



FRANCJA I NOWE SPOJRZENIE

NA SPRAWĘ TANKOWCÓW ZANIECZYSZCZAJĄCYCH NASZE PIĘKNE MORZA

Degazage en mer⁷ czyli jak pozbyć się resztek paliwa przewożonego przez tankowce w międzynarodowych wodach terytorialnych Europy.

Liczne katastrofy tankowców jak np. „Erica”, „Prestige” itp. powodują, że opinia publiczna interesuje się ich skutkami. Tabela poniżej przedstawia największe tego typu katastrofy

statek	data zatonięcia	zanieczyszczenie	obserwacje
„Torrey Canyon”	183.1967	120 000 ton brutto	Dotkniętych zostało 180 km wybrzeży francuskich i angielskich. 100 000 ton wodorostów i fauny morskiej zniszczonych przez detergenty.
„Olympic Bravery”	20.1.1976	800 ton	Zatonął u wschodnich wybrzeży Francji. Tydzień wcześniej zламаł się na dwie części.
„Boehlen”	17.10.1976	7700 ton u wybrzeży oraz rozpuszczonych w morzu	Zatonął koło wyspy de Sein gdzie morze ma głębokość 100 m. 25 członków załogi zginęło.
„Amoco Cadiz”	16.3.1978	233 564 ton brutto	Zanieczyszczonych zostało 360 km wybrzeży pomiędzy miastami St Brieuc i Brest w Bretanii, w północno-zachodniej Francji i 200 000 ha powierzchni morskich.
„Gino”	28.4.1979	4100 ton asfaltu	Zatonął koło Ouessant, część ładunku powoli wydostawała się na powierzchnię.
„Tanio”	7.3.1979	8000 ton ciężkiego paliwa	Złamany na dwie części koło wyspy de Batz spowodował śmierć 8 osób i zanieczyszczenie 140 km wybrzeży.
„Erica”	12.12.2000	15 - 20 000 ton ciężkiego paliwa	Złamany na dwie części podczas burzy, zatonął na głębokości 120 m. Skutek zatonięcia to 400 km zanieczyszczonych plaż Bretanii i 200 000 odpadów morskich do zagospodarowania.
„Ievoli Sun”	1.11.2000	6000 ton produktów chemicznych pochodzenia paliwowego	Zatonął u wybrzeży Contentin. Styren, produkt chemiczny bardzo toksyczny i szkodliwy m.in. dla człowieka, wydostawał się powoli na powierzchnię przez kilka dni, ale szybko afera ucichła.
„Jessica”	22.1.2001	300 ton paliwa	Zanieczyszczenia wysp Galapagos. <i>Marée noire</i> (czarne przyplawy) wielkości ponad 1200 km ² . I tu także media szybko zapominają o całej sprawie...
„Prestige”	19.11.2002	66000 ton paliwa	Przez 4 dni statek był odprowadzany ale niestety zламаł się na dwie części i pozostał na głębokości 3000 m. Informacji można zasięgnąć na stronie: http://www.polmar.com/prestige/sommaire.htm

Jednak inne zło czeka niedaleko i, niestety, nie jesteśmy tego zawsze świadomi.

Otóż dziesiątki, a nawet setki statków, tankowców itp. przepływają codziennie tak blisko wybrzeży, że najczęściej można je zauważyć gołym okiem (trudniejsze jest nawet ich niezauważenie...). Przewożą one różnego typu substancje, m.in. różne paliwa. Każdy taki transport to potencjalne niebezpieczeństwo dla wybrzeży, plaż, flory i fauny, czyli dla nas też.

W ciągu ostatnich lat transport ten rósł w ekspresowym tempie, a warunki niekoniecznie. Mamy chociażby powyższe przykłady, ale także te z przed kilku lat, na przykład „Tasman Spirit”.

Koszty przewozu są oczywiście wysokie. Dla ich zmniejszenia, tankowce – zamiast być czyszczone w portach – prowadzą coraz częściej politykę wypuszczania odpadów do morza (fr. *dégazage en mer*). Jest to oczywiście całkowicie nielegalna praktyka, z którą jednak niełatwo walczyć.

