



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΑΡΙΣΤ. Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ
ΝΙΚ. Γ. ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗ

Γ' ΕΚΔΟΣΗ

Επιμέλεια ΑΡΙΣΤ. Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ



ΑΘΗΝΑ 2015

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Α' ΕΚΔΟΣΗ 2003

Β' ΕΚΔΟΣΗ 2008

Γ' ΕΚΔΟΣΗ 2015

ISBN: 960-337-049-5

Copyright © 2015 Ίδρυμα Ευγενίδου

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Το 1952 ο Ευγένιος Ευγενίδης (1882-1954) όρισε με τη διαθήκη του τη σύσταση του Ιδρύματος Ευγενίδου, του οποίου ως μοναδικό σκοπό έταξε «νὰ συμβάλλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ». Ο ιδρυτής και χορηγός του Ιδρύματος Ευγενίδου ορθά προέβλεψε ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο της Ελλάδος αποτελεί η άρτια κατάρτιση των Ελλήνων τεχνιτών κατὰ τα πρότυπα της επαγγελματικής εκπαίδευσεως άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Την 23η Φεβρουαρίου του 1956 εγκρίθηκε η σύσταση του κοινωφελούς Ιδρύματος Ευγενίδου, την διαχείριση του οποίου κατὰ την ρητή επιθυμία του ιδρυτή του ανέλαβε η αδελφή του Μαριάνθη Σίμου (1895-1981). Τότε ξεκίνησε η υλοποίηση του σκοπού του Ιδρύματος και η εκπλήρωση μιας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου από την Μαριάνθη Σίμου και τους επιστημονικούς συνεργάτες της.

Το έργο της Μαριάνθης Σίμου συνέχισε από το 1981 ο πολύτιμος συνεργάτης και διάδοχος του Ευγενίου Ευγενίδη, Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης (1920-2000). Από το 2000 συνεχιστές του έργου του Ιδρύματος Ευγενίδου έχει αναλάβει ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Μία από τις πρώτες δραστηριότητες του Ιδρύματος Ευγενίδου, ευθύς μετά την ίδρυσή του, υπήρξε η συγγραφή και έκδοση κατάλληλων διδακτικών εγχειριδίων για τους μαθητές των τεχνικών σχολών, καθώς διαπιστώθηκε ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός των μαθητών με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθιταν τα ορθά θεμέλια για την παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό. Καρπός αυτής της δραστηριότητας είναι η Βιβλιοθήκη του Τεχνίτη (1957-1975), η οποία αριθμεί 32 τίτλους, η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού (1962-1975), που περιλαμβάνει 50 τίτλους, η Τεχνική Βιβλιοθήκη (1969-1980) με 11 τίτλους και η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού Βοηθού Χημικού (1971-1973) με 3 τίτλους. Επί πλέον, από το 1977 μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί 171 τίτλοι για τους μαθητές των Τεχνικών και Επαγγελματικών Λυκείων και 16 για τους μαθητές των Σχολών Μέσης Τεχνικής και Επαγγελματικής εκπαίδευσεως.

Ξεχωριστή σειρά βιβλίων του Ιδρύματος Ευγενίδου αποτελεί η Βιβλιοθήκη του Ναυτικού (1967 έως σήμερα), η οποία είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας του Ιδρύματος Ευγενίδου με την Διεύθυνση Εκπαίδευσεως Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η συγγραφή και έκδοση των εκπαιδευτικών εγχειριδίων για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών ανετέθη στο Ίδρυμα Ευγενίδου με την υπ' αριθμ. 61288/5031/8.8.1966 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οπότε και λειπούργησε η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων, η οποία είχε συσταθεί ήδη από το 1958. Η συνεργασία Ιδρύματος Ευγενίδου και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ανανεώθηκε με την υπ. αριθμ. Μ2111.1/2/99 υπουργική απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την Μ3611.2/05/05/16-12-2005, με την οποία το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή διδακτικών εγχειριδίων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Στην Βιβλιοθήκη του Ναυτικού περιλαμβάνονται συνολικά 118 τίτλοι μέχρι σήμερα: 27 τίτλοι για τις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1967-1979), 42 τίτλοι για τις Ανώτατες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1981-2001), 34 τίτλοι για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, 9 εγχειρίδια κατευθυνόμενης εκπαίδευσεως επί πλοίου και 15 μεταφράσεις ναυτικών εγχειριδίων.

