «άκρως προσωπική» για την κάθε χώρα. Η έχουσα δύναμη χώρα, έχει και την ικανότητα να πουλάει αλλά και να κοστολογεί όσο εκείνη κρίνει, το πετρέλαιο..

Επί πλέον, ο κάθε πετρελαϊκός παράγοντας, μπορεί να χρησιμοποιεί τη δύναμή του αυτή, στην ανάδειξη ή τη χαλιναγώγηση της όποιας κυβέρνησης. Χειρισμός άκρως αντιδεδοντολογικός έως διεφθαρμένος.

Η απώτερη αιτία της σημερινής πολυδιάστατης κρίσης (οικονομικής, οικολογικής, πολιτικής, κοινωνικής, πολιτισμικής) είναι η συγκέντρωση εξουσίας ή δύναμης στα χέρια διαφόρων ελίτ την οποία παράγει και αναπαράγει η δυναμική του συστήματος της οικονομίας της αγοράς (στη σημερινή διεθνοποιημένη μορφή του) και το πολιτικό του συμπλήρωμα, η δήθεν δημοκρατία που στηρίζεται στις αντιπροσωπευτικές μορφές διακυβέρνησης. Δηλαδή, το οικονομικό και πολιτικό σύστημα που αναδύθηκε αρχικά στην Ευρώπη, δύο αιώνες μόλις πριν.

Επομένως το ξεπέραςμα της κρίσης που άρχισε με την ανάδυση αυτού του συστήματος και επιδεινώθηκε τελευταία με τη διεθνοποίηση της οικονομίας της αγοράς είναι ίσως δύσκολο να σημειωθεί μέσα από τη μεταρρύθμιση του συστήματος, όπως ισχυρίζονται οι οπαδοί της κοινωνίας των πολιτών και τα Πράσινα κόμματα και οργανώσεις.

Το ξεπέραςμα της κρίσης είναι δυνατό μόνο με τη δημιουργία ενός νέου τρόπου πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής οργάνωσης που εξασφαλίζει την ισοκατανομή εξουσίας και δύναμης μεταξύ όλων των πολιτών σε όλα τα επίπεδα (πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό, πολιτισμικό, οικολογικό).

Η οικονομική δημοκρατία συνεπάγεται τη δημιουργία θεσμών κοινοκτη-μοσύνης των πλουτοπαραγωγικών πηγών (δηλαδή των πηγών κοινωνικού πλούτου) και συλλογικού ελέγχου από τους δήμους, δηλαδή τις συνελεύσεις των πολιτών. Το σύστημα της οικονομίας της αγοράς που έχει οδηγήσει στη σημερινή πελώρια συγκέντρωση πλούτου στα χέρια των ολίγων, την ανεργία, την καταρράκωση των κοινωνικών υπηρεσιών καθώς και την οικολογική καταστροφή αντικαθίσταται από νέους θεσμούς δημοκρατικού ελέγχου των μέσων παραγωγής.

Η οικολογική δημοκρατία συνεπάγεται τη δημιουργία θεσμών και κουλτούρας που εξασφαλίζουν την επανενσωμάτωση της Κοινωνίας στη Φύση. Αυτό σημαίνει ότι στόχος της οικονομικής δραστηριότητας δεν είναι η σημερινή καταστροφική «ανάπτυξη» που επιβάλλουν οι επιταγές του ανταγωνισμού και του κέρδους αλλά η

ικανοποίηση των αναγκών όλων των πολιτών αλλά η αρμονική σχέση Κοινωνίας και Φύσης.

Όπως αναφέρθηκε και πιο πριν⁸ υπάρχει και ένα άλλο «κίνημα» αυτών των οικολογιστών, οι οποίοι καταφέρνουν να διασπούν τις λαϊκές κινητοποιήσεις αποπροσανατολίζοντας τον λαό από τον πολιτικό στόχο.

Τις τελευταίες δεκαετίες υπήρξαν άπειρα παραδείγματα ενεργειών τέτοιου είδους, που δρομολογούσαν οι οικολογιστές (συχνά με την προτροπή του καπιταλιστικού κατεστημένου) σε διάφορες χώρες. Πολλοί άνθρωποι είχαν μακρόχρονη υπουργική θητεία με τυπικό αντικείμενο την αναβάθμιση του περιβάλλοντος. Τα κόμματα τους (και αυτοί οι ίδιοι) άφησαν όνομα με την αδράνεια τους και με τα σκάνδαλα που τους συνόδεψαν.

Τα οικολογικά αδιέξοδα του καπιταλισμού αντανακλώνονται και στο διεθνές επίπεδο. Οι διάφορες συσκέψεις κορυφής που γίνονται περιοδικά με την πρωτοβουλία των διεθνών οργανισμών (ΟΗΕ, ΟΥΝΕΣΚΟ κ.λ.π.) χαρακτηρίζονται από την υποκρισία και τον στρουθοκαμηλισμό των περισσοτέρων αντιπροσώπων απέναντι στους περιβαλλοντικούς κινδύνους που ελλοχεύουν, καθώς και από την ασυδοσία των αντιπροσώπων των μεγάλων καπιταλιστικών δυνάμεων.

Έπειτα λοιπόν από μια μακρόχρονη αλλά και εμφανέστατη πορεία της γης προς τον όλεθρο οι συνειδήσεις ορισμένων άρχισαν να ξυπνούν και να δημιουργούν τα οικολογικά πολιτικά κόμματα. Μπορεί να μην έχουν ακόμα καταφέρει να περάσουν το μήνυμα που πρέπει ώστε να το λάβει όλος ο κόσμος και να καταλάβει ότι **μόνο με την προστασία του περιβάλλοντος θα συνεχίσουμε να υπάρχουμε**, ωστόσο τα πολιτικά αυτά οικολογικά κόμματα καταφέρνουν να ακουστούν αμυδρά μέσω άλλων διαύλων στην Βουλή αλλά και σε αυτούς που παίρνουν αποφάσεις.

Παρόλα ταύτα μικροί σχηματισμοί ενωμένοι καταφέρνουν κάτι παραπάνω. Παγκοσμίως τα οικολογικά κόμματα έχουν μεγαλύτερη επίδραση απ' ότι στην Ελλάδα, αναλαμβάνοντας ακόμα και την εξουσία.

Οι οικολογικές οργανώσεις από την άλλη, συμπαραστάτης αλλά και αρωγός αυτών των κομμάτων πληθαίνουν έχοντας φυσικά το ίδιο μήνυμα.

Παγκοσμίως γνωστές κατά κόσμων οργανώσεις, διοργανώνουν συνεχώς πορείες αλλά και συγκεντρώσεις για την διάδοση του μηνύματος αλλά και την εμπόδιση νέων παραπτωμάτων επάνω στη γη από τους «δυνατούς».

Η ύπαρξη και δημιουργία της παγκοσμιοποίησης έφερε πιο κοντά τις οικολογικές οργανώσεις αλλά και τα οικολογικά κόμματα εντεινοντας τις προσπάθειες αυτών για διακήρυξη της προστασίας του περιβάλλοντος και συνεπώς των ειδών που το περιβάλλουν.

Το ζήτημα της απόδοσης αξιών ακονίζει τον οικολογικό λόγο, καθώς διαπερνά κάθε προβληματική που διατυπώνεται στο ηθικό επίπεδο. Επειδή οποιαδήποτε ανθρωποκεντρική προσέγγιση απορρίπτεται στη βάση της θεώρησης της εργαλειακότητας ως κύριας αιτίας του περιβαλλοντικού προβλήματος, λέγεται ότι για την υπέρβαση των προβλημάτων απαιτείται μια πραγματικά οικοκεντρική προσέγγιση της περιβαλλοντικής ηθικής που δεν μπορεί παρά να εδράζεται σε μια αξιολόγηση της φύσης από την πλευρά της αυταξίας⁹.

Η νομιμοποίηση της χρηστικής αξίας στηρίζεται στην κριτική μιας σκέψης μονοδιάστατης, η οποία αποφασίζει στη βάση ενός μοναδικού κριτηρίου: του ισοζυγίου κόστος/ κέρδος. Η εξατομικευμένη και χρησιμοθηρική αυτή προσέγγιση καταδικάζεται ως η χυδαιότερη έκφραση της ανθρώπινης σκέψης και συμπεριφοράς.

⁸ Στο κεφάλαιο Ι.α, Οικολογική Οικονομική.

⁹ Baxter B, 1999. Environmental ethics – Values or obligations? A reply to O'Neill. *Environmental Values* 8, 107 – 112.

Ωστόσο, η εργαλειακότητα του ανθρώπου στη σχέση του με τη φύση συχνά απλουστεύεται ως προέκταση της εξατομίκευσης. Ο άνθρωπος, όμως, στη σχέση του με τη φύση, είναι ο άνθρωπος ως κοινωνία. Η διαλεκτική σχέση κοινωνίας και φύσης μόνο χρηστικά μπορεί να ιδωθεί.

Μέχρι σήμερα, η ανθρώπινη ζωή είναι η μόνη που αναγνωρίζεται ως αυταξία. Η ιδιότητα της ηθικής αυτονομίας αποδίδεται αποκλειστικά στα ανθρώπινα όντα στη βάση του γεγονότος ότι η σκοπιμότητα είναι εκείνο που διακρίνει το ανθρώπινο από το μη ανθρώπινο: Ο άνθρωπος είναι το μοναδικό ον που θεωρείται ικανό να οργανώσει στη σκέψη του το αποτέλεσμα της πράξης του, προτού αυτή εκδηλωθεί¹⁰. Η απόδοση αυταξίας στη φύση, επομένως, μας υποχρεώνει να επαναπροσδιορίσουμε τη σχέση του ανθρώπινου με το μη ανθρώπινο.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η απόδοση αυταξίας στη φύση της προσδίδει την οντολογική υπόσταση της ηθικά αυτόνομης οντότητας. Αυτό συνοψίζεται στο σύνθημα 'η φύση ξέρει'. Όλα τα σχετικά ιδεολογήματα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τη συστημική οικολογία που δίνει σώμα σε μια φύση. Η απόδοση αυταξίας στη φύση έρχεται να επικυρώσει την ηθική αυτονομία μιας υπεριστορικής φύσης που αυτοοργανώνεται, αυτορυθμίζεται και τελικά αυτενεργεί. Η υπεράσπιση της αυταξίας εδώ γίνεται υπεράσπιση ενός συγκεκριμένου επιστημονικού παραδείγματος¹¹.

Με τη σύλληψη της φύσης μεταφερόμαστε σε μια μεταφυσική ρύθμιση της σχέσης κοινωνίας και φύσης: Όταν η φύση αναγνωρίζεται ως αυταξία, για να την αγγίξει κανείς, πρέπει προηγουμένως να πάρει την άδειά της. Η επιστήμη, αφού προσέφερε τα μέσα για την σύλληψη της φύσης, η ίδια αναλαμβάνει ως σύγχρονο ιερατείο να αποφανθεί – ως μοναδικός αξιόπιστος συνομιλητής της φύσης – τι αποδέχεται ή τι δεν αποδέχεται – ως συνομιλητής της κοινωνίας – .

Και επειδή το μιανό χέρι του ανθρώπου καταστρέφει τα πάντα, η φύση παίρνει σάρκα και οστά στις Προστατευόμενες Περιοχές μέσα από ένα ειδικό σύστημα χρήσεων γης. Οι Προστατευόμενες Περιοχές είναι οι θύλακες της 'άγριας', 'παρθένας' φύσης, της φύσης που 'ξέρει'. Επειδή όμως η φύση δεν ξέρει από οικονομικά, οι Προστατευόμενες Περιοχές πρέπει με κάποιον τρόπο να χρηματοδοτηθούν.

Ο οικοτουρισμός εντάσσει την προστασία, ως ειδική μορφή χρήσης γης, στο παραγωγικό πρότυπο των προστατευόμενων περιοχών. Στο εσωτερικό των Προστατευόμενων Περιοχών επέρχεται με τον τρόπο αυτό μια καθοριστική μεταβολή της παραγωγικής διαδικασίας. Όσο, λοιπόν, το πρόβλημα που λέγεται ότι αντιμετωπίζεται μέσα από την ίδρυση των Προστατευόμενων Περιοχών εξετάζεται στο επίπεδο του δίπολου 'σαν αυταξία εναντίον χρηστικής αξίας', εκείνο που πραγματικά αλλάζει αφορά το δίπολο 'σε αξία χρήσης εναντίον ανταλλακτικής αξίας'. Μέσα από το μοντέλο των Προστατευόμενων Περιοχών, δηλαδή, επιτυγχάνεται για μία ακόμη φορά στο πλαίσιο του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής η μετατροπή αξιών χρήσης σε ανταλλακτικές αξίες. Κάθε περιοχή που θα ονομαστεί 'προστατευόμενη', αποτελεί ως τουριστικός προορισμός, προϊόν της εργασίας συγκεκριμένων ανθρώπων: πρέπει να παραχθεί, όπως ακριβώς παράγεται οποιοδήποτε άλλο προϊόν.

Ο τρόπος με τον οποίο σχεδιάζεται το 'πρασίνισμα' της παραγωγικής διαδικασίας στους θύλακες της 'άγριας' φύσης δείχνει ότι, αν οι Προστατευόμενες Περιοχές προστατεύουν τελικά κάτι, αυτό είναι οι σχέσεις παραγωγής έξω από την επικράτεια τους: Οι καπιταλιστικές σχέσεις παραγωγής αρχικά δαιμονοποιούνται (χρήση γεωργικών προσθέτων), στη συνέχεια απο-δαιμονοποιούνται (βιολογική γεωργία) και

¹⁰ O'Neill O, 1997. Environmental values, anthropocentrism and speciesism. *Environmental Values* 6, 127 – 142.

¹¹ Wilkinson DM, 1999. Is Gaia really conventional ecology? *Oikos* 84, 533 – 536.

τελικά νομιμοποιούνται στις Προστατευόμενες Περιοχές (αγροτουρισμός). Για να είναι συνεκτική η αναπαράσταση της υπεριστορικής φύσης, ο άνθρωπος αποβάλλεται ως χρήστης και επανέρχεται ως επισκέπτης, για να βεβαιώσει όμως την απουσία του.

Ο σύγχρονος οικολογικός πειραματισμός, σε μια ανεπανάληπτη έξαρση ρομαντισμού, επιχειρεί να αναπαλαιώσει τα οικοσυστήματα με την ίδια ευκολία με την οποία επιχειρείται και η αναπαλαίωση των χωριών της περιφέρειας: Σε αρκετές περιπτώσεις σχεδιάζεται η επανεισαγωγή ειδών τα οποία έχουν εκλείψει.

Η ταυτόχρονη επίκληση αυταξίας και χρηστικής αξίας της φύσης, παρά το γεγονός ότι είναι προφανώς αντιφατική, καθίσταται αναγκαία, καθώς προσδίδει συνοχή στην αναπαράσταση μιας υπεριστορικής φύσης που συνεπάγεται μια υπεριστορική κοινωνία.

Πώς μπορούν να συμβάλλουν τα παραπάνω στον διάλογο του κόκκινου με το πράσινο;

Στον διάλογο αυτό θα πρέπει να απορριφθεί η καταστροφολογία που κινητοποιεί μόνο στη βάση της ήττας, στη λογική του 'να σώσουμε λίγο από το αύριο που μας κλέβουν'. Το μέλλον που εικονογραφούν όλες οι καταστροφολογικές αναφορές είναι ένα μέλλον ζοφερό, χωρίς ζώα, χωρίς φυτά, χωρίς όμορφες εικόνες, χωρίς κανέναν θετικό προσδιορισμό. Ένα μέλλον στο οποίο δεν θα έπρεπε κανένας να έχει λόγο να συνεισφέρει. Η κατάσταση αυτή θυμίζει το κυριακάτικο κήρυγμα περί Δευτέρας Παρουσίας: μετά την τρομοκράτηση των πιστών βγαίνει ο δίσκος. Ποιος πιστός δεν θα δώσει από το υστέρημά του; Η καταστροφολογία οδηγεί στη συνεισφορά στον δίσκο των περιβαλλοντικών οργανώσεων ως μοναδική επιλογή απέναντι σε ένα αναμφίβολα ζοφερό μέλλον.

Αν και η αντίστιξη της διατήρησης των φυσικών πόρων για τις μελλοντικές γενιές από τη μία πλευρά, με το ζοφερό μέλλον που υπόσχεται η καταστροφολογία από την άλλη, φαίνεται αρχικά παράδοξη, η ταυτόχρονη αναφορά τους είναι τελικά αναμενόμενη: και τα δύο δείχνουν προς το Τέλος της Ιστορίας. Αφαιρώντας οποιαδήποτε ιστορική διάσταση από τα προβλήματα που επεξεργάζεται, ο οικολογικός λόγος κινδυνεύει να εκφυλιστεί σε μια από τις πλέον συντηρητικές ιδεολογίες. Δεν είναι τυχαία η πρόσφατη οικολογική ευαισθησία που επιδεικνύουν το Βατικανό και το Πατριαρχείο.

Ο απογαλακτισμός του οικολογικού κινήματος από την καταστροφολογία θα συνδράμει στην απομάκρυνσή του από τη συνείδηση κρίσης που αποθεώνει την επιστήμη και κάθε είδους αυθεντίες, κάθε είδους 'ειδικούς'¹². Αντί να εξαντληθεί η σχετική προβληματική στο εσωτερικό των Προστατευόμενων Περιοχών ως θυλάκων της 'παρθένας' φύσης που 'ξέρει', η επιχειρηματολογία οφείλει να προσανατολιστεί στις δυνατότητες μεταφοράς του λεγόμενου εναλλακτικού αναπτυξιακού μοντέλου έξω από τις περιοχές αυτές. Εδώ θα καταστούν σαφείς οι περιορισμοί του συγκεκριμένου μοντέλου και θα διαφανούν οι όροι διαπραγμάτευσης της έννοιας 'εναλλακτικός'.

Η άρνηση της αυταξίας της φύσης είναι προαπαιτούμενο για την κατάδειξη της αναγκαιότητας της ανθρώπινης παρέμβασης. Η σύγχρονη πόλη μας αφαιρεί τη δυνατότητα για μια αξιοπρεπή φύση, επομένως για μια αξιοπρεπή κοινωνία. Η ύπαιθρος, διαμορφωμένη στο πρότυπο της υπεριστορικής φύσης, μας αφαιρεί την ευκαιρία για μια αξιοπρεπή κοινωνία – στη – φύση, την ίδια στιγμή που εμείς διαγράφουμε το όραμα μιας φύσης – στην – κοινωνία. Στόχος μας και κατά συνέπεια στόχος των κυβερνώντων, πρέπει να είναι μια κουλτούρα που να θεωρεί τον ήχο του

¹² Γεωργιάδου Β, 1999. Οι διακινδυνεύσεις στην ύπερη νεωτερικότητα. Μια πολιτική-κοινωνιολογική ανάλυση. Στο: Φύση-Κοινωνία-Επιστήμη. Στην εποχή των τρελών αγελάδων. Διακινδύνευση και αβεβαιότητα. Εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα.

δέντρου, που πέφτει από τον υλοτόμο, ήχο του δάσους. Μια κουλτούρα που να θεωρεί το δέντρο του δάσους το τραπέζι για το γλέντι της παρέας.

Εν κατακλείδι, ένα σημαντικό βήμα έγινε στις 13 Ιουνίου 2005, όταν η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Ροδή Κράτσα, αναφερόμενη στην ανάγκη ενίσχυσης του αγώνα κατά της θαλάσσιας ρύπανσης από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα τόνισε μεταξύ άλλων πως “ η πολιτική βούληση για αποτελεσματική προστασία από τη θαλάσσια ρύπανση που έχει αρχίσει πλέον να εκφράζεται με συγκεκριμένες πολιτικές και μέτρα, πρέπει να συνεχισθεί και να ενισχυθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και από τα κράτη - μέλη. Για χώρες όπως η Ελλάδα, τα οφέλη που προκύπτουν είναι τεράστια για την ποιότητα των θαλασσών και ακτών μας, την προστασία του περιβάλλοντος, την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυτιλίας μας και του τουρισμού μας”. Συγκεκριμένα η ευρωβουλευτής αναφέρθηκε στις νέες προοπτικές που ανοίγονται για την προστασία των χωρών με ακτές με τη δημιουργία νέου χρηματοδοτικού φακέλου 154 εκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2007-2014.

α. Πολιτικά οικολογικά κόμματα

Ένας νέος ιστορικός κύκλος έχει ανοίξει για τον οικολογικό χώρο στην Ελλάδα. Είναι αρκετοί πια αυτοί που αναζητούν τη συγκρότηση ενός αυτόνομου οικολογικού πολιτικού πόλου, που θεωρούν την οικολογία ως θεμελιακό συστατικό στοιχείο μίας άλλης πολιτικής και θέλουν να οικοδομήσουν το κοινό της σπίτι.

Με βάση αυτήν την προτεραιότητα και ανεξάρτητα από εντάξεις κάποιων σε προϋπάρχοντες οικολογικούς φορείς, το Οικολογικό Φόρουμ προσπάθησε τα τελευταία δυο χρόνια να διευκολύνει το διάλογο και την κοινή δράση του χώρου, με συνεργατικό πνεύμα και με ειλικρινή προσπάθεια σύνθεσης των κοινών σημείων όσων δέχονται την προτεραιότητα της οικολογίας και της κοινωνικής αλληλεγγύης. Γι' αυτό προχώρησε στην ιδρυτική Πανελλαδική Συνδιάσκεψη του πολιτικού φορέα των Οικολόγων Πράσινων, που φιλοδοξούσε να δώσει σχήμα και χρώμα στις προσδοκίες ενός ευρύτερου κόσμου.

Σήμερα, σε συνθήκες «παγκοσμιοποιημένης» περιβαλλοντικής και κοινωνικής κρίσης, η πολιτική οικολογία έχει λόγο ύπαρξης περισσότερο από κάθε άλλη φορά.

Στις συνθήκες αυτές, οι όποιες οικολογικές αντιστάσεις στις πολιτικές για τους φυσικούς πόρους, για τη διαχείριση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, πρέπει να συναντηθούν και να ανοίξουν ένα γόνιμο διάλογο. Είναι ανάγκη να ανακαλύψουν και να διατυπώσουν τις κοινές αξίες που τις συνδέουν αλλά και την πολιτική διάσταση του λόγου τους.

Η πολιτική οικολογία είναι μια ολοκληρωμένη, σύγχρονη πολιτική αντίληψη, απαραίτητη για την αξιοπρεπή και ποιοτική διαβίωση του ανθρώπου και την υγεία της φύσης σήμερα και στο μέλλον. Σε όλους τους τομείς, η οικολογική πολιτική αντίληψη δίνει εκείνες τις λύσεις που το στεγνό οικονομικό κατεστημένο δεν μπορεί, γιατί δεν του το επιτρέπουν οι δείκτες της ανάπτυξης και της ακόρεστης αγοραίας παγκοσμιοποίησης. Η πραγματική ευημερία μόνο μέσα από μια οικολογική πολιτική είναι εφικτή. Όμως επειδή δεν έχει ως σκοπό το βόλεμα των ολίγων αλλά το συλλογικό συμφέρον, παρουσιάστηκε από τους επιτήδειους ως ακραία και ανέφικτη ιδεολογία. Δυστυχώς οι πλανητικές εξελίξεις μας επιβεβαιώνουν.

Η οικολογία πρέπει να περάσει στην πολιτική σκηνή, όχι σαν ειδικός «τομέας»

δημόσιας δράσης αλλά ως συνολική ριζοσπαστική οπτική της κοινωνίας. Να προχωρήσει αυτόνομη και όχι ως «προστατευόμενη» πολιτικών δυνάμεων, με άλλες προτεραιότητες στη δράση τους.

Τα δύο ισχυρά κόμματα της πολιτικής σκηνής εκφράζουν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος της λογικής του «συστήματος» στην οποία εναντιωνόμαστε. Παράλληλα, το φάσμα της Αριστεράς, από τη γραφειοκρατική έως την ανανεωτική και από τη θεσμική έως την εξωθεσμική, δεν δίνει λύσεις διεξόδου.

Η πολιτική οικολογία μπορεί να συμπληρώσει και να στηρίζει τις προσπάθειες που γίνονται από τις κινήσεις πολιτών και τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις. Χρειάζεται όμως να αποτελέσει κάτι πολύ περισσότερο από ένα «λόμπι», από ένα σχήμα εγκλωβισμένο στο κυνήγι της δημοσιότητας. Να προχωρήσει πολύ πιο πέρα από ένα ακτιβιστικό «συνδικαλιστικό για το περιβάλλον»:

Εκφράζοντας δράσεις και προβληματισμούς κοινωνικής χειραφέτησης, μέσα βέβαια από ένα πρίσμα προτεραιότητας της φύσης και της επιβίωσης της βιόσφαιρας.

Αναπτύσσοντας την αυτονομία της απέναντι στην εξουσία και στα οικονομικά συμφέροντα.

Πρωτοστατώντας στους αγώνες για μια ανοιχτή κοινωνία, για την ειρήνη, την αποχή από πράξεις βίας σε όλα τα επίπεδα, την ιστιμιά ανδρών και γυναικών, την κοινωνική ένταξη των μεταναστών, την υπεράσπιση των πολιτικών και κοινωνικών δικαιωμάτων των πολιτών και των μειονοτήτων.

Ενισχύοντας τις μορφές άμεσης δημοκρατίας, τον κοινωνικό έλεγχο της παραγωγής το συλλογικό συμφέρον και τις δημόσιες λειτουργίες απέναντι στο ιδιωτικό κέρδος.

Προσεγγίζοντας κριτικά την εμπειρία των Πρασίνων κομμάτων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα, αφομοιώνοντας το ριζοσπαστισμό και τις εναλλακτικές προτάσεις των νέων διεθνών κινημάτων, διατηρώντας ακέραιη την αυτονομία και ανεξαρτησία της γνώμης της.

Ασκώντας πίεση και στις άλλες πολιτικές δυνάμεις για θέσεις κοινωνικά αλληλέγγυες και πιο φιλικές προς το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Άλλωστε η ισχυρή αυτόνομη παρουσία του οικολογικού πόλου, σε αντίθεση με την πρακτική της «από τα μέσα» οικολογικοποίησης, έχει αποδείξει ότι συμβάλλει καθοριστικά στην υιοθέτηση από μέρους τους οικολογικών θέσεων και τη δημιουργία προϋποθέσεων συνεργασίας μαζί τους.

Επιβεβαιώνοντας, με αφορμή και τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον ευρωπαϊκό και παγκόσμιο χαρακτήρα του πράσινου κινήματος και συμβάλλοντας στην αναζωογόνησή του προς μια κατεύθυνση διακριτή από τον κυβερνητικό περιβαλλοντισμό και με έμφαση στην περιφερειακότητα, στον κινηματικό και αυτοδιοικητικό χαρακτήρα της οικολογίας.

Κορυφαία γεγονότα, όπως οι διεθνείς διαμαρτυρίες του κινήματος ενάντια στην νεοφιλελεύθερη παγκοσμιοποίηση, από το Σιάτλ στη Γένοβα και από το Πόρτο Αλέγκρε στη Φλωρεντία, δείχνουν το δρόμο του οικολογικού και κοινωνικού κινήματος.

Τα τελευταία χρόνια, μερικές από τις χειρότερες προφητείες, που οι πρώτοι οικολόγοι διατύπωναν, έχουν γίνει πραγματικότητα. Τα παλιά μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα επιδεινώνονται αλλά και νέα εμφανίζονται.

Το κλίμα της Γης χειροτερεύει, η βιοποικιλότητα μειώνεται, η ερημοποίηση επεκτείνεται, με συνέπειες που δεν είναι δυνατό να προβλεφθούν. Γενετικά μεταλλαγμένοι οργανισμοί βγαίνουν από τα εργαστήρια των πολυεθνικών, αυξάνοντας την εξάρτηση των παραγωγών και των καταναλωτών από αυτές και ταυτόχρονα δημιουργούν μια κατάσταση ίσως πιο επικίνδυνη από οποιαδήποτε μορφή χημικής ή ραδιενεργής ρύπανσης, καθώς η βιολογική αυτή ρύπανση μπαίνει

στην καρδιά του κύκλου της ζωής και αναπαράγεται μέσα απ' αυτόν. Τα εξοπλιστικά προγράμματα και οι πόλεμοι, παρά το τέλος του ανταγωνισμού των υπερδυνάμεων, αναπτύσσονται κατατρώγοντας τους πόρους του πλανήτη, φυσικούς και οικονομικούς.

Η παγκοσμιοποίηση επελαύνει, απαιτώντας ανεξέλεγκτη διακίνηση προϊόντων και κεφαλαίων, διάλυση των συστημάτων κοινωνικής προστασίας, μεγαλύτερη εκμετάλλευση και ανεργία ή μάντρωμα των ανθρώπων σε «ευέλικτες» μορφές δουλειάς

Στην Ελλάδα των αρχών του 21ου αιώνα, η μεγέθυνση της οικονομίας αδυνατεί να συγκαλύψει την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και την αποσύνθεση της κοινωνικής αλληλεγγύης:

Η ίδια η οικονομία εξακολουθεί να μετριέται με δείκτες που αδυνατούν να περιγράψουν τη μακροχρόνια βιωσιμότητα του μοντέλου, την πραγματική ευημερία της κοινωνίας, την ποιότητα της ζωής και τις επιπτώσεις των οικονομικών δραστηριοτήτων στους φυσικούς πόρους, το οικοσύστημα και την υγεία.

Η μεγάλη πλειοψηφία του λαού αποξενώνεται όλο και περισσότερο από τα κέντρα αποφάσεων της κεντρικής, τοπικής και κομματικής εξουσίας. Οι πολιτικές λειτουργούν κοντόφθαλμα ενώ η αποπληροφόρηση και η εικονική πραγματικότητα, η χειραγώγηση της κοινωνικής συνείδησης και η τηλεοπτική «δημοκρατία», η παθητικότητα και η ανούσια πολιτική αντιπαράθεση, η απαξίωση της πολιτικής αλλά και η ακροδεξιά δημαγωγία, ο καταναλωτισμός αλλά και οι ανισότητες κυριαρχούν στη ζωή μας.

Οι βαριές επιπτώσεις της Ολυμπιάδας του 2004, οι παράλογες εξοπλιστικές δαπάνες, η επικείμενη εξάντληση των κοινοτικών «πακέτων στήριξης» και το δημόσιο χρέος, που ξεπερνάει το Α.Ε.Π. ενός έτους, συνθέτουν ένα προβληματικό τοπίο.

Είναι σαφές ότι η οικολογική κρίση δεν περιορίζεται πια στο περιβάλλον αλλά διαβρώνει τον κοινωνικό ιστό και τις προοπτικές της οικονομίας, δημιουργώντας ένα συνολικότερο έλλειμμα βιωσιμότητας για τη χώρα μας. Το πιο ανησυχητικό όμως είναι η καθολική αποτυχία των σημερινών κοινοβουλευτικών κομμάτων να το αναγνωρίσουν και να ασχοληθούν σοβαρά με αυτό.

Η Ελλάδα αλλά και κάθε χώρα αποτελείται από κόμματα σοσιαλιστικά, καπιταλιστικά αλλά και από τα λεγόμενα οικολογικά. Τα τελευταία αν και δεν υποστηρίζονται από την μεγάλη μάζα, καταφέρνουν να συνδυάζονται με άλλα μικρά κόμματα και να ακούγεται έστω η γνώμη τους. Το 2000 στις 24 Φεβρουαρίου το ελληνικό κόμμα «Συνασπισμός» του οποίου ηγείτο από τον τότε πρόεδρο κ. Νίκο Κωνσταντόπουλο αλλά και οι ευρωβουλευτές Μιχάλης Παπαγιαννάκης και Αναστασία Ανδρεαδάκη ανακοίνωσαν για δεύτερη φορά¹³ την εκλογική τους συνεργασία με τους «Οικολόγους Εναλλακτικούς». Αυτό το βήμα σήμανε και την έναρξη για μετονομασία αλλά και την επίσημη αλλαγή ρότας του κόμματος του «Συνασπισμού», αφού λίγο καιρό μετά περιλαμβάνει στην ονομασία του και τον όρο «Οικολόγοι».

Οι «Οικολόγοι Εναλλακτικοί» το πρώτο ελληνικό οικολογικό κόμμα από το 1989-1990, θεωρείται ως μία ομάδα πολιτικής οικολογίας, μιας ριζοσπαστικής οικολογίας.

Σύμφωνα με τον εκπρόσωπο της κ. Νίκο Ηλιόπουλο για τους Οικολόγους Εναλλακτικούς, οικολογία σημαίνει σεμνότητα, αίσθηση του μέτρου, ηθική

¹³ Η πρώτη συνεργασία με τους Οικολόγους Εναλλακτικούς ήταν το 1998 στις νομαρχιακές εκλογές.

εγρήγορση στα ζητήματα που αφορούν τον άνθρωπο και τη φύση, αίσθημα κοινωνικής ευθύνης και ανιδιοτέλεια.

Στην Ευρώπη οι Οικολόγοι καταφέρνουν πολλά περισσότερα από ότι στην Ελλάδα.

Χώρες όπως η Αγγλία, η Γερμανία, η Ιταλία καταφέρνουν να φέρνουν στο προσκήνιο τους οικολόγους τους με πρώτη και καλύτερη την Γερμανία η οποία κυβερνάται από ένα άκρως οικολογικό κόμμα.

Τα οικολογικά κόμματα της Ευρώπης επισημοποίησαν την κοινή τους κάθοδο στις επικείμενες ευρωεκλογές, σχηματίζοντας ένα πανευρωπαϊκό πολιτικό μόρφωμα, που όπως ελπίζουν θα ενισχύσει την παρουσία τους στο νέο Ευρωκοινοβούλιο.

Σύνθημά τους μία "πράσινη Ευρώπη", που θα εξαλείψει την πυρηνική ενέργεια, θα προωθήσει τις ανανεώσιμες ενεργειακές πηγές και θα αγωνιστεί κατά των γενετικά τροποποιημένων τροφίμων.

Οι Πράσινοι καταλαμβάνουν σήμερα 44 από τις 626 έδρες του Ευρωκοινοβουλίου, αλλά τώρα με τη νέα τους προσέγγιση υπό το σύνθημα "Ευρώπη, ας αποκτήσουμε ένα κόμμα!" ελπίζουν ότι θα αποκομίσουν μεγαλύτερα εκλογικά οφέλη

Ακόμα να επισημανθεί και η ύπαρξη των ΜΜΕ, τα οποία μπορεί να μην είναι ένα πολιτικό οικολογικό κόμμα αλλά έχουν την επίδραση και την ουσιαστικότερη προσέγγιση του οικολογικού αισθήματος.

Υπάρχουν σημαντικά έντυπα τα οποία είναι ταυτόχρονα και εστίες δράσης και κοινωνικής παρέμβασης, όπως είναι η «Νέα Οικολογία», όπως η «Οικοτοπία», το «Καλημέρα Κυρα Γη» της Δράμας, αλλά και το «Όργανο για την Οικολογική Γεωργία». Επίσης, σημαντική παρέμβαση όμως κάνει και η Οικολογική Κίνηση Καλαμάτας, η οποία έχει και εκδοτικό έργο.

Αρκετοί οικολόγοι ωστόσο, εκτός από μερικές σεβαστές εξαιρέσεις, προσπερνούν το αυταπόδεικτο στάδιο ότι η προστασία του περιβάλλοντος είναι πρωτεύουσα και «προχωρούν» για να ασχοληθούν αποκλειστικά με τα ζώα, τα φυτά και την υπόλοιπη φύση.