Niestety – środki, jakimi dysponują tak kraje Europy Zachodniej, jak i Środkowej, są dziś jeszcze niewystarczające, a liczba łamiących prawo jest coraz większa. Wiele razy spotkania przedstawicieli rządów prowadziły do pewnych zmian, ale jak na dzień dzisiejszy nadal jest zbyt wiele do zrobienia w porównaniu do tego, co już zostało zrobione.

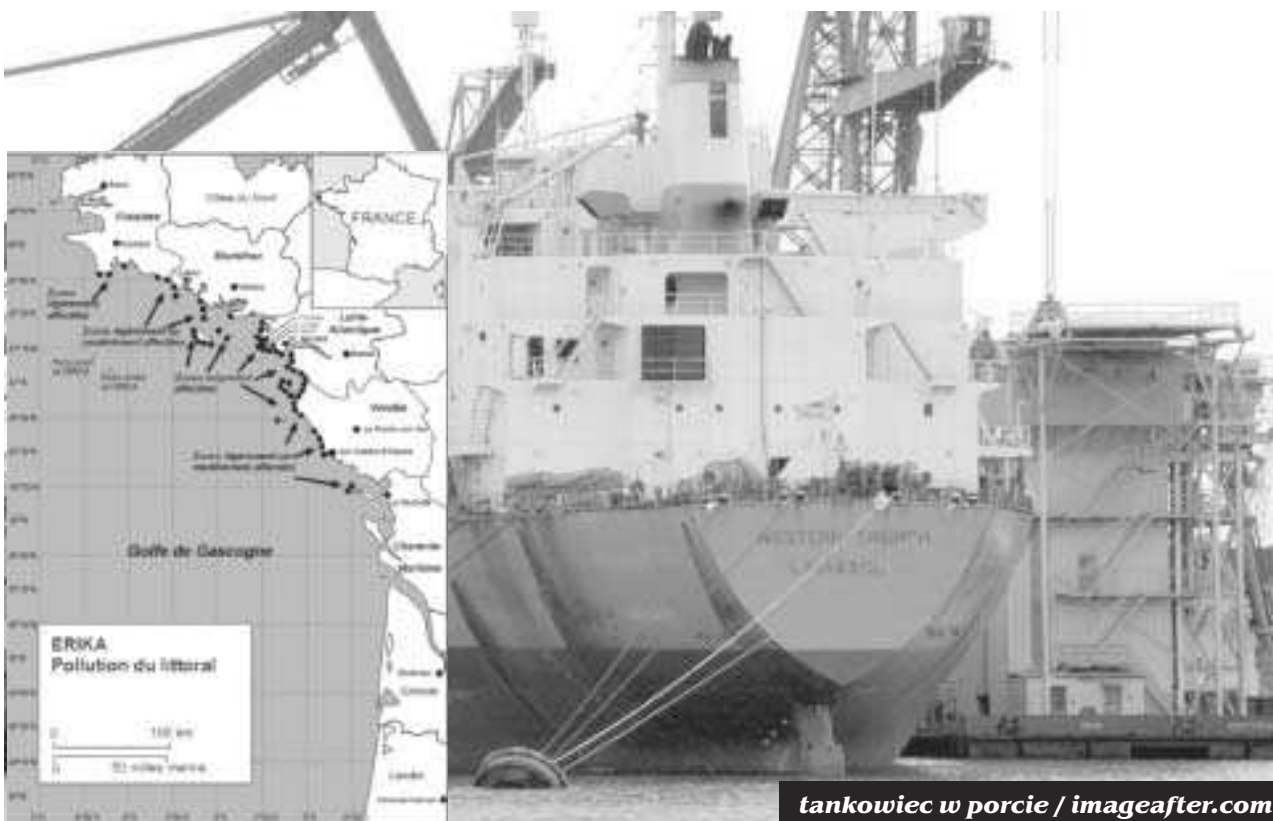
A liczby niestety nie kłamią. Wszystkie raporty „zielonych”, z całkowicie różnych organizacji, przedstawiają skalę, na jaką te wykroczenia są powszechne. Udowodnione zostało np., że katastrofy typu „Erica” to w skali rocznej 1/10 ropy, jaką możemy znaleźć wzdłuż wybrzeży samej Francji... Podobnie jest w innych krajach. Oznacza to, że takie czyszczenie baków jest o wiele bardziej niebezpieczne niż katastrofy tankowców, ponieważ występują one ciągle i pozornie nie