Όλα τα βιβλία της Βιβλιοθήκης του Ναυτικού, εκτός του ότι έχουν συγγραφεί σύμφωνα με τα αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας των σχολών και ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σπουδαστών, είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία. Επί πλέον οι συγγραφείς και η Επιτροπή Εκδόσεων καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε τα βιβλία να είναι επιστημονικώς άρτια αλλά και προσαρμοσμένα στις ανάγκες και στις δυνατότητες των σπουδαστών.

Την περίοδο 2012-2013 το ΥΝΑ με το υπ' αριθμ. Μ3616/01/2012/26-09-2012 έγγραφο ανέθεσε στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου την σύσταση ειδική ομάδας εργασίας εμπειρογνομόνων για την επικαιροποίηση των αναλυτικών προγραμμάτων σπουδών για τις ΑΕΝ, τα ΚΕΣΕΝ και τα ειδικά σχολεία Πλοίαρχων και Μηχανικών, εφαρμόζοντας τις νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποιήσεως ναυτικών της Διεθνούς Συμβάσεως STCW '78 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers – Manila amendments 2010). Με βάση τα νέα αναλυτικά προγράμματα για τις ΑΕΝ, τα οποία εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά την χρονιά 2013-2014, ξεκίνησε από το 2014 και η επικαιροποίηση των υφισταμένων διδακτικών εγχειριδίων, προκειμένου αυτά να είναι συμβατά με τις νέες διεθνείς απαιτήσεις.

Με την προσφορά των εκδόσεών του στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα Ευγενίδου συνεχίζει να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση της Ελλάδος, υλοποιώντας επί 60 και πλέον χρόνια το όραμα του ιδρυτή του, αείμνηστου ενεργέτη Ευγενίου Ευγενίδου.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Εμμανουήλ Δρns, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αχιλλέας Ματογάγος, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.).

Βενετία Καλλιπολίτου, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντρια Ναυτ. Εκπαιδ. Υπ. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος **Κων. Αγγ. Μανάφης**, Ομ. Καθηγ. Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών.

Γραμματέας της Επιτροπής, **Ελευθερία Τελειώνη**.

Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

Γ. Κακριδής (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, Α. Καλογεράς (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, Α. Παππάς (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, Χ. Καβουνίδης (1955-1984) Μπκ. Ηλ. ΕΜΠ, Μ. Αγγελόπουλος (1970-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Σπ. Γουλιέλμος (1958) Αντ/ρχος, Ξ. Αντωνιάδης (1959-1966) Αντ/ρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Γ. Τοακίρης (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ελλ. Σίδερης (1967-1969) Υποναύαρχος, Π. Φουσιέρης (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αλ. Μοσχονάς (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Χρυσανθακόπουλος (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αθαν. Σωτηρόπουλος (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Σπαρτιώτης (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Θ. Πουλάκης (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Λυκούδης (1979-1981) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αναστ. Δημαράκης (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Τοαντίλας (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Σταυρόπουλος ομ. καθηγητής Πειραιώς (2003-2008) Ε. Τζαβέλας (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Γρηγοράκος (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Μπαρκατσός (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Παπαναστασίου (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Λάμπρου (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Κοκορέτσι (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μαρκάκης (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Ζουμπούλης (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., Φ. Ψαρράς (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Καλαρώνης (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Θ. Ρεντζεπέρης (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Σιεφανάκης (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μαρίνος (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Εξαρχόπουλος (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μπριλάκης (2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ν. Θεμέλαρος (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Κουβέλης (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Δ. Βασιλάκης (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Πειρόπουλος (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Ματογάγος (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Σέρρης (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Τζαβάρας, (2004-2013) Αντιναύαρχος Λ.Σ. (Ε.Α.), Ι. Τεγόπουλος (1988-2013) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Α. Θεοφανόπουλος (2012-2014) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ.

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ
Δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών

ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗ
Ναυτιλιακού Οικονομολόγου

Γ' ΕΚΔΟΣΗ
Επιμέλεια Αριστοτέλη Β. Αλεξόπουλου
Δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών

ΑΘΗΝΑ
2015



ΠΡΟΛΟΓΟΣ 1ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το εγχειρίδιο αυτό διαπραγματεύεται τους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Θεσμούς και επιγράφεται «Διεθνείς Συμβάσεις – Κανονισμοί – Κώδικες» σύμφωνα με το ισχύον αναλυτικό πρόγραμμα διδασκαλίας των σχετικών μαθημάτων των Ναυτικών Ακαδημιών του ΥΕΝ.