Υπάρχουν βέβαια και διάφοροι «πράσινοι» που μιλάνε για αποκέντρωση, πίστη στην ισότητα, μικρές ομάδες και αντίδραση, τα βάζουν όλα αυτά στα προγράμματα τους, αλλά παραμένουν εκεί, στα χαρτιά. Στην πρακτική (που αυτή μετράει) οι παλιές απόψεις του συγκεντρωτισμού θεωρούνται κάτι παραπάνω από δεδομένες. Και αυτός είναι ο λόγος που οι περισσότεροι από του «ρεάλοζ» (πραγματιστές) στην Γερμανία έκαναν όσα έκαναν και γιατί το κίνημα των Πρασίνων κατέληξε τόσο πολυδιασπασμένο και από αυτούς παίρνουμε μόνον την φράση «μία Πράσινη κυβέρνηση θα...», ενώ ακολουθούν κατάλογοι σοβαρών «ζητημάτων», τα οποία όμως δεν προσθέτουν σχεδόν τίποτε αφού δεν τολμούν να πυροδοτήσουν κάποιο τολμηρό όνειρο. Σε αυτή την περίπτωση, η οικολογία ταΐζει απλώς τις προσωπικές – πολιτικές φιλοδοξίες των υποψηφίων βουλευτών και χρεώνει την γη με κάποιες ακόμα χαμένες θεωρίες. Δεν υπάρχει κανένα απολύτως μέλλον σε αυτόν τον δρόμο και αυτό είναι οφθαλμοφανές.

Από την εποχή που το διεθνές πράσινο κίνημα ήταν αποκλειστικά υπόθεση της δυτικής και βόρειας Ευρώπης, με επίκεντρο μάλιστα τη Γερμανία, έχουν περάσει πολλά χρόνια. Σήμερα οι Πράσινοι διατηρούν πολιτική παρουσία και σε άλλες χώρες εκτός Ευρώπης, από τις ΗΠΑ ως την Ταϊβάν και από τη Βραζιλία ως την Αυστραλία. Στην ίδια την Ευρώπη συνεχίζουν να αναδύονται νέες σημαντικές πράσινες παρουσίες και σε μέχρι τώρα «άγονες» χώρες, ιδιαίτερα στην Ανατολική Ευρώπη και στη Μεσόγειο (Ισπανία, Κύπρος κ.α.).

Σε κάθε χώρα το πράσινο έχει τη δική του φυσιογνωμία, ανάλογα με την ιστορική του διαδρομή, τις κοινωνικές δυνάμεις που το στηρίζουν, τα δεδομένα που

αντιμετωπίζει στην παρέμβαση του και στην ιδιαίτερη κουλτούρα κάθε πολιτικού περιβάλλοντος.

Σε διεθνές επίπεδο, τα πράσινα κόμματα είναι οργανωμένα σε ομοσπονδίες : μια ομοσπονδία για κάθε ήπειρο. Οι ομοσπονδίες αυτές έχουν κατά βάση χαρακτήρα δικτύων επικοινωνίας, διαλόγου και αλληλοϋποστήριξης αλλά και καταγραφής των κοινών θέσεων, που διαμορφώνονται κατά κανόνα συναινετικά.

Αναφερόμενοι λοιπόν στους Πράσινους αλλά και τα πράσινα κόμματα παρατίθεται στοιχεία επιχειρώντας μια σύντομη ανασκόπηση, διακρίνοντας και τρεις διακριτές γεωγραφικές περιοχές : τη βορειοδυτική, τη νότια και την ανατολικά Ευρώπη.

Στην Βορειοδυτική Ευρώπη τα Πράσινα κόμματα διατηρούν καλά ποσοστά (Πίνακας 1)¹⁴ όπου καταγράφηκε μια γενική υποχώρηση, η οποία όμως αντισταθμίστηκε από την άνοδο των Γερμανών Πρασίνων.

Πίνακας 1 : Ποσοστά ψήφων σε Πράσινα κόμματα της Ευρώπης, στις ευρωεκλογές του 2004 και του 1999 (σε παρένθεση, οι έδρες που εξασφάλισαν).

Χώρα	2004	1999	Διαφορά
Βορειοδυτική Ευρώπη			
Γερμανία	11,9 (13)	6,4 (7)	+5,5 %
Λουξεμβούργο	15,0 (1)	10,7 (1)	+4,3 %
Αυστρία	12,8 (2)	9,2 (2)	+3,6 %
Μ. Βρετανία	6,8 (2)	5,5 (2)	+1,3 %
Σκοτία	6,8 (-)	5,8 (-)	+1,0 %
Ιρλανδία	4,3 (-)	6,7 (2)	-2,4 %
Γαλλία	7,2 (6)	9,7 (9)	-2,5 %
Φιλανδία	10,4 (1)	13,4 (2)	-3,0 %
Σουηδία	5,9 (1)	9,5 (2)	-3,6 %
Φλαμανδικό Βέλγιο	8,0 (1)	12,0 (2)	-4,0 %
Ολλανδία	7,4 (2)	11,9 (4)	-4,5 %
Γαλλόφωνο Βέλγιο	9,8 (1)	22,7 (3)	-12,9 %

Αντίθετα, στο νότο της ηπείρου τα αποτελέσματα παραμένουν ισχνά. Μόνο στη Μάλτα ξεχώρισαν με 9,5 %, αλλά χωρίς να εκλέξουν ευρωβουλευτή (Πίνακας 2).

Πίνακας 2

Νότια Ευρώπη	2004	1999	Διαφορά
Μάλτα	9,5 (-)	-	
Ιταλία	2,5 (2)	1,8 (2)	+0,7 %
Ισπανία	? (2)	1,4 (-)	
Πορτογαλία	? (-)	1,2 (-)	
Κύπρος	0,9 (-)	-	
Ελλάδα	0,7 (-)	-	

¹⁴ Πηγή η ιστοσελίδα του Internet <http://www.elections2004.eu.int>

Στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης που εισήλθαν πρόσφατα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα αποτελέσματα είναι ακόμα πιο πενιχρά για τους Πράσινους (Πίνακας 3).

Ανατολική Ευρώπη	2004	1999	Διαφορά
Τσεχία	3,2 (-)		
Σλοβακία	3,0 (-)		
Εσθονία	2,3 (-)		
Λετονία	2,0 (-)		
Σλοβενία	1,0 (-)		
Πολωνία	0,3 (-)		
Λιθουανία	-		
Ουγγαρία	-		

Η κρίση σ' αυτά τα κόμματα, η οποία ξεκίνησε το 1992 και μείωσε την απήχηση που κέρδισαν τα περιβαλλοντικά κινήματα κατά τα τελευταία χρόνια πριν την κατάρρευση του «υπαρκτού σοσιαλισμού», φαίνεται ότι συνεχίζεται. Αυτή αποδίδεται σαφώς στις διαδικασίες μετάβασης και ιδιαίτερα στο γεγονός ότι τα περιβαλλοντικά ζητήματα υποχώρησαν στο ενδιαφέρον των ψηφοφόρων, σε αντίθεση με άλλα μείζονα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα, που δεν μπόρεσαν να παρακολουθήσουν οι ανατολικοί Πράσινοι, γεγονός ενδεικτικό ίσως και της πολιτικής τους ανεπάρκειας.

Οι πολιτικές των πρασίνων βασίζονται στην Οικολογική Σοφία, στην Κοινωνική Δικαιοσύνη, στην Συμμετοχική Δημοκρατία, στην μη Βία αλλά και στην Αειφορία και τον σεβασμό της διαφορετικότητας.

Μια άλλη Ευρώπη είναι «εφικτή» με τα παρακάτω οικολογικά κόμματα!

ΧΩΡΕΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΜΑΤΟΣ
Σκοτία	Σκοτσέζικο Σοσιαλιστικό Κόμμα
Δανία	Κοκκινοπράσινη Συμμαχία
Γαλλία	Επαναστατικός Κομμουνιστικός Σύνδεσμος
Πορτογαλία	Μπλόκο της Αριστεράς
Μ. Βρετανία	Σοσιαλιστική Συμμαχία
Μ. Βρετανία	Σοσιαλιστικό Εργατικό Κόμμα
Αγγλία	Σοσιαλιστικό Κόμμα
Ιρλανδία	Σοσιαλιστικό Κόμμα
Λουξεμβούργο	Η Αριστερά
Ισπανία	Εναλλακτικός Χώρος
Χώρα των Βάσκων	Ζυτίκ
Καταλονία	Ενωμένη και Εναλλακτική Αριστερά
Ελβετία	Solidarites
Τουρκία	Κόμμα Ελευθερίας και Αλληλεγγύης

β. Μη κυβερνητικές οργανώσεις

Στην Ελλάδα μεταφράζουμε τον αγγλικό όρο «non governmental organizations» ως «μη κυβερνητικές οργανώσεις». Πρόσφατα μάλιστα ο όρος «μη κυβερνητικές οργανώσεις» έκανε και την εμφάνιση του και στην ελληνική νομοθεσία, στο ν.2731/1999 για την αναπτυξιακή βοήθεια (άρθρα 10 έως 17) και στο ν. 2646/1998 για την ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Κοινωνικής Φροντίδας (άρθρο 12).

Η απόδοση του όρου στα ελληνικά ως «μη κυβερνητικές οργανώσεις» είναι ευρέως διαδεδομένη, αν και εσφαλμένη. Στην ελληνική γλώσσα η «Κυβέρνηση» είναι το συνταγματικό όργανο που διευθύνει τη γενική πολιτική της χώρας.

Στην αγγλική γλώσσα ο όρος «Government» είναι πιο κοντά στην έννοια του «Κράτους» και δεν σημαίνει «κυβέρνηση». Συνεπώς θα ήταν πιο σωστό να μεταφράζουμε τον όρο ως «μη κρατικές οργανώσεις» και όχι ως «μη κυβερνητικές».

Ο όρος «non governmental organizations» πρωτοεμφανίστηκε στο άρθρο 71 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών (1945), το οποίο προβλέπει την δυνατότητα αναγνώρισης «συμβουλευτικού καθεστώτος»σε διεθνείς αλλά και εθνικές μη κυβερνητικές οργανώσεις που ενεργοποιούνται στο πεδίο των δραστηριοτήτων του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου των Ηνωμένων Εθνών. Είναι χαρακτηριστικό ότι και στον ορισμό της έννοιας της μη κυβερνητικής οργάνωσης που επιχείρησε να δώσει το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο των Ηνωμένων Εθνών το κυρίαρχο στοιχείο είναι η ιδιωτική νομική φύση, δηλαδή ο μη κρατικός χαρακτήρας των οργανώσεων αυτών. Το άρθρο 71 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών θεωρείται σήμερα ξεπερασμένο, αφού υπάρχουν χιλιάδες διεθνείς και εθνικές μη κυβερνητικές οργανώσεις οι οποίες αναπτύσσουν δραστηριότητες στο πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών, χωρίς να διαθέτουν το συμβουλευτικό status του άρθρου 71.¹⁵

Σε διεθνές επίπεδο από το 1970 και μετά καταγράφεται μια εντυπωσιακή αύξηση των διεθνών μη κυβερνητικών οργανώσεων, ιδίως εκείνων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της αναπτυξιακής βοήθειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η Συνδιάσκεψη του Ρίο (1992) για το περιβάλλον και την ανάπτυξη χαρακτηρίστηκε από μια άνευ προηγουμένου συμμετοχή και κινητοποίηση των διεθνών μη κυβερνητικών οργανώσεων που ανέδειξε το νέο ενεργό τους ρόλο στην παγκόσμια πολιτική.

Σε εθνικό επίπεδο, στις δυτικές ευρωπαϊκές χώρες, η παρουσία των μη κυβερνητικών οργανώσεων γίνεται ιδιαίτερα αισθητή κατά τη δεκαετία του 1990. Οι εθνικές μη κυβερνητικές οργανώσεις στις χώρες αυτές υιοθέτησαν πολλά από τα θέματα που ανέδειξαν τα «νέα κοινωνικά κινήματα» (το οικολογικό κίνημα, το φεμινιστικό κίνημα, το ειρηνιστικό κίνημα. Τα κινήματα για την ποιότητα ζωής, για τα δικαιώματα των μειονοτήτων) και απορρόφησαν ένα μέρος της κοινωνικής βάσης των κινημάτων αυτών που γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη και διάδοση κατά τη δεκαετία του '70 και '80.

Στον ευρωπαϊκό χώρο ο όρος «μη κυβερνητικές οργανώσεις», τείνει πλέον να καλύψει το σύνολο των μη κρατικών οργανώσεων που δεν έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα και επιδιώκουν κοινωνικά ή συλλογικά ωφέλιμους σκοπούς, ιδίως δε

¹⁵ Βλέπε M. MERLE, Introduction on International Non- governmental Organizations , σε: Council of Europe, Associations and Foundations, Strasbourg, 1998, σελ. 101 επ.

σκοπούς που σχετίζονται με την προάσπιση και προώθηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων, παλαιών και νέων.

Η επιδίωξη από τις μη κυβερνητικές οργανώσεις σκοπών γενικού συμφέροντος είναι το στοιχείο που τις διαφοροποιεί από τις «οργανώσεις συμφερόντων» (π.χ. τις επαγγελματικές οργανώσεις) που προσδιορίζει αρνητικά μόνο αυτές τις οντότητες. Έτσι καθίσταται δυνατή η διαφοροποίηση των μη κυβερνητικών οργανώσεων από άλλες μη κρατικές και μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, η δραστηριότητα των οποίων δεν χαρακτηρίζεται από κάποια ιδιαίτερη κοινωνική χρησιμότητα και πολύ περισσότερο από άλλες μη κρατικές και μη κερδοσκοπικές οργανώσεις που επιδιώκουν ανελεύθερους και αντιδημοκρατικούς σκοπούς.

Στη διεθνή συζήτηση η σύνδεση των μη κυβερνητικών οργανώσεων με την έννοια της «κοινωνίας των πολιτών» γίνεται με αναφορά κυρίως στο Τοκβιλιανό παράδειγμα¹⁶ σύμφωνα με το οποίο η «κοινωνία των πολιτών» είναι ένας χώρος όπου οι οργανωμένοι πολίτες αξιοποιούν την ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι ως θεσμικό αντίβαρο στον κρατικό αυταρχισμό, ως δύναμη εκδημοκρατισμού «από τα κάτω», ως «σχολείο δημοκρατίας», ως μέθοδο παραγωγής «κοινωνικού κεφαλαίου» και ακόμη ως όχημα για κοινωνικές δράσεις που συμβάλουν στο «κοινό καλό».

Η παρουσία εθελοντικής δραστηριότητας είναι κοινό χαρακτηριστικό γνώρισμα όλων των μη κυβερνητικών οργανώσεων. Έτσι ο όρος «εθελοντικές οργανώσεις» ή «εθελοντικές μη κυβερνητικές οργανώσεις» αναφέρεται ειδικότερα στην πρώτη κατηγορία μη κυβερνητικών οργανώσεων, που ασκούν μια «διαχειριστική λειτουργία» στον τομέα της παροχής κοινωνικών υπηρεσιών και βασίζονται προέχοντος στην παρουσία εθελοντών και στην προσφορά εθελοντικής εργασίας για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων τους. Ο γενικός όρος «μη κυβερνητικές οργανώσεις» περιλαμβάνει τόσο τις «εθελοντικές οργανώσεις» όσο και τις άλλες μη κυβερνητικές οργανώσεις που ασκούν κυρίως μια «δημηγορική λειτουργία» υπέρ της προστασίας των δικαιωμάτων και του περιβάλλοντος.

Οι Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις εισέβαλαν στην δημόσια ζωή τη δεκαετία του '80. Η πρώτη γενιά τους είχε έντονο το στοιχείο του «αντί». Έμεναν πέρα από τα κόμματα και τα κράτη και πρόβαλαν έντονα έναν μεγάλο αριθμό διαφορετικών, από τις κρατούσες, απόψεων. Στέκονταν στην γωνία και «χτυπούσαν».

Η δεύτερη γενιά τους εμφανίστηκε τη δεκαετία του '90. Ωρίμασαν, πολλαπλασιάστηκαν, δικτυώθηκαν διεθνώς, απέκτησαν πολιτική ισχύ και άρχισαν να «βάζουν πόδι» στον «δημόσιο χώρο». Αναλαμβάνοντας δημόσιες ευθύνες.

Η εισβολή της τρίτης γενιάς δεν έγινε αντιληπτή. Πέρασε αθορύβως, αν και ανατρέπει πλήρως τους κανόνες της τρέχουσας πολιτικής!

Δημιουργούνται ειδικώς και αναλαμβάνουν δημόσιες ευθύνες «κατ' ανάθεση», με θεσμοθετημένη χρηματοδότηση εκ μέρους του κράτους.

Οι οργανώσεις αυτές ανατρέπουν πλήρως τα αυτονόητα της διακυβέρνησης. Λειτουργούν αυτόνομα, χαράζουν πολιτικές μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και δεν υπάγονται στη διοίκηση! Βέβαια εδώ απαιτείται και αλλαγή όρων. Πρόκειται, μάλλον, για «μη κρατικά υποκείμενα» που ασκούν – τέως- δημόσιες εξουσίες, εκφράζουν «κοινωνικά» αλλά όχι κρατικά συμφέροντα και χαράζουν δικές τους πολιτικές εκτός ιεραρχικής εξάρτησης από τη διοίκηση.

Μία από της ελληνικές μη κυβερνητικές οργανώσεις, είναι η Ελληνική HELMEPA¹⁷, η οποία είναι η κοινή πρωτοβουλία των Ελλήνων ναυτικών και πλοιοκτητών διακηρύττοντας ότι εθελοντικά αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εξαφανίσουν τη

¹⁶ Βλέπε D. LEWIS, *The Management of Non- Governmental Development Organizations*, London and New York, 2001, σελ. 44 επ.

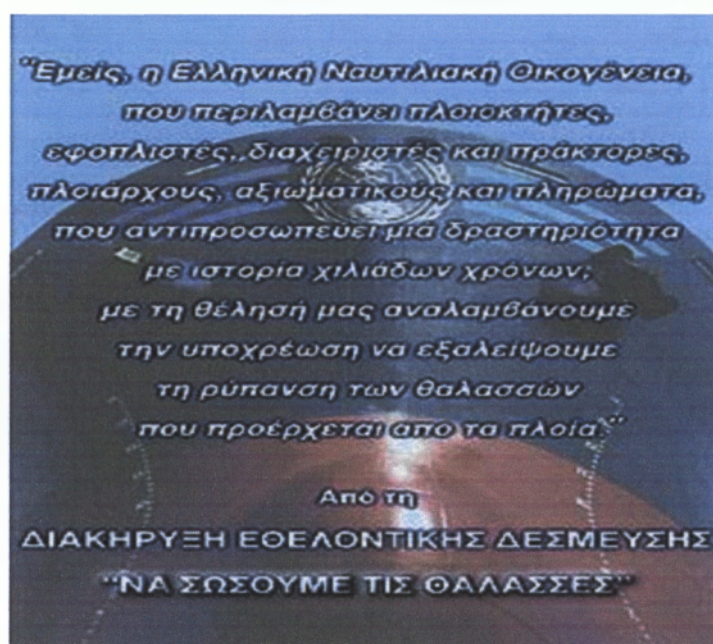
¹⁷ Έντυπο Τύπου από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την οργάνωση HELMEPA.

θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από πλοία και να ανυψώσουν το επίπεδο ασφάλειας σε αυτά.

Εκπρόσωποι της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών δηλαδή το ανθρώπινο δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας, συνέταξαν από κοινού και υπέγραψαν την 4^η Ιουνίου 1982 τη Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης «Να σώσουμε τις Θάλασσες» .

Στόχος αυτής της οργάνωσης είναι να αναπτυχθεί η περιβαλλοντική συνείδηση στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας έτσι ώστε να συμπληρωθούν οι απαιτήσεις της νομοθεσίας για την πρόληψη της ρύπανσης και της ασφάλειας στην θάλασσα.

Οι ιδρυτές ναυτικοί και πλοιοκτήτες, δεσμεύτηκαν να ενεργούν σαν έκφραση της θετικής βούλησης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας σε ότι αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια στην θάλασσα, προς την Ελληνική κυβέρνηση και τους διακρατικούς και μη κρατικούς οργανισμούς που ασχολούνται με την προστασία του περιβάλλοντος.



Αυτό είναι το κείμενο με το οποίο δημιουργήθηκε η HELMEPA- η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Πέντε διεθνείς αναγνωρισμένοι οργανισμοί προσυπέγραψαν την Διακήρυξη της HELMEPA



Η HELMEPA προώθησε την ίδρυση και άλλων αδελφών οργανισμών όπως την CYMEPA της Κύπρου, την TURMEPA της Τουρκίας, την URUMEPa της Ουρουγουάης, την PHILMEPA των Φιλιππίνων και της AUSMEPA της Αυστραλίας.

Ακόμα μια περιβαλλοντική οργάνωση που δρα στην Ελλάδα είναι η WWF Ελλάς που αποτελεί κομμάτι της διεθνούς οικογένειας του WWF (World Wide Fund for Nature), η οποία απαρτίζεται από 50 εθνικές οργανώσεις και αγωνίζεται για την προστασία του περιβάλλοντος σε περισσότερες από 100 χώρες.

Ιδρύθηκε το 1990 από τον Λουκ Χόφμαν με την υποστήριξη του Έλληνα αρχιτέκτονα Θύμιου Παπαγιάννη, ως αυτόνομη εθνική οργάνωση με δικό της διοικητικό συμβούλιο. Έχει τη νομική μορφή Κοινοφελούς Ιδρύματος με έδρα την Αθήνα.

Αποστολή της WWF¹⁸ Ελλάς είναι να διατηρήσει την πλούσια βιοποικιλότητα της Ελλάδας ως αναπόσπαστο στοιχείο της Μεσογείου και να εμποδίσει – και μακροπρόθεσμα να αντιστρέψει – την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, στοχεύοντας στην αρμονική συνύπαρξη ανθρώπου και φύσης.

Είναι εύκολα διακριτή η ανάπτυξη του χώρου των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων στην Ελλάδα κατά τα τελευταία χρόνια. Τόσο ο αριθμός τους, όσο και ο βαθμός υποστήριξης και δημοσιότητας που απολαμβάνουν δε μπορούν να συγκριθούν με τα μεγέθη περασμένων δεκαετιών. Μπορεί κανείς, λοιπόν, να συμπεράνει ότι η περίφημη σύγκλιση με τα δυτικά δεδομένα επεκτείνεται και στον τομέα αυτό. Θα πρέπει εντούτοις, να αναρωτηθούμε με ποιους όρους γίνεται η όποια σύγκλιση. Και είναι πρωταρχικά ευθύνη των ίδιων των οργανώσεων να έχουν αυτόν τον προβληματισμό διαρκώς στην ημερήσια διάταξη τους.

Είναι λοιπόν, ιδιαίτερα σημαντικό για τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις να αξιολογούν ολόενα τη θέση τους απέναντι στις εξελίξεις, ώστε να μπορούν με βεβαιότητα να ισχυρίζονται ότι εξυπηρετούν συγκεκριμένες κοινωνικές και πολιτικές ανάγκες και δεν έχουν μετατραπεί σε αυτοτροφοδοτούμενους και ανακυκλούμενους μηχανισμούς, για τους οποίους η λειτουργία έχει σχεδόν αποκλειστικός αυτοσκοπός.

Ειδικά σε ότι αφορά τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις στην Ελλάδα, το τοπίο είναι αρκετά θολό. Αυτή η διαπίστωση εύκολα τεκμηριώνεται : λίγες οργανώσεις λειτουργούν με πάγιες αρχές, προκαθορισμένες και συμβατές με την έννοια της ανεξάρτητης οργάνωσης. Αυτές οι οργανώσεις αντιμετωπίζουν μεγάλες διακυμάνσεις αναφορικά με την ανταπόκριση που βρίσκουν και το βαθμό διείσδυσης στην ελληνική κοινωνία, διότι δεν επιδιώκουν πάντοτε και κατά κύριο λόγο να είναι αρεστές και αποδεκτές σε κάθε δημόσια τοποθέτηση και δράση τους.

Πιο συγκεκριμένα, που συνίσταται η διαπίστωση ότι το τοπίο είναι θολό; Η όποια απάντηση πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πως δεν έχει ούτε κατ' ελάχιστο χαρτογραφηθεί και πολύ περισσότερο αναλυθεί προσεκτικά αυτό το τοπίο. Όσοι κατάλογοι των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων έχουν σχηματιστεί, παρουσιάζουν πολλά προβλήματα, γιατί περιλαμβάνουν διαφορετικές και τελείως ανομοιογενείς συχνά οργανώσεις, ή δεν παρέχουν αρκετά στοιχεία. Εξάλλου, μοιάζει ότι και ο ίδιος ο ορισμός της Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης δεν είναι σαφής και κοινός για όλους.

Είναι πάμπολλες οι οργανώσεις – σφραγίδες , που δημιουργήθηκαν στο παρελθόν και δεν έχουν παρουσιάσει δράση τόσο και τέτοια (συχνά η δράση τους είναι ανύπαρκτη), ώστε να δικαιολογούν την καταγραφή τους ανάμεσα στις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις.

¹⁸ Πηγή η ιστοσελίδα του Internet <http://www.wwf.gr>

Εξάλλου, τίθεται ευθέως για πολλές οργανώσεις ζήτημα εσωτερικής δημοκρατίας. Μπορούν προσωποπαγή μορφώματα, με μονολιθικά πάγια και ποτέ εναλλασσόμενη δημόσια εκπροσώπηση να αποτελούν τροχό της κοινωνίας των πολιτών ;

Ίσως θα έπρεπε, το σκεπτικό που πρέπει να συνοδεύει τη δημιουργία μιας Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης να είναι η επισήμανση ενός κενού (την ύπαρξη του οποίου χρεώνεται το κράτος, η κοινωνία ή όποιος άλλος), η πίεση για την πλήρωση του και τέλος, η προσωρινή, και για όσο διάστημα οι προαναφερθέντες υπεύθυνοι αδρανούν, προσπάθεια το κενό να το καλύψει η δράση της οργάνωσης, των μελών και των εθελοντών της.

Το προαναφερθέν σκεπτικό προϋποθέτει τη βούληση της οργάνωσης να έρθει σε μικρή ή μεγάλη αντιπαράθεση με το κράτος , να καταγγείλει τις αμέλειες ή τις επιλογές του, να πιέσει δραστικά για να επανορθωθούν. Και για να μην παρερμηνευθούν αυτά, δε σημαίνουν ότι κάθε μικρός ή μεγάλος σύλλογος πολιτών, κάθε πρωτοβουλία έστω και τοπική, θα πρέπει να μετατραπούν σε αντάρτικα πόλης ή ομάδες αποφασισμένων ακτιβιστών.

Διαβαίνοντας το θολό τοπίο, το επόμενο βήμα στις σχέσεις των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων με το κράτος έχει να κάνει με την άμεση εξάρτηση από τις επιλογές του, που σε ορισμένες πρόσφατες περιπτώσεις μετατράπηκε σε υποκατάσταση λειτουργιών της κρατικής πολιτικής, όπως για παράδειγμα της εξωτερικής. Πώς διαφοροποιούνται οι οργανώσεις από τα κρατικά - εθνικά ανθρωπιστικά προγράμματα, όταν απλώς χρηματοδοτούνται για να τα διεκπεραιώσουν ; Εκτός και αν δεν θέλουν να διαφοροποιηθούν . Αλλά τότε, προς τι η προβολή του Μη Κυβερνητικού χαρακτήρα τους;

Προφανώς το πρόβλημα δεν είναι μόνο ελληνικό, έχει ανακύψει σε πολλές χώρες, ακόμα και με μεγαλύτερη παράδοση Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων από την δική μας. Έχει επίσης τεθεί και σε σχέση με το ρόλο των διεθνών ή εθνικών Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων απέναντι στις παρεμβάσεις και τα ανθρωπιστικά προγράμματα του ΟΗΕ και άλλων διακυβερνητικών οργανισμών και φορέων.

Φυσικά , αντίστοιχοι προβληματισμοί υπάρχουν και για την σχέση των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων με το ιδιωτικό κεφάλαιο και γενικότερα τον ιδιωτικό τομέα. Η χρηματοδότηση συνιστά το βασικότερο μοχλό πίεσης και εξάρτησης, δεσμεύει τις οργανώσεις με τρόπους , διαπλοκές και υπόγειες διαδρομές που δύσκολα ανιχνεύονται. Το ακόμα χειρότερο είναι η παραβίαση ακόμα και προφανών αρχών δεοντολογίας στην χρηματοδότηση. Ακούμε λοιπόν, για οργανώσεις προστασίας του περιβάλλοντος που ενισχύονται από εταιρείες πετρελαίου.

Υπάρχει όμως λοιπόν και η άλλη όψη του εθελοντισμού και των παγκόσμιων μη κυβερνητικών υποτιθέμενων «οικολογικών» οργανώσεων, όπως του N.G.O.(στην Αμερική), ο οποίος αν και χρηματοδοτείται από τους ΟΗΕ, ΟΥΝΕΣΚΟ, ΟΟΣΑ, Ιδιωτικά Ιδρύματα, Εκκλησίες και βέβαια και από τη CIA δημιουργήθηκαν μόνο για να θολώνουν τα νερά και να αποπροσανατολίζουν το καθαρόαιμο οικολογικό ενδιαφέρον.

Παγκόσμιες οργανώσεις όπως οι GREENPEACE, WWF και άλλες προωθούν εύκολα το ιδεώδες πρόγραμμα τους αλλά και προσπαθούν «φαινομενικά» να κάνουν κάτι για την μόλυνση αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος.

Οι οργανώσεις «Φίλοι της Γης» και «GREENPEACE» ασχολούνται με επείγοντα και άμεσα περιβαλλοντικά προβλήματα εδώ και τώρα, και με το τι θα μπορούσε να γίνει με αυτά από τις παρούσες αρχές, δημόσιες και ιδιωτικές. Αλλά και αυτοί περνούν τα συγκεντρωτικά πολιτικά συστήματα ως δεδομένα, αγνοούν την κοινωνική οικολογία και καλούν τους εαυτούς τους στα αμερικάνικα πρότυπα με τα οποία εξαρτώνται από μια χούφτα άκρως ανταγωνιστικών επαγγελματιών (καθώς

υποστηρίζονται από απροσδιόριστου καθαρότητας «μέλη» στην αγωνιώδη προσπάθεια τους για «εξεύρεση πόρων»).

Πόσο ανεξάρτητες είναι όμως, αυτές οι οικολογικές οργανώσεις ;

Η GREENPEACE ίσως η πιο γνωστή οικολογική οργάνωση, η οποία διεξάγει ένα φανταχτερό αντιπυρηνικό αγώνα εδώ και δύο δεκαετίες, δεν έβγαλε τσιμουδιά για τους βομβαρδισμούς με απεμπλουτισμένο ουράνιο, ούτε στη διάρκεια της επιδρομής ενάντια στο Ιράκ ούτε στον πόλεμο διαμελισμού της Γιουγκοσλαβίας.

Οι περισσότερες από αυτές τις δήθεν ανεξάρτητες οργανώσεις δρουν κατευθυνόμενες για να κατακτήσουν μια θέση στο εθνικό και διεθνές οικολογικό κίνημα, με σκοπό να το καταστήσουν ακίνδυνο για το καπιταλιστικό σύστημα αλλά και πολύ χειρότερα χρηματοδοτούνται από μεγάλες πολυεθνικές , οι οποίες ως μοναδικό στόχο της πορείας τους μόνο την προστασία του περιβάλλοντος δεν έχουν.

Οπότε εδώ τίθενται μάλλον ρητορικά ερωτήματα.

Πόσο «Μη Κυβερνητική» μπορεί να είναι μία οργάνωση, όταν οι δράσεις της πολλές φορές χρηματοδοτούνται σε σημαντικό βαθμό από κυβερνητικά κονδύλια ;

Πόσο «Μη Κυβερνητική» μπορεί να είναι μία οργάνωση, όταν συνδιαμορφώνει – όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες της Δύσης- Επιμέρους κυβερνητικές πολιτικές, που έχουν άμεση σχέση με το χώρο δραστηριότητας της ;

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω ερωτήματα τώρα, πόσο ουσιαστική και αποτελεσματική είναι η δημοκρατική νομιμοποίηση μιας «Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης» ;

Όταν δεν προβληματίζει ή όταν δεν ελέγχεται ο ρόλος των «λόμπι των ισχυρών» στη διαμόρφωση μιας πολιτικής και οικονομικής πραγματικότητας γιατί τώρα να πυροβολείται ο «πιανίστας» και να γίνεται ως κέντρο μια «Μη Κυβερνητική Οργάνωση» ;

Γιατί τα λόμπι των ισχυρών, τα συνδικάτα των εργατών, τα πολιτικά κόμματα των πολιτών για παράδειγμα είναι παλιά και σχετικά γνώριμα «φρούτα», με γνωστούς λίγο ή πολύ και προκαθορισμένους κανόνες λειτουργίας και ρόλους.

Ονειρευόμενοι ότι δεν είναι όλες οι οργανώσεις έτσι, πιστεύουμε στην ύπαρξη ηθικών ακόμα «Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων».

Οι νέοι γείτονες και εν δυνάμει βασικοί παίχτες στην πολιτική μας πραγματικότητα είναι οι «Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις», που λειτουργούν εξ ονόματος και για λογαριασμό των πολιτών.

Μια ισχυρή και σωστή πολιτική τάση των ημερών στη Δύση είναι ο διάλογος των πολιτικών κομμάτων και των κυβερνήσεων με αντιπροσωπευτικές ομάδες άμεσα ενδιαφερομένων πολιτών, πριν την υιοθέτηση μιας συγκεκριμένης πολιτικής για ένα συγκεκριμένο ζήτημα.

Αυτός ο διάλογος για μεγάλα- εθνικά- ζητήματα παίρνει και τη μορφή δημοψηφισμάτων μερικές φορές.

Μετά τις εκλογές του 2004 , ως πρωταγωνιστής θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η «Μη Κυβερνητική Οργάνωση».

Τα κόμματα παραδέχτηκαν, ότι έχασαν το παιχνίδι της αποκλειστικότητας στην πολιτική εκπροσώπηση και το κράτος στην διαχείριση των δημόσιων υποθέσεων. Οι συμπρωταγωνιστές τους πλέον έχουν όνομα και είναι γνωστές ως Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ). Το δόγμα της πολιτικής στο οποίο στηρίχθηκε η κοινοβουλευτική δημοκρατία τους τρεις τελευταίους αιώνες, αυτό που διδάχτηκε στα πανεπιστήμια όλων των χωρών, το αυτονόητο των δημοσιογράφων και του πολιτικού ρεπορτάζ, δεν ισχύει πλέον. Η πολιτική δεν ταυτίζεται πλέον μόνο με τα κόμματα και τους εκπροσώπους τους, οι δημόσιες υποθέσεις δεν αποτελούν μονοπώλιο του

κράτους. Η αναγνώριση δε των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων, ως νέων συμπρωταγωνιστών, δεν προήλθε από κάποιους γραφικούς περιθωριακούς.

Διαπιστώθηκε από τους πλέον έγκυρους και αμερόληπτους παρατηρητές. Από τα κόμματα και τις ηγεσίες τους!

Στις 26/02/04 ο Κ. Καραμανλής παρουσίασε ένα εντυπωσιακό κείμενο. Τις προεκλογικές θέσεις της ΝΔ για την Κοινωνία των Πολιτών και τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις. Αφού σηματοδότησε το πλαίσιο «*οι Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις αποτελούν την κορυφαία ιδεολογική έκφραση της Ανοικτής και Ελεύθερης Κοινωνίας*», παραδέχτηκε κάτι πρωτόγνωρο. «*Το κράτος αποδεικνύεται ανεπαρκές ν' ανταποκριθεί στη νέα πολύπλοκη πραγματικότητα*»! Και δεσμεύτηκε, ότι «*οι Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις θα αποτελέσουν τον συνεργάτη της κυβέρνησης της ΝΔ*». Σε θεσμικό επίπεδο υποσχέθηκε το μείζον. «*Αυτοπεριορισμό του κράτους υπέρ της κοινωνίας των πολιτών*». Πρακτικά δεσμεύτηκε για πολλαπλασιασμό και αναβάθμιση «*των ανεξάρτητων διοικητικών αρχών*» και για τη δημιουργία ενός νέου θεσμού («*της Γραμματείας Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων*»).