przedstawiają zagrożenia, bo nie są dokładnie widoczne.

W marcu 2002 r. 500 ekspertów, przedstawiciele 70 krajów, spotkało się w Brescie aby dyskutować o bezpieczeństwie morskim. Wiele decyzji zostało podjętych, m.in. ta, aby karać poważnymi grzywnami armatorów takich statków i aby zakazywać przepływu wzdłuż brzegów Francji tankowcom w złym stanie.

Te decyzje, bardzo niekorzystne dla armatorów, zostały podjęte po weryfikacji wielu raportów, m.in. raportu Paula Ronciere'a, francuskiego sekretarza generalnego ds. morza, który to ocenił, że ogólna liczba zanieczyszczeń morza spowodowanych przez katastrofy tankowcowe, powodujące tzw. „czarne przyływy”, jest szacowana na 2,5% w skali rocznej, a ta spowodowana czyszczeniem w morzu baków jest conajmniej 10 razy większa. Dane podają, że w skali rocznej na 500 - 1000 patroli (różnica zależna od pogody itp.) ok. 1000 - 1500 tankowców zostaje spisane za przekroczenie lub poważne naruszenie przepisów morskich. Problemem jest, niestety, niewystarczająca ilość środków i droga technologia wykorzystywana przy „łapaniu na gorącym uczynku”. Większość wykroczeń ma miejsce w nocy, samoloty (awionetki celników morskich) wykorzystywane do śledzenia nie zawsze są wyposażone w urządzenia na podczerwień, dzięki którym można wykonać zdjęcie statku, który w tym momencie odprowadza do morza swe odpady.

Jedynie 1/10 przypadków kończy się procesami, a kary dotychczas wymierzane nie zniechęcały armatorów do dalszych działań wbrew prawu. Morza pozostają więc nie tylko szlakami morskimi ale także wielkimi zbiorowiskami różnego rodzaju śmieci.



tankowiec w porcie / imageafter.com



skorodowany kadłub tankowca / imageafter.com

Kilka nowych inicjatyw pozwala jednak myśleć, że coś się może zmienić w najbliższych latach. Stworzenie tzw. chemicznego DNA pozwoliłoby na zidentyfikowanie substancji znalezionych w morzu tak, aby można je było porównać z tymi znajdującymi się w bakach tankowców, podejrzanych o nielegalne praktyki.

Kilka przykładów z ostatnich miesięcy pozwala nam myśleć, że jest jakaś szansa na ocalenie naszych mórz. Dotychczasowe najwyższe kary osiągały w skali rocznej maksymalnie 100 000 Euro w 300 sprawach sądowych. Jednak ostatnio kary wzrosły. Kilka godnych naśladowania przykładów jak należy karać za podobne wykroczenia, to:

- Koniec stycznia 2002: zatrzymanie i ukaranie armatora statku „Golova” (Turcja), który spowodował zanieczyszczenie Morza Śródziemnego i jego brzegów na dystansie 20 km, z czego 9 znalazło się w stanie krytycznym. Do ukarania przyczynili się członkowie organizacji „Merci Erica” (Dziękujemy „Erico”).
- Ukazanie armatora CMA-CMG Voltaire w mieście Brest, za zanieczyszczenie spowodowane 27.3.2003, na kwotę 100 000 Euro oraz 4 razy po 10 000 Euro (pozwody cywilne przeciw armatorowi).
- Zatrzymanie 30.7.2003 i grzywna w wysokości 300 000 Euro dla armatora statku Dubrudja z Bułgarii, zakaz wstępu na wody francuskie, a potem (16.12.2003) jeszcze kara w wysokości 200 000 Euro w wyniku udowodnienia zanieczyszczenia morza na długości 5 km i szerokości 500 m w okolicach Arle d'Orléan (departament Charente Maritime). Kara została wydana raz jeszcze w Brescie (departament Finistere).
- Ostatnia „afery” sięga końca stycznia 2004. „Cargo Pantokratas” z Cypru, nazwany we Fran-

cji „łobuzem morskim”, został ukarany 28.1.2004 grzywną 500 000 Euro za czyny spowodowane 19.12.2003. Jest to największa jak dotychczas kara dla armatora za spowodowanie zanieczyszczenia przez paliwa przewożone tankowcami. Pieniądze zostały już wpłacone i będą wykorzystane do dalszej walki przeciw owym armatorom.

W innych regionach, m.in. na południu Francji, walka dopiero się rozpoczyna. „Degazage” trwa tam jeszcze bezkarnie, powodowane m.in. przez armatorów greckich, którzy stanowią 40% floty europejskiej i 20% światowej, a która jest w bardzo złym stanie.

Trwające do dziś zanieczyszczenie wyspy Ile de Porquerelle jest tylko jednym z wielu przykładów.

Jedno jest pewne, walka się zaczęła i rządy krajów, które w ostatnich latach zostały bardzo poszkodowane zanieczyszczeniami („Prestige”, „Erica”), np. Francja, Niemcy, Hiszpania nie dadzą za wygraną, bo ich gospodarka na to nie pozwoli (regiony turystyczne przez rok pozostały bez wczasowiczów, co spowodowało duże protesty i spowodowało wydanie z kieszeni podatników ogromnych środków dla ratowania plaż, flory i fauny morskiej, a także na przemianę i rozwój tamtejszych miast i wsi).

Walka trwa w Olonne-sur-Mer, Sables-d'Olonne, Morbihan, Vallée d'Étel itd...

Sabina Małochleb
169 Rue Cuvier, 69006 Lyon, France
smalochleb@poczta.onet.pl

*) *Dégazer* po francusku oznacza *odgazowywać*, czyli wyrzucać zanieczyszczenia pochodzenia naftowego do morza.

Źródła: ekologiczne organizacje pozarządowe, TF1 „Nouvel Observateur”.

Unia Europejska uchyla się od odpowiedzialności

JAK OGRANICZYĆ

ILOŚĆ KATASTROF TANKOWCÓW

Wobec faktu, że 90% ropy naftowej dociera do Europy drogą morską, jest naiwnością sądzić, że wprowadzony przez Unię Europejską zakaz korzystania z tankowców jednokadłubowych oraz cumowania ich w portach europejskich rozwiąże problem. Wystarczy przypomnieć sobie, że „Exxon Valdez” był tankowcem dwukadłubowym.

Nawet oddalenie ich od wybrzeża jest tylko rozwiązaniem połowicznym. Nie zapominajmy, że tzw. „Pięciu przeklętych”, czyli pięć tankowców z lat 70-tych XX w. o pojemności powyżej 50 000 t nadal pływa po naszych wodach. Możliwość, że tankowiec ulegnie katastrofie, istnieje zawsze, niezależnie od tego jak idealny byłby statek. Dlatego też brak regulacji w transporcie produktów ropopochodnych jest źródłem wszystkich problemów. Podobnie również brak ustawy o Europejskim Bezpieczeństwie Morskim, dostosowanej do obecnych czasów oraz niedostateczna koordynacja działań, założeń i środków wszystkich krajów członkowskich powoduje, że konieczność usunięcia katastrofy ekologicznej jaką jest rozlanie surowca, spada na władze narodowe i lokalne – o ile te będą wystarczająco do tego kompetentne.