Στις 02/03/04 ο Γιώργος Παπανδρέου, ο πολιτικός που άνοιξε το δρόμο στη συνεργασία του κράτους με τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις στο Υπουργείο Εξωτερικών, συνόψισε τις δικές του εντυπωσιακές προτάσεις. Η «*συμμετοχική δημοκρατία*» που εξήγγειλε, στην ουσία, αποτελεί το ιδεολογικό πλαίσιο για την συνύπαρξη κομμάτων-κράτους και Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων στον διευρυμένο πλέον «δημόσιο χώρο». Υποσχέθηκε τη δημιουργία δύο νέων θεσμών. Της «*Εθνικής Επιτροπής για τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις και την κοινωνία πολιτών*», η οποία θα λειτουργεί «*παραά τω Πρωθυπουργό*» για να «*συντονίζει και να χαράζει πολιτικές για τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις*». Και μίας «*Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής*» που θα αναλάβει ρόλο «*συνηγόρου των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων*» όσον αφορά τις σχέσεις τους με το κράτος. Δεσμεύτηκε, επίσης, για την υιοθέτηση του θεσμού των «*εταιρικών συνεργασιών*» μεταξύ των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων, από τη μία, και του κράτους - τοπικής αυτοδιοίκησης, από την άλλη.

Ο Συνασπισμός «μίλησε» αργότερα. Στα προσυεδριακά του κείμενα. Το κείμενο της πλειοψηφίας παραδέχεται, πως «*οι παραδοσιακές απόψεις για τη σχέση κόμματος και κινήματος δεν μπορούν να δώσουν απάντηση στο σήμερα*» και δεσμεύτηκε στον αυτοπεριορισμό του «*δίνοντας χώρο για να εκφραστούν πρωτοβουλίες που μπορεί να υπερέχουν από τις θέσεις των πολιτικών οργανώσεων*». Οι θέσεις της μειοψηφίας, δια γραφίδας Σπ. Λυκούδη, πάνε πιο πέρα. Παραδέχεται πως στη διεθνή και στην εθνική σκηνή προβάλλουν «*καινούργιοι πρωταγωνιστές*» που «*υποχρεώνουν τα κράτη*» και «*τις εξουσίες*» να «*διαμοιράζονται την σκηνή*» και την πολιτική εξουσία.

«*Πολλαπλασιάζονται οι Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, τα πολιτισμικά δίκτυα, οι θρησκείες, οι επιχειρήσεις, με κύκλο εργασιών που ξεπερνά τον προϋπολογισμό πολλών κρατών*» που «*διεκδικούν και διαχειρίζονται εξουσίες*» που «*κάποτε ήταν αποκλειστικό προνόμιο του κράτους*».

Το ΚΚΕ, στις προσυεδριακές θέσεις του, εμφανίστηκε επιφυλακτικό. Τυπικά αποκήρυττε ρητώς τις ΜΚΟ (αν και άφηνε ανοικτά παράθυρα για εξαιρέσεις). Ο προσεκτικός, όμως, αναγνώστης των θέσεων θα διακρίνει το ίδιο μέλημα που απασχόλησε και τα άλλα κόμματα. Το ΚΚΕ επιχειρεί έντονη αυτοκριτική για την αδυναμία του να κρατήσει τη σύνδεση με τα «κινήματα ειρήνης» που αναπτύχθηκαν κατά τον πόλεμο στο Ιράκ (το ότι δεν τις αποκαλεί Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις δεν σημαίνει πως δεν αναφέρεται στις ίδιες ανεξάρτητες Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις ή σε άλλες άτυπες ομάδες που πρωτοστάτησαν τότε) και θέτει ως ύψιστη προτεραιότητα την αναζήτηση οργανωτικών μεθόδων που θα προσεγγίσει τον νέο αυτό φαινόμενο.

Φυσικά οι Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις δεν περίμεναν τα κόμματα για να αναπτυχθούν. Ήδη οι διεργασίες, που άρχισαν από τα μέσα της δεκαετίας του '80, οδήγησαν σε πολλαπλασιασμό των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων, στην αυτονόμηση παλιών -ελεγχόμενων από τα κόμματα- συλλογικοτήτων και στη διασύνδεση χιλιάδων οργανώσεων με ευρωπαϊκά δίκτυα και ομπρέλες. Το νέο τοπίο διαμορφώθηκε σιγά-σιγά. Ο «δημόσιος χώρος», τον οποίο παραδοσιακά μονοπωλούσαν τα κόμματα και τα κράτος, απέκτησε αναρίθμητους μη κρατικούς συνδιαχειριστές. Τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις ή πιο σωστά τα κάθε είδους «μη κρατικά υποκείμενα».

Το πλέον εντυπωσιακό δεν είναι η ανάπτυξη των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων. Είναι η παραδοχή της νέας πραγματικότητας από όλα σχεδόν τα κόμματα και τους πολιτικούς ηγέτες.

Το 2004 δίκαια μπορεί να χαρακτηριστεί ως «Έτος 1ο για τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις», αφού αναγνωρίστηκε ο μεγάλος αριθμός τους, αναγνωρίστηκε ο συμπρωταγωνιστικός τους ρόλος στο «δημόσιο χώρο» (με αντίστοιχο παραμερισμό κομμάτων-κράτους) και αναγνωρίστηκαν, σαν διακριτά πολιτικά υποκείμενα, με τα οποία τα κόμματα δεσμεύτηκαν να συνεργάζονται.

Οι εξαγγελίες έγιναν το 2004. Τρία χρόνια πριν, το 2001, με πρωτοβουλία κάποιων Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων κλήθηκαν οι πολιτικοί αρχηγοί να τοποθετηθούν για τις σχέσεις κομμάτων-κράτους με τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις. Οι ομιλίες εκείνες, με το μάτι του σήμερα, ήταν άνευρες, αμήχανες και μάλλον προστατευτικές της δεδομένης τάξης πραγμάτων. Σε τρία μόλις χρόνια, όλα άλλαξαν. Και ο 21ος αιώνας προβάλλει με την πολιτική να μεταλλάσσεται. Το ιεραρχικό μοντέλο της μίας εξουσίας και της κάθετης δομής της, πνέει τα λούστια. Η νέα πολιτική μοιάζει με διεύθυνση πολυπληθούς και πολύπλοκης ορχήστρας αυτόνομων μουσικών.

Οι μη κυβερνητικές οργανώσεις μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην πολιτική διαδικασία με την δημόσια υποστήριξη ιδεών, την προώθηση προτάσεων για αναγκαίες μεταρρυθμίσεις, την παρακολούθηση των κυβερνητικών πολιτικών σε τομείς όπως το περιβάλλον, η κοινωνική ισότητα ή η διαφάνεια στα δημόσια οικονομικά. Μπορούν επίσης να συμμετέχουν στην εφαρμογή της κοινωνικής πολιτικής καθώς στην Ελλάδα η εθελοντική κοινωνική προσφορά στην ικανοποίηση της κοινής απαίτησης για κοινωνική αλληλεγγύη έχει μακρά παράδοση και μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα και από τις κρατικές γραφειοκρατίες αλλά και από τις κερδοσκοπικού χαρακτήρα ιδιωτικές επιχειρήσεις, κυρίως από πλευράς ποιότητας των έργων και δραστηριοτήτων που υλοποιούνται. Από αυτή την άποψη οι μη κυβερνητικές οργανώσεις δύνανται να αποτελέσουν αναπόσπαστο μέρος μιας νέας, περισσότερο ισορροπημένης, πολιτικής δομής. Το ερώτημα όμως είναι: μπορούν να συμβάλλουν στη δημιουργία αυτού του νέου πολιτικού συστήματος, αυτής της νέας ισορροπίας μεταξύ πολιτικών, κομμάτων, πολιτών και κοινωνίας; Μπορούν δηλαδή να συνεισφέρουν αποτελεσματικά στη μεταρρυθμιστική διαδικασία;

B. Η ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοφόρα πλοία

Οι ωκεανοί αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα ρύπανσης ως αποτέλεσμα της αλόγιστης δραστηριότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων αφού οι άνθρωποι έχουν μεταχειριστεί τη θάλασσα ως σκουπιδότοπο για χιλιάδες χρόνια πετώντας σκουπίδια, λύματα και πιο πρόσφατα βιομηχανικά λύματα. Τα τοξικά απόβλητα αποτελούν την πιο βλαβερή μορφή μόλυνσης για τα θαλάσσια όντα, αλλά και γενικότερα για την δημόσια υγεία.

I. Ενάλιο Περιβάλλον

Γεωγραφικά τοποθετημένη στο ανατολικό τμήμα της Μεσογείου, η Ελλάδα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα. Σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας της, η κοινωνική, η οικονομική και η πολιτιστική ζωή της διαμορφώνονταν σε μεγάλο βαθμό μέσα από αυτή τη στενή σχέση.

Το θαλάσσιο περιβάλλον της Ελλάδας χαρακτηρίζεται από πλούσια βιοποικιλότητα. Σε ολόκληρη τη Μεσόγειο υπάρχουν 579 είδη ψαριών και από αυτά τα 447 έχουν παρουσία και στις ελληνικές θάλασσες.

Ξεχωριστό είναι το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η παράκτια ζώνη, αφού στις βραχώδεις ακτές και στο θαλάσσιο τμήμα της συγκεντρώνονται τα περισσότερα είδη (ενδημικά και μη), που βρίσκουν εδώ τις κατάλληλες συνθήκες (εξαιρετική η σημασία των λιβαδιών της Ποσειδωνίας, *Posidonia oceanica*), και κυρίως περιοχές για την αναπαραγωγή και τη διατροφή τους.

Μια από τις σοβαρότερες απειλές για τις ελληνικές θάλασσες και ακτές είναι η ρύπανση από βιομηχανικά απόβλητα και διαρροές πετρελαίου. Η Μεσόγειος είναι μια κλειστή θάλασσα με στενούς διαύλους επικοινωνίας με τον Ατλαντικό ωκεανό, τη Μαύρη θάλασσα και την Ερυθρά θάλασσα. Αυτό καθιστά τη μεσογειακή λεκάνη και τις ελληνικές θάλασσες που βρίσκονται στο ανατολικότερο άκρο, ιδιαίτερα ευάλωτες στη μόλυνση.

Το πετρέλαιο επιπλέει στην επιφάνεια του νερού και έτσι αποκλείει τον αέρα και αρκετό φως που χρειάζεται η θάλασσα για να συντηρήσει τους οργανισμούς. Διάφορα βακτήρια αρχίζουν τη διάσπασή του που είναι αργή. Μέχρι όμως να γίνει η διάσπαση, μπορεί πολλοί οργανισμοί να έχουν εξαφανισθεί. Το πλαγκτόν που επιβιώνει, μεταφέρει, μικρά ποσά πετρελαίου που καταλήγει στα ψάρια. Στα πετρελαιοειδή υπάρχουν καρκινογόνες ουσίες όπως οι βενζοπυρίνες. Αυτές μαζί με τα ψάρια, τελικά, πηγαίνουν στον άνθρωπο.

Ένα άλλο μέρος του πετρελαίου πηγαίνει στο βυθό, όπου καταστρέφει τα φύκια που δίνουν τροφή και κάλυψη σε πολλούς οργανισμούς. Ένα παράδειγμα τέτοιας καταστροφής συνέβη στην Πύλο στις 23 Φεβρουαρίου του 1980. Το πετρελαιοφόρο *Irene*'s *Serenade* πήρε φωτιά στο λιμάνι και βυθίστηκε. Από τους 102.600 τόνους πετρελαίου, 32000 ως 50.000 τόνοι δεν κήκων και χύθηκαν στη θάλασσα. Πετρελαιοειδή πάχους 10 εκατοστών στο βυθό σκότωσαν τα φύκια. Η άλλοτε μοναδική για το υδρόβιο περιβάλλον της περιοχή, γνώρισε μια εποχή χωρίς ψάρια. Οι τεχνικές και γραφειοκρατικές δυσκολίες βράδυναν τον καθαρισμό, με αποτέλεσμα οι επιπτώσεις να είναι περισσότερες από τις αναμενόμενες, αλλά και κανένας καθαρισμός δεν μπορεί να είναι πλήρης.

Οι βιολόγοι σήμερα ξέρουν ότι το πετρέλαιο έχει μια ακόμη επίδραση στους θαλάσσιους οργανισμούς. Πολλά ψάρια έχουν εξαιρετικά ευαίσθητη όσφρηση που τα οδηγεί στην τροφή ή τα βοηθάει να αποφεύγουν εχθρούς. Η μυρωδιά του πετρελαίου παρεμβαίνει στην όσφρηση των ψαριών. Οι συνέπειες αυτής της παρέμβασης μπορεί να είναι καταστροφικές για αυτούς τους οργανισμούς.

Οι Ρώσικοι ποταμοί αδειάζουν κάθε χρόνο 100.000 τόνους πετρέλαιο στη θάλασσα. Αυτή η ποσότητα υπερβαίνει την ικανότητα διάσπασης από βακτήρια. Στην Οδησό στη Μαύρη θάλασσα οι κέφαλοι πεθαίνουν από ρύπανση που είναι ένα δέκατο μόνο της επιτρεπομένης. Όσα μικρά ψάρια γεννηθούν, παρουσιάζουν βλάβες, όπως παραμορφωμένο σώμα. Συχνά πεθαίνουν. Οι βόρειες ακτές της Σοβιετικής Ένωσης έχουν χαμηλές θερμοκρασίες. Σε αυτές τις θερμοκρασίες το πετρέλαιο μένει στη θάλασσα για χρόνια.

Φυσικά τα θαλασσινά πουλιά έχουν το μερίδιο τους σ' αυτή τη δυστυχία. Πολλοί από μας έχουμε δει τις εικόνες πουλιών που βουτούν σαν μεθυσμένα σε μολυσμένα με πετρέλαιο νερά, και πεθαίνουν προσπαθώντας να ξεκολλήσουν από τις μαύρες μάζες που κάνουν τα σώματά τους να μοιάζουν αλλόκοτα απολιθώματα. Από τη στιγμή που ένα πουλί βουτήξει σε νερά με πετρέλαιο η πιθανότητα επιβίωσης του είναι σχεδόν μηδενική. Το δυστύχημα του Δ/Ξ «Τόρρεν Κάνυον» στοίχισε τη ζωή σε 100.000 πουλιά.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναλάβει τη δέσμευση να ενσωματώσει την περιβαλλοντική διάσταση στην αλιεία και θέλει να αποκομίσει τα περισσότερα δυνατά οφέλη από την οικολογική σήμανση των ψαριών και των αλιευτικών προϊόντων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διερευνά τρεις δυνατές επιλογές για να προωθήσει την αντίληψη αυτή σε επίπεδο Ενώσεως. Η πρώτη επιλογή συνίσταται στη διατήρηση του status-quo και στην ελεύθερη ανάπτυξη των μηχανισμών αυτών, χωρίς επεμβάσεις. Η δεύτερη επιλογή σχετίζεται με τη σύσταση ενός ενιαίου μηχανισμού οικολογικής σήμανσης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ η τρίτη επιλογή συνεπάγεται τη θέσπιση ελάχιστων απαιτήσεων, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για προαιρετικά συστήματα οικολογικής σήμανσης. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η τελευταία επιλογή θα ήταν η καταλληλότερη.

Η κτηθείσα πείρα από υφιστάμενα ιδιωτικά συστήματα οικολογικής σήμανσης ή ισοδύναμα προς αυτά έδειξαν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των εν λόγω σημάτων, ιδιαίτερα ως προς τις επιπτώσεις τους στο εμπόριο, την πολιτική καταναλωτών και την αειφορία. Η πείρα αυτή αξίζει να αξιοποιηθεί στον επικείμενο διάλογο.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι η Ένωση πρέπει να διαθέτει συνεπή πολιτική σχετικά με την οικολογική σήμανση των ψαριών και των αλιευτικών προϊόντων. Στόχοι της πολιτικής αυτής είναι η προώθηση της αειφόρου αλιείας και η επαρκής προστασία του οικοσυστήματος, μια προσέγγιση οικολογικής σήμανσης εναρμονισμένη σε όλο το χώρο της Ένωσης, η διαφανής και αντικειμενική πληροφόρηση των καταναλωτών, ο ισότιμος ανταγωνισμός, η ανοικτή πρόσβαση και ανάπτυξη και το εμπόριο.

Παρά τα όποια πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η επιλογή της στασιμότητας, η Επιτροπή πιστεύει ότι θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οι δυνητικοί κίνδυνοι που προέρχονται από την απουσία σαφούς προσέγγισης από την Ένωση. Επομένως, προσβλέπει στη δυνατότητα θέσπισης μηχανισμού οικολογικής σήμανσης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, μολονότι θεωρεί ότι επί του παρόντος αυτό δεν είναι ούτε ενδεδειγμένο, ούτε πρακτικό. Αντίθετα, τάσσεται υπέρ της θέσπισης ελάχιστων απαιτήσεων για προαιρετικά συστήματα οικολογικής σήμανσης.

Ακόμα, έπειτα από συνεχείς έρευνες αποδείχτηκε πως δεν υπάρχουν ακτές στην Ελλάδα χωρίς πετρέλαιο και κομμάτια πίσσας. Το φαινόμενο, εκτός από οικολογικά επικίνδυνο, είναι αντιαισθητικό και αντιτουριστικό. Στα θαλασσινά ταξίδια φαίνεται πολλές φορές στην επιφάνεια της θάλασσας πολύχρωμα ιριδίσματα του φωτός. Αυτά είναι ανακλάσεις σ' ένα συνεχές, λεπτό στρώμα πετρελαίου που επιπλέει στη θάλασσα. Τι ακριβώς αδειάζουν τα πετρελαιοφόρα στο Αιγαίο και το Ιόνιο και σε τι ποσότητες, ελάχιστοι το ξέρουν. Με τόσα πλοία δεμένα στην Ελευσίνα θα ήταν επικίνδυνο για την οικονομία να ελέγχονται τα πετρελαιοφόρα με αυστηρότητα. Ένας τέτοιος έλεγχος θα ήταν ως, ένα βαθμό, έλεγχος των εταιρειών πετρελαίου. Πολλές απ' αυτές έχουν προϋπολογισμό μεγαλύτερο από μερικές χώρες που προμηθεύουν και η εξουσία τους είναι μεγαλύτερη από αυτή των κυβερνήσεων.

Παρά τις διεθνείς διακηρύξεις, συνέδρια, άρθρα, για την θαλάσσια ρύπανση, και τεχνικές γνώσεις για τον έλεγχο των πετρελαιοκηλίδων, θα ήταν αφέλεια να πιστεύει

κάνεις ότι αυτή η ρύπανση των 6,113 εκατομμυρίων τόνων πετρελαίου το χρόνο θα μειωθεί. Η πραγματικότητα μαρτυρεί το αντίθετο.

α. Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος

Το νερό είναι η βάση της ζωής στον πλανήτη. Περίπου το 70% της επιφάνειας της Γης σκεπάζεται με νερό. Οι ωκεανοί ρυθμίζουν το κλίμα και είναι ο βιότοπος πολλών ζωντανών οργανισμών, οι οποίοι αποτελούνται σε μεγάλο βαθμό από νερό. Το νερό συνιστά το 60% του συνολικού βάρους ενός δένδρου και το 50-65% του βάρους των ζωικών οργανισμών, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπου.



Είναι ζωτικός πόρος για τη γεωργία, τη βιοτεχνία, τις μεταφορές και άλλες αμέτρητες ανθρώπινες δραστηριότητες. Από το συνολικό διαθέσιμο νερό στη Γη, το 97% βρίσκεται στους ωκεανούς, ενώ από το υπόλοιπο 3% το 2,997% είναι παγιδευμένο σε παγετώνες και παγόβουνα ή βρίσκεται βαθιά στη Γη, ώστε είναι πρακτικά απροσπέλαστο

Η κυριότερη πηγή ρύπανσης των θαλασσών της γης μας είναι το πετρέλαιο .

Σαν θαλάσσιο περιβάλλον εννοείται η έκταση που καλύπτει η θάλασσα και στις περιπτώσεις που υπάρχουν εκβολές ποταμών τα σημεία μέχρι τα οποία το νερό παύει να είναι αλμυρό (όρια γλυκού νερού).

Μέσα στο θαλάσσιο περιβάλλον ζουν και αναπτύσσονται τα θαλάσσια οικοσυστήματα , δηλαδή το σύνολο της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας.

Ρύπανση υδάτων ονομάζεται οποιαδήποτε μεταβολή των φυσικών, χημικών και βιολογικών παραμέτρων του νερού (θαλασσών, ποταμών, λιμνών), λόγω της παρουσίας σε αυτό ουσιών σε ποσότητα που υπερβαίνει τα φυσιολογικά όρια. Η μεταβολή αυτή μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στον άνθρωπο, σε άλλους ζωικούς ή φυτικούς οργανισμούς και γενικότερα να διαταράξει την ισορροπία των οικοσυστημάτων σε μικρή ή μεγάλη γεωγραφική κλίμακα. Ενώ προέρχεται από έμμεση ή άμεση ανθρωπογενή παρέμβαση με την εισαγωγή ουσιών ή ενέργειας στον θαλάσσιο χώρο, δρώντας βλαβερά για τους ζωντανούς οργανισμούς αλλά και την ανθρώπινη υγεία, παρεμποδίζοντας την χρησιμοποίηση της θάλασσας ή αλλοιώνοντας την ποιότητα του θαλασσινού νερού ή υποβιβάζοντας τις δυνατότητες χρησιμοποίησης του για ψυχαγωγικούς σκοπούς. Οι ουσίες αυτές διαλύονται στο νερό, επιπλέουν ή κατακάθονται στον πυθμένα και προέρχονται κυρίως από ανθρωπογενείς δραστηριότητες, όπως το πετρέλαιο και τα λιπάσματα. Επίσης, είναι πιθανή η απελευθέρωση ενέργειας υπό τη μορφή θερμότητας ή ραδιενέργειας, η οποία προκαλεί αύξηση της θερμοκρασίας του νερού, οπότε έχουμε τη «θερμική ρύπανση των υδάτων». Επίσης ρύπανση γίνεται από τα οικιακά απόβλητα αλλά και από οργανικές ουσίες όπως το πετρέλαιο.

Ο όρος πετρέλαιο αναφέρεται σε ένα σύνθετο μίγμα υδρογονανθράκων που υπάρχει μέσα στην Γη σε αέρια, υγρή ή στερεή μορφή.

Η λέξη πετρέλαιο προέρχεται από την ελληνική πέτρα και την λατινική oleum που σημαίνει “λάδι” και χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον Γερμανό ορυκτολόγο Αγκρίκολα (Agricola), ο οποίος περιέγραψε την απόληψη και την επεξεργασία του

πετρελαίου σε μία πραγματεία του που δημοσιεύθηκε το 1556. Η χρήση όμως του πετρελαίου από τον άνθρωπο φθάνει πολύ παλιά μέχρι την προϊστορία.

Πριν από 5.000 τουλάχιστο χρόνια, οι Σουμέριοι, οι Ασσύριοι και οι Βαβυλώνιοι χρησιμοποίησαν τις μεγάλες επιφανειακές διαρροές πετρελαίου στο Χιτ του Ευφράτη, ενώ η χρήση κατά διάφορους τρόπους, παρόμοιων διαρροών είναι γνωστή σε πολλά μέρη της Μεσοποταμίας και των γειτονικών περιοχών που περιβάλλουν την ανατολική Μεσόγειο. Στην αρχαιότητα η Νεκρά Θάλασσα ήταν γνωστή με την ονομασία Ασφαλίτις Λίμνη, λόγω του ημιστέρεου πετρελαίου που έβγαινε στις ακτές της υπό υποβρύχιες διαρροές.

Οι επιπτώσεις από την ρύπανση και μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι πολλές φορές καθοριστικές.

Κίνδυνοι για την δημόσια υγεία, καταστροφή, μείωση ή ποιοτική υποβάθμιση του αλιευτικού πλούτου, μείωση της τουριστικής ανάπτυξης αλλά και κίνδυνοι για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Οι πηγές ρύπανσης μπορούν να χωριστούν στις χερσαίες, που είναι όλες εκείνες που έχουν σαν αφετηρία την ξηρά, είναι τα πλοία και διάφορες κατηγορίες πλοίων αλλά και υποθαλάσσιες, όπως εκείνες που έχουν σχέση με την εξερεύνηση και εκμετάλλευση του βυθού για την εξόρυξη διαφόρων πρώτων υλών όπως πετρελαίου και άλλων.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη Χώρα μας, την παραδοσιακά θαλασσινή, αποτελεί συνταγματική επιταγή και τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών της χώρας μας και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, που τα τελευταία χρόνια απασχολεί πολύ έντονα ολόκληρη την ανθρωπότητα, και για την λήψη των αναγκαίων προληπτικών μέτρων, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διαθέτει εξειδικευμένη υπηρεσιακή μονάδα, τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος που είναι αρμόδια για την επικύρωση των Διεθνών Συμβάσεων που αφορούν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την καθημερινή επιτήρηση των ακτών και των κύριων θαλασσινών ζωνών ναυσιπλοΐας, την εφαρμογή της νομοθεσίας για την πρόληψη της ρύπανσης, αλλά και την καταπολέμηση, παρακολούθηση και συντονισμό των εργασιών αντιμετώπισης των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας. Ακόμα την αίτηση παροχής βοήθειας από ξένες αρχές στην χώρα μας για την αντιμετώπιση ενός σοβαρού περιστατικού, την ενημέρωση των πολιτών για την ενεργό δράση και φυσικά την διερεύνηση κάθε περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών από πλοία αλλά και την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων στους παραβάτες.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δημιούργησε όμως και το Εθνικό Σχέδιο Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης. Αντικειμενικός στόχος¹⁹ αυτού του Σχεδίου είναι η προετοιμασία όλων των απαραίτητων ενεργειών, καθώς και ο καθορισμός του τρόπου ενεργοποίησης των εμπλεκόμενων Κρατικών και Ιδιωτικών Φορέων σε όλη την Ελληνική Επικράτεια, ώστε σε περίπτωση περιστατικού ρύπανσης ή άμεσου κινδύνου πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών, να αναληφθούν έγκαιρα και συντονισμένα οι απαραίτητες ενέργειες για την

¹⁹ Πληροφορίες από το Γραφείο Τύπου ΥΕΝ/ΔΠΘΠ

εξουδετέρωση των δυσμενών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον και την προστασία των συμφερόντων των κατοίκων και του κοινωνικού συνόλου.

Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης καθορίζει ότι αρμόδιος φορέας για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο και άλλες ρυπαντικές ουσίες είναι η αρμόδια Διεύθυνση (ΔΠΘΠ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία στελεχώνεται από Αξιωματικούς Λιμενικού Σώματος και Πολιτικό Προσωπικό.

Σε μικρά περιστατικά, η καταπολέμηση συντονίζεται από την Λιμενική Αρχή.

Περιφερειακοί Σταθμοί έχουν ιδρυθεί σε πολλά λιμάνια της Ελλάδας όπως του Πειραιά, Βόλου, Σύρου, Πάτρας Ελευσίνας και σε πολλά άλλα.

Η πρόληψη της ρύπανσης επιτυγχάνεται με την διενέργεια προληπτικών ελέγχων και επιθεωρήσεων των χερσαίων εγκαταστάσεων, την διενέργεια ελέγχων πλοίων, την προσπάθεια εκσυγχρονισμού των διατιθέμενων μέσων για την καταπολέμηση της ρύπανσης αλλά και την εφαρμογή του Σχεδίου Πρόληψης και Καταπολέμησης της ρύπανσης.

Σύμφωνα, πάντως με όσα ελέχθησαν στα πλαίσια του 8^{ου} «Διεθνούς Συνεδρίου Διοίκησης Επιχειρήσεων Αριστοτέλης» στις 21/04/2005, **αντιμέτωπη με υψηλό ή μέτριο κίνδυνο ρύπανσης όμως, βρίσκεται η πλειονότητα των ευρωπαϊκών ακτών (85%).** Ειδικά στην Ευρώπη η οποία «βρέχεται» από κλειστές και ημίκλειστες θάλασσες, περίπου το 85% των ακτών της βρίσκονται σε υψηλό κίνδυνο αφού οι ευρωπαϊκές ακτές μολύνονται περισσότερο από βαρέα μέταλλα και εμμένουσες οργανικές ρυπογόνες ουσίες (δηλαδή από το πετρέλαιο).

Αναλυτικά το αργό πετρέλαιο ανάλογα με τον τόπο προέλευσης του αποτελείται κατά 50 –98 % από υδρογονάνθρακες και πιο συγκεκριμένα από αλκάνια, κυκλοαλκάνια, αρωματικές ενώσεις και άλλες θειούχες, αζωτούχες ενώσεις.

Υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο εκρέουν περίπου 5 με 6 εκατομμύρια μετρικών τόνων αργού πετρελαίου στη θάλασσα, από τα οποία περίπου το 0,5 εκατομμύριο οφείλεται σε απώλειες λόγω διαδικασιών ρουτίνας στα τάνκερς ενώ για τα υπόλοιπα 4,5 με 5 εκατομμύρια τόνους υπεύθυνα είναι τα διωλιστήρια (λόγω διαρροών ή πετροχημικών όπου η μεταφορά τους γίνεται μέσω βροχής ή ποταμιών).

Το αργό πετρέλαιο μεταφέρεται στη θάλασσα από τα κύματα, τα ρεύματα, την παλίρροια και τους ανέμους.

Οι ρύποι της θάλασσας είναι οι παθογόνοι μικροοργανισμοί, τα βακτήρια, οι ανόργανες και οργανικές στο νερό ουσίες.

Το πετρέλαιο είναι ελαφρότερο από το νερό και γι' αυτό επιπλέει στην επιφάνεια του. Από τη στιγμή που το πετρέλαιο θα βρεθεί στη θάλασσα, αρχίζει μια αργή, φυσική διαδικασία οξειδωσης και βιοδιάσπασης του από μικροοργανισμούς που έχουν την ικανότητα να διασπούν υδρογονάνθρακες. Το υπόλειμμα του πετρελαίου τρεις μήνες περίπου μετά τη δημιουργίας της πετρελαιοκηλίδας αποτελείται από ένα υδρόφοβο τμήμα, που συσσωματώνεται σε σβώλους, και ένα υδρόφιλο τμήμα, το οποίο προσλαμβάνει μεγάλες ποσότητες νερού και μετατρέπεται σε ένα παχύρρευστο γαλάκτωμα με τη μορφή ελαιώδους λάσπης, που ονομάζεται «μους σοκολάτα». Οι σβώλοι κατακάθονται στο βυθό ή μεταφέρονται με τη βοήθεια ρευμάτων στις κοντινές ακτές μαζί με τη «μους σοκολάτα», όπου παραμένουν για λίγους μήνες (ακτές με έντονα κύματα) ή και για χρόνια (ήρεμες ακτές). Το 30-40% των πετρελαιοειδών που ρίχνονται στην επιφάνεια της θάλασσας αποτελείται από πτητικά συστατικά, τα οποία εξατμίζονται γρήγορα, ενώ τα υπόλοιπα συστατικά σχηματίζουν ένα λεπτό, «μονοριακό» όπως λέγεται, στρώμα πετρελαίου το οποίο εμποδίζει τις φυσικές ανταλλαγές που συμβαίνουν μεταξύ νερού και ατμοσφαιρικού αέρα, και οι οποίες είναι απαραίτητες για το βιολογικό κύκλο της θαλάσσιας ζωής.

Το στρώμα αυτού του πετρελαίου, με άλλα λόγια, μειώνει στο ελάχιστο την ανανέωση του νερού με το οξυγόνο του αέρα, εμποδίζει τις ακτίνες του ήλιου να εισχωρήσουν βαθιά στη θάλασσα για τη φωτοσύνθεση, προκαλεί αύξηση της θερμοκρασίας του νερού και υπερβολική ανάπτυξη μικροοργανισμών που καταναλώνουν οξυγόνο. Τα μαλάκια και τα φυτά είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε αυτή τη ρύπανση γιατί δηλητηριάζονται και πεθαίνουν από ασφυξία. Το ίδιο συμβαίνει και με τα ψάρια εκείνα που δεν εγκαταλείπουν έγκαιρα τη ρυπασμένη περιοχή. Η πίσσα που εκβράζεται στις παραλίες καταστρέφει τους φυτικούς και ζωικούς οργανισμούς, ενώ έχει υπολογιστεί ότι απαιτούνται 2-3 χρόνια για να αποκατασταθεί μερικώς η παράκτια χλωρίδα. Ως προς τα πουλιά οι επιπτώσεις της ρύπανσης είναι δραματικές. Τα φτερά τους καλύπτονται από πετρέλαιο, δεν μπορούν να πετάξουν, πεθαίνουν από το κρύο γιατί δεν έχουν πλέον το μονωτικό στρώμα των φτερών και των πούπουλων, ενώ όσα επιβιώνουν, δηλητηριάζονται και πεθαίνουν στην προσπάθεια τους να απαλλαγούν από το πετρέλαιο.

Στη Μεσόγειο, λόγω της απουσίας μεγάλων κυμάτων, έντονων καιρικών φαινομένων, αλλά και μεγαλύτερης συγκέντρωσης αλατότητας, η φυσική διάλυση μιας πετρελαιοκηλίδας δυσχεραίνεται. Ο ρυθμός των ποσοτήτων του πετρελαίου που βουλιάζουν ή διαλύονται είναι αργός κατά τη διάρκεια μιας πετρελαιορύπανσης. Εκτός από τις καταστρεπτικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, αξιοσημείωτες είναι και οι δυσμενείς επιπτώσεις των πετρελαιοκηλίδων στην αλιεία και τον τουρισμό στις περιοχές που πλήττονται, καθώς και η απώλεια μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου που για να δημιουργηθεί από τη φύση χρειάστηκαν εκατομμύρια χρόνια.

Αναλυτικότερα οι παθογόνοι οργανισμοί, είναι ικανοί να μολύνουν ή να μεταφέρουν ασθένειες. Πολλά είδη παθογόνων οργανισμών είναι ικανά να επιβιώσουν στο νερό και να διατηρήσουν τις μολυσματικές ιδιότητές τους για μεγάλες χρονικές περιόδους. Περιλαμβάνουν είδη όπως τα βακτήρια, τους ιούς, τα πρωτόζωα κ.ά.. Τα βακτήρια είναι μονοκύτταροι οργανισμοί, συνήθως άχρωμοι, με σχήμα ραβδοειδές, σφαιρικό ή σπιδάλ. Πολλές ασθένειες μεταδίδονται μέσω παθογόνων βακτηρίων, όπως, για παράδειγμα, η χολέρα, η οποία δυστυχώς εμφανίζεται ακόμη σε χώρες του τρίτου κόσμου. Ενώ οι ανόργανες και οργανικές στο νερό ουσίες περνούν στο νερό είτε από τον αέρα μέσω της βροχής είτε κατά τη διήθησή του μέσα από το έδαφος είτε (η πιο συνηθισμένη περίπτωση) λόγω της ανάμιξής του με αστικά λύματα ή υγρά απόβλητα. Οι οργανικές ενώσεις, λόγω της αποικοδόμησής τους από τους μη παθογόνους μικροοργανισμούς του νερού, προκαλούν την κατανάλωση του διαλυμένου στο νερό οξυγόνου. Έτσι όμως οι αερόβιοι οργανισμοί του νερού, όπως τα ψάρια, ασφυκτούν και πεθαίνουν, ενώ αναπτύσσονται οργανισμοί που δεν χρειάζονται οξυγόνο για να ζήσουν, οι οποίοι παράγουν ανεπιθύμητα προϊόντα, όπως δύσσομα αέρια (υδρόθειο, μεθάνιο). Από τις ανόργανες ουσίες πρόβλημα δημιουργούν τα θετικά φορτισμένα ιόντα των λεγόμενων βαρέων μετάλλων, όπως ιόντα μολύβδου (Pb^{2+}), υδραργύρου (Hg^+ , Hg^{2+}), χρωμίου (Cr^{3+} , Cr^{6+}) και καδμίου (Cd^{2+}), τα οποία βρίσκονται συνήθως σε βιομηχανικά απόβλητα και είναι τοξικά για τους υδρόβιους οργανισμούς.

Οι πηγές της ρύπανσης χωρίζονται σε σημειακές πηγές ρύπανσης και σε μη σημειακές.

Σημειακές πηγές ρύπανσης, χαρακτηρίζονται όλες οι πηγές που εκβάλλουν ρύπους σε εντοπισμένα σημεία. Αυτά είναι τα άκρα αγωγών, τάφρων ή αποχετευτικών δικτύων που καταλήγουν σε υδάτινους αποδέκτες. Σε αυτή την κατηγορία ταξινομούνται οι βιομηχανικές μονάδες, οι μονάδες επεξεργασίας λυμάτων που απομακρύνουν μέρος των ρύπων, ενεργά ή εγκαταλελειμμένα ορυχεία,

πετρελαιοπηγές και τάνκερς. Επειδή βρίσκονται σε συγκεκριμένο μέρος, συνήθως σε αστικές περιοχές, είναι σχετικά εύκολος ο εντοπισμός τους και κατά συνέπεια η παρακολούθησή τους.

Και οι μη σημειακές πηγές ρύπανσης είναι πηγές οι οποίες δεν είναι δυνατόν να εντοπιστούν σε κανένα ειδικό σημείο απορροής. Είναι συνήθως μεγάλες περιοχές που ρυπαίνουν το νερό με επιφανειακή απορροή, υπεδάφια ροή ή απόθεση στην ατμόσφαιρα. Τέτοιες είναι, για παράδειγμα, οι

απορροές χημικών στα επιφανειακά νερά και η διαρροή τους στο έδαφος μέσα από χωράφια, υλοτομημένα δάση, ζωοτροφές, δρόμους, αποχετεύσεις κ.ά. Εκτιμάται ότι σε χώρες με αγροτική παραγωγή η γεωργική ρύπανση, υπό τη μορφή στερεών αποθέσεων, ανόργανων λιπασμάτων, κοπριάς, αλάτων διαλυμένων στο νερό άρδευσης και παρασιτοκτόνων, είναι υπεύθυνη για πάνω από το 60% των συνολικών ρύπων που φτάνουν σε ποτάμια και λίμνες. Ο έλεγχος της ρύπανσης αυτού του τύπου είναι πολύ δυσχερής, επειδή είναι δύσκολο να εντοπιστούν οι τόσο διαφορετικές και διεσπαρμένες πηγές ρύπανσης.

Οι κυριότεροι ρύποι των θαλασσών είναι οι υδρογονάνθρακες πετρελαίου, τα αιωρούμενα σωματίδια, τα βαρέα μέταλλα και χημικά, τα θρεπτικά συστατικά, η θερμότητα, τα οργανικά απόβλητα, τα άλατα και τα ραδιενεργά υλικά.

Οι ρύποι, ιδιαίτερα οι χημικοί, διακρίνονται ως προς την τοξικότητα τους. Ως τοξικότητα μιας ουσίας ονομάζεται η συγκέντρωση της σε ppm για την οποία ποσοστό 50% των οργανισμών που εκτίθενται σ' αυτό θανατώνονται σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Συνέπεια της ρύπανσης της θάλασσας λοιπόν, από το πετρέλαιο είναι οι πετρελαιοκηλίδες, οι οποίες υφίστανται μια φυσική, χημική ή βιολογική διεργασία όπως η εξάτμιση, η διασπορά, η διάλυση, η καταβύθιση και άλλες.

Ενδεικτικά η εξάτμιση, ορίζεται ως η εξάτμιση των υδρογονανθράκων με μόρια που περιέχουν λιγότερα από 15 άτομα άνθρακα. Περίπου 25% του όγκου πετρελαιοκηλίδας μειώνεται λόγω εξάτμισης. Η διασπορά, υφίσταται, όταν το πετρέλαιο τείνει να σχηματίζει κηλίδες μικρού πάχους και μεγάλης έκτασης που επιτρέπει τη διασπορά των τοξικών ουσιών σε μεγάλη έκταση. Η διάλυση των ελαφρών κυρίως υδρογονανθράκων, είναι δυνατόν να προσληφθούν από θαλάσσιους οργανισμούς, σε αντίθεση με αυτούς που εξατμίζονται. Και η καταβύθιση μπορεί να συμβεί, είτε στα πλωτά σφαιρίδια που έχουν καλυφθεί από ασβεστούχους μικροοργανισμούς, είτε με εισχώρηση του πετρελαίου στους κόκκους των ιζημάτων, που προέρχονται από τα χημικά απορρυπαντικά που χρησιμοποιούνται για τις πετρελαιοκηλίδες.

Το πετρέλαιο παρουσιάζει τοξικότητα, ανάλογα με τη σύνθεση του, τη συγκέντρωση στην οποία ευρίσκεται και το είδος των οργανισμών που έρχονται σε επαφή μαζί του.

Εκτός από την επικινδυνότητα για την θαλάσσια ζωή, οι ρύποι στη θάλασσα μπορούν να επιδράσουν και στον άνθρωπο, κυρίως μέσω της τροφικής αλυσίδας, προκαλώντας λοιμώξεις ή και τοξική δηλητηρίαση.

Άλλες επιβραδυντικές για το περιβάλλον επιπτώσεις είναι οι αυξομειώσεις της τιμής του pH (τιμές του pH μικρότερες από 5 ή μεγαλύτερες από 9 είναι τοξικές για την υδρόβια ζωή), η καταστροφή της οικολογικής ισορροπίας μέσω ευτροφισμού κ.λ.π.

Είναι σαφές ότι η απόφαση για την μέθοδο που θα επιλεγεί για την καταπολέμηση μιας πετρελαιοκηλίδας, εξαρτάται από συγκεκριμένους παράγοντες όπως την ποιότητα και το είδος της ρυπογόνου ουσίας, την απόσταση από τις ακτές και τον

*Βιομηχανικές μονάδες,
αποχετεύσεις,
εγκαταλελειμμένα
ορυχεία,
πετρελαιοπηγές,
τάνκερς*

κίνδυνο προσβολής ευαίσθητων περιοχών, τις επικρατούσες και αναμενόμενες καιρικές συνθήκες, την διαθεσιμότητα εξοπλισμού καταπολέμησης, τον χρόνο εντοπισμού της ρύπανσης αλλά και τον εγκλωβισμό, την φυσική αυτοδιάλυση και τον καθαρισμό της κηλίδας.

Υπάρχουν διαφορετικοί τρόποι αντιμετώπισης των πετρελαιοκηλίδων ανάλογα με την περιοχή, τη σύσταση του πετρελαίου και τις καιρικές συνθήκες. Συνήθως με ειδικά «σάρωθρα» και «φράγματα» συλλέγεται το πετρέλαιο και μεταφέρεται σε σταθμούς διάθεσης στη στεριά, ενώ σε άλλες περιπτώσεις η ρύπανση αντιμετωπίζεται με χημικές ουσίες που έχουν την ιδιότητα να διασπούν το πετρέλαιο και συνήθως να το κατακρημνίζουν στον πυθμένα της θαλάσσιας περιοχής. Η τελευταία αυτή μέθοδος θα πρέπει να αποφεύγεται γιατί πλήττονται θανάσιμα όλοι εκείνοι οι οργανισμοί που κατοικούν στη λάσπη του πυθμένα. Τα τελευταία χρόνια η επιστημονική έρευνα για την καταπολέμηση των πετρελαιοκηλίδων γίνεται πειραματικά και σε μικρής έκτασης κηλίδες, με τη βοήθεια γενετικά μεταλλαγμένων βακτηρίων. Η πετρελαιοκηλίδα ψεκάζεται με θρεπτικά συστατικά πλούσια σε άζωτο και φώσφορο, ενώ τα βακτήρια αναπτύσσονται και τρέφονται με αυτά, καθώς και από τα συστατικά του πετρελαίου, τα οποία τελικά διασπώνται. Επειδή τα συνήθη βακτήρια δεν μπορούν να καταναλώσουν τα ιδιαίτερα βαριά χημικά συστατικά του πετρελαίου, οι επιστήμονες δημιούργησαν γενιές ολόκληρες από 12 συνολικά βακτήρια, τα οποία με ξεχωριστές ιδιότητες το καθένα αναλαμβάνουν να διασπάσουν τα διάφορα συστατικά του αργού πετρελαίου.

Μια μέθοδος που ανακοινώθηκε το 1994 για τη σήμανση (μαρκάρισμα) του πετρελαίου που μεταφέρεται, πιστεύεται ότι θα βοηθήσει σημαντικά στο να διαπιστώνεται με σαφήνεια και ακρίβεια ο υπαίτιος πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας: στο πετρέλαιο προστίθεται συγκεκριμένη ποσότητα μιας ένωσης που περιλαμβάνεται στη σύστασή του, στην οποία όμως ορισμένα άτομα υδρογόνου έχουν αντικατασταθεί από άτομα δευτερίου (ισότοπο του υδρογόνου). Μερικά λίτρα μιας τέτοιας ένωσης αρκούν για τη σήμανση του πετρελαίου που μεταφέρει ένα δεξαμενόπλοιο.

Τα χημικά που μεταφέρονται δια θαλάσσης ταξινομούνται με διάφορους τρόπους. Με βάση τους διεθνείς κανονισμούς μεταφοράς, δηλαδή τον Διεθνή Κώδικα Χύδην Χημικών (IBC- CODE), τον Διεθνή Κώδικα Μεταφοράς Αερίων (IGC – CODE) και τον Διεθνή Κώδικα για θαλάσσια μεταφορά συσκευασμένων Επικίνδυνων Φορτίων (IMDG – CODE). Με βάση τους κινδύνους που παρουσιάζουν για το θαλάσσιο περιβάλλον, σύμφωνα με τη Σύμβαση MARPOL 73/78 και το Ad Hoc Panel του IMO, με βάση τη φυσικοχημική συμπεριφορά τους αλλά και με βάση τις αλληλεπιδράσεις που παρουσιάζουν.

Η καταστροφή της θάλασσας συμβαίνει όμως και από τον υπερπληθυσμό, αφού στις παράκτιες πόλεις της λεκάνης της Μεσογείου ζουν περίπου 82 εκατομμύρια άνθρωποι, ενώ υπολογίζεται, ότι το 2025 θα φτάσουν τα 150 -170 εκατομμύρια. Οι νότιες χώρες αντιπροσωπεύουν το 32% του συνολικού πληθυσμού, ενώ το 2025 θα ανέλθει στο 60%. Υπάρχουν σημαντικές εποχιακές διακυμάνσεις του πληθυσμού μιας και πάνω από 100 εκατομμύρια τουρίστες συγκεντρώνονται κάθε χρόνο στις ακτές της Μεσογείου, νούμερο που υπολογίζεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2025. Για να καλυφθούν οι ανάγκες του τουρισμού λοιπόν, τα φυσικά περιβάλλοντα αντικαθίστανται από πολυτελή θέρετρα. Οι παραλίες φωτοκίας κι επώασης της θαλάσσιας χελώνας Καρέττα-Καρέττα, έχουν καταληφθεί από τουριστικές εγκαταστάσεις.

Το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ενωμένων Εθνών υπολογίζει ότι κάθε χρόνο χύνονται στη Μεσόγειο 650 εκατομμύρια τόνοι λυμάτων, 129.000 τόνοι ορυκτέλαιου, 60.000 τόνοι υδραργύρου, 3.800 τόνοι μολύβδου και 36.000 τόνοι

φωσφορικών αλάτων. Επιπλέον το 70% των αποβλήτων στη Μεσόγειο δεν έχει υποστεί κανενός είδους επεξεργασία.

Σήμερα η κατάσταση στη Μεσόγειο βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο. Η αναγνώριση της αναπτυσσόμενης κρίσης έχει δημιουργήσει αυξημένη πολιτική θέληση να αντιμετωπιστούν τα περιβαλλοντικά προβλήματα και να διασφαλιστεί η οικονομική και κοινωνική σταθερότητα και συνοχή. Οι περισσότερες χώρες έχουν αναπτύξει προγράμματα για το Περιβάλλον κι έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση της Βαρκελώνης, απόδειξη της καλής τους θέλησης για ουσιαστική επίλυση της κρίσης. Αυτό που χρειάζεται τώρα είναι η άμεση δράση.²⁰

β. Η ρύπανση της Μεσογείου και «Ιστορικά» ατυχήματα



Γνωστή σαν η κοιτίδα του πολιτισμού, η περιοχή της Μεσογείου έχει υποστεί τόσες ανθρώπινες παρεμβάσεις επί χιλιετίες, ώστε ελάχιστα παραμένουν από τα αρχικά οικοσυστήματα.

Η Μεσόγειος θάλασσα καλύπτει έκταση 2.500.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων με μέσο βάθος 1500 μέτρα. Το μεγαλύτερο βάθος υπερβαίνει τα 5000 μέτρα και βρίσκεται στο Ιόνιο Πέλαγος. Η ακτογραμμή της Μεσογείου εκτείνεται σε 46.000 χιλιόμετρα και 22 χώρες.

Η περιοχή είναι γνωστή για το ήπιο κλίμα της. Οι βροχοπτώσεις κατανέμονται ανομοιόμορφα, έτσι ώστε να έχουμε 1200 χιλ. στην Γένοβα της Ιταλίας ενώ στην Ντζέρμπα της Τυνησίας μόλις 100 χιλ. ετησίως.

Οι περιοχές γύρω από τη Μεσόγειο είναι πλούσιες σε ενδημικά είδη. Η ποικιλία της πανίδας υπολογίζεται σε 25.000 είδη, όπου περισσότερα από τα μισά είναι ενδημικά. Η Ελλάδα και η Τουρκία φιλοξενούν ένα μεγάλο ποσοστό ενδημικών ειδών, που αντιπροσωπεύουν πολύτιμο βιολογικό απόθεμα με εξαιρετική φυσική ομορφιά και πολλές χρήσεις στη μαγειρική και στην ιατρική.

Οι μεγάλοι ποταμοί της περιοχής έχουν δημιουργήσει πολύτιμα οικοσυστήματα όπως το Δέλτα του Νείλου και του Έβρου. Στις περιοχές αυτές συγκεντρώνονται 2 ως 5 εκατομμύρια αποδημητικά πουλιά κάθε χρόνο. Ωστόσο τα οικοσυστήματα αυτά

²⁰ [www. Explorecrete.gr](http://www.Explorecrete.gr)

υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύουν μονάχα το 6 % των αντίστοιχων εκτάσεων επί ρωμαϊκής εποχής

Η Μεσόγειος είναι επίσης από τις μεγαλύτερες οδούς διακίνησης πετρελαίου και 1.000.000 τόνοι αργού πετρελαίου χύνονται ετησίως στη θάλασσα λόγω ναυτικών ατυχημάτων, παράνομων πρακτικών καθαρισμού των δεξαμενών των πλοίων καθώς κι εξαιτίας ανεπαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η μόλυνση φθάνει επίσης στη θάλασσα μέσω των ποταμών της περιοχής, οι οποίοι είναι αποδέκτες βιομηχανικών και αγροτικών λυμάτων. Το γεγονός ότι η Μεσόγειος είναι κλειστή θάλασσα με ρυθμό ανανέωσης υδάτων τα 80 έως 90 χρόνια την κάνει πολύ ευαίσθητη στην μόλυνση. Τα υδάτινα αποθέματα αντιμετωπίζουν οξύτατο πρόβλημα επίσης. Η σπανιότητα τους σε συνδυασμό με την ρύπανση τους από υπολείμματα αγροτικών λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων, βιομηχανικά απόβλητα και αστικά λύματα έχουν φθάσει σε ανησυχητικά επίπεδα. Υπολογίζεται ότι το 2025 μία στις δύο χώρες της Μεσογείου θα χρησιμοποιεί τους υδάτινους πόρους της πάνω από τον ρυθμό ανανέωσης. Αυτό συμβαίνει ήδη στην Μάλτα και την Κύπρο.

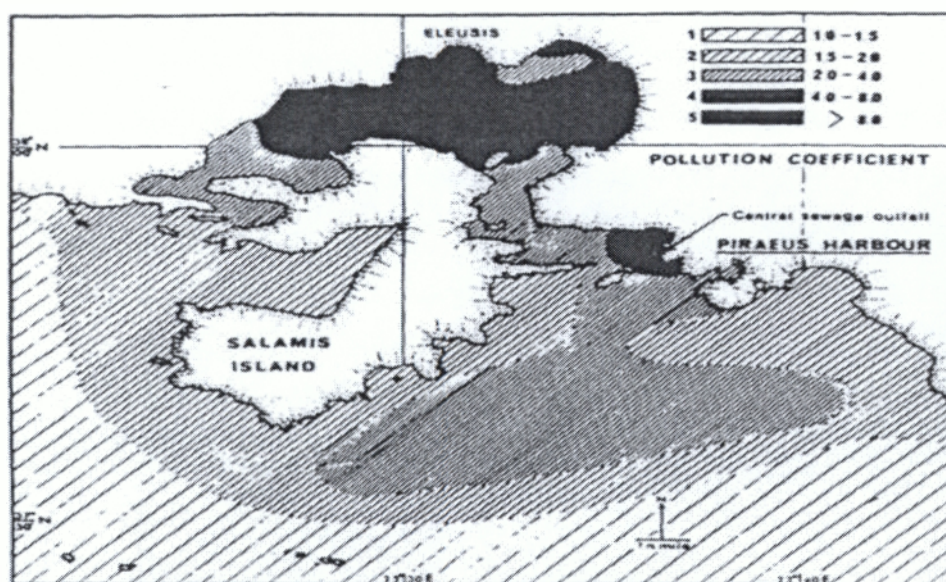


Fig. 5 Pollution coefficients based on macrozoobenthos data in the northern part of the Saronic Gulf.

Εικ. 5. Διαβαθμίσεις οικολογικών περι-
χών στο Σαρωνικό κόλπο.

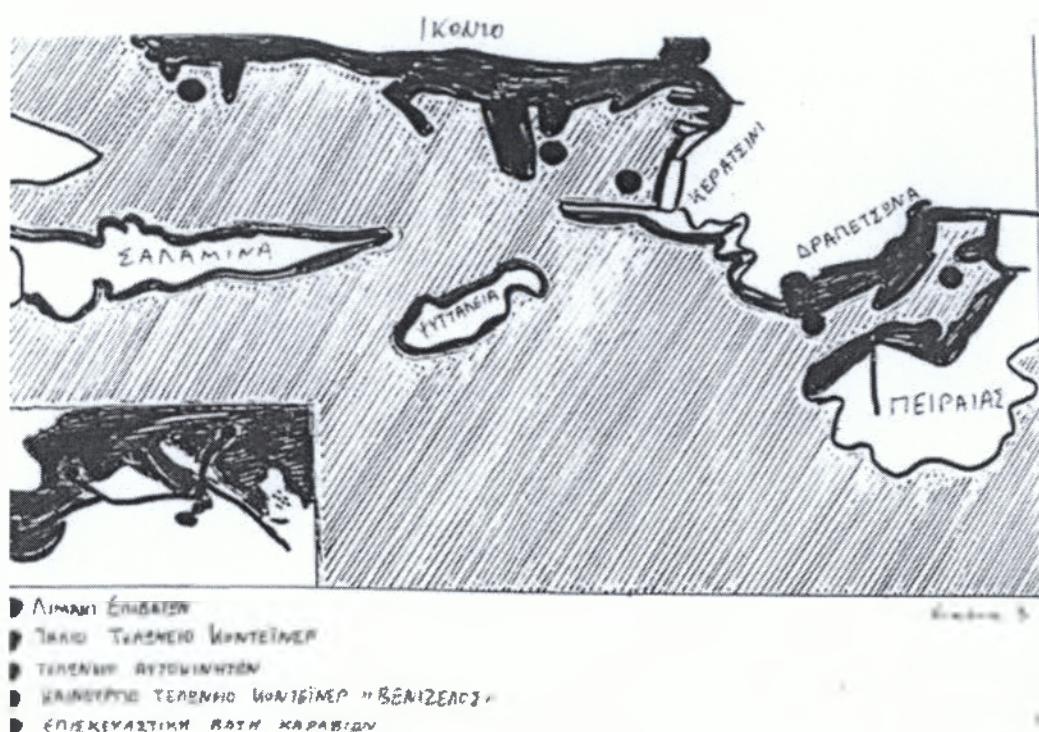
Εικόνα 1

Ο Σαρωνικός ενώ είναι ανοικτός κόλπος, αποτελεί μία απ' τις ιδιαίτερα μολυσμένες θαλάσσιες περιοχές, που αναζητά λύσεις (εικόνα 1).

Σε πολλές συνδιασκέψεις, σε συνέδρια ή συμπόσια το θέμα της προστασίας της Μεσογείου θάλασσας από την ρύπανση έχει απασχολήσει το ενδιαφέρον των επιστημόνων και ιδιαίτερα των οικολόγων.

Το πρόβλημα της ρύπανσης της Μεσογείου είναι φανερό ότι έχει πολλές πλευρές από τις οποίες πρέπει να μελετηθεί και να διευκρινισθεί.

Ίσως το σημαντικότερο πρόβλημα της Μεσογείου είναι ότι η οικονομική εκμετάλλευση της αντιστοιχεί στην ευημερία των ανθρώπων.



Η Μεσόγειος παρουσιάζει μια ιδιομορφία. Η θάλασσα της καλύπτει περίπου τρία εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα και περιβάλλεται από ξηρά. Έτσι μοιάζει με ένα κλειστό θαλάσσιο χώρο, με μια θαλάσσια λίμνη. Στο χώρο της Μεσογείου, στις παραθαλάσσιες περιοχές, ζουν περίπου 350.000.000 άνθρωποι, που ανήκουν σε 18 διαφορετικές χώρες. Παράλληλα, επειδή οι ακτές της ήταν και είναι ακόμα, μια περιοχή «ιδεώδης» για παραθερισμό, κατακλύζονται από τουρίστες άλλων χωρών.

Κάθε χρόνο περίπου 30 εκατομμύρια τουρίστες επισκέπτονται τις μεσογειακές περιοχές. Αν σ' αυτά προσθέσουμε και την πληροφορία ότι τα αστικά απόβλητα των μεσογειακών χωρών χύνονται κατά 90% ακατέργαστα στη Μεσόγειο, τότε βλέπουμε καθαρά πόσο μεγάλα προβλήματα ρύπανσης δημιουργούνται στον χώρο αυτόν.

Ακόμα πρέπει να προσθέσουμε και τα βιομηχανικά απόβλητα από τις γύρω μεσογειακές χώρες. Επίσης πρέπει να αναφερθεί και το γεγονός, ότι κάθε μέρα μεταφέρονται γύρω στα 6 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου με πλοία μέσα από τη θάλασσα της Μεσογείου. Από τις ποσότητες αυτές του πετρελαίου, τουλάχιστον το 1% δεν φτάνει στον προορισμό του, πράγμα που σημαίνει ότι τουλάχιστο 62,000 βαρέλια πετρελαίου χύνονται, κάθε μέρα, στη Μεσόγειο. Αν τώρα πάρει κανείς υπόψη και το γεγονός, ότι τα θαλάσσια νερά στη Μεσόγειο εισέρχονται από το Γιβραλτάρ και ανέρχονται στο επιφανειακό επίπεδο της και ότι χρειάζονται 18 χρόνια για να κυκλοφορήσουν στην επιφάνεια της ή έναν αιώνα για την εναλλαγή τους, τότε καταλαβαίνει κανείς και το μέγεθος της ρύπανσης, που θα παραμείνει στο βυθό της θάλασσας αφού τα διάφορα κατάλοιπα από την επιφάνεια κατακάθονται στο βάθος.

Οι παρατηρήσεις αυτές δείχνουν λίγα μόνο χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής αυτής του κόσμου. Είναι προφανές ότι αυτές τις δυσκολίες και άλλες έχει να αντιμετωπίσει ο σύγχρονός άνθρωπος και ιδιαίτερα ο σύγχρονός επιστήμονας στις

προσπάθειες του να προστατέψει το περιβάλλον όπου ζει, να προστατέψει τη Μεσόγειο θάλασσα. Εξάλλου η πείρα δείχνει ότι για να λυθούν οικολογικά προβλήματα στη Μεσόγειο χρειάζεται και η οικονομική και η κοινωνική υποστήριξη του συνόλου των μεσογειακών χωρών.

Η σημερινή κατάσταση της Μεσογείου προκαλεί, δικαιολογημένα σοβαρές ανησυχίες γιατί δείχνει φανερά ότι γίνονται επικίνδυνες αλλοιώσεις της οικολογίας της. Η άποψη αυτή θεμελιώνεται με πολλά γεγονότα και με πολλά δεδομένα. Εξάλλου σε πολλές περιπτώσεις έχουν εντοπιστεί και οι βασικές αιτίες ρύπανσης. Το θέμα της ρύπανσης της Μεσογείου το παρακολουθεί με μεγάλο ενδιαφέρον η παγκόσμια κοινή γνώμη μάλιστα με αυξανόμενη ανησυχία, γιατί η ρύπανση στον χώρο αυτό παίρνει μεγάλες διαστάσεις με παγκόσμιες προεκτάσεις. Η κοινή γνώμη αντιλαμβάνεται τα προβλήματα της αντιμετώπισης της ρύπανσης του περιβάλλοντος που γίνονται, όσο περνάει ο καιρός, πιο πολύπλοκα και ότι χρειάζονται μια διεθνή συνεργασία ανάμεσα στα κράτη, πράγμα που είναι δύσκολο να γίνει όταν υπάρχει πόλεμος στην περιοχή της Μεσογείου.

Από την μεριά της, η επιστήμη έχει αρχίσει να εξετάζει ευρύτερα τα προβλήματα της ρύπανσης και να τα αναλύει σε βάθος. Οι επιστημονικές αυτές μελέτες έχουν αρχίσει να βοηθάνε θετικά στη λύση προβλημάτων ρύπανσης σε διάφορες περιοχές του κόσμου, όπου τις παίρνουν σοβαρά υπόψη και βοηθάνε στη δημιουργία καταλλήλων συνθηκών για την αντιμετώπιση σοβαρών κινδύνων που επιφυλάσσει το μέλλον στις ανθρώπινες κοινωνίες. Η επιστημονική αυτή ανέλιξη στηρίζεται στην καλή συνεργασία διαφόρων επιστημόνων, κρατών, κυβερνήσεων, της κοινής γνώμης σε διάφορες περιοχές του κόσμου όπου αντιμετωπίζονται κοινά προβλήματα.

Στη Μεσόγειο έχουν επισημανθεί 115 περιοχές όπου παρατηρούνται υψηλά επίπεδα ρύπανσης και στην Ελλάδα τέτοιες περιοχές βρίσκονται στους κόλπους Θερμαϊκό, Πατραϊκό και Σαρωνικό - και ιδιαίτερα στην Ελευσίνα .

Η ανεξέλεγκτη οικιστική και βιομηχανική ανάπτυξη κατά μήκος των ακτών, χωρίς την παρουσία οργανωμένων μονάδων επεξεργασίας των λυμάτων, αποτελεί άλλη μια σημαντική πηγή θαλάσσιας ρύπανσης.

Καταστροφικές συνέπειες έχει και η υπερβολική χρήση λιπασμάτων, αφού μέσω των επιφανειακών απορροών και των υπόγειων υδροφορέων μεταφέρεται στη θάλασσα νερό με υψηλή περιεκτικότητα σε θρεπτικές ουσίες, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα την υπερβολική ανάπτυξη φυτικών οργανισμών. Το φαινόμενο αυτό, ονομαζόμενο ευτροφισμός, οδηγεί στην εξάντληση του οξυγόνου το οποίο υπάρχει στο νερό από τα φυτά και στη διαταραχή της οικολογικής ισορροπίας στο συγκεκριμένο οικοσύστημα.

Οι αμμοληψίες, οι εκχερσώσεις και η αυθαίρετη εκμετάλλευση των παραλίων για τουριστικούς σκοπούς αλλοιώνουν τη δυναμική των ελληνικών ακτών, με αποτέλεσμα την εδαφική διάβρωση.

Τα προβλήματα της θαλάσσιας ρύπανσης δεν είναι δυνατό να αντιμετωπίζονται πια με μελέτες περιορισμένου επιστημονικού ενδιαφέροντος, όσο αξιόπιστες και αν είναι, ούτε μπορούν να καλυφτούν με δεδομένα εθνικού μόνο ενδιαφέροντος. Οι σύγχρονες απόψεις της επιστήμης για την προστασία του περιβάλλοντος επιβεβαιώνουν την ανάγκη μιας πολύπλευρης και ευρύτερης επιστημονικής έρευνας των προβλημάτων αυτών, σε επίπεδο διεθνούς συνεργασίας. Πολλά από τοπικά προβλήματα θαλάσσιας ρύπανσης στη Μεσόγειο έχει αποδειχθεί ότι έχουν χάσει τον τοπικό



χαρακτήρα τους πριν μελετηθούν και συσχετίζονται μεταξύ τους όλο και περισσότερο με τα γενικότερα προβλήματα άλλων περιοχών : η ρύπανση εξαπλώνεται και μάλιστα πολύ γρήγορα προς όλες τις κατευθύνσεις. Οι μελετητές στο τέλος οδηγούνται στο συμπέρασμα, ότι τα προβλήματα στους μεσογειακούς χώρους, όποιοι και αν είναι αυτοί , είναι ανάγκη να αντιμετωπίζονται στο σύνολο τους στα πλαίσια του γενικότερου προβλήματος της ρύπανσης της Μεσογείου. Αυτό σήμερα δεν θα έπρεπε να μας ξενίζει γιατί είναι γνωστά πολλά παραδείγματα, που δείχνουν ότι η ρύπανση του περιβάλλοντος δεν μπορεί να μείνει ένα τοπικό πρόβλημα , ένα τοπικό φαινόμενο. Ο ρύπος μεταφέρεται από τον ένα χώρο στον άλλο, πολλές φορές τρέχοντας με μεγάλη ταχύτητα , άλλες φορές με βραδύτερο ρυθμό αλλά πάντοτε μεταφέρεται ασφαλώς! Στο θέμα αυτό η φύση επιμένει και διαθέτει πολλούς μηχανισμούς και πολλές διαδικασίες ανάλογα με την φύση του ρύπου, για την μεταφορά του. Ο ρύπος, για τη φύση, είναι ξένα σωματίδια ή αέρια, δηλαδή διαφορετικά από εκείνα που ελέγχονται από τα φυσικά φαινόμενα στα οικολογικά συστήματα. Είναι φανερό ότι η φύση με τους μηχανισμούς της, σπεύδει ν' απομακρύνει τους ρύπους και να αποκαταστήσει μια διαταραχή της ισορροπίας του συστήματος, που έγινε από έναν παράγοντα που σε πολλές περιπτώσεις είναι αυτός ο ίδιος ο άνθρωπος και οι δραστηριότητες του.

Αφήνοντας όμως την ανάλυση μόνο της Μεσογείου παρατηρούμε και μεγάλη καταστροφή γενικότερα στην θάλασσα αφού τα χτυπήματα της ρύπανσης έρχονται το ένα μετά το άλλο, μη αφήνοντας την θάλασσα να καταφέρει να αποβάλλει τις διάφορες ρυπογόνες ουσίες.

Τα διάφορα αυτά παγκόσμια ατυχήματα άφησαν ανεξίτηλα σημάδια και στον θαλάσσιο πλούτο , αλλά και στις πιο κοντινές για αρκετά μίλια ακτές οι οποίες καταστράφηκαν τόσο γρήγορα όπως και η αλιεία τους.

Όπως είναι ήδη γνωστό σύμφωνα με τα στοιχεία του I.M.O. (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) και της Σουηδικής Ακαδημίας Επιστημών, κάθε χρόνο καταλήγουν στην θάλασσα 6,100,000 τόνοι πετρελαίου περίπου . Όλη αυτή η συνεχιζόμενη ρύπανση οφείλεται στα αμέτρητα θαλάσσια δυστυχήματα ανά τον κόσμο.

Παρατηρώντας τους πίνακες αναγνωρίζεται το μεγάλο πρόβλημα αλλά και η σημερινή μη καλή κατάσταση της θάλασσας μας.

Πίνακας 1 : Τα Μεγαλύτερα Παγκόσμια Ατυχήματα²¹

Ημερομηνία	Περιοχή	Στοιχεία Υπαιτίου	Αιτία	Ποσότητα
03/06/1979	-	IXTOC 1	Ανατίναξη	140 εκ. γαλόνια
24/03/1989	-	EXON VALDEZ	Χτυπά ύφαλο	σε 76,000 τόνοι
25/01/1991	Περσικός	IPAK	-	460 εκ. γαλόνια
11/04/1991	Ιταλία	HAVEN	Διαρροή	159,000 τόνοι
28/05/1991	Αγκόλα	-	Διαρροή	57,000 τόνοι
31/12/1992	-	Aegean Sea	Διαρροή	21,5 εκ. Γαλόνια
12/12/1999	-	Erica	Διαρροή	3 εκ. γαλόνια
13 /11/2002	Μεσόγειος	Prestige	Διαρροή	77.000 τόνοι

Πίνακας 2 : Τα Μεγαλύτερα Ελληνικά Ατυχήματα²²

Ημερομηνία	Περιοχή	Στοιχεία Υπαιτίου	Αιτία	Ποσότητα
23/02/1980	Όρμος Πύλου	Irene's Serenade	Έκρηξη Πυρκαγιά	- 40,000 τόνοι
02/03/1979	Νότια Κρήτης	Μεσσηνιακή Φροντίς	Διαρροή Ρήγμα	- 10,000 τόνοι
04/05/1992	Νότια της Σκύρου	Geroi Chemomorya και Sigulda	Πρόσκρουση	1,500 τόνοι
15/05/2000	Κυνοσούρα	Slops διαχωριστήρας	Πυρκαγιά	600 τόνοι
01/09/2000	Χαλκίδα	Eurobulker X	Κοπή πλοίου	500 τόνοι

Καθημερινά 2.500 σκάφη από τα οποία 300 είναι πετρελαιοφόρα, ταξιδεύουν στη Μεσόγειο χωρίς επαρκείς ελέγχους. Τα τελευταία 45 χρόνια υπήρξαν περισσότερα από 1.300 ατυχήματα στα οποία εμπλέκονταν δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαιοειδών.

Το WWF έχει εντοπίσει εννέα περιοχές υψηλού κινδύνου στη Μεσόγειο με βάση τον πλούτο της βιοποικιλότητας τους και τη γεωγραφική θέση τους σε σχέση με τους δρόμους του πετρελαίου. Την θάλασσα του Αλμποράν, τα νησιά Βαlearίδες, την λεκάνη μεταξύ Σαρδηνίας, Κορσικής, Λιγυρίας και Κυανής Ακτής και το στενό Μπονιφάτσιο, τη Βόρεια Ακτή της Τυνησίας και τη Δυτική Ακτή της Αλγερίας, τον

²¹ Πηγή η εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ», 11/11/2003

²² Πηγή η εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», 11/11/2003

διάυλο μεταξύ Σικελίας και Μάλτας και το στενό της Μεσσήνης, την Αδριατική Θάλασσα και τα Ιόνια νησιά, το Αιγαίο Πέλαγος, τη Θάλασσα του Μαρμαρά και τα στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου.

Τον Δεκέμβριο του 1999 το ρώσικο δεξαμενόπλοιο «Volgoneft-248» εξόκειλε και άρχισε διαρροή πετρελαίου στη Θάλασσα του Μαρμαρά στην Κωνσταντινούπολη. Το σύνολο της διαρροής έφτασε τους 1.200 τόνους. Ενώ το 1991, στη διάρκεια του Πολέμου στον Κόλπο, περίπου 11 εκατομμύρια βαρέλια με πετρέλαιο διασκορπίστηκαν στην Μεσόγειο σε μια κηλίδα 100*30 ναυτικών μιλίων.

Ακόμα μία καταστροφή ήταν αυτή του 1991 με το “Haven” που πήρε φωτιά και βυθίστηκε έξω από τις ακτές της Λιγυρίας στην Ιταλία, κοντά στο Αβεντζάνο. Περίπου 144.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα, εκ των οποίων 35.000 τόνοι κατακάθισαν στον βυθό. Πρόκειται για το χειρότερο ατύχημα από όσα έχουν συμβεί στη Μεσόγειο. Η περιβαλλοντική καταστροφή αυτής της διαρροής εκτιμήθηκε στα 620 εκατομμύρια ευρώ.

Μεταξύ των δεινών που προκαλεί, η παραγωγή, μεταφορά, και χρήση του πετρελαίου (ρύπανση της ατμόσφαιρας, οικονομική κρίση, εξάρτηση του μη διασυνδεδεμένου συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας), είναι και η ρύπανση των θαλασσών και γενικά των ωκεανών. Η ρύπανση αυτή με εκατομμύρια τόνους πετρελαίου γίνεται είτε σκόπιμα είτε μετά από κάποιο δυστύχημα.