Należy się zastanowić, jak wiele katastrof potrzebujemy („Erica”, „Prestige”, ostatni w Danii), abyśmy w końcu zdecydowali się interweniować w sposób odpowiedzialny. Wydaje się, że morze nie jest postrzegane jako część Europy. Regulujemy handel niebezpiecznymi towarami wewnątrz naszych krajów, ale zapominamy o podobnych działaniach na naszych morzach, gdzie więcej jest życia niż na naszych drogach i w miastach. W tym kontekście zadziwiające jest zaangażowanie z jakim odpowiedzialni wszyscy na wezwanie Stanów Zjednoczonych o wzmocnienie kontroli nad handlem bronią na drodze morskiej.

Kupno i sprzedaż ładunku, wiele razy już podczas rejsu statku, zarówno za pomocą internetu, jak i innymi drogami, powoduje, że w przypadku katastrofy tankowca jest praktycznie niemożliwe wskazanie odpowiedzialnych i wyegzekwowanie wypłaty ubezpieczenia. Gdy porównamy europejskie prawa z regulacjami w USA, okazują się one zupełnie niewystarczające. Powoduje to, że handel i transport ropy z jednego miejsca na świecie w inne jak najtańiej i bez respektowania niczego i nikogo staje się bardzo dochodowym interesem.

Nadal nowych piratów morskich bronią stosowne flagi, jak również niewystarczające inspekcje w portach (poruszane niepohamowaną konkurencją, aby zredukować koszty i przyciągnąć tankowce), które przerywa się podczas dni świątecznych lub nie wykonuje się ich na statkach, które zrzucają balast lub zaopatrywane są w paliwo.

Jesteśmy specjalistami w powtarzaniu nieszczęść i szerzeniu głupoty. Zasada o wolności mórz powinna zaczynać się od ochrony środowiska i bezpieczeństwa transportu morskiego. Odpowiedzialność cywilna i karna powinna obejmować wszystkich, którzy uczestniczą w handlu, tzn.: agenta ubezpieczeniowego, czarterującego, poświadczającego, armatora, operatora, administratora oraz właściciela ładunku.

Wobec tych wszystkich faktów Unia Europejska uchyla się od odpowiedzialności, przenosząc ją na Międzynarodową Organizację Morską (IMO), która miałaby wyeliminować statki jednokadłubowe. Organizacja ta dysponuje jednak tylko dwoma mechanizmami, które niestety są niewystarczające do przeprowadzenia takiej akcji. Są to:

- CLC lub Protokół 92 – wprowadzający obowiązek kontroli tylko na 25% floty, wobec czego 75% pozostaje zupełnie bezkarne,
- FIDAC – kraje, które podpisały ten układ nie mogą zostać pociągnięte do większej odpowiedzialności ani do wypłaty wyższej sumy odszkodowania przez prawodawstwo kraju dotkniętego katastrofą tankowca.

Co można zrobić? Potrzebne są zmiany takie jak:

- odpowiednia liczba inspektorów i fachowców na terenie całej Unii Europejskiej,
- objęcie inspekcjami większej liczby tankowców (im więcej, tym lepiej) bez względu na dzień tygodnia ani warunki na jakich przybywa do portu,
- utworzenie portów schronisk i regulacja tzw. „morskich autostrad”,
- zmodyfikowanie europejskiego prawodawstwa i dostosowanie go do wymogów współczesnej sytuacji,
- przejrzystość i dokumentacja ruchu tankowców w portach,
- uznanie terenów często narażonych na katastrofy tankowców jako specjalne obszary dotknięte katastrofą,

Wielkim błędem jest nie przedstawianie rzeczywistej sytuacji zagrożenia katastrofami tankowców, szczególnie w momencie gdy skutki tego typu katastrof są ewidentnie oplakane. Morze nie jest śmietnikiem dla naszej nieodpowiedzialności, ale źródłem dóbr naturalnych, pożywienia i życia.

Anibal Diaz