Ένα μέρος του πετρελαίου στις θάλασσες προέρχεται από πλωτές εξέδρες άντλησης πετρελαίου στη θάλασσα, ένα άλλο από το ανεξέλεγκτο πλύσιμο των δεξαμενών των πετρελαιοφόρων, από φυσικές διαρροές κατά την αποθήκευση από τα πλοία σε δεξαμενές στη στεριά, από τα διυλιστήρια, από το εξατμισμένο πετρέλαιο που επιστρέφει στο νερό, από τα αστικά και βιομηχανικά λύματα και τα ατυχήματα. Συνολικά το 1980, περίπου 6, 113 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου πήγαν στη θάλασσα.

Στις 18 Μαρτίου του 1967, το πετρελαιοφόρο «Τόρρεν Κάνυον» άδειασε ύστερα από δυστύχημα, 100.000 τόνους πετρελαίου στις ακτές της Κορνουάλης της Αγγλίας. Είναι το πιο γνωστό δυστύχημα, επειδή ρύπανε τόσο πολύ τη θάλασσα. Κάθε χρόνο όμως η θάλασσα δέχεται την ισοδύναμη ρύπανση 61 «Τόρρεν Κάνυον».

Διαβάζοντας τη μελέτη "Illicit Vessel Discharges" του Joint Research Center της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσοι πίστευαν ότι εκτός από μεμονωμένα παραδείγματα ναυτιλιακών εταιριών και ενώσεις πλοιοκτητών, υπάρχει καθολική πρόοδος στην περιβαλλοντική λειτουργία των πλοίων, θα έμεναν έκπληκτοι από το μέγεθος και την γεωγραφική έκταση των παράνομων απορρίψεων σε περιοχές που κατ' ευφημισμό ονομάζονται Ειδικές Περιοχές. Η ανάλυση εικόνων SAR της λεκάνης της Μεσογείου το 1999 από τους δορυφόρους ERS 1 και 2 με χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών αποκάλυψε περισσότερες από 1.500 πετρελαιοκηλίδες ποικίλης γεωμετρίας, έκτασης και άλλων χαρακτηριστικών ανάλογων προφανώς του τύπου των υδρογονανθράκων, του χρόνου παραμονής τους στο νερό, της προέλευσης και του ρυθμού απόρριψης από τα διερχόμενα πλοία. Αν λάβει κανείς υπόψη ότι στη θεσμοθετημένη αυτή ως Ειδική Περιοχή, σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, δεν επιτρέπονται απορρίψεις από τους χώρους φορτίου των tankers, παρά μόνο απορρίψεις μίγμάτων πετρελαίου νερού από τους χώρους υδροσυλλεκτών του μηχανοστασίου των πλοίων (με την προϋπόθεση βέβαια η συγκέντρωση του απορριπτόμενου μίγματος σε πετρέλαιο να μην είναι μεγαλύτερη από 15 ppm που πρακτικά η απόρριψη αυτή δεν προκαλεί ούτε ιριδισμό του επιφανειακού νερού), τότε εύκολα καταλαβαίνει κανείς πως οι κηλίδες που εντοπίστηκαν αποτελούν παράνομες απορρίψεις είτε αυτές έγιναν εντός των χωρικών υδάτων ή υδάτων δικαιοδοσίας των κρατών της Μεσογείου ή εντός διεθνών υδάτων.

Η επιστημονική ομάδα του JRC στην οποία υπήρξε και ελληνική συμμετοχή, επιχείρησε μεταξύ άλλων να ποσοτικοποιήσει τις κηλίδες καταλήγοντας σε μια συνολική ρύπανση της τάξης αρκετών χιλιάδων τόνων πολύ μεγαλύτερη από αυτήν που είχαν προκαλέσει ατυχήματα και επακόλουθες ρυπάνσεις δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων στο χρονικό διάστημα των δέκα τελευταίων ετών. Ανάλογες μελέτες και καταγραφές που έγιναν σε δύο ακόμη Ειδικές Περιοχές, τη Βόρειο και Βαλτική Θάλασσα το 2001, οδήγησαν σε παρόμοιες αποκαλύψεις επιβεβαιώνοντας την απαράδεκτη πρακτική των πλοίων να απορρίπτουν παράνομα στη θάλασσα, χωρίς να καταφεύγουν είτε στη λειτουργία των διαθέσιμων επί πλοίου συστημάτων διαχωρισμού μιγμάτων πετρελαίου νερού, στη προσωρινή συγκέντρωση σε ειδικές δεξαμενές ή τελικά στη χρήση των Ευκολιών Υποδοχής Ξηράς (Shore Reception Facilities), όπου βέβαια υπάρχουν και λειτουργούν αυτές. Οι παράνομες απορρίψεις των πλοίων δεν έχουν να κάνουν μόνο με την έλλειψη των παραπάνω Ευκολιών και την πλημμελή εφαρμογή των κανονισμών της MARPOL, αλλά επίσης με την αδυναμία του έγκαιρου εντοπισμού τους και τη δυσκολία αν ακόμα εντοπιστούν, να μην υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την καταδίκη των υπαιτίων.

Ωστόσο φαίνεται ότι τα πρόσφατα ατυχήματα του Erika το Δεκέμβριο του 1999 και του Prestige το Νοέμβριο του 2003, αποτέλεσαν την αφορμή για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά από την τοπική κοινωνική αναταραχή για τις αιτίες, το μηχανισμό καταπολέμησης αλλά και το υφιστάμενο καθεστώς αποζημιώσεων όσων έχουν πληγεί, να προχωρήσει στην επεξεργασία και κατάθεση πρότασης με στόχο την αποτελεσματική τιμωρία των υπευθύνων.

II. Το χρονικό του «PRESTIGE»



Στις 13 Νοεμβρίου 2002 , περίπου στις 2 το μεσημέρι, το πλοίο “Prestige” που διαχειρίζεται ο έλληνας πλοιοκτήτης Ηλίας Μουλόπουλος, μεταφέροντας 77,000 τόνους βαρέως πετρελαίου καύσεως και ενώ έπλεε στον Κάβο Φινιστέρο σε πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες (10 – 11 BF) 25-30 ναυτικά μίλια από τις ακτές παρουσίασε κλίση 35 μοιρών δεξιά, η οποία προκλήθηκε σύμφωνα με τον πλοίαρχο Απόστολο Μαγκούρα λόγω πρόσκρουσης σε ύφαλο.

Ο πλοίαρχος αμέσως ζήτησε να καταπλεύσει (ακολουθώντας τις διεθνείς συμβάσεις) σε καταφύγιο (κόλπο) προκειμένου στην περίπτωση διαφυγής πετρελαιοειδών η ρύπανση να περιοριστεί, μειώνοντας ταυτόχρονα στο ελάχιστο τις απειλούμενες ζημιές.

Οι Ισπανικές Αρχές αρνήθηκαν και διέταξαν τον καπετάνιο να απομακρύνει το πλοίο από τις ακτές. Αποτέλεσμα – και καθώς στη περιοχή επικρατούσε θαλασσοταραχή - το πετρελαιοφόρο κόπηκε στα δύο και μέρος του πετρελαίου χύθηκε αναπόφευκτα στην θάλασσα. Υπολογίζεται ότι χύθηκαν περίπου 77,000 τόνοι πετρελαίου.

Τελευταία επιθεώρηση του πλοίου σε κοινοτικό λιμένα έγινε το 1999 στο Ρότερνταμ, ενώ και στις 28/10/2002 το πλοίο επιθεωρήθηκε για θέματα προστασίας περιβάλλοντος από Ρωσικό φορέα χωρίς να καταγραφεί κάποιο πρόβλημα.

Το πλοίο διήλθε στις 7 Ιουνίου 2002 από το ελληνικό λιμάνι της Καλαμάτας in transit. Σύμφωνα με τη σύμβαση “UNCLOS” πλοία in transit τα οποία δεν εκτελούν εμπορικές πράξεις δεν επιθεωρούνται εκτός αν στις Αρχές περιέλθουν καταγγελίες.

Το 25% τουλάχιστον των πλοίων τα οποία καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες επιθεωρούνται βάσει της οδηγίας 95/21 και του Paris MOU (κανόνες ασφαλείας της ναυτιλίας).

Τελικά στις 19 Νοεμβρίου 2002 το πλοίο βυθίστηκε κάνοντας τις εξελίξεις για την περιοχή της Γαλικίας δραματικές.

Λίγες ημέρες μετά το τραγικό δυστύχημα, το ακτιβιστικό πλοίο BYZANTIO ναυλωμένο από την GREENPEACE με αρκετούς υπερασπιστές της οικολογίας προσπάθησε να φτάσει στα νερά της Γαλικίας διαμαρτυρόμενοι για την μόλυνση του περιβάλλοντος και για την απραγία των εθνών.

Η πρώτη λανθασμένη αντίδραση των αρχών , ήταν ότι απαγόρευσαν στο πλοίο να καταπλεύσει ώστε να περιορίσει την επικείμενη και αναμενόμενη ρύπανση. Τα λανθασμένα όμως βήματα δεν σταμάτησαν εκεί αφού οι αρχές βρήκαν ως εξιλαστήριο θύμα τον Έλληνα πλοίαρχο. Αμέσως μετά την εκπομπή του SOS και την κοπή του πλοίου, οι αρχές συνέλαβαν τον πλοίαρχο Μαγκούρα με την κατηγορία της εσκεμμένης ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δημιουργώντας ένα τεράστιο χάσμα ανάμεσα στην Ελλάδα , την Ισπανία και την Γαλλία. Η Ισπανία αρνήθηκε αρχικά την παροχή ενός κολπίσκου στο “Prestige” με την αιτιολογία του φόβου ρύπανσης της θάλασσας της. Όμως δεν υπολόγισε τον καιρό, που ήταν σύμμαχος της καταστροφής.

Ο πλοίαρχος παρέμεινε στην φυλακή της Ισπανίας για μερικούς μήνες ενώ για περισσότερα από 2 χρόνια υποχρεώθηκε να παραμείνει στη χώρα. Τον Δεκέμβριο του 2004 του επιτρέπεται η έξοδος και από τότε βρίσκεται στην Ελλάδα, αναμένοντας τις δικαστικές εξελίξεις έχοντας συμπαράσταση όχι μόνον από το Ελληνικό Κράτος και διάφορους φορείς, αλλά ακόμα και από φορείς της Ισπανίας, όπως η τοπική Ένωση Πλοιαρχών που τον τίμησε με ειδική τελετή ενώ οι LOYD’S τον ανέδειξαν σε πλοίαρχο της χρονιάς.

Ωστόσο η Ισπανία θεώρησε την Ελλάδα ως τον «δράστη» της μεγάλης καταστροφής, αλλά σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε στο Συμβούλιο Υπουργών Συγκοινωνιών

και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο τότε υπουργός Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, το περιστατικό «ΠΡΕΣΤΙΖ» αποτέλεσε ένα παγκοσμιοποιημένο ναυάγιο καθώς φορείς δεκαέξι διαφορετικών κρατών εμπλέκονται στο θέμα από τη κατασκευή μέχρι τη βύθιση του σκάφους.

Πίνακας 3 : Prestige, ένα «παγκοσμιοποιημένο» ναυάγιο

Σημαία :	Bahamas	Μπαχάμες
Νηογνώμονας :	American B.S.	ΗΠΑ
Πλοιοκτήτρια Εταιρεία :	Mare Shipping Ing.	Λιβερία
Διαχειριστής :	Universe Maritime Ltd	Λιβερία
Ασφαλιστική :	P+I Club London Steam Ship.	Μ. Βρετανία
Cargo :	Alfa Holding	Ρωσία
Ναυλωτής :	Crown Resairces	Ελβετία
Κατασκευή :	Ιαπωνία 1976	Ιαπωνία
Ευρεία Κατασκευή :	Κίνα 2001	Κίνα
Ετήσια Επιθεώρηση :	UAE , Dubai	Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα
Πλοίαρχος :	Μαγκούρας Απ.	Ελλάδα
Πλήρωμα :	24 Φιλιππινέζοι, 2 Έλληνες, 1 Ρουμάνος	Φιλιππίνες, Ελλάδα, Ρουμανία
Επιθεωρήσεις PSC :	Βαλτιμόρη 1999, Ρότερνταμ 1999	ΗΠΑ Ολλανδία
Επιθεώρηση Περιβαλλοντική PARIS MOU:	Αγ. Πετρούπολη 2002	Ρωσία
Περιοχή Ναυαγίου :	Corunia, Τοπικές Αρχές	Ισπανία
Μάνατζερ	Μαριέτης Γ.	Ελλάδα
Φορτίο	FUEL OIL	-
Πλοιοκτήτης :	Μουλόπουλος Ηλ.	Ελλάδα

Αυτή η παγκοσμιοποιημένη καταγωγή του “Prestige” κατάφερε να φέρει σε σύγκρουση τρεις χώρες.

Ανοίγουν λοιπόν οι ασκοί του Αιόλου και το ένα πρόβλημα διαδέχεται το άλλο. Η ρύπανση που προκαλείται, οι διάφορες διαμάχες για το ποιος φταίει αλλά και οι διάφορες συμμαχίες συγκάλυψης ενός τραγικού δυστυχήματος.

Σύμφωνα με κοινοποίηση του Υπουργού Εσωτερικών της Ισπανίας προς το Ελληνικό Υπουργείο Τύπου αλλά και την Ελληνική πρεσβεία της Μαδρίτης, η Ισπανική βουλή απέρριψε το αίτημα των κυριότερων κομμάτων της αντιπολίτευσης για σύσταση εξεταστικής επιτροπής των συνθηκών του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου “Prestige”. Η κάθετη άρνηση του κυβερνώντος κόμματος υποστηρίχθηκε μόνον από το κυβερνών κόμμα της Καταλονίας και των Συνασπισμών των Καναρίων Νήσων, ενώ και το Ευρωκοινοβούλιο ψήφισε κατά της σύστασης παρόμοιας επιτροπής.

Μεγάλη εντύπωση ακόμα, προκάλεσε και το γεγονός ότι παρά το ότι έπειτα από 40 μέρες μετά το δυστύχημα, και ενώ οι δικαστικές αρχές είχαν ζητήσει να καταθέσουν οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες όλα τα στοιχεία του ναυαγίου και της οικολογικής καταστροφής που προκλήθηκε, ελάχιστα στοιχεία είχαν κατατεθεί. Βασικό ερώτημα που ζητούσε απάντηση, ήταν η απόφαση για την απομάκρυνση του πλοίου από τις ακτές και το κατά πόσο επιβάλλονταν η μεταφορά του στο πλησιέστερο λιμάνι.

Έπειτα λοιπόν από αυτή την ολέθρια καταστροφή της φύσης, εδέησε το Συμβούλιο Υπουργών χάρη στον Έλληνα Υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη, ο οποίος προέδρευε του Συμβουλίου, να επιδιώξει μια τελική ρύθμιση παραθέτοντας ίσως τις σημαντικότερες προτάσεις στην έκτακτη σύνοδο της ΜΕΡC τον Δεκέμβριο του 2004.

Ας τονιστούν όμως, αναλυτικότερα, τα βήματα που έχουν γίνει μέχρι και την τελευταία απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στις 12/12/1999, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε με ψήφισμα του την άμεση ενίσχυση των κοινοτικών κανόνων ασφαλείας για τα πλοία, την ταχύτερη κατά το δυνατό έγκριση ενός κοινοτικού πλαισίου συνεργασίας στον τομέα της ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης καθώς επίσης την προοπτική δημιουργίας ευρωπαϊκού συστήματος νηολόγησης, παράλληλα με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα και την άμεση έναρξη ισχύος της διάταξης, κατά την οποία όλα τα πετρελαιοφόρα υποχρεούνται να είναι κατασκευασμένα με διπλό κύτος.

Εκδόθηκε η Οδηγία 2001/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19.12.2001 που τροποποιούσε την Οδηγία95/21/ΕΚ. Οι κυριότερες νέες ρυθμίσεις που εισάγει αφορούν στην υποχρέωση τοποθέτησης «μαύρων κουτιών» στα πλοία που πλέουν στα κοινοτικά ύδατα και στην καθιέρωση ενός αυστηρού καθεστώτος επιθεωρήσεως των πλοίων. Μάλιστα, στα αναγκαία πιστοποιητικά που εκδίδονται για την ασφαλή πλεύση, προστίθεται πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλη χρηματική εγγύηση για την κάλυψη της αστικής ευθύνης λόγω πετρελαιϊκής ρύπανσης. Η προθεσμία συμμόρφωσης των κρατών μελών στις διατάξεις της Οδηγίας λήγει στις 22.7.2003.

Ακολούθησε ο Κανονισμός (ΕΚ)417/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18.2.2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ)2978/1994. Ο Κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω, που φέρουν σημαία κράτους μέλους ή καταπλέουν σε λιμάνι ή σταθμό ανοικτής θάλασσας, που υπάγεται στην δικαιοδοσία κράτους μέλους ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν και θεσπίζει ένα σύστημα σταδιακής αποσύρσεως, των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, όπως ήταν το Erika, μεταξύ των ετών 2007 και 2015. Μετά την πάροδο αυτής της χρονικής περιόδου τα κράτη μέλη δεν θα επιτρέπουν πια την πλεύση σε κοινοτικά ύδατα πετρελαιοφόρων, που δεν θα συμμορφώνονται με τις ρυθμίσεις του Κανονισμού, ανεξαρτήτως της σημαίας που θα φέρουν.

Το καλοκαίρι του 2002 ψηφίστηκε η Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, από τις 05/02//2004.

Την ίδια ημέρα με την Οδηγία υιοθετήθηκε και ο Κανονισμός (ΕΚ) 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στην θάλασσα. Με τον κανονισμό αυτό ιδρύεται ως αυτοτελές νομικό πρόσωπο ο προαναφερθείς Οργανισμός, με στόχο τη διασφάλιση υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφαλείας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία στην Κοινότητα. Κατόπιν αιτήσεως της

Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ύστερα από συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη, το διοικητικό συμβούλιο αυτού του τεχνικού οργάνου εμπειρογνομosύνης δύναται να αποφασίσει την σύσταση των αναγκαίων περιφερειακών κέντρων για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με την εποπτεία της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως ορίζει η οδηγία της ίδιας ημέρας. Αυτός ο Οργανισμός της Κοινότητας προβλέπεται να αρχίσει να λειτουργεί μέσα σε 12 μήνες από την έναρξη ισχύος του Κανονισμού.

Στις 5 Νοεμβρίου υιοθετήθηκε ο Κανονισμός (ΕΚ) 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία και για τροποποίηση των Κανονισμών για την ασφάλεια στην ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Στόχος του Κανονισμού είναι να βελτιωθεί η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας, στην οποία αφορά και η οποία διέπει την ασφάλεια στη ναυτιλία, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και τους όρους διαβίωσης και εργασίας στα πλοία.

Ενώ η τελευταία απόφαση πάρθηκε τον Δεκέμβριο του 2004 με προτάσεις για τα μονού τοιχώματος πλοία.

Οι προτάσεις αυτές αναφέρονταν στην εσπευσμένη απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους μέχρι το 2010 και για τα δεξαμενόπλοια 600-5,000 dwt μονού κύτους την απαγόρευση αυτών μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου (όχι όμως απόσυρση).

Αξίζει να σημειωθεί πως από τα υπάρχοντα 6.000 δεξαμενόπλοια, μόνο τα 2.500 πληρούν τις νέες προδιαγραφές.

Έτσι, φυσικά, όπως ήταν αναμενόμενο, στην αντίθετη όχθη αντιπαρατάχθηκαν οι Έλληνες Εφοπλιστές, οι οποίοι φυσικά δεν επιθυμούσαν την ψήφιση της πρότασης η οποία όπως υποστήριζαν είχε σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις. Πρόσθεσαν ακόμα ότι με την επίσπευση της απόσυρσης εκατοντάδων δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος, θα σημειώνονταν προβλήματα ανεφοδιασμού και διύλισης πετρελαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στις 11 Νοεμβρίου του 2003, οι Έλληνες εφοπλιστές απείλησαν πως θα ζητήσουν αποζημιώσεις αφού μειώνεται ο χρόνος ζωής στο 41,68% των ελληνόκτητων πλοίων.

Πίνακας 4 : Ελληνόκτητος στόλος δεξαμενόπλοιων²³

	Πλοία	Χωρητικότητα (εκατ. Τόννοι)
Με ελληνική σημαία	256	29,6
Με ξένη σημαία	514	43,1
ΣΥΝΟΛΟ	770	72,8
Υπό απόσυρση		
Συνθήκη MARPOL	488	26,4
Νέα ρύθμιση Ε.Ε.	321*	28,4

Έτσι το ναυάγιο του Prestige ξύπνησε κάποιους από τον αιώνιο λήθαργο και έγιναν τα αρχικά στοιχειώδη βήματα για το «καλύτερο αύριο».

²³ Πηγή η εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ», 11/11/2003

* Τα δεξαμενόπλοια θα αποσύρονταν ούτως ή άλλως (σύμφωνα με τη συνθήκη MARPOL), όμως η νέα νομοθεσία της Ε.Ε. επισπεύδει την απόσυρση τους, από ένα έως πέντε χρόνια.

α. Οικονομικό – Περιβαλλοντικές συνέπειες

Είναι γνωστό ότι οι παραγωγικές διαδικασίες που πραγματοποιούνται λόγω των διεθνών συναλλαγών στις διάφορες αγορές, προκαλούν διάφορες εξωτερικές επιδράσεις. Αυτές οι εξωτερικές επιδράσεις μπορεί να είναι θετικές ή αρνητικές, ανάλογα αν από αυτές προκύπτει κάποιο όφελος ή κόστος. Εάν από κάποια παραγωγική διαδικασία προκύψει μια αρνητική εξωτερική επίδραση για το κοινωνικό σύνολο, τότε λέμε ότι αυτή η παραγωγική διαδικασία προκαλεί κοινωνικό κόστος, που μπορεί να είναι γεωγραφικά περιορισμένο ή και να έχει αντίκτυπο στην παγκόσμια κοινότητα.

Έτσι και οι θαλάσσιες μεταφορές προκαλούν διάφορες εξωτερικές επιδράσεις που τις περισσότερες φορές είναι αρνητικές. Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί και το ατύχημα του “Prestige”. Η εξέταση αυτού του ατυχήματος προσπαθεί να δείξει πως ένα και μόνο ατύχημα σαν του “Prestige” μπορεί να προκαλέσει μεγάλο κοινωνικό κόστος, τόσο στους θαλάσσιους πλουτοπαραγωγικούς πόρους όσο και στη χερσαία οικονομική ζωή ενός τόπου και επιπλέον ότι το κοινωνικό κόστος δεν είναι γεωγραφικά περιορισμένο, αλλά έχει αντίκτυπο και στην παγκόσμια κοινότητα.

Για την πραγματοποίηση του καθαρισμού οργανώθηκαν 30 πλοία(κρατικά αλλά και πλοία που έστειλαν ως βοήθεια η Γαλλία και η Ισπανία-αφού η τεράστια πετρελαιοκηλίδα τις επηρέαζε)αλλά και άπειροι εθελοντές οικολόγοι και μη.

Το “Prestige” όμως, ακόμα και ένα χρόνο μετά βρισκόταν στα 4.000 μέτρα . **Πάνω από 1000 παραλίες σε ολόκληρη την Ισπανία και την Γαλλία μολύνθηκαν.** Ειδικοί εκτίμησαν ότι οι επιπτώσεις θα διαρκέσουν τουλάχιστον για δέκα χρόνια, καθώς το καύσιμο περιείχε πολυαρωματικούς υδρογονάνθρακες που είναι τοξικοί και καρκινογόνοι για το πλαγκτόν, τα αυγά των ψαριών και τα καρκινοειδή.

Οι ισπανικές αρχές κάλεσαν τον Σεραφίν Ντίαξ επισκευαστή πλοίων για να απομακρύνει το πλοίο από την Ισπανία με το αζημίωτο βέβαια. Οι δυσκολίες όμως για την περιοχή της Γαλικίας δεν ξεπερνούνταν εύκολα αφού οι άσχημες καιρικές συνθήκες και ιδιαίτερα οι ισχυροί άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή ξεπερνούσαν σε ορισμένες περιπτώσεις τα 100 χλμ. την ώρα δυσχεραίνοντας σημαντικά το έργο των συνεργείων καθαρισμού.

Συνολικά περισσότερες από **164 ακτές μολύνθηκαν**, σε μήκος πολλών χιλιομέτρων. Από τη στιγμή πάντως που το πετρέλαιο διέρρευσε στη θάλασσα, ήταν πολύ δύσκολο να περιοριστεί και το μεγαλύτερο μέρος του σύμφωνα με ειδικούς θα μείνει στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Κατά την οικολογική οργάνωση Greenpeace, η πετρελαιοκηλίδα που έχει προκληθεί από τη διάλυση του δεξαμενόπλοιου, το οποίο μετέφερε 77.000 τόνους καύσιμου πετρελαίου -ποσότητα σχεδόν διπλάσια από εκείνη του Exxon Valdez-, είναι πιθανό να αντιπροσωπεύει μια από τις μεγαλύτερες περιβαλλοντικές καταστροφές που έχουν συμβεί ως τώρα.



Οι ενέργειες καθαρισμού περιελάμβαναν την απομάκρυνση του πετρελαίου και των στερεών υλικών του, το άδειασμα του πετρελαίου στο βαθμό που ήταν δυνατό, την μεταφορά και προσωρινή αποθήκευση του πετρελαίου και την απομάκρυνση των πουλιών. Συνολικά σύμφωνα με το WWF **διέρρευσαν 77.000 τόνοι πετρελαίου**, ενώ η περιβαλλοντική καταστροφή ανυπολόγιστη. Περίπου **250.000 πτηνά βρήκαν το θάνατο** και για αρκετό καιρό μετριόνταν εξαιρετικά υψηλές συγκεντρώσεις πολυκυκλικών αρωματικών υδρογονανθράκων σε ψάρια και οστρακόδερμα.

Το υποβρύχιο τσέπης «Ναυτίλος» παρατήρησε σε βάθος τρεισήμισι χιλιομέτρων μεγάλες παραμορφώσεις στις δεξαμενές του πλοίου που κατακρατούσαν το φορτίο του, οι οποίες δέχονταν πιέσεις από εκατομμύρια τόνους νερό. Το ερευνητικό σκάφος κατέγραψε τουλάχιστον 4 σημεία στις δεξαμενές του ναυαγίου, από τα οποία εξακολουθούσε να διαρρέει πετρέλαιο. Είναι πραγματικά αξιοπερίεργο ότι, αντίθετα με ό τι πίστευαν οι ειδικοί, το πετρέλαιο δεν στερεοποιείται σε αυτό το βάθος, ενώ ο όγκος του διπλασιάζεται μόλις έρθει σε επαφή με το νερό, από το οποίο είναι ελαφρύτερο. Εξάλλου όπως είναι γνωστό δεν εξατμίζεται.

Μεγάλο φυσικά ήταν και το οικονομικό κόστος, αφού η **Ευρωπαϊκή Ένωση πλήρωσε 120 εκατομμύρια ευρώ ως ενίσχυση στους Ισπανούς ψαράδες**, ενώ από το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλληλεγγύης εκταμιεύτηκαν 8,6 εκατομμύρια ευρώ**. Το **συνολικό κόστος καθαρισμού και αποκατάστασης**



υπολογίστηκε από 2,5 έως 5 δισεκατομμύρια ευρώ.

♦ Ζημιές στην αλιευτική οικονομία (εκατ. ευρώ)²⁴

Η εκτίμηση του κόστους στην βιομηχανία αλιείας ταξινομείται σε πολλές κατηγορίες αφού η περιοχή της Γαλικίας εξαρτιόταν οικονομικά από την αλιεία και μόνο.

Από την αξία των κατεστραμμένων αποθεμάτων, στο κόστος μεταφοράς στρειδιών από τις μολυσμένες περιοχές σε άλλες καθαρές, στο κόστος καθαρισμού και αποκατάστασης της γης, την απώλεια της αξίας της αναμενόμενης παραγωγής αλιείας για τα επόμενα 5 χρόνια αλλά και την αλιεία ανοικτής θαλάσσης.

Μεγάλη καταστροφή επίσης επήλθε και στην παραγωγή οστρακοειδών με αποτέλεσμα να υπάρξει και κατακόρυφη πτώση στο πραγματικό εισόδημα.

Η απαγόρευση της αλιείας ήταν για περίπου 7 μήνες αλλά και μετά από αυτό λίγοι ήταν εκείνοι που εμπιστεύονταν να αγοράσουν οτιδήποτε προερχόταν από την θάλασσα.

Άλλος ένας τομέας που

επηρεάστηκε, ήταν

ο τομέας τουριστικής βιομηχανίας και ψυχαγωγίας τουριστών και κατοίκων της περιοχής, αφού, τουρίστες που σχεδίαζαν να πάνε διακοπές στην ευρύτερη περιοχή της Γαλικίας, άλλαξαν προορισμό λόγω της πετρελαιοκηλίδας.

♦ Μείωση της Τουριστικής κίνησης²⁵

	Κανταβρία	Γαλικία	Αστούρια
Σε σχέση με το 2002	-10,10 %	-10,20 %	-19,20 %

Σύμφωνα με έρευνες του υπεύθυνου αλιείας της Γαλικίας, του Ενρίκε Λόπεζ Βέγκα, η ζημιά στην αλιεία ήταν περίπου 900 εκατομμύρια ευρώ.

Έπειτα από το τραγικό "Aegean Sea" (1980, χύθηκαν στην θάλασσα 80,000 τόνοι πετρελαίου στην ίδια περιοχή της Γαλικίας) αλλά και το πιο πρόσφατο "Prestige", μία μεγάλη μάζα αγανακτισμένων κατοίκων αλλά και οικολόγων δημιούργησαν μία συντονιστική επιτροπή κατά της κυβέρνησης, το NUNCA MAIS (ποτέ πια) ζητώντας την απόδοση ευθυνών για την καταστροφή σε αυτούς που πρέπει και ιδίως στους κυβερνώντες οι οποίοι θεωρούνταν και θεωρούνται ως υπαίτιοι της συνέχισης του δυστυχήματος αλλά και της συνεπακόλουθης καταστροφής της Γαλικίας.

Πορείες αλλά και διαμαρτυρίες ήταν η συνέπεια της ανοριμότητας της Γαλλικής και Ισπανικής κυβέρνησης.

Οι Ισπανικές αλλά και οι Γαλλικές Αρχές μην μπορώντας να κατευνάσουν το πλήθος αποφάσισαν την σύμπραξη τους σε ένα ακόμα απερίσκεπτο βήμα.

Και εγένετο λοιπόν η αρχή μέσω παράβασης του διεθνούς δικαίου της θάλασσας από το Παρίσι και την Μαδρίτη, -που είναι κάτοχοι 20 και 16 δεξαμενόπλοιων αντίστοιχα - προς την Ελλάδα.

²⁴ Πηγή : Υπηρεσίες Εμπορίου της Επαρχίας Γαλικίας

²⁵ Πηγή : Υπηρεσίες Εμπορίου της Επαρχίας Γαλικίας

Οι χώρες αυτές αποφάσισαν τον de facto πόλεμο συμφερόντων, με την απαγόρευση διέλευσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος ηλικίας μεγαλύτερης των 15 ετών που μεταφέρουν βαρύ πετρέλαιο από τη ζώνη αποκλειστικής εκμετάλλευσης των 200 μιλίων από τις ακτές τους.

Με ευδιάκριτη υποκρισία οι δύο χώρες επικαλούνται το ναυάγιο για να δικαιολογήσουν τα μέτρα τα οποία λαμβάνουν ενώ σύμφωνα με μεγάλη μερίδα ειδικών, η ολιγωρία η ζημιά οφείλεται στους λανθασμένους χειρισμούς των Ισπανικών Αρχών κατά τις πρώτες κρίσιμες ημέρες.

Οι προκλητικές ενέργειες εναντίον των ελληνικών συμφερόντων συγκεκριμενοποιήθηκαν άλλωστε και με την κίνηση τους να παρεμποδίσουν την διέλευση ελληνικών πλοίων όπως το "Ενάλιος Τιτάν" και άλλα.

Οι πρώτες τους αντιδράσεις ήταν να φυλακίσουν τον Έλληνα καπετάνιο, που σωματεία χαρακτήρισαν ως ήρωα, και να αρχίσουν να παρεμποδίζουν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

Ο πόλεμος συμφερόντων που ξέσπασε αφορούσε την παγκόσμια ναυτιλία συνολικά και ως εκ τούτου και την Ελλάδα, της οποίας ο στόλος διαδραματίζει και διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο.

Σε ανακοίνωση τύπου ο BIMCO (Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο) η INTERTANKO και η INTERCARGO (ο μεγαλύτερος παγκόσμια ιδιωτικός οργανισμός ναυτιλιακών εταιρειών, με περίπου 2,600 μέλη σε 122 χώρες, του οποίου τα μέλη – πλοιοκτήτες ελέγχουν στόλο 510 εκατομμυρίων dwt αντιπροσωπεύοντας το 65% του παγκόσμιου στόλου), κατηγόρησε τις δύο χώρες για τον αποκλεισμό στην Οικονομική Ζώνη των 200 μιλίων για τα εμπορικά πλοία. Παράλληλα, προέτρεψαν τα δύο κράτη που θίγονταν άμεσα, την Μάλτα και τις Μπαχάμες, να παραπέμψουν το θέμα στο Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, στο Αμβούργο, επειγόντως.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε κατόπιν εορτής "μαύρη λίστα" με 66 πετρελαιοφόρα 13 χωρών, των οποίων η είσοδος στα λιμάνια της Ε.Ε. θα απαγορεύεται, επειδή παραβιάζουν την κοινοτική νομοθεσία για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Από τα 66 αυτά πλοία, τα 26 φέρουν σημαία της Τουρκίας, 12 του Αγίου Βικέντιου και των Γρεναδίνων και 9 της Καμπότζης

Η γαλλική εφημερίδα «Liberation» πάντως πρότεινε να επωμίζονται οι πλοιοκτήτες το συνολικό κόστος της καταστροφής που προκαλείται από τα ναυάγια των πλοίων τους, αν θέλουμε ο κίνδυνος παρόμοιων καταστροφών να περιοριστεί.

Η Greenpeace πάλι από την πλευρά της τόνιζε ότι το πετρέλαιο δεν είναι επικίνδυνο μόνο όταν διαρρέει στη θάλασσα. Όπως κάθε ορυκτό καύσιμο, ρύπανση προκαλείται κατά την εξόρυξη, τη μεταφορά και τη χρήση του, ενώ φέρει επίσης ευθύνη και για τις κλιματικές αλλαγές, το σημαντικότερο περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε σήμερα.

Έστω και ετεροχρονισμένα, όπως αναμετέδωσαν τα διεθνή ειδησεογραφικά πρακτορεία, στην εφαρμογή αυστηρών κυρώσεων εναντίον αυτών που μολύνουν τις θάλασσες σκόπευε να προχωρήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με αφορμή το ναυάγιο του "Prestige", όπως είχε δηλώσει ο Πρόεδρος της Κομισιόν, Ρομάνο Πρόντι.

Σε επιστολή προς τις κυβερνήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Κορς Πρόντι ανέφερε ότι η Επιτροπή εξετάζει μέσα στις επόμενες ημέρες να υιοθετήσει μια νομοθετική πρόταση η οποία θα προέβλεπε την εφαρμογή ποινικών εναντίον όλων αυτών που ήταν υπεύθυνοι για τη μόλυνση. Στη ρύθμιση αυτή θα περιλαμβάνονται ο πλοιοκτήτης καθώς και η εταιρεία που έχει ναυλώσει το πλοίο.

Ο Πρόντι ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση να δώσει το παράδειγμα ασκώντας διεθνείς πιέσεις σε όλες τις χώρες που "κλείνουν τα μάτια στα επισφαλή πλοία,

σημειώνοντας, μεταξύ άλλων, ότι απαιτείται η ανάληψη πρωτοβουλίας για τις χώρες αυτές που επιτρέπουν σε επικίνδυνα και ακατάλληλα πλοία να πλέουν ελεύθερα σε διεθνή ύδατα²⁶. Αν και η επιστολή Πρόντι πρέσβευε τα αυτονόητα για τη ναυτιλιακή κοινότητα, η προτροπή για ανάληψη πρωτοβουλίας για τις χώρες που διατηρούσαν στα νηολόγια της «υποβαθμισμένα» πλοία, εκτιμάται ότι φωτογράφιζε τον IMO, δεδομένου ότι μόνο αυτός είχε την ικανότητα σε παγκόσμιο επίπεδο να θεσπίσει μέτρα ικανά να ανατρέψουν την κατάσταση.

Αυτονόητη θεωρήθηκε και η επιβολή κυρώσεων για τους παραβαίνοντες.

Η παραδοχή για επιβολή προβλεπόμενων κυρώσεων δημιούργησε εύλογες απορίες «καίγοντας» ουσιαστικά την Ισπανική πλευρά για τους χειρισμούς που ακολουθήθηκαν και που η ναυτιλιακή κοινότητα - και όχι μόνο - έτεινε στη συντριπτική της πλειονότητα να υποστηρίζει ότι εκεί βρίσκονται οι βασικές ευθύνες για την εξέλιξη του ατυχήματος. Είναι αξιοπερίεργο ότι ενώ υπήρχαν οδηγίες για το θέμα των λιμένων καταφυγής, μέχρι σήμερα δεν έχουν αναζητηθεί ευθύνες από την ισπανική πλευρά για το γεγονός ότι αντί το πλοίο να οδηγηθεί εκεί και οι συνέπειες να περιοριστούν, υπήρξε η άλλη επιλογή. Στο σημείο αυτό νέα ερωτήματα γεννήθηκαν από τον σάλο που είχε προκληθεί στην Ισπανία, μετά την αποκάλυψη ότι ο Υπουργός Ναυτιλίας της τοπικής κυβερνήσεως της Γαλικίας, περιοχής που μολύνθηκε από την διαρροή πετρελαίου του δεξαμενόπλοιου “Prestige”, αποκόμισε οικονομικά οφέλη από το έργο της απορρύπανσης.

Συγκεκριμένα, ο υπουργός **Hose Cuina** αναγκάστηκε να παραιτηθεί μετά τα στοιχεία που είδαν το φως της δημοσιότητας, βάσει των οποίων οι συγγενείς του πούλησαν σε αυξημένες τιμές ειδικές στολές προστασίας και μηχανήματα στα συνεργεία που ανέλαβαν τον καθαρισμό της περιοχής από τις πετρελαιοκηλίδες.

Μετά από τις δηλώσεις που έγιναν σε βάρος των Ισπανικών αρχών για τον τρόπο που χειρίστηκαν το ναυτικό ατύχημα, η νέα αποκάλυψη έφερε τη χώρα στο επίκεντρο διεθνών επικρίσεων, ενώ το σκάνδαλο που είχε ξεσπάσει με τον υπουργό Cuina υπήρξε για πολύ καιρό πρώτο θέμα.

Έπειτα από όλα τα σκάνδαλα ο κ. Πρόντι, δήλωσε πως η Ευρωπαϊκή Ένωση θα προχωρούσε σε αυστηρές κυρώσεις εναντίον αυτών που μολύνουν την θάλασσα, με μια νέα νομοθετική πρόταση

Έτσι, οι δίνες από το ναυάγιο του “Prestige” συμπαρέσυραν «στα βάθη του ωκεανού» εκείνη την ομάδα των ολοφυρόμενων για το περιβάλλον και την προστασία του, που αγνοούσαν ωστόσο προκλητικά το γεγονός των συνεπειών που επέσυραν για τους παραβάτες οι θεσπισμένες οδηγίες και κανονισμοί που η Ευρωπαϊκή Ένωση διατηρούσε σε ισχύ, διευρύνοντας το ήδη εκτενές νομικό πλαίσιο που ίσχυε για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Επεκτείνοντας την ήδη λοιπόν υπάρχουσα σύμβαση MARPOL, η Επιτροπή υπέβαλλε πρόταση για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος όταν φθάνουν στο 23^ο έτος τους, με τελικές ημερομηνίες αποσύρσεως το 2005 για τα pre-MARPOL tankers με μεταβατική περίοδο το 2008 (μόνο για τα πετρελαιοφόρα με βαρύ φορτίο μικρότερο των 5000 τόνων) και το 2010 για τα MARPOL tankers.

Τα διπλών τοιχωμάτων όμως, αριθμούν σήμερα το λιγότερο από μισό του παγκόσμιου στόλου και έτσι η πρόταση της Επιτροπής θα προκαλούσε την απόσυρση 2,000 περίπου δεξαμενοπλοίων που δεν έχουν διπλά τοιχώματα, από τα οποία τα 625 περίπου ανήκουν σε ελληνικά χέρια.

Η έκθεση ψηφίσθηκε με 501 ψήφους υπέρ, 5 ψήφους κατά και 14 αποχές. Ανάμεσα στους απέχοντες ήταν οι 9 ευρωβουλευτές της ΝΔ και οι 2 του ΔΗΚΚΙ. Σημειωτέον

²⁶ Μέρος από την Επιστολή του Κου Πρόντι προς όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες.

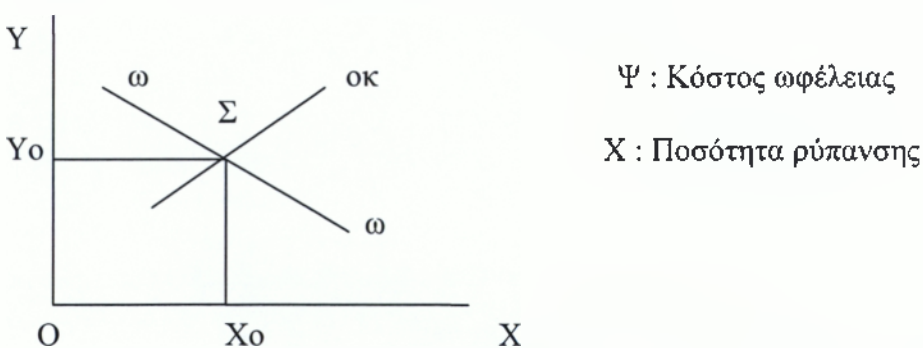
πως οι ευρωβουλευτές της ΝΔ αρνήθηκαν να την ψηφίσουν γιατί όπως δικαιολογήθηκαν, η έκθεση βασιζόταν στο “Prestige” και γι’ αυτό την θεώρησαν βιαστική και εν θερμώ απόφαση, αφού όπως τόνισαν σε ανακοίνωση τους, κάτι τέτοιο θα έπληθε την ναυτιλία της Ελλάδας.

Όπως αναμένονταν υπήρξαν αντιδράσεις από παντού. Οι οικονομικές επιπτώσεις αναμένονταν σύμφωνα με τους δυσοίωνους καταστροφικές για την ναυτιλία. Οι εφημερίδες καθημερινά τόνιζαν πως μπορεί μια τέτοια πρόταση να έκανε καλό στην μελλοντική ασφάλεια των πλοίων αλλά δεν έπαυε η διασάλευση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και του παγκόσμιου εμπορίου να είναι οξεία. Όπως ελέγχθηκε από δηλώσεις εφοπλιστών αλλά και κρατικών παραγόντων τα ναυπηγεία δεν θα ήταν ικανά να ναυπηγήσουν τον αριθμό των πλοίων που θα αποσύρονταν το 2005 και ιδίως το 2010.

Οι επιπτώσεις για την ελληνική ναυτιλία θα ήταν εξαιρετικά σοβαρές. Πλοία μεγάλης αξίας, σε εξαιρετική ακόμη κατάσταση, σχετικά νέα, μέχρι και 15 ετών, θα αποσύρονταν, χωρίς πολλά από αυτά να μπορούν να πωληθούν παρά μόνον για διάλυση. Αυτό ισοδυναμούσε με δήμευση. Όπως τονίστηκε, η ελληνική ναυτιλία θα μπορούσε να υποστεί μεγάλη οικονομική απώλεια, από την άδικη όπως χαρακτηρίστηκε πρόταση.

Στις 23/01/2003 ο Πρόεδρος του ΟΑΠ Σωτήρης Θεοφάνης και ο Αντιπρόεδρος και Διευθυντής του Λιμένα Ρότερνταμ κ. P. Struijjs σε αποστολή τους προς τα μέλη της ESPO τόνιζαν μεταξύ άλλων πως αν και στηρίζουν το μεγαλύτερο μέρος των προτάσεων για την ανάγκη αυστηρής τήρησης των ληφθέντων μέτρων (πακέτο Erika II), ο στόλος των δεξαμενοπλοίων βρίσκεται σε στάδιο ταχείας ανανέωσης, όπου το 50% όλων των δεξαμενοπλοίων της παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας διέθεταν την συγκεκριμένη στιγμή διπλό κύτος. Οι νέες προσθήκες για επίσπευση απόσυρσης των μονού τοιχώματος, θα συνεπάγονταν εξαναγκασμό σε σημαντικές επενδύσεις και θα απαιτούσε τουλάχιστον την εκπόνηση κατάλληλης μελέτης αξιολόγησης των επιπτώσεων.

Μαθηματικά, το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης έχει και την οικονομική του άποψη. Η παρακάτω διαγραμματική παράσταση βοηθά στην κατανόηση του προβλήματος από την σκοπιά του οικονομολόγου.



Ο άξονας OX δείχνει την ποσότητα της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προέρχεται από όλες τις πηγές. Όσο μεγαλώνει η ποσότητα της ρύπανσης τόσο αυξάνεται και το οριακό κόστος για την καταπολέμηση της που μας δίνει η καμπύλη OK. Στον άξονα OY μετριέται το κόστος και η ωφελιμότητα για την παγκόσμια κοινότητα από την καταπολέμηση της τελευταίας μονάδας ρύπανσης. Η καμπύλη ω δείχνει την σχέση μεταξύ οριακής ωφελιμότητας και ποσότητας ρύπανσης. Όσο αυξάνεται η ρύπανση τόσο μειώνεται η οριακή ωφέλεια που αποκομίζει η παγκόσμια κοινότητα από την καταπολέμηση της.

Στο σημείο Σ είναι το σημείο ισορροπίας, δηλαδή το ανεκτό επίπεδο ρύπανσης Οχο όπου η οριακή ωφελιμότητα ισούται με το οριακό κόστος καταπολέμησης της ρύπανσης.

Η παραπάνω εξήγηση μας οδηγεί χοντρικά στο συμπέρασμα, ότι όσο αυξάνεται η θαλάσσια ρύπανση τόσο αυξάνεται και το κόστος της καταπολέμησης της και ελαχιστοποιείται η ωφέλεια που αποκομίζει η παγκόσμια κοινότητα από αυτήν, (δηλαδή την καταπολέμηση).

Αναλυτικότερα όπως είναι γνωστό η έννοια του οικονομικού κόστους βασίζεται στο γεγονός ότι για κάθε παραγωγική διαδικασία που πραγματοποιείται και για κάθε ερευνητική δραστηριότητα που αποβλέπει στην ανάπτυξη παραγωγικής διαδικασίας προϋποτίθεται η χρησιμοποίηση πλουτοπαραγωγικών πόρων. Οι πόροι αυτοί θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά, για άλλους σκοπούς. Αν δεν έχουν χρησιμοποιηθεί πλουτοπαραγωγικοί πόροι για την παραγωγή ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας, που θα ήταν χρήσιμοι σε διαφορετικούς παραγωγικούς τομείς τότε δεν υπάρχει οικονομικό κόστος. Θα πρέπει να δεχθούμε, παρά το γεγονός ότι αυτό δεν έχει γίνει πλατιά αντιληπτό, ότι η χρησιμοποίηση του θαλάσσιου χώρου δημιουργεί ένα οικονομικό κόστος που σε μερικές περιπτώσεις μονάχα αντανακλάται μερικά ή ολικά στους μηχανισμούς της τιμής.

Ακόμα για πολλούς απλούστευσης θεωρούμε, ότι ο θαλάσσιος χώρος και γενικά το θαλάσσιο περιβάλλον, αποτελεί (έξω από τα χωρικά ύδατα) ένα τεράστιο σύνολο πλουτοπαραγωγικών πόρων που ανήκει στην κοινότητα των Εθνών. Είναι δηλαδή κατά κάποιο τρόπο προστατευόμενη ιδιοκτησία της ανθρωπότητας. Έπεται λοιπόν ότι ελαχιστοποίηση μιας εξωτερικής επίδρασης π.χ. ρύπανση προερχόμενη από χερσαίες πηγές, αποτελεί ωφέλεια για το σύνολο της ανθρωπότητας.

β. Νόμοι, κυρώσεις και νέα μέτρα

Μετά το 1950 άρχισε η αλματώδης εκβιομηχάνιση και παράλληλα το πετρέλαιο υποκατέστησε πλήρως τον άνθρακα σαν κύρια και σχεδόν μοναδική πηγή ενέργειας αλλά και σαν πρώτη ύλη για την παραγωγή πάρα πολλών βασικών για τον άνθρωπο αγαθών. Οι τρόποι παραγωγής κατά κανόνα δεν συνέπιπταν (και δεν συμπίπτουν) με τους τόπους κατανάλωσης. Από τα πράγματα λοιπόν ανέκυψε πρόβλημα μεταφοράς του πολύτιμου αυτού αγαθού. Η πείρα απόδειξε ότι ο καταλληλότερος και οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς του πετρελαίου ήταν εκείνος δια των πλοίων.

Άρχισε λοιπόν ο λεγόμενος γιγαντισμός των πετρελαιοφόρων, δηλαδή η μεγάλη αύξηση του μεγέθους τους και παράλληλα ο αριθμός τους. Αν όμως παραβλέψουμε το σημαντικό κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων που πάντοτε και παρά τις συνεχείς βελτιώσεις υπάρχει και της πιθανότητας διαρροής στη θάλασσα μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου, οι λειτουργικές διαδικασίες των πετρελαιοφόρων τουλάχιστον μέχρι πριν από λίγα χρόνια απαιτούσαν την ανάμιξη μεγάλων ποσοτήτων θαλασσινού νερού με πετρέλαιο (πετρελαιοειδή μείγματα μηχανοστασίου, αφερματισμοί, καθαρισμοί δεξαμενών, διάθεση καταλοίπων κ.λ.π.)

Στις αρχές της δεκαετίας του '50 φάνηκαν τα πρώτα συμπτώματα από τις δυσμενείς επιπτώσεις που έχει η απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα, πράγμα που ανησύχησε την διεθνή κοινότητα. Άρχισε έτσι να γίνεται σιγά –σιγά συνείδηση ότι απαιτείται η λήψη μέτρων για την βελτίωση της κατάστασης και την πρόληψη μελλοντικών σοβαρότερων κινδύνων.

Το 1948 με απόφαση της γενικής συνέλευσης του ΟΗΕ αποφασίστηκε η δημιουργία ενός εξειδικευμένου (Specialized Agency) για τη ναυτιλία διεθνούς οργανισμού στα πλαίσια του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών. Ο Οργανισμός αυτός ονομάστηκε IMCO (Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Οργανισμός) που μετέπειτα ονομάστηκε σε IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός). Όμως παρά την εξαγγελία της ίδρυσης του IMO ο Οργανισμός αυτός άρχισε κανονικά να λειτουργεί μετά από δέκα χρόνια , δηλαδή το 1958. Στο διάστημα που μεσολάβησε ανατέθηκε από τον ΟΗΕ στην Μ. Βρετανία- σαν παραδοσιακή ναυτική χώρα- η άσκηση των αρμοδιοτήτων που προβλέπονταν για τον Οργανισμό αυτό.

Με πρωτοβουλία της Αγγλικής Κυβέρνησης συγκλήθηκε στο Λονδίνο το 1954 μία διεθνής Διάσκεψη στην οποία μετείχε και η Ελλάδα η οποία κατήρτισε τη διεθνή σύμβαση του 1954 , «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο» που είναι γνωστή σαν OIL – POL 1954.

Αυτή είναι η πρώτη προσπάθεια της διεθνούς κοινωνίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση με πετρέλαιο που προκαλείται από τα πλοία. Η σύμβαση αυτή άρχισε να εφαρμόζεται διεθνώς τα ο 1958, τροποποιήθηκε ριζικά το 1962 και αργότερα το 1969 και το 1971 με πιο αυστηρούς περιορισμούς. Οι διατάξεις της OIL- POL 54/62 αποσκοπούσαν στην μείωση της λειτουργικής κυρίως ρύπανσης από τα πλοία και καθόριζαν τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ήταν δυνατή η απόρριψη πετρελαιοειδών στη θάλασσα σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές.

Παρά τις τροποποιήσεις , η OIL-POL δεν ικανοποιούσε τις σύγχρονες απαιτήσεις , και έπειτα από δύο δυστυχήματα , το “Torrey Canyon” (1967, οι 120,000 τόνοι χύθηκαν στην θάλασσα) και το “Amoco Cadiz”(1978, οι 216,000 τόνοι κατέστρεψαν τις ακτές της Βρετανίας) τα οποία είχαν τεράστιο κόστος για την δεκαετία του '70, η σύμβαση τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το πρωτόκολλο 1978 και από τότε ονομάστηκε MARPOL 73/78.

Η σύμβαση του MARPOL σε γενικές γραμμές κάλυπτε όλες τις μορφές ρύπανσης του πετρελαίου από πλοία και δεν περιορίζονταν μόνο σε ορισμένα είδη πετρελαίου, προέβλεπε μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρύπανσης, υποχρέωνε τα πλοία και τα δεξαμενόπλοια να έχουν ειδικό εξοπλισμό για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, έθετε αυστηρούς περιορισμούς και απαγόρευε τις απορρίψεις πετρελαίων για την προστασία πορισμένων κλειστών και ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών όπως η Μεσόγειος Θάλασσα , που χαρακτηρίζονται ως «ειδικές περιοχές» κ.α.

Τα πρόσφατα ατυχήματα, ιδιαίτερα δε τα ναυάγια του “Prestige” τον Νοέμβριο του 2002 και του “Erika” το Δεκέμβριο 1999, κατέδειξαν εκ νέου την ανάγκη λήψης αυστηρότερων μέτρων για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία. Παρά το ευρύ φάσμα των μέτρων που θεσπίστηκαν την τελευταία δεκαετία σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για την βελτίωση της ασφάλειας, εξακολουθούν να πλέουν στα Ευρωπαϊκά ύδατα πλοία αμφιβόλου ποιότητας τα οποία μεταφέρουν ιδιαίτερα ρυπογόνα φορτία και να προκαλούν μαζική ρύπανση μέσω ατυχημάτων, χωρίς να υπάρχει η απαιτούμενη τιμωρία των υπευθύνων.

Τα πολύ σοβαρά ατυχήματα όμως δεν αποτελούν το μοναδικό πρόβλημα. Το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας πετρελαϊκής ρύπανσης από πλοία προκαλείται από εσκεμμένες απορρίψεις. Η απαράδεκτη πρακτική «λειτουργικών», δηλαδή εκ προθέσεως απορρίψεων από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών καθαρισμού των δεξαμενών και έκχυσης των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων ασκείται σε ευρεία κλίμακα στα παράκτια ύδατα των μελών και εκτός αυτών.

Μολονότι έχουν ληφθεί διάφορα μέτρα σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο, σε συνδυασμό με πρωτοβουλίες εκ μέρους του ναυτιλιακού κλάδου για τον περιορισμό

της ρύπανσης από πλοία, τα οποία έχουν περιορίσει τις πρακτικές αυτές, το πρόβλημα εξακολουθεί να είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο. Κατά το 2001, η εναέρια επιτήρηση επέτρεψε τον εντοπισμό 390 πετρελαιοκηλίδων στην Βαλτική Θάλασσα²⁷ και 596 πετρελαιοκηλίδων στην Βόρεια Θάλασσα.²⁸ Σε μία μελέτη της Επιτροπής για τη Μεσόγειο Θάλασσα αναφέρθηκαν 1638 παράνομες απορρίψεις το 1999²⁹. Στην πραγματικότητα, είναι πολύ μικρό το ποσοστό των εντοπιζόμενων πλοίων τα οποία προβαίνουν σε παράνομες απορρίψεις και ακόμα μικρότερος ο αριθμός των υπευθύνων στους οποίους ασκείται δίωξη.

Σε συμφωνία με την πρόταση οδηγίας της Επιτροπής για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου³⁰, η προτεινόμενη οδηγία ορίζει ότι οι απορρίψεις κατά παράβαση του κοινοτικού δικαίου θα συνιστούν ποινικό αδίκημα και ότι θα επιβάλλονται κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, εάν διαπιστωθεί ότι τα εμπλεκόμενα άτομα έχουν προκαλέσει ή έχουν συμμετάσχει στην αξιόποινη πράξη εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας. Για τα φυσικά πρόσωπα οι κυρώσεις αυτές είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν, στις σοβαρότερες των περιπτώσεων, στέρηση της ελευθερίας. Η εισαγωγή κατάλληλων κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης έχει ιδιαίτερη σημασία σε σχέση με την ρύπανση που προκαλείται από την ναυτιλιακή δραστηριότητα, δεδομένου ότι τα διεθνή καθεστώτα αστικής ευθύνης τα οποία διέπουν τα περιστατικά ρύπανσης από πλοία χαρακτηρίζονται από σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά τις αποτρεπτικές τους συνέπειες.

Μετά τα πρόσφατα περιστατικά ρύπανσης, κατέστη πλέον έντονα εμφανής σε ανώτατο πολιτικό επίπεδο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης η επείγουσα ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία. Στη σύνοδο Κορυφής στην Κοπεγχάγη, στις 13 Δεκεμβρίου 2002, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων όλων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέφρασαν τις σοβαρές τους ανησυχίες σχετικά με το ατύχημα του “Prestige” και αναφέρθηκαν συγκεκριμένα στην ανάγκη λήψης περαιτέρω ειδικών μέτρων που θα αφορούν την ευθύνη και τις επακόλουθες κυρώσεις.³¹

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι οι εσκεμμένες απορρίψεις από πλοία αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου στη θάλασσα αποτελούν μια απαράδεκτη συνήθη πρακτική. Τα μεγαλύτερο μέρος των απορρίψεων είναι παράνομες, δηλαδή, κατά παράβαση των διεθνών κανόνων για τις απορρίψεις των πλοίων, όπως ορίζει η σύμβαση MARPOL 73/78³², η οποία έχει ευρέως επικυρωθεί σε παγκόσμια κλίμακα. Ωστόσο, μόνο ένα μικρό ποσοστό των υπαιτίων τέτοιου είδους παραβάσεων διώκονται δικαστικά.

Αρκετοί είναι οι λόγοι που εξηγούν το φαινόμενο αυτό.

- Αρχικά, οι παράνομες απορρίψεις ευνοούνται από την έλλειψη καταλλήλων εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων στους λιμένες.
- Δεύτερον, η επιβολή των κανόνων της σύμβασης MARPOL 73/78 δεν έχει λάβει συνεκτική μορφή σε παγκόσμια κλίμακα, ούτε ακόμα και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

²⁷ <http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf>. Από το 1998 έχουν βεβαιωθεί συνολικά, μέσω εναέριας επιτήρησης, 7216 περιπτώσεις ρύπανσης στη Βαλτική Θάλασσα από απορρίψεις πλοίων.

²⁸ <http://www.bonnagreement.org/>

²⁹ http://www.europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

³⁰ COM(2001)139 τελικό της 13^{ης} Μαρτίου 2001, όπως τροποποιήθηκε από το COM(2002)544 τελικό της 30^{ης} Σεπτεμβρίου 2002.

³¹ Παράγραφος 14 των συμπερασμάτων του Συμβουλίου σχετικά με την Ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης της 6^{ης} Δεκεμβρίου 2002.

³² Αναφέρεται εκτενέστερα στην σελίδα 44.

- Τρίτον, οι απορρίψεις δεν εντοπίζονται πάντοτε εγκαίρως.
- Τέταρτον, ακόμα και αν εντοπισθούν οι απορρίψεις και καταλογισθούν σε κάποιο συγκεκριμένο πλοίο, η εν λόγω παράβαση σπανίως φθάνει μέχρι τα δικαστήρια και, ακόμα και στην περίπτωση αυτή, δεν επαρκούν συχνά τα αποδεικτικά στοιχεία ώστε να καταδικαστούν τα πρόσωπα που έχουν διαπράξει το αδίκημα.
- Τέλος, ακόμα και εάν υπάρξει καταδίκη εφαρμόζουν ελαφρές μάλλον ποινές για το συγκεκριμένο είδος αδικήματος, οι δε ποινές επιβάλλονται συχνά μόνο στον πλοίαρχο του πλοίου και όχι στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, της οδηγίας της οποίας έχει πιθανώς ακολουθήσει ο πλοίαρχος.

Η σύμβαση MARPOL 73/78, η οποία είναι παγκοσμίως αποδεκτή, ορίζει λεπτομερή πρότυπα και σαφείς όρους αποβλήτων και καταλοίπων στη θάλασσα, με περισσότερο αυστηρές υποχρεώσεις για τις θαλάσσιες περιοχές οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως «ειδικές περιοχές» (συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο, της Βαλτικής Θάλασσας, της Μεσογείου και της Βόρειας Θάλασσας). Δεδομένης της αυστηρότητας και της γενικής αποδοχής των κανόνων αυτών, το πρόβλημα των συχνών παράνομων απορρίψεων είναι δυνατόν να αποδοθεί συνοπτικά στην ατελή μάλλον εφαρμογή και επιβολή των ισχυόντων κανόνων παρά σε ανεπαρκή πρότυπα. Σε διεθνές επίπεδο, υπάρχουν σήμερα λίγοι μηχανισμοί για την εκτέλεση των διατάξεων της σύμβασης MARPOL 73/78. Εάν οι πλοίαρχοι, οι πλοιοκτήτες ή και τα κράτη επιλέγουν να αγνοούν τις διατάξεις αυτές, η ίδια η διεθνής κοινότητα διαθέτει λίγα μέσα επιβολής του, στηρίζεται δε για το σκοπό αυτό σε εθνικά ή περιφερειακά μέτρα εφαρμογής.

Η απόκλιση μεταξύ των υφισταμένων κανόνων και της ισχύουσας πρακτικής στον εν λόγω τομέα έχει ήδη αναγνωρισθεί από την Επιτροπή στην ανακοίνωση της “Προς μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα” της 24^{ης} Φεβρουαρίου 1993, όπου αναφέρεται ότι θα ήταν δυνατόν να βελτιωθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της σύμβασης MARPOL 73/78, της οποίας όλα τα κράτη μέλη αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη, και ότι απαιτούνται περαιτέρω πρωτοβουλίες για την καλύτερη εφαρμογή των διεθνών κανόνων και προτύπων. Από τότε, έχουν αναληφθεί πολλές πρωτοβουλίες σε κοινοτικό επίπεδο. Αρχικά, το είδος αυτό των αδικημάτων αποτελεί αντικείμενο επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος του λιμένα, σύμφωνα με την οδηγία 95/21/EK. Στις επιθεωρήσεις αυτές ελέγχονται, μεταξύ άλλων, τα βιβλία πετρελαίου και άλλα μητρώα. Η έλλειψη συνοχής ή η ύπαρξη αμφιβολιών, είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε περαιτέρω επιθεωρήσεις ή κράτηση του πλοίου. Δεύτερον, για να καταπολεμηθεί, η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από λειτουργικές (εσκεμμένες) απορρίψεις πλοίων, η Κοινότητα εξέδωσε την οδηγία 200/59/EK η οποία θέτει, αφενός, υποχρεώσεις στους λιμένες να παρέχουν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων των πλοίων και, αφετέρου, επιβάλλει στα πλοία την υποχρέωση να χρησιμοποιούν τις εν λόγω εγκαταστάσεις. Σκοπός της εν λόγω οδηγίας είναι να πάψουν να υπάρχουν κίνητρα να απορρίπτουν τα πλοία ρυπογόνες ουσίες στη θάλασσα, με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων παράδοσης και καταλοίπων φορτίου στους λιμένες. Επιπλέον, η οδηγία προβλέπει ειδικές επιθεωρήσεις των αποβλήτων οι οποίες, όπως συμβαίνει και με τους ελέγχους από το κράτος του λιμένα, λαμβάνουν την μορφή επιτόπιων ελέγχων.

Μολονότι οι ανωτέρω ενέργειες συνιστούν σημαντικά βήματα για την εξάλειψη των παράνομων απορρίψεων, δεν κατορθώνουν ωστόσο να αντιμετωπίσουν ολοκληρωτικά το πρόβλημα σε κοινοτικό επίπεδο επειδή λείπει ένα βασικό στοιχείο στο νομοθετικό πλαίσιο. Το ίδιο το αδίκημα, δηλαδή η παραβίαση των ισχυόντων κανόνων περί ρύπανσης, δεν καλύπτεται πλήρως από το κοινοτικό δίκαιο. Η

εφαρμογή MARPOL 73/78 από τα κράτη μέλη εμφανίζει αποκλίσεις, τόσο από πρακτικής απόψεως όσο και από νομοθετικής. Η βούληση διενέργειας επιθεωρήσεων και δίωξης των δυνητικών παραβατών εκφράζεται διαφορετικά μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, η πρακτική της επιβολής κυρώσεων στους παραβάτες δεν είναι η ίδια σε όλα τα κράτη μέλη, τόσο όσον αφορά τα πρόσωπα προς τα οποία πρέπει να επιβληθούν οι κυρώσεις όσο και το ύψος και τη φύση των κυρώσεων αυτών.

Έτσι λοιπόν στις 05/03/2003 στις Βρυξέλλες έγινε η πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης.

Σκοπός και βασικός στόχος αυτής της οδηγίας ήταν να βελτιωθεί η ασφάλεια και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τα προτεινόμενα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.³³

Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ήταν να εφαρμόζεται όταν η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών γίνεται σε διεθνή ύδατα ενός κράτους μέλους, στα χωρικά ύδατα ενός κράτους μέλους, στα στενά που χρησιμοποιούνται και υπόκεινται στο καθεστώς της διαμετακομιστικής διέλευσης, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός κράτους μέλους και στην ανοικτή θάλασσα

Όμως, στην συνεδρίαση του 2002 αποφασίστηκε η απόσυρση των μονού τοιχώματος πλοίων μέχρι το 2015. Έτσι, το θέμα της ασφάλειας των bulk carriers (διπλού τοιχώματος) βρέθηκε και βρίσκεται ακόμα ψηλά στην ημερήσια διάταξη των θεμάτων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και του διεθνούς οργανισμού, του IMO.

Την τελευταία δεκαετία, υιοθετήθηκαν νέοι κανονισμοί και κατευθυντήριες οδηγίες, καθώς και κανόνες των νηογνωμόνων, για την αντιμετώπιση των διαπιστωμένων αδυναμιών στην ασφάλεια των υπάρχοντων πλοίων αλλά και τη βελτίωση της ασφάλειας των νέων. Η ορθή εφαρμογή ενός περιεκτικού καθεστώτος κανονισμών, το οποίο ήταν εφαρμόσιμο μόνο στα bulk carriers μονού τοιχώματος, εγγυούταν ότι τα πλοία αυτά, θα έχουν τη δυνατότητα να λειτουργούν με ασφάλεια καθ' όλη τη διάρκεια της προσδοκώμενης σχεδιαστικής ζωής τους.

Παρά τις βελτιώσεις αυτές και την περιορισμένη επιχειρησιακή εμπειρία με bulk carriers διπλού τοιχώματος, ο IMO συμφώνησε, υπό πίεση, να καταστήσει υποχρεωτική την κατασκευή όλων των bulk carriers άνω των 150 μέτρων μήκους με διπλά τοιχώματα. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) προέβλεψε σοβαρές επιπτώσεις του προσανατολισμού του IMO και δεν σταμάτησε της προσπάθειες της για να αποτρέψει την θέσπιση της επίμαχης θέσης. Οι προσπάθειες κορυφώθηκαν με την υποβολή εκ μέρους της Ελλάδας συγκεκριμένης μελέτης για την ασφάλεια των bulk carriers μονού και διπλού τοιχώματος. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (M.S.C.) του IMO κλήθηκε να εξετάσει τα κενά σε επιστημονικό, τεχνικό και επιχειρησιακό επίπεδο, σχετικά με τις πραγματικές επιπλοκές σε θέματα ασφάλειας από την υιοθέτηση της υποχρεωτικής κατασκευής των bulk carriers διπλού τοιχώματος.

Με μια πρωτοφανή της κίνηση, η Επιτροπή αναίρεσε την προηγούμενη απόφαση της και συμφώνησε κατά πλειοψηφία να μην καταστήσει υποχρεωτική την κατασκευή των bulk carriers διπλού τοιχώματος αλλά να την υιοθετήσει ως εναλλακτική λύση. Τελικά, το αναθεωρημένο κεφάλαιο XII της Δ.Σ. SOLAS, όπως υιοθετήθηκε το Δεκέμβριο του 2004, συμπεριέλαβε πρόσθετες απαιτήσεις ειδικά για τα bulk carriers διπλού τοιχώματος, ώστε αυτά να είναι σύμφωνα με το καθεστώς ασφαλείας της Δ.Σ. SOLAW.

³³ Για το περιεχόμενο της οδηγίας ,παραπομπή στα συνημμένα κείμενα που βρίσκονται στο τέλος σελ.

Το αμέσως επόμενο εγκεκριμένο κείμενο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ήταν αυτό της 13^{ης} Ιανουαρίου 2004 που περιείχε την πρόταση αυτού για την ρύπανση της θάλασσας από ρυπογόνες ουσίες.

Η Επιτροπή διαπίστωσε τότε ότι το μεγαλύτερο μέρος της πετρελαϊκής ρύπανσης διεθνώς από πλοία δεν οφείλεται σε ατυχήματα αλλά σε εκούσιες απορρίψεις.

Σύμφωνα με την Επιτροπή λοιπόν, δεν έχει νόημα να προσπαθούμε με κάθε τρόπο να αποτρέψουμε τα ατυχήματα, εάν δεν προσπαθήσουμε ταυτόχρονα να αντιμετωπίσουμε και τις παράνομες απορρίψεις. Η πρόταση προβλέπει δύο μέτρα.

Πρώτον, ενσωματώνονται στο κοινοτικό δίκαιο οι διεθνώς ισχύουσες προδιαγραφές στο θέμα των απορρίψεων. Πρόκειται για τις διεθνείς συμφωνίες για την απόρριψη πετρελαίου και άλλων επιβλαβών υγρών ουσιών, βάσει της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) του 1973. Η MARPOL θέτει προδιαγραφές για τις διατάξεις αποθήκευσης και τους εξοπλισμούς φιλτραρίσματος στα πλοία και ορίζει τις μέγιστες επιτρεπόμενες ποσότητες απόρριψης και τους τόπους όπου επιτρέπονται ή όχι απορρίψεις.

Δεύτερον, η υπό εξέταση πρόταση οδηγίας περιέχει τη διάταξη ότι η παραβίαση των κανόνων που διέπουν το θέμα των απορρίψεων συνιστά ποινικό αδίκημα, παρέχει δε γενικές κατευθύνσεις ως προς τη φύση των ποινών που πρέπει να επιβάλλονται.

Αρχικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όταν ενέκρινε την τροπολογία δεν συμερίζονταν την άποψη της Επιτροπής σχετικά με τη μεταφορά στο κοινοτικό δίκαιο των διατάξεων MARPOL για τις απορρίψεις πετρελαίου. Για την ειδική περίπτωση απορρίψεων λόγω ζημιών που έχουν προκληθεί στο πλοίο η Επιτροπή επέλεξε να μη μεταφέρει στο κοινοτικό δίκαιο τις διατάξεις της MARPOL αλλά να εκπονήσει δικούς της κανόνες. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν θεώρησε σκόπιμη αυτή την ενέργεια της Επιτροπής (εφόσον οι σχετικές διατάξεις MARPOL είναι και σαφέστερες και λογικότερες), διότι οδηγεί επιπλέον σε αμοιβαίως παρεκκλίνοντες διεθνείς, ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανόνες και, ως εκ τούτου, συμβάλλει στη νομική ανασφάλεια, πράγμα που είναι κατ' εξοχήν ανεπιθύμητο επειδή η θάλασσα ναυσιπλοΐα έχει κατ' εξοχήν διεθνή χαρακτήρα.

Περίπου ενάμιση χρόνο μετά τη δημοσίευση της πρότασης της Επιτροπής, στις 7 Οκτωβρίου 2004, το Συμβούλιο Μεταφορών ενέκρινε την κοινή θέση του.

Η διεθνής νομοθεσία έχει αρχίσει να στοιχειοθετείται από το 1973 με την πιο σημαντική Συνθήκη του MARPOL για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και την πρόληψη της Ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία ακολουθώντας το 1972 και το 1976 οι συνθήκες Λονδίνου και Βαρκελώνης αντίστοιχα, για την πρόληψη της ρύπανσης στην Μεσόγειο. Η πιο πρόσφατη το 2000 «OPRC – HNS» για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

Σύμφωνα με τις διατάξεις των ανωτέρων νόμων, οι υπαίτιοι ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών τιμωρούνται ποινικά και διοικητικά ενώ οι Έλληνες ναυτικοί τιμωρούνται επιπρόσθετα και πειθαρχικά.

Οι ποινικές κυρώσεις³⁴ από τα αρμόδια Ποινικά Δικαστήρια θέτονται από 10 ημέρες έως 5 χρόνια. Οι Διοικητικές Κυρώσεις³⁵ από τις Λιμενικές Αρχές επιβάλλονται με πρόστιμο μέχρι 58.694 ευρώ και σε σοβαρά περιστατικά από το Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι 1.173.881 ευρώ. Επιπροσθέτως το Μάιο του 2003, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ενέκρινε νέο πρωτόκολλο με το οποίο συνεστήθη συμπληρωματικό ταμείο για την αποκατάσταση ζημιών από την ρύπανση

³⁴ Πληροφορίες από Κανονισμού και Κυρώσεις περί Ποινικών Κυρώσεων του YEN/ΔΠΘΠ

³⁵ Πληροφορίες από Κανονισμού και Κυρώσεις περί Διοικητικών Κυρώσεων του YEN/ΔΠΘΠ

πετρελαίου που ορίζει σε 750.000 ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα (περίπου 1,000,000 δολάρια) την αποζημίωση που διατίθενται για τα θύματα της ρύπανσης πετρελαίου. Αυτό το συμπληρωματικό ταμείο χρηματοδοτείται από τους παραλήπτες του πετρελαίου στις υπογράφουσες χώρες.

Οι Πειθαρχικές Κυρώσεις³⁶ από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΠΣΕΝ) περιλαμβάνουν την προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος, κατάσχεση εσόδων, θέση υπό δικαστική εποπτεία, δικαστική αναστολή πληρωμών αλλά και αποκλεισμό από κρατικές ενισχύσεις ή επιχορηγήσεις. Ενώ για την Αστική Ευθύνη³⁷ ισχύει «ο ρυπαίνων πληρώνει»!!

Με σχεδόν διετή καθυστέρηση πραγματοποιήθηκε στις 12/07/2005 το Συμβούλιο Υπουργών με θέμα τις κυρώσεις της εσκεμμένης ρύπανσης.

Η καθυστέρηση οφείλονταν κυρίως λόγω της κωλυσιεργίας και των αντιδράσεων της ελληνικής κυβέρνησης. Το Συμβούλιο Υπουργών (στο οποίο συμμετείχε ο υπουργός Ναυτιλίας Μ. Κεφαλογιάννης) υιοθέτησε νομοθεσία η οποία αναγνωρίζει ως έγκλημα την εσκεμμένη ρύπανση της θάλασσας και επιβάλλει αυστηρές κυρώσεις, δεκαπλασιάζοντας τα μέχρι σήμερα ισχύοντα πρόστιμα.

Σύμφωνα με τη νέα Κοινοτική Οδηγία που υιοθετήθηκε, η παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών, η συμμετοχή σε αυτήν και η υποκίνησή της θα θεωρούνται πλέον ποινικά αδικήματα, εφ' όσον διαπράττονται εκ προθέσεως ή οφείλονται σε βαριά αμέλεια. Οποιοδήποτε πρόσωπο (δηλαδή όχι μόνο ο πλοιοκτήτης, αλλά επίσης ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο νηογνώμονας ή οιοδήποτε άλλο εμπλεκόμενο πρόσωπο) το οποίο κρίθηκε από δικαστήριο υπεύθυνο, υπόκειται σε κυρώσεις.

Για να επέλθει συμφωνία και να γίνει δυνατή η ομόφωνη υιοθέτηση των νέων αποτρεπτικών μέτρων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρειάστηκε να βάλει νερό στο κρασί της για να παρακάμψει την απaráδεκτη στάση του κ. Κεφαλογιάννη. Όπως επεσήμανε –με κριτικό πνεύμα- ο αντιπρόεδρος της Επιτροπής Φράνκο Φρατίνι, η Επιτροπή είναι δυσαρεστημένη για το γεγονός ότι δεν υπήρχε ομοφωνία στο θέμα των ποινικών κυρώσεων (που προβλέπουν ακόμη και φυλάκιση των υπαιτιών), αν και η φυλάκιση ήδη προβλέπεται σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Σημειώνεται δε ότι στο θέμα αυτό αντιδρούσε ιδιαίτερα ο κ. Κεφαλογιάννης, όχι βέβαια για να προστατεύσει τα δικαιώματα των ναυτικών (οι οποίοι σήμερα είναι οι αποδιοπομπαίοι τράγοι), αλλά τα συμφέροντα των πλοιοκτητών και ιδιοκτητών των φορτίων, την ασυδοσία των οποίων επιχειρεί να περιορίσει η νέα νομοθεσία. Η Επιτροπή σύμφωνα με πηγές, είναι διατεθειμένη να επαναφέρει το θέμα των ποινικών κυρώσεων στην αναθεώρηση της συμφωνηθείσης νομοθεσίας σε μια πενταετία.

Ακόμα το Συμβούλιο Υπουργών, τελευταία, προώθησε και το νέο δορυφορικό σύστημα πρόληψης, το νέο σύστημα AIS- Automatic Identification System για εντοπισμό και παρακολούθηση των κηλίδων μόλυνσης.

Τέλος σε αποκλειστική του δήλωση³⁸ για τη πτυχιακή αυτή εργασία, ο Κος Ευθύμιος Μητρόπουλος, Πρόεδρος του IMO είτε μεταξύ άλλων, πως : « η επιτυχία την οποία βλέπουμε γενικότερα στη βελτίωση του Δείκτη ναυτικών ατυχημάτων που σημαίνει βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και της ναυσιπλοΐας, η βελτίωση που βλέπουμε στην μείωση ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία και στη γενικότερη βελτίωση του μέσου όρου ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, δείχνουν ότι είμαστε στο σωστό δρόμο. Στο θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και ο IMO έκανε μεγάλες προόδους. Δεν αναφέρομαι μόνον στη βίβλο που είναι η MARPOL σύμβαση, (international Convention on Divention of Marine Prolusion

³⁶ Πληροφορίες από Κανονισμού και Κυρώσεις περί Πειθαρχικών Κυρώσεων του YEN/ΔΠΘΠ

³⁷ Πληροφορίες από Κανονισμού και Κυρώσεις περί Αστικής Ευθύνης του YEN/ΔΠΘΠ

³⁸ Στις 05/10/2005

from Ships)και βεβαίως σε μία σειρά συμβάσεων που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός που κατατείνουν σ' αυτή τη κατεύθυνση όπως την *antifouling ship systems*, το νέο της *MARPOL convention* που ασχολείται με το *prevention of marine pollution from ships*, τη σύμβαση που ο IMO υιοθέτησε πέρυσι σχετικά με τη διαχείριση του θαλασσέρματος, *balanced water management*, την *oil pollution response cooperation* που βοηθά τις κυβερνήσεις να είναι σε μία τέτοια κατάσταση ώστε εάν συμβεί κάποιο ατύχημα να μπορέσουν να συντονίσουν τις προσπάθειές τους στη προοπτική του περιορισμού της ρύπανσης. Στη δημιουργία ορισμένων οδηγιών που βοηθούν τις κυβερνήσεις να ορίσουν πριν από ένα ατύχημα *places of refuge* (λιμάνια καταφυγής) στα οποία θα καταφεύγουν πλοία που έχουν υποστεί ένα ατύχημα και τα οποία ενδεχόμενα θα προκαλέσουν ρύπανση του περιβάλλοντος. Είναι ένα μεγάλο πλέγμα προσπαθειών του IMO που οι μεν αναπτυγμένες χώρες το εφαρμόζουν μόνες τους, οι δε αναπτυσσόμενες με τη βοήθεια των προγραμμάτων τεχνικής συνεργασίας του Οργανισμού, τις βοηθάμε να ανεβάσουν τα επίπεδά τους ώστε το αποτέλεσμα να είναι το καλύτερο δυνατόν σε παγκόσμια κλίμακα.

Είναι ένας τομέας τον οποίο μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε για να καταδείξουμε τη σημασία όλων των προσπαθειών που καταβάλλονται: το πρώτο σκέλος είναι η αποφυγή (του ναυτικού ατυχήματος), το να λειτουργήσουμε προληπτικά. Το δεύτερο είναι να ελαχιστοποιήσουμε τις συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος και το τρίτο είναι πως να αποζημιώσουμε θύματα ενός ατυχήματος που είχε ως συνέπεια τη ρύπανση του περιβάλλοντος.

Αυτό που δεν είναι ευρέως γνωστό μέχρι σήμερα (5 Οκτωβρίου 2005) είναι η διπλωματική διάσκεψη που θα έχουμε την άλλη εβδομάδα για να αναθεωρήσουμε τη διεθνή σύμβαση για τη πρόληψη τρομοκρατικών εκδηλώσεων εις βάρος της ναυτιλίας, είναι η δουλειά που κάνουμε κατόπιν πρότασης της Ελλάδας *ON GOLD BASED STANDARTS* είναι η δουλειά που κάνουμε για την *ship recycle* (ανακύκλωση των πλοίων) τα πλοία που θα γίνουν παλιοσίδερα να περνούν από ορισμένες διαδικασίες ώστε να μην δημιουργούν προβλήματα ούτε στο περιβάλλον αλλά ούτε και σ' αυτούς που εργάζονται στα διαλυστήρια. Επίσης το θέμα της δημιουργίας μιας νέας διεθνούς σύμβασης που θα ασχολείται με την απομάκρυνση ναυαγίων από το βυθό της θάλασσας που προκαλούν προβλήματα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Το 2006 θα πραγματοποιηθεί διεθνής διάσκεψη που θα υιοθετήσει τη σύμβαση αυτή».

ΕΠΙΛΟΓΟΣ : Η Οικολογία ως μέσο διασφάλισης της οικονομικής ανάπτυξης

Η Ναυτιλιακή Βιομηχανία έχει από την φύση της ένα εντελώς ιδιαίτερο χαρακτηριστικό : είναι μια εξ ορισμού διεθνής και διασυνοριακή δραστηριότητα με άμεσες και έμμεσες επιδράσεις πάνω στην ανθρώπινη κοινωνία. Ένα από τα πιο βαρύνοντα στοιχεία της λειτουργίας του πλοίου είναι η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος που μπορεί να προκαλέσει.

Αν και τα πλοία ευθύνονται για ένα ποσοστό της παγκόσμιας θαλάσσιας ρύπανσης, σε σχέση με όλες τις άλλες πηγές, η ναυτιλιακή ρύπανση έχει μόνιμα τους προβολείς της κοινής γνώμης στραμμένους επάνω της. Και αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις εντυπωσιακές και έντονα αισθητές συνέπειες της, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων.

Μια απόδειξη αυτού του γεγονότος είναι και ο όγκος της νομοθεσίας που έχει με τα χρόνια συσσωρευτεί και καλύπτει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο ναυτιλιακό τομέα, σε αντίθεση με άλλους τομείς δραστηριοτήτων της ξηράς. Γιατί η αστική και η βιομηχανική ρύπανση, που περιλαμβάνουν χημικές και ραδιενεργές μορφές, αντιπροσωπεύουν έναν πολύ συγκεκριμένο και ιδιαίτερα σοβαρό κίνδυνο για την ίδια την ζωή.

Η συσσώρευση όμως τόσων νόμων και κανονισμών μαρτυρεί και κάτι άλλο : ότι τα αποτελέσματα της εφαρμογής της Νομοθεσίας αυτής δεν είναι εφάμιλλα των προσδοκιών. Και αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η «Αχιλλεύς Πτέρνα» στο σύστημα που διέπει την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας είναι ο ανθρώπινος παράγοντας.

Η φύση δεν είναι ένα αντικείμενο προς χρήση, ούτε ο αντίπαλος που πρέπει να υποταχθεί για να απελευθερωθεί ο άνθρωπος. Αυτή είναι μια ιστορική αντίληψη για τη φύση που διαμόρφωσε ο καπιταλισμός που την αντιμετώπισε ως ένα εργαλείο για την ένταση της κυριαρχίας του ανθρώπου πάνω σε άνθρωπο.

«Η φύση είναι το ανόργανο σώμα του ανθρώπου, στο βαθμό που δεν είναι ανθρώπινο σώμα», έλεγε ο Μαρξ στο «Χειρογράφων του 1844» και σημειώνεται δε αυτό, διότι όλος ο υπόλοιπος κλασικός και ιστορικός μαρξισμός μάλλον υιοθέτησε την καπιταλιστική αντίληψη για την σχέση ανθρώπου- φύσης. Δεν είναι το σώμα μας μόνο γιατί ζούμε από αυτήν, επειδή γεννηθήκαμε και τραφήκαμε στο κουκούλι της, αλλά επειδή συγχρόνως νοιώθουμε με όλες μας τις αισθήσεις τη δροσιά και τη ζεστασιά της, τη μυρωδιά και τη μαγεία της. Είναι λοιπόν τμήμα της ευαισθησίας μας και της βιολογικής μας βάσης.

Όμως σε μια καταναλωτική κοινωνία που διευθύνεται από την ολοκληρωτική δικτατορία της οικονομίας, όπου οι βιολογικές ανάγκες παραμορφώνονται, οι ανθρώπινες αισθήσεις και τα βασικά μας ένστικτα έχουν αποκοπεί ή όπως θα έλεγε ο Μαρξ «κάθε τι που ο οικονομολόγος παίρνει από εσένα σε ζωή και ανθρωπιά σου το αποδίδει με τη μορφή χρήματος και πλούτου».

«Η οικονομία έρχεται πρώτα από την οικολογία» έγραψε πριν καιρό η Ουάσινγκτον Ποστ για να σχολιάσει την απόφαση του Μπους (Προέδρου των Η.Π.Α.) να μην αποδεχτεί την διεθνή απόφαση του Κιότο που υποχρέωνε τις Η.Π.Α. και άλλες ανεπτυγμένες χώρες να μειώσουν 6-10% τις εκπομπές τους στα αέρια του θερμοκηπίου.

Δυστυχώς δεν υπάρχει περίσσευμα ιστορικού χρόνου και συνεπώς ούτε επόμενη γενιά για να της κληρονομήσουμε την πολυτέλεια να αντιστρέψει τα πράγματα. Μέσα

σε δύο ή τρεις το πολύ δεκαετίες η κατάσταση – (αν δεν είναι ήδη)- θα είναι μη αναστρέψιμη. Όμως δεν προβλέπεται καμία παγκόσμια πολιτική αντίδραση, ίσως γιατί ο καπιταλισμός μας έφτιαξε τελικά κατ' εικόνα

Σ' αυτό το σταυροδρόμι της ιστορίας το κύριο είναι αν θα προσαρμοστούμε σ' αυτήν την ημικατεστραμένη βίοςφαιρα και κοινωνία ακολουθώντας τις συστάσεις των «ρεαλιστών» και των μεγάλων εταιρειών ή το φυλακισμένο πνεύμα των ενστίκτων και των αισθήσεων της ζωής θα δημιουργήσει την απαραίτητη ρωγμή..

Είναι πάντοτε καιρός -και ειδικότερα τώρα – να μην στερούμε από την Οικολογία το εσωτερικό της μήνυμα, το πνευματικό της περιεχόμενο.

Η Οικολογία δεν είναι ούτε θέση ούτε αντίθεση – μονάχα αντικατοπτρίζει την μετά – σκέψη του Σοφού Φυσικού Ανθρώπου (Homo Sapiens)της επόμενης εποχής. Αν από αυτό το πνεύμα έχει απομείνει σήμερα ένα κρίσιμο υπόλοιπο, τότε είναι εφικτό να αναζωπυρωθεί σε ένα πλούσιο κίνημα σε μια πορεία επανόρθωσης της φύσης αλλά και της ανθρώπινης κοινωνίας

Αν υπάρχει θέληση υπάρχει και λύση!

Σε επιστημονικό επίπεδο, η συσσώρευση γνώσεων στο χώρο της Οικολογίας ως προς τα θεμελιακά δεδομένα και τις λειτουργικές διαδικασίες της γήινης φύσης (θεώρηση των οικοσυστημάτων), καθώς και τα επιτεύγματα των άλλων, σχετικών ειδικών επιστημών (φυσική, βιολογία, χημεία κ.λ.π.) προσφέρουν τη δυνατότητα πραγματικής φρόνησης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αφορούν τόσο στην ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών, όσο και στη συνετή χρήση των πόρων της φύσης. Ας σημειωθεί επίσης, ότι η δυνατότητα αυτή αυξάνεται με την ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων (με τη μαρξιστική έννοια του όρου).

Σε τεχνικό επίπεδο, οι ως τώρα γνωστές εφαρμογές της τεχνολογικής ανάπτυξης επιτρέπουν ήδη την καλή διαχείριση στη χρήση των εκμεταλλευμένων φυσικών πόρων, στην πλήρη ανακύκλωση των βιομηχανικών και άλλων αποβλήτων (λειτουργία σε κλειστό κύκλωμα των εργασιών), την ανάκτηση χαμένης ενέργειας, την αποφυγή μολύνσεων κ.λ.π.

Ενώ σε οικονομικό – κοινωνικό επίπεδο, θα χρειαστεί η ανατροπή και η εξάλειψη του καπιταλιστικού συστήματος, κάτι το οποίο θα απαιτήσει χρόνο αρκετό.

Η ανάπτυξη των βιομηχανικών κοινωνιών έγινε δυστυχώς σε βάρος του περιβάλλοντος. Πολλά είναι τα παραδείγματα περιβαλλοντικών καταστροφών κατά τις τελευταίες δεκαετίες' ο ευτροφισμός που απειλεί την λίμνη Ήρη εξαντλώντας τα αποθέματα οξυγόνου, το βιομηχανικό ατύχημα του Σεβέζο, στην Ιταλία το 1976, που σκόρπισε το θανατηφόρο αέριο διοξίνη πάνω από την πόλη, η πετρελαιοκηλίδα του «Echxon Valdez» στις ακτές της Αλάσκας , οι μεγάλες οικολογικές καταστροφές από τον πόλεμο στον Περσικό Κόλπο (1991), αλλά και το τελευταίο, την τεράστια πετρελαιοκηλίδα του «Prestige» στις ακτές της Γαλικίας.

Πολλά προστατευόμενα μέτρα της τελευταίας εικοσαετίας υιοθετήθηκαν υπό την πίεση περιβαλλοντικών κρίσεων. Έτσι η καταστροφική ρύπανση των επιφανειακών υδάτων αποτέλεσε ισχυρό κίνητρο για την αντιμετώπιση της. Σε πολλές περιπτώσεις τα μέτρα αποδείχθηκαν αποτελεσματικά για την αντιμετώπιση της άμεσης κρίσης, η αποσπασματική αντιμετώπιση όμως συγκεκριμένων προβλημάτων δεν επέτρεψε την αλληλοσύνδεση των περιβαλλοντικών φαινομένων. Έτσι η μείωση της ρύπανσης σε ένα περιβάλλον οδηγεί, τις περισσότερες φορές σε αύξηση της , κάπου αλλού. Για τον λόγο αυτό, τα τελευταία χρόνια κρίθηκε απαραίτητη η ολοκληρωμένη προσέγγιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Η ικανοποίηση των αναγκών επιβίωσης του ανθρώπου έχει σαν αποτέλεσμα, όπως είναι γνωστό, την αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος. Οι επί σειρά ετών

διαδικασίες παραγωγής και κατανάλωσης αγαθών πάνω στη γη, επέφεραν δραστική αλλαγή στην πορεία της ανέλιξης του.

Σήμερα καταναλώνουμε τους φυσικούς πόρους σε ρυθμό ταχύτερο από αυτό που η γη χρειάζεται για την δημιουργία τους και παράλληλα αποδυναμώνουμε τις ικανότητες της για αυτοκαθαρισμό της ατμόσφαιρας και των νερών, αλλοιώνουμε, σε πολλές περιπτώσεις, το τοπίο και γενικά προκαλούμε το περιβάλλον μας.

Μεγάλο μέρος της φυσικής αποδυνάμωσης του περιβάλλοντος, προέρχεται κατευθείαν από αυτό που δεχόμαστε σαν πρόοδο και που σε ορισμένες περιπτώσεις αποτελεί ανεξέλεγκτη οικονομική ανάπτυξη.

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνται από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και ειδικότερα του θαλασσίου, λόγω της ανυπολόγιστης αξίας του για τον άνθρωπο, έχει αποτελέσει έναν από τους κυριότερους στόχους και φροντίδες του κάθε κράτος, στα πλαίσια συνειδητών και συλλογικών προσπαθειών σε διεθνές και εθνικό επίπεδο.

Για την Ελλάδα με τη γνωστή γεωγραφική θέση (πολλές θαλάσσιοι οδοί με μεγάλη διακίνηση πλοίων – Μεσόγειος θάλασσα με μικρή υδροδυναμική κυκλοφορία και περιορισμένες δυνατότητες ανανέωσης των νερών- πολλά νησιά και μεγάλο ανάπτυγμα ακτών) με τα μεγάλα τουριστικά ενδιαφέροντα και παράλληλα μεγάλη εμπορική ναυτιλία, η ανάγκη λήψης μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ήταν και παραμένει επιτακτική.

Η Ναυτιλία, μια από τις αρχαιότερες, όπως όλοι ξέρουμε, επιχειρηματικές δραστηριότητες του Ανθρώπου, έχει σημειώσει μεγάλη τεχνική εξέλιξη και ανάπτυξη. Η θάλασσα, το περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται αυτή η δραστηριότητα, είναι τεράστιο – το ίδιο μεγάλες είναι και οι δυνατότητες της εμπορικής ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα.

Αυτή όμως η θάλασσα, απ' την οποία όλοι μας έχουμε ωφεληθεί, το περιβάλλον μας. Κινδυνεύει.

Τα αλματώδη βήματα της τεχνολογικής προόδου, σε συνδυασμό με την αλόγιστη χρήση των φυσικών πόρων, τείνουν να αφανίσουν τα διάφορα είδη ζώων και φυτών που έχουν απομείνει στον πλανήτη μας. Κι αυτό γίνεται με έναν ρυθμό που αν συνεχιστεί, μέχρι το τέλος του 21^{ου} αιώνα δεν θα έχουν μείνει στη ζωή ούτε τα μισά από αυτά.

Η άμεση σχέση του ανθρώπου με το Θαλάσσιο Περιβάλλον γίνεται φανερή από δυο τουλάχιστον πολύ απλά παραδείγματα : Οι επιστήμονες μας λένε, ότι η πρώτη μορφή έμβιου όντος αυτού του πλανήτη πραγματικά ξεκίνησε από την θάλασσα και στην συνέχεια απλώθηκε και εξελίχθηκε στην ξηρά. Από την άλλη πλευρά, ακόμη και σήμερα στην σύγχρονη εποχή μας, διεθνώς αναγνωρισμένα στατιστικά στοιχεία μας πληροφορούν ότι περίπου 32 χώρες του κόσμου αντλούν το 34% της απαραίτητης ζωικής πρωτεΐνης, για την διαβίωση του από την θάλασσα.

Επί αιώνες οι Έλληνες με τη βοήθεια των караβιών έφταναν σε μακρινούς ορίζοντες και εμπλούτιζαν τις γνώσεις τους, μεταφέροντας συγχρόνως μέσα από την θάλασσα το ελληνικό πνεύμα και τα επιτεύγματα τους σε άλλες χώρες , μακριά από την μικρή Ελλάδα.

Παραφράζοντας αυτό που οι αρχαίοι μας πρόγονοι έλεγαν για τον Οδυσσέα , θα έλεγα : «Ο Έλλην ναυτικός πολλών ανθρώπων οίδεν άστεα και νόον έγνω». Ο ελληνικός λαός, σαν φυλή, είναι άρρηκτα δεμένος με το υγρό στοιχείο. Και είναι γνωστό σε όλους μας, πως ορισμένα μέρη στην Ελλάδα δεν παράγουν τίποτα άλλο από ναυτικούς και караβοκύρηδες, με μια λέξη ναυτεργάτες.

Η προστασία των θαλασσών δεν είναι όμως μόνο υπόθεση των ναυτικών και των πλοίων. Χρηματικές ποινές και μάλιστα υψηλές, αστυνόμευση και αυστηρά μέτρα

είναι η μια πλευρά. Η άλλη είναι η εγκατάσταση στα πλοία σύγχρονων και τελειοποιημένων συστημάτων, με στόχο το περιορισμό της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Αλλά ο φόβος μόνο για τις συνέπειες μιας αλόγιστης ή απερισκεπτής ενέργειας αποδεικνύεται ότι δεν είναι αρκετά κατασταλτικός παράγοντας. Η προστασία λοιπόν των θαλασσών, είναι υπόθεση του καθενός, και μόνο αν πιστέψουμε όλοι μαζί είμαστε οι φορείς μιας ιδέας, που με τη συνεργασία και την ομοψυχία γίνεται κάθε μέρα και πιο απτή.

Τελικά, παρ' όλο που ίσως τα τελευταία 20 χρόνια έγιναν κάποια θετικά βήματα για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, τα σημαντικότερα δεν έχουν ακόμα γίνει. Δυστυχώς, δεν υπάρχουν πια περιθώρια για εύκολες λύσεις. Χρειάζονται ριζικές αλλαγές σε όλα τα κοινωνικά επίπεδα. Η ενεργοποίηση των πολιτών είναι απαραίτητη όσο ποτέ άλλοτε. Οι καταναλωτές πρέπει να εκμεταλλευθούν την δύναμη τους ελέγχοντας την αγορά. Οι επιχειρήσεις πρέπει να αναθεωρήσουν τις παραγωγικές τους διαδικασίες. Οι κυβερνήσεις πρέπει να συνειδητοποιήσουν την επιτακτική ανάγκη περιβαλλοντικής πολιτικής.

Μια περιβαλλοντική πολιτική που θα βασίζεται σε πέντε (5) άξονες, στον σεβασμό προς την φύση, στις βασικές ανθρώπινες ανάγκες, στην ενοποίηση της οικονομικής και περιβαλλοντικής πολιτικής, στην ουσιαστική μείωση των ρύπων, αφού το φυσικό περιβάλλον δεν επιδέχεται συμβιβασμούς, δεν αρκεί να κάνουμε ότι μπορούμε, πρέπει να κάνουμε ότι χρειάζεται, αλλά και την διεθνή αλληλεγγύη, μιας και τα κρίσιμα περιβαλλοντικά προβλήματα μόνο με την παγκόσμια αλληλεγγύη θα λυθούν.

Προτείνοντας μια λύση δημιουργική, που ασκεί κριτική σε όσα υποβαθμίζουν τη ζωή, το παρόν και το μέλλον μας αλλά υπερασπίζεται και προωθεί κάθε προσπάθεια να αναβαθμιστεί η ποιότητα της ζωής και της φύσης, ακριβώς γιατί συχνά οι επιπτώσεις είναι μη αντιστρεπτές, οι βιότοποι και τα είδη εξαφανίζονται, η υγεία μας υποσκάπτεται και η ζωή δεν περιμένει τις μεγάλες ανατροπές..

Μια λύση ριζοσπαστική, που δεν αρκείται στην προσπάθεια μείωσης των συμπτωμάτων της οικολογικής κρίσης από έναν ανώδυνο περιβαλλοντισμό αλλά προχωρά σε μια συνολικότερη κριτική του μοντέλου της βιομηχανικής καπιταλιστικής ανάπτυξης, που δημιουργεί αυτήν την κρίση. Που προσπαθεί να αλλάξει το σημερινό ανταγωνιστικό μοντέλο της οικονομίας και της κοινωνίας και να ενισχύσει μια ήπια, συνεργατική, οικολογική κοινωνία αυτόνομων κοινοτήτων και αλληλέγγυων ανθρώπων.

Μια λύση αυτόνομη, που δεν ταυτίζεται ούτε με τον κρατισμό, ούτε με τον κομματισμό, ούτε με κοντόφθαλμα οικονομικά συμφέροντα. Που επιδιώκει τη συνεργασία με άλλες συγγενείς κοινωνικές και πολιτικές δυνάμεις μόνο στη βάση του αλληλοσεβασμού και της ισοτιμίας των απόψεων, για την προώθηση των επειγόντων περιβαλλοντικών και κοινωνικών θεμάτων.

Μια λύση διεθνιστική, που κατανοεί ότι η ρύπανση δεν γνωρίζει σύνορα και ότι η ευημερία των ανεπτυγμένων χωρών (στις οποίες σαφώς ανήκει και η Ελλάδα) στηρίζεται και στην εκμετάλλευση, την πείνα και τη φτώχεια των "υπανάπτυκτων" χωρών, που χρησιμεύουν είτε σαν πηγές πρώτων υλών και φτηνού εργατικού δυναμικού είτε σαν χώροι εναπόθεσης βιομηχανικών αποβλήτων. Καλλιεργεί την αλληλεγγύη των κινήματων και τη συνεργασία των λαών, χωρίς προκαταλήψεις και εθνικιστικές περιχαράκωσεις. Υπερασπίζεται τα δικαιώματα των μειονοτήτων και δεν θεωρεί ότι η παραβίαση των ανθρώπινων δικαιωμάτων οπουδήποτε είναι «εσωτερική» υπόθεση των κρατών.

Μια λύση κινηματική, που αναπτύσσει άμεση τοπική ή θεματική δράση ενώ σκέπτεται συνολικά και παγκόσμια και επιδιώκει μέσα και από τη θεσμική παρέμβαση την ανάπτυξη μιας οικολογικής και αλληλέγγυας κοινωνίας. Που δεν

περιμένει λύσεις από διάφορους «σωτήρες» αλλά κινητοποιεί τους ανθρώπους για ζητήματα από την καθημερινότητα μέχρι την παγκοσμιοποίηση, πραγματώνοντας το όραμα στη σημερινή ζωή και όχι σε ένα απροσδιόριστο μέλλον.

Ίσως θα έπρεπε να υπάρξει η δυνατότητα ίδρυσης διεθνούς ποινικού δικαστηρίου για θέματα θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και η δυνατότητα ενίσχυσης της εξουσίας του παράκτιου κράτους ως προς τη λήψη και επιβολή διοικητικών κυρωτικών μέτρων στα οποία δεν υπάγονται μόνο τα χρηματικά πρόστιμα, αλλά και η απαγόρευση απόπλου, η υποχρεωτική ρυμούλκηση και αρωγή και η εξουδετέρωση των συνεπειών του ναυαγίου.

Ίσως μόνο υπό αυτές τις συνθήκες να υπάρξει ένα καλύτερο αύριο, χωρίς μεγαλοεφοπλιστές που από την αγνωμοσύνη τους ορίζουν την τύχη των απογόνων τους έχοντας πάντα ως «θεό» το χρήμα.

Τέλος, ο κ. Ανωμερίτης υποστήριξε ότι "με τις αποφάσεις που λάβαμε (ως προεδρεύουσα χώρα μετά το τραγικό "Prestige") και όχι με τις προθέσεις, συμβάλλαμε στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος", επισημαίνοντας παράλληλα ότι "το θαλάσσιο περιβάλλον είναι ένα από τα βασικά στοιχεία του νέου ορισμού της στρατηγικής της Ε.Ε για μια ποιοτική ναυτιλία".

Σε αποκλειστική του δήλωση για τη συγγραφή της Πτυχιακής αυτής εργασίας, στις 9 Σεπτεμβρίου 2005 είπε τα ακόλουθα: *«Εάν σε ένα κόσμο αξιών η μεγαλύτερη αξία είναι ο άνθρωπος, τότε ακόμα μεγαλύτερη αξία στο σύστημα αξιών μας είναι το περιβάλλον μέσα στο οποίο υπάρχει. Σε ένα κόσμο που ο υδάτινος παράγοντας, οι θάλασσες καλύπτουν τα 2/3 του πλανήτη, επόμενο είναι το θαλάσσιο περιβάλλον να αποτελεί κέντρο του ενδιαφέροντος μας .*

Η Ελλάδα με την Πολυνησία και τις τεράστιες ακτογραμμές της, δεν μπορεί παρά να συνδέει κάθε οικονομική της δραστηριότητα με το θαλάσσιο περιβάλλον άρα και τις πολιτικές προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος .Αν εξαιρέσουμε τις πηγές εκείνες που προσβάλλουν το θαλάσσιο περιβάλλον και προέρχονται από την ηπειρωτική χώρα, όπως είναι τα ποτάμια που μεταφέρουν γεωργικές ύλες επιβαρημένες από δηλητήρια και λιπάσματα τις τοξικές βιομηχανίες και τα αστικά λήμματα, τότε στο θαλάσσιο περιβάλλον το δικό μας ενδιαφέρον μοιραία πέφτει στη δραστηριοποίηση των πλοίων της συνολικής ναυτιλίας. Αυτός είναι κι ο λόγος που η Ελλάδα κατά τη διάρκεια της πρόσφατης εθνικής προεδρίας, πρότεινε και υιοθέτησε και υιοθέτησε μάλιστα η Ενωμένη Ευρώπη την έννοια της ποιοτικής ναυτιλίας, διότι η ποιοτική ναυτιλία ένας από τους πυλώνες της ποιοτικής ναυτιλίας είναι η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τις επιμολύνσεις οι οποίες συμβαίνουν από την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ως υποσύνολο αυτής της συνολικής δραστηριότητας της ναυτιλιακής δραστηριότητας, είναι και εκεί μοιραία ήταν και το ειδικότερο ενδιαφέρον , είναι η ασφαλής διέλευση με όλους τους κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος των πλοίων που μεταφέρουν βαρέα κλάσματα πετρελαίου και χημικές ουσίες και εκεί πήραμε εξαιρετικά αυστηρούς κανόνες.

Ο πρώην υπουργός Γ. Ανωμερίτης τόνισε, ότι δεν αναφέρονταν στην ατυχηματική ρύπανση καθώς όπως παρατήρησε, ατυχήματα γίνονταν πάντα, αλλά αναφέρονταν στην σκόπιμη ρύπανση διότι είναι γνωστό πολύ καλά ότι πέρα από την ατυχηματική ρύπανση , τα πλοία ρυπαίνουν είτε με τον καθαρισμό των μηχανοστασίων τους, είτε με πετρέλαια, είτε με απόβλητα. Ο κ. Ανωμερίτης κατέληξε: *«Η Ελλάδα είναι μεταξύ των χωρών εκείνων που έχουν υιοθετήσει το σύνολο σχεδόν των κοινοτικών οδηγιών που έχουν σχέση με τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από κάθε αιτία. Η Ελλάδα επίσης έχει αυξημένης ισχύος εθνικούς νόμους για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αλλά και την τιμωρία εκείνων που ρυπαίνουν, πολύ αυστηρότερους και από αυτούς που πρόσφατα υιοθέτησε η Ευρωπαϊκή Ένωση.*

Η ναυτιλία χωρίς την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν μπορεί ως οικονομική δραστηριότητα να υπάρξει.

Η ναυτιλία είναι μια εξωγενής δραστηριότητα, το θέμα της προστασίας δεν αφορά απλώς την Ελλάδα και τα νερά της, αφορά το συνολικό οικοσύστημα διότι το περιβάλλον δεν έχει σύνορα και επομένως όταν μιλάμε για προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος εννοούμε προστασία του συνόλου των θαλασσών».

Κλείνοντας, μακάρι, οι αιρετοί εκπρόσωποι μας αλλά και οι έχοντες, να υιοθετήσουν θέσεις και δράσεις τέτοιες που να αποτελέσουν το παράδειγμα για μια Ελλάδα, μία Ευρώπη, για Υδρόγειο πιο καθαρή και πιο ασφαλή, με οικονομική ανάπτυξη ανάλογη των αναγκών του ανθρώπου που πάντα να συμβαδίζει με την οικολογία. Για να διασφαλίσουμε ποιότητα ζωής αλλά κυρίως ζωή για τις μελλοντικές γενιές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. «Κόστος της θαλάσσια ρύπανσης προερχόμενης από πλοία», Β. Μεταξά και Η. Χαραλαμπίδη, «Σπουδαί», Ιούλιος – Σεπτέμβριος 1981.
2. «Η θαλάσσια ρύπανση, πρακτικά συνεδρίου», επιμέλεια της ελληνικής επιστημονικής εταιρείας προστασίας περιβάλλοντος., 1986.
3. Επισημάνσεις του Α. BALDASSARRE, Globalizzazione contro democrazia, Roma –Bari, 2002, σελ. 389, υποσημ. 23.
4. Μ. LINDENBERG – J. PATRICK DOBEL, The Challenges of Globalization for Northern International Relief and Development NGOs, σε: Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly, τεύχος 4, 1999 σελ. 4.
5. Άρθρο του Δρ. Φιλοσοφίας Ευάγγελου Πρωτοπαπαδάκη «Η οικολογική ηθική ως παράμετρος και προϋπόθεση της οικονομικής δραστηριότητας».
6. Βιβλίο, «Η Περιεκτική Δημοκρατία», εκδόσεις Καστανιώτη, 1999.
7. Έννοιες και ερμηνείες για το περιβάλλον και το οικοσύστημα από την εγκυκλοπαίδεια «Πάπυρος Λαρούς».
8. Πρακτικά συνεδρίασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 02/06/2003
9. Ανακοίνωση Τύπου του ΥΕΝ, 31/03/2003.
10. Άρθρο του Α. Μανιάτη στο Περιοδικό Δικηγόρων, 3/2003(Έτος 7^ο), για την «Ρύπανση πετρελαιοφόρων πλοίων».
11. Πρακτικά συνεδρίασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 05/03/2003,Βρυξέλλες.
12. Ανακοίνωση Τύπου της Ελληνικής Πρεσβείας στη Γαλλία προς το Ελληνικό Υπουργείο Τύπου & ΜΜΕ, για τις δηλώσεις του Γάλλου Πρόεδρου, 31/01/2003, Φ50.6/61.
13. Άρθρο της εφημερίδας “EXPRESS”, 12/12/2002 με θέμα τις «Σοβαρές επιπτώσεις λόγω Prestige στον ορίζοντα».
14. Άρθρο της εφημερίδας “Το Βήμα”, 11/11/2003 με θέμα τις «Βόμβες πετρελαίου στη Μεσόγειο».
15. Ανακοίνωση τύπου στα ΜΜΕ από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στις 21/11/2002 για τα στοιχεία του Prestige.
16. Άρθρο της εφημερίδας “Ισοτιμία”, 12/01/2003 με θέμα την «Υπόθεση Prestige : Ο Ευρωπαϊκός πόλεμος».
17. Άρθρο της εφημερίδας “Τα Νέα”, 11/11/2003 με θέμα την «Ναυμαχία για τα δεξαμενόπλοια», της Λ. Σταμάτη.
18. Ανακοίνωση από τον Πρόεδρο του ΟΛΠ προς τα μέλη της ESPO, 23/01/2003, για τις Αντιδράσεις των μελών για την επιτάχυνση εξάλειψης δεξαμενοπλοίων μονού κύτους.
19. Ενημερωτικό σημείωμα της Ελληνικής Πρεσβείας στην Γαλλία προς το Υπουργείο Τύπου & ΜΜΕ για τις τελευταίες εξελίξεις σχετικά με το Prestige, 22/01/2003.
20. Ανακοίνωση από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων για τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας 10/01/2003.
21. Άρθρο της εφημερίδας “Ημερησία”, για το δυστύχημα του Prestige, του Τ. Σαράντη, 29/08/2003.
22. Άρθρο της εφημερίδας “Το Βήμα”, με θέμα τις δηλώσεις του Γάλλου Πρόεδρου Ζακ Σιράκ, 04/01/2002.

23. Άρθρο της εφημερίδας “Τα Νέα”, για τις Οικονομικές επιπτώσεις ναυαγίου, 11/11/2003.
24. Άρθρο της εφημερίδας “Ημερησία”, για την Γαλικία, 21/11/2002, της Ν. Ζαβρά.
25. Άρθρο της εφημερίδας “Ημερησία”, για το Prestige, 31/08/2003.
26. Ενημερωτικό Σημείωμα από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας προς τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών (Κο Γιαννίτση), 20/01/2003.
27. Ανακοίνωση Τύπου της BIMCO για την Ναυτιλιακή Βιομηχανία προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.
28. Πληροφορίες για την «Οικονομική Αξιολόγηση της Βιοπικαιότητας» από το Πανεπιστήμιο Αθηνών.
29. Έρευνα του ΥΠΕΧΩΔΕ 1995, με θέμα «Η Ελλάδα, Οικολογικό και Πολιτισμικό Απόθεμα, Δεδομένα, δράσεις, προγράμματα για την προστασία του περιβάλλοντος».
30. Έκτο προσχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 08/01/2003.
31. Εμπιστευτική επιστολή από τον Πρόεδρο της BIMCO προς τον Πρωθυπουργό Anders Fogh Rasmussen , 12/12/2002.
32. Διάλεξη στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, της Η. Φιλολιά για την «Περιβαλλοντική Θεωρία της Κοινωνικής Ισορροπίας».
33. Πρακτικά επιστημονικού συνεδρίου στο Πάντειο Πανεπιστήμιο , 15-16/12/1995 με θέμα «Το Περιβάλλον αποτελεί ανασταλτική ή περιοριστική παράμετρο για τη περιφερειακή ανάπτυξη; Η αναγκαιότητα του χωρικού σχεδιασμού», από τον Δρ. Γ. Σπιλάνη.
34. Έντυπο της WWF Ελλάς.
35. Άρθρο του Κ. Παπαϊωάννου (Πρόεδρος του Ελληνικού Τμήματος Διεθνούς Αμνηστίας) για τις «Ελληνικές Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, Ιούλιος 2000
36. Άρθρο του Ν. Λιοναράκη (Αντιπρόεδρου της GREENPEACE και πρώην Πρόεδρου της Επιτροπής για τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις του Υπ. Εξωτερικών) για τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, στην εφημερίδα “Τα Νέα”, 23/08/2005.
37. Άρθρο της εφημερίδας “Αγγελιοφόρος” για τις «Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις», του Κ. Καραμάρκου (Κοινωνικός Επιστήμονας), 18/07/2004
38. Αφιέρωμα περιοδικού “Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης”, «Κοινωνικά κινήματα και κοινωνικές επιστήμες», του Μ. Παντελίδου Μαλούτα, τεύχος 8,1996.
39. Κείμενο του Ζ. Λαϊντί (καθηγητής Ινστιτούτου Πολιτικών Σπουδών στο Παρίσι και ερευνητής στο CERI) , για την Παγκοσμιοποίηση, στην εφημερίδα “Κυριακάτικη” , 14/02/2003.
40. Άρθρο του F. Houtart (Διευθυντή του Τριηπειρωτικού Κέντρου και του περιοδικού «Alternatives sud», Βέλγιο),στην εφημερίδα “Le Monde”, για την Εναλλακτική Παγκοσμιοποίηση, 04/01/2004.
41. Πληροφορίες από το βιβλίο των J. Biehl και P. Staudenmaier, για τον Οικοφασισμό, εκδόσεις Ισνάφι, 2003.
42. Άρθρο της εφημερίδας “Ναυτεμπορική”, για την ποινικοποίηση της εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης, 28/02/2005.
43. Άρθρο της εφημερίδας “Τα Νέα”, «Σκοτώνουν πάλι τον Σαρωνικό», Χ. Μανωλάς, 02/02/2005.
44. Ιστοσελίδα www.pathfinder.gr πληροφορίες για το ατύχημα του “Prestige”.
45. Ιστοσελίδα www.hri.org/cgi-bin/brief/news/greek/eragr/2003-6-04.html πληροφορίες για την απόσυρση πλοίων μονού τοιχώματος.

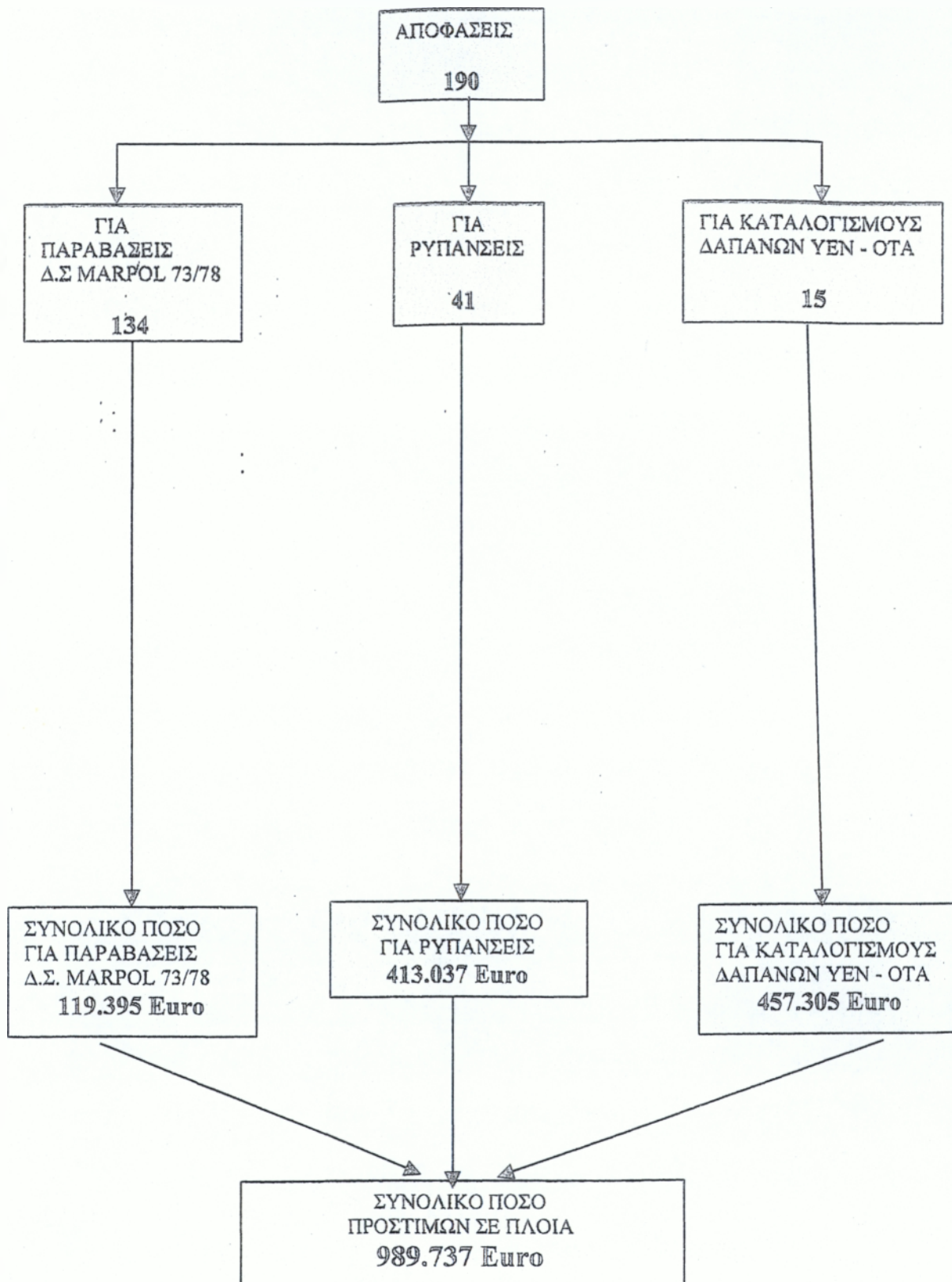
46. Ιστοσελίδα www.express.gr πληροφορίες για τις αντιδράσεις των χωρών για την ρύπανση.
47. Ιστοσελίδα <http://egon.yepi.gr> πληροφορίες για την προστασία των Ελληνικών Θαλασσών.
48. Ιστοσελίδα www.care.gr πληροφορίες για την οικολογία.
49. Ιστοσελίδα www.idec.gr πληροφορίες για την ρύπανση του περιβάλλοντος
50. Ιστοσελίδα www.helimeri.gr
51. Ιστοσελίδα www.oikologos.gr πληροφορίες για την πολιτικοποίηση των οικολόγων.

Για την πολύτιμη βοήθεια τους , οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους :

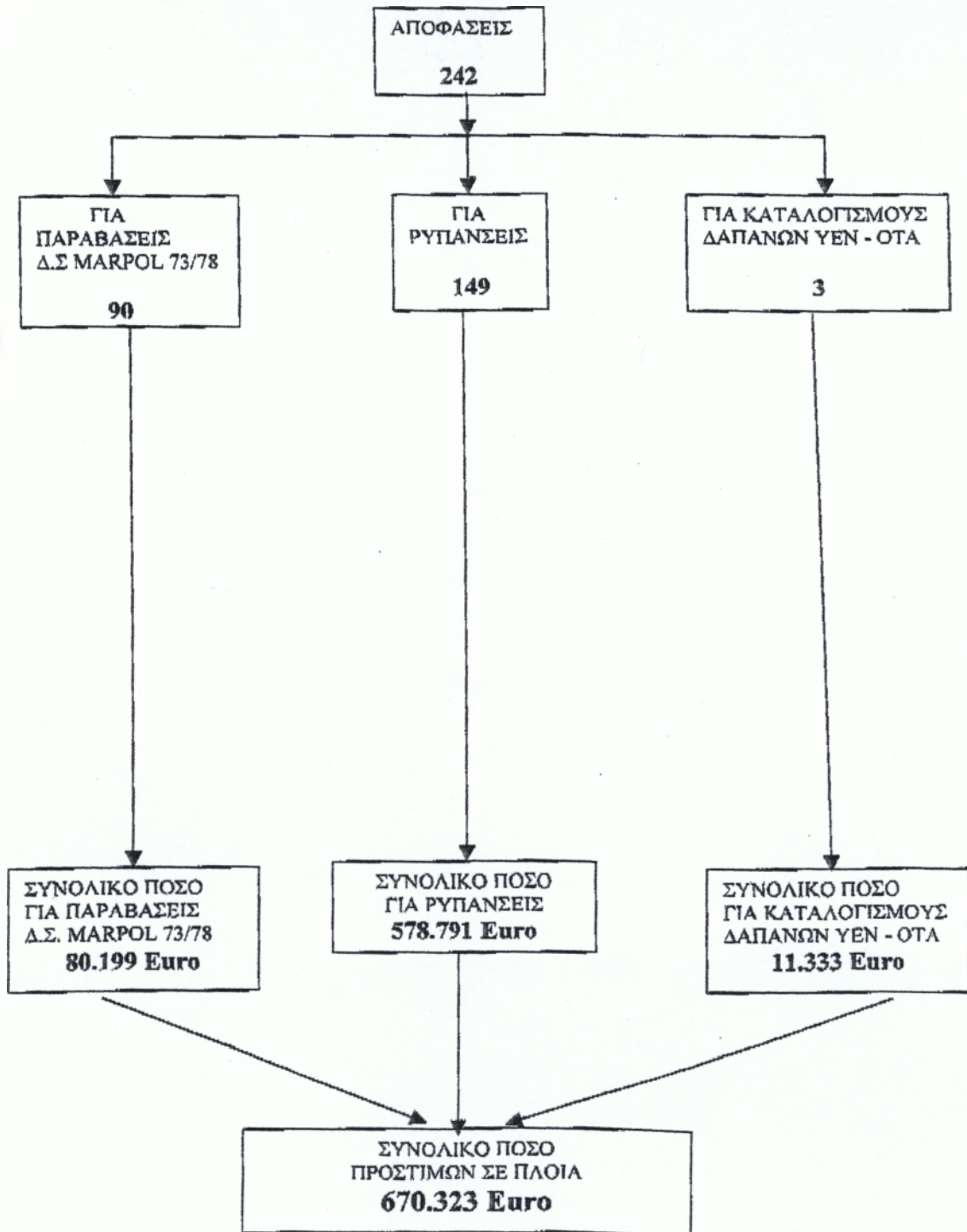
- **Πρώην Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Κο Γ. Ανωμερίτη**
- **Πρόεδρο του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας IMO
Κο Ε. Μητρόπουλο**

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΠΙΒΛΗΘΕΝΤΩΝ
ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΕΤΟΥΣ 2002



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΠΙΒΛΗΘΕΝΤΩΝ
ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΕΤΟΥΣ 2003



ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

<u>ΗΜΕΡ/ΝΙΑ</u>	<u>ΠΕΡΙΟΧΗ</u>	<u>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΑΙΤΙΟΥ</u>	<u>ΑΙΤΙΑ</u>	<u>ΠΟΣΟΤΗΤΑ</u>
03/06/79	-	ΙΧΤΟΣ 1	ανατίναξη	140 εκ.γαλόνια
24/03/89	-	EXON VALDEZ	χτυπά σε ύφαλο	76,000 τόνοι
25/01/91	Περσικός	IPAK	-	460 εκ.γαλόνια
11/04/91	Ιταλία	HAVEN	διαρροή	159,000 τόνοι
28/05/91	Αγκόλα	-	διαρροή	57,000 τόνοι
31/12/92	-	Aegean Sea	διαρροή	21,5 εκ.γαλόνια
12/12/99	-	Erica	διαρροή	3 εκ.γαλόνια

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

<u>ΗΜΕΡ/ΝΙΑ</u>	<u>ΠΕΡΙΟΧΗ</u>	<u>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΑΙΤΙΟΥ</u>	<u>ΑΙΤΙΑ</u>	<u>ΠΟΣΟΤΗΤΑ</u>
23/02/80	Όρμος Πύλου	Irene's Serenade	Έκρηξη-πυρκαγιά	40.00 τόνοι
02/03/79	Νότια Κρήτης	Μεσσηνιακή Φροντίς	διαρροή-ρήγμα	10,000 τόνοι
15/05/00	Κυνόσουρα	SLOPS διαχωριστήρας	Πυρκαγιά	600 τόνοι
29/08/00	Κύθηρα	Nordland	Προσάραξη	100 τόνοι
01/09/00	Χαλκίδα	Eurobulker X	Κοπή πλοίου	500 τόνοι

ΚΡ.ΜΑΔΡΙΤΗ 14.1.2003

Α.Π.: Φ.780/ΑΣ 12

ΑΠΟ : ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΜΑΔΡΙΤΗΣ

ΠΡΟΣ: - ΥΕΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ κ.ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Δ-ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ΜΕΣΩ ΥΠΕΞ)

- ΥΠΕΞ/Α1, Ε3 Δ-ΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝ: - ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΝΥΠΕΞ

- ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΓΕΥ

- Γ1, Γ2-Γ3 Δ-ΝΣΕΙΣ

QQQQ4444

UUUU3333

[To: TRM] :Wednesday, 15 January, 2003 16:29:36

[WWW DD1,A01,G01,G02,G03,E03,Z02,Z12

ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΠΑΦΗ - ΑΠΟΡΡΗΤΟ

ΘΕΜΑ : "ΝΑΥΑΓΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟΥ PRESTIGE"

ΣΑΣ ΓΝΩΡΙΖΩ ΟΤΙ ΟΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΑΛΙΕΩΝ ΤΗΣ ΓΑΛΙΚΙΑΣ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ, ΟΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΔΙΑΦΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗΣ ΕΝΤΕΙΝΟΝΤΑΙ, ΟΙ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΜΕΓΙΣΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΕΠΙΤΥΧΕΙΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΔΙΑΡΡΟΗ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΒΥΘΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ (ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΔΙΑΡΡΟΗ 80 ΤΟΝΩΝ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ 55000 ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΑΦΟΜΕΙΝΕΙ).

ΤΑ Μ.Μ.Ε. ΔΙΑΤΗΡΟΥΝ ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ ΘΕΜΑΤΑ ΩΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΠΡΩΤΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΙΔΙΚΩΝ ΗΗ ΑΠΛΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ PANELS ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΚΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ.

ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΠΛΕΥΡΑ ΑΣΚΕΙΤΑΙ ΠΙΕΣΗ, ΩΣΤΕ ΟΙ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΑΝΑΚΡΙΣΕΙΣ/ ΕΡΕΥΝΕΣ ΟΔΗΓΗΣΟΥΝ ΣΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΙΤΙΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΘΟΥΝ ΕΥΘΥΝΕΣ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥΣ. ΟΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟ ΔΕΝ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΚΑΡΠΟΦΟΡΟΥΝ. ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΑΝΤΙΘΕΤΟΥ ΦΩΝΕΣ, ΠΟΥ ΑΡΧΙΣΑΝ ΝΑ ΑΚΟΥΓΟΝΤΑΙ, ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΟΥΝ ΩΣΤΕ Ο ΠΟΛΥΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΜΑΓΚΟΥΡΑΣ ΠΑΙΞΕΙ ΤΟΝ ΡΟΛΟ ΤΟΥ "ΑΠΟΔΙΟΠΟΜΠΑΙΟΥ ΤΡΑΓΟΥ" (Ο ΙΣΠΑΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ-ΑΛΙΕΩΝ ΑΠΕΣΤΕΙΛΕ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ, ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΣΜΟ ΣΤΗ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΑΠ).

ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΙΚΙΑΣ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΑΔΡΙΤΗΣ (Ο ΙΔΙΟΣ Ο ΙΣΠΑΝΟΣ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΧΕΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΤΟΝ ΧΕΙΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΟΛΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ), ΕΙΝΑΙ ΦΑΝΕΡΟ ΟΤΙ ΠΡΟΣΠΑΘΟΥΝ "ΝΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΟΥΝ" ΤΙΣ ΑΝΑΚΡΙΣΕΙΣ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΣΥΣΤΑΘΕΙΣΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ. ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗΣ ΗΔΗ ΑΠΕΧΩΡΗΣΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΥΤΗ, ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΩΣ "ΦΑΡΣΑ" ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΗ. ΑΣ ΣΗΜΕΙΩΘΕΙ ΟΤΙ ΚΑΙ ΑΥΤΗ Η ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ, ΠΟΥ

ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ.

ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΦΥΓΜΟΜΕΤΡΗΣΕΙΣ Η ΙΣΠΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ Η ΚΥΒΕΡΝΩΣΑ ΠΑΡΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΛΑΙΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΕΧΟΥΝ ΗΔΗ ΧΑΣΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΤΟΣΟΣΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΤΟΥΣ ΑΠΟΔΙΔΟΝΤΑΙ ΛΑΘΑΣΜΕΝΟΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΣΤΙΓΜΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΕΠΕΙΤΑ ΠΕΡΙΟΔΟ), ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΑΠΟΤΥΠΩΘΕΙ ΣΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ/ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΕΚΛΟΓΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΕΧΟΥΣ ΜΑΙΟΥ.

Η ΙΣΠΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ, ΜΕ ΤΗ ΒΟΗΘΕΙΑ/ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ-ΤΟΥΡΤΟΓΑΛΙΑΣ (ΕΠΙΣΗΣ ΑΚΤΕΣ ΤΟΥΣ ΕΧΟΥΝ ΜΟΛΥΝΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ), ΠΡΟΣΠΑΘΕΙ ΝΑ ΛΑΒΕΙ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΠΑΡΟΜΟΙΑ ΑΤΥΧΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ. ΗΔΗ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕ ΣΕ ΔΙΜΕΡΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗ ΓΑΛΛΙΑ, ΟΠΟΙΑ ΑΠΟ ΚΑΙΡΟ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ, ΓΙΑ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (ΝΑΥΠΗΓΗΘΕΝΤΩΝ ΠΡΟ ΤΟΥ 1987 ΚΑΙ ΜΟΝΟΥ ΓΟΙΧΩΜΑΤΟΣ) ΜΕΣΑ ΣΕ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ 200 ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΙΛΙΩΝ. ΟΜΩΣ ΤΟ ΕΥΡΟΣ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΥΤΗΣ ΚΑΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΤΗΝ ΚΑΘΙΕΡΩΣΕ ΟΛΑ ΔΕΙΧΝΟΥΝ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΦΩΝΕΣ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ. ΧΩΡΙΣ ΑΜΦΙΒΟΛΙΑ, ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΡΑΤΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ, ΠΟΥ ΣΤΟΧΕΥΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΡΑΦΕΙ ΤΙΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΓΝΩΜΗΣ.

ΕΝΑ ΆΛΛΟ ΘΕΜΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΕΙ ΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ. ΚΑΤΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ (ΑΦΟΥ Η ΔΙΑΡΡΟΗ ΑΚΟΜΗ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ) ΤΟ ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΕΧΕΙ ΔΑΠΑΝΗΘΕΙ ΑΝΕΡΧΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ (1) ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟ ΕΥΡΩ, ΟΠΟΙΟ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΝΑ ΑΥΞΗΘΕΙ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΑΛΙΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΜΕΛΕΤΩΝΤΑΙ ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΟΠΩΣ Π.Χ. Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΙΔΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΑΚΤΩΝ ΚΑΠ.

Ε ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΑΝΤΩΣ ΙΣΠΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΥΝΕΧΙΣΕΙ ΝΑ ΠΙΕΖΕΙ ΓΙΑ ΛΗΨΗ ΜΕΤΡΩΝ ΣΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΟΥ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΘΑ ΘΕΤΟΥΝ ΝΕΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ ΑΛΛΑ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΤΙΣΩ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΛΟΓΙΟΛΑ ΝΤΕ ΠΑΛΑΘΙΟ ΝΑ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΙ ΚΑΘΕ ΔΥΝΑΤΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΓΙΑ ΝΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ Ε.Ε. ΚΑΙ ΝΑ ΚΑΛΥΨΕΙ ΤΟ ΥΝΟΛΘ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΔΑΠΑΝΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΑΤΑΣΤΡΟΦΗ.

Σ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ ΚΑΙ ΔΕΔΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΧΕΙ ΜΕΤΑΞΥ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗΣ, ΟΥΔΟΛΩΣ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΙΘΑΝΗ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΙΣΠΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗ ΣΕ ΔΙΜΕΡΕΣ ΠΙΠΕΔΟ, ΙΔΙΩΣ ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΜΟΝΟΜΕΡΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΩΣ ΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΕΓΟΝΟΣ ΠΟΥ ΑΝΑΜΦΙΒΟΛΑ ΘΙΓΕΙ Α ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΑΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ.

ΝΤΙΘΕΤΑ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΑΥΤΟ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΘΕΙ ΜΕ ΑΤΑΛΛΗΛΟΥΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΑ ΑΡΜΟΔΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΑΡΜΟΔΙΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΑΣΚΗΘΟΥΝ ΠΙΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΛΛΙΑ ΓΙΑ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΩΣ ΑΝΩ ΑΠΟΦΑΣΗΣ.

Γ Γ Ε Λ Α Κ Η Σ

ΚΡ.ΜΑΔΡΙΤΗ 17.1.2003
Α.Π.: Φ.780/ΑΣ 22
ΑΠΟ : ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΜΑΔΡΙΤΗΣ
ΠΡΟΣ: - ΥΕΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ κ.ΥΠΟΥΡΓΟΥ
Δ-ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ΜΕΣΩ ΥΠΕΞ)
- ΥΠΕΞ/Α1, Ε3 Δ-ΝΣΕΙΣ
ΚΟΙΝ: - ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΝΥΠΕΞ
- ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΓΕΥ
- Γ1, Γ2-Γ3 Δ-ΝΣΕΙΣ
QQQQ4444
UUUU3333
[To: TRM] :Friday, 17 January, 2003 15:49:36
[WWW DD1,A01,G01,G02,G03,E03,Z02,Z12

ACX
Prestige

ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΠΑΦΗ

ΘΕΜΑ : ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ ΤΟΠΙΚΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΓΑΛΙΚΙΑΣ-
ΝΑΥΑΓΙΟ PRESTIGE"

ΚΡΙΣΗ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕΙ ΣΕ ΙΣΠΑΝΙΑ ΝΑΥΑΓΙΟ PRESTIGE ΚΑΙ
ΠΡΟΚΛΗΘΕΙΣΑ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ, ΟΔΗΓΗΣΕ ΣΕ ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ 16 Τ.Μ. JOSE
GUINA ΤΟΠΙΚΟ ΥΠΟΥΡΓΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ ΓΑΛΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΨΗΦΙΟ
ΔΙΑΔΟΧΟ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΑΥΤΟΝΟΜΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ MANUEL FRAGA ΠΡΟΚΑΛΩΝΤΑΣ
ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΤΡΙΓΜΟΥΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΥΒΕΡΝΩΝΤΟΣ ΛΑΙΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ.

ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΤΟ ΕΑΝ ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ ΥΠΕΒΛΗΘΗ ΟΙΚΟΙΟΘΕΛΟΣ ΗΗ
ΤΟΠΙΚΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΑΝΑΓΚΑΣΘΗΚΕ ΝΑ ΥΠΟΒΑΛΕΙ, ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΗ
ΤΗΛΕΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΤΥΠΟ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΟΠΟΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΟΥ ΔΙΑΤΗΡΕΙ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ, ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΑΠΟΚΟΜΙΣΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΚΕΡΔΗ ΑΠΟ
ΤΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΙΔΩΝ ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΛΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΕΘΕΛΟΝΤΕΣ
ΤΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟ ΑΚΤΩΝ ΓΑΛΙΚΙΑΣ, ΜΕΤΑ ΒΥΘΙΣΗ
ΣΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ PRESTIGE ΚΑΙ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ.

ΕΥΡΕΙΑ ΠΑΝΤΩΣ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΕΝΤΥΠΩΣΗ ΣΕ ΚΟΙΝΗ ΓΝΩΜΗ ΟΤΙ, ΠΕΡΑΝ
ΧΝΩΤΕΡΩ ΑΙΤΙΑΣΕΩΝ ΟΠΟΙΕΣ ΑΠΕΡΡΙΨΕ JOSE GUINA ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΟΙ
ΘΦΕΙΛΟΝΤΑΙ ΣΕ ΔΥΣΑΡΕΣΚΕΙΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΣΤΟΥΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥΣ
ΣΥΚΛΟΥΣ ΛΑΙΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ ΑΠΟ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΟΠΟΙΟΣ ΕΙΧΕ ΕΠΙΜΕΙΝΕΙ ΣΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΙΤΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΣΑΝ ΝΑΥΑΓΙΟ PRESTIGE ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ
ΚΡΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΕΙΧΕ ΑΣΚΗΣΕΙ ΕΝΑΝΤΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΥΠΕΡΑΣΠΙΖΟΜΕΝΟΣ
ΚΕΙΡΙΣΜΟΥΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΡΧΩΝ ΓΑΛΙΚΙΑΣ ΣΤΟ ΖΗΤΗΜΑ
ΣΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ PRESTIGE.

Λ Γ Γ Ε Λ Α Κ Η Σ

INNIN

Πίνακας

Παγκόσμιος στόλος πετρελαιοφόρων κατά τύπο σκάφους (αριθμός πλοίων)

Έτος κατασκευής	Διπλού κύτους	Όχι διπλού κύτους	Σύνολο	Για παράδοση
- 1970		106	106	
1971		44	44	
1972		43	43	
1973		59	59	
1974	3	88	91	
1975		107	107	
1976	3	118	121	
1977		75	75	
1978		69	69	
1979		86	86	
1980	1	122	123	
1981	3	150	153	
1982	6	120	126	
1983	2	90	92	
1984	3	73	76	
1985	11	82	93	
1986	15	82	97	
1987	20	70	90	
1988	17	79	96	
1989	20	81	101	
1990	16	74	90	
1991	40	84	124	
1992	74	75	149	
1993	83	67	150	
1994	62	48	110	
1995	87	31	118	
1996	130	6	136	
1997	96	6	102	
1998	167	3	170	
1999	214	1	215	
2000	167	6	173	
2001	139	3	142	
2002	190	0	190	
2003				288
2004				209
2005				41
Σύνολο	1569	2148	3717	

Πίνακας

Παγκόσμιος στόλος πετρελαιοφόρων κατά σημαία (χωρητικότητα)

Έτος κατά- σκευής	Ε.Ε. με Δ.Τ.	Ε.Ε. χωρίς Δ.Τ.	Ε.Ε. Υποψήφ. με Δ.Τ	Ε.Ε. υποψηφ. χωρίς Δ.Τ.	Εκτός Ε.Ε. με Δ.Τ.	Εκτός Ε.Ε. χωρίς Δ.Τ.	Σύνολο	Υπό παράδοση
1969		136,782		12,333		926,870	1,075,985	
1970				29,990		181,778	211,768	
1971		20,906		76,029		436,784	533,719	
1972		49,717		58,599		732,103	840,419	
1973		206,230		141,803		1,002,040	1,350,073	
1974		738,526	31,102	675,260	38,395	3,363,798	4,847,081	
1975		498,614		1,472,978		4,565,338	6,536,930	
1976	7,952	2,328,783		1,426,394	19,469	7,541,872	11,324,470	
1977		566,868		842,424		4,126,855	5,536,147	
1978		148,711		1,103,122		2,853,774	4,105,607	
1979		111,405		695,931		4,858,027	5,665,363	
1980		736,502		1,801,488	11,520	3,465,562	6,015,072	
1981	33,187	1,256,824		2,301,311	90,602	4,336,211	8,018,135	
1982	56,311	511,848	33,934	891,448	51,290	3,586,801	5,131,362	
1983	38,452	666,260		1,035,347	39,600	2,817,017	4,596,676	
1984		486,355	28,750	660,580	135,960	2,101,366	3,413,011	
1985	6,400	403,207	57,500	383,362	382,221	2,983,694	4,216,384	
1986	124,162	788,737	86,110	763,170	564,442	3,923,481	6,250,102	
1987	335,658	531,359	115,880	636,310	636,310	3,368,210	5,522,750	
1988	83,955	1,214,788	102,770	378,771	917,518	4,373,339	7,071,141	
1989	151,939	1,209,583	155,110	907,504	821,163	6,661,158	9,906,457	
1990	90,395	485,208	93,600	442,981	805,102	6,056,536	7,973,822	
1991	583,300	618,195	104,313	1,030,309	2,385,113	7,175,779	11,897,009	
1992	630,075	1,096,306	426,965	522,113	5,026,243	8,415,808	16,117,510	
1993	2,755,234	320,364	575,749	401,757	5,552,752	7,769,881	17,375,737	
1994	1,727,914	369,149	171,697	40,296	3,045,344	4,948,046	10,302,446	
1995	2,468,462	290,649	110,134	6,506	5,064,923	3,554,876	10,495,550	
1996	2,492,731		465,363		8,783,826	41,090	11,783,010	
1997	1,653,542		13,305		5,821,217	48,668	7,536,732	
1998	2,666,802		874,261		9,608,429	18,227	13,167,719	
1999	3,790,729		1,653,485		13,964,622	6,609	19,415,445	
2000	5,557,400	7,071	1,372,807	5,500	13,845,589	37,267	20,825,634	
2001	4,672,787	6,902	961,714		8,651,960	14,786	14,308,149	
2002	5,608,995		1,983,647		17,207,334	1,939,500	26,739,476	
2003						0		29,737,709
2004						0		18,659,372
2005						0		3,232,770
Σύνολο	35,536,382	15,805,849	9,418,196	18,743,616	103,369,967	108,233,15	291,107,161	51,629,851