Το περιεχόμενο του απευθύνεται στους φοιτητές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και στα μελλοντικά στελέχη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Η διδακτέα ύλη του εγχειριδίου αυτού αποσκοπεί στην κατανόηση των σημαντικότερων ζητημάτων του διεθνούς και εθνικού θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ιδιαίτερη προσπάθεια κατεβλήθη από τους συγγραφείς για να συνοψίσουν αυτόν τον ιδιαίτερα μεγάλο όγκο πληροφοριών στις σελίδες ενός διδακτικού κατανοητού βιβλίου, που καλύπτει την διδακτέα ύλη δύο εξαμηνιαίων μαθημάτων.

Το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο των Συμβάσεων, Κωδίκων, Οδηγιών, Συστάσεων και των υπολοίπων σχετικών Κανονισμών που αναφέρονται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, για την προστασία της ζωής των ναυτικών και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Η σημασία του για την αξία της ανθρώπινης ζωής αλλά και για το κοινωνικό κόστος που δημιουργείται από τα ναυτικά ατυχήματα, επιβάλλουν όπως τα θέματα αυτά παρουσιαστούν με απλουσιευμένο τρόπο ώστε να είναι απολύτως κατανοητά από τους αναγνώστες. Αυτό μας οδήγησε στη διαίρεση της ύλης του βιβλίου σε τρία κύρια μέρη.

Στο **πρώτο μέρος** παρουσιάζεται συνοπτικά το διεθνές ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο. Ειδικότερα, αναφέρεται στη δομή και λειτουργία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), των οποίων κύριο έργο είναι η κατάρτιση Διεθνών συμβάσεων.

Στο **δεύτερο μέρος** αναλύονται οι κυριότερες Διεθνείς Συμβάσεις του ΙΜΟ, δηλαδή η SOLAS, η MARPOL και η STCW και ο υποχρεωτικός διεθνής Κώδικας ISM.

Στο **τρίτο μέρος** γίνεται ειδική αναφορά σε ναυτιλιακά ζητήματα του Ναυτικού Δικαίου, όπως οι κανονισμοί που διέπουν τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων σε συνδυασμό με τα έγγραφα που τα συνοδεύουν, καθώς και θέματα υγειονομικής νομοθεσίας, τελωνειακών αρχών κλπ.

Επίσης το εγχειρίδιο αυτό για λόγους παιδαγωγικούς διαιρείται σε δύο τμήματα. Το πρώτο περιέχει την διδακτέα ύλη και το δεύτερο ένα παράρτημα. Στο παράρτημα προστίθενται επιπλέον πληροφορίες με τις οποίες αναλύεται η διδακτέα ύλη, προσφέροντας έτσι στο φοιτητή πρόσθετες γνώσεις και διευκρινίσεις.

Το παράρτημα δεν ανήκει στην διδακτέα ύλη και επομένως δεν διδάσκεται.

Εξυπακούεται ότι το περιεχόμενο του παρόντος εγχειριδίου είναι ενημερωμένο μέχρι το χρόνο της εκτύπωσής του.

Οι συγγραφείς επιθυμούν να ευχαριστήσουν θερμά την Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου για την επιλογή τους και ανάθεση της συγγραφής του παρόντος εγχειριδίου, όλα τα πρόσωπα που άμεσα ή έμμεσα συνέβαλαν με τις πολύτιμες προτάσεις και παρατηρήσεις τους στην ολοκλήρωση της συγγραφής του και όλους όσοι συμμετείχαν στην επιμέλεια και άρτια εκτύπωσή του.

Οι συγγραφείς

ΠΡΟΛΟΓΟΣ 2ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Η δεύτερη έκδοση του παρόντος εγχειριδίου είναι βελτιωμένη και επαυξημένη διότι το αντικείμενο που διαπραγματεύεται, το διεθνές θεσμικό ναυτιλιακό και περιβαλλοντικό πλαίσιο, απαιτείται να είναι διαρκώς ενημερωμένο.

Κατά κύριο λόγο ο ΙΜΟ αλλά και οι άλλοι διεθνείς οργανισμοί και εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ καταρτίζουν συμβάσεις, κανονισμούς και κώδικες που είτε πραγματοποιούνται κάποιοι τομείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που δεν έχει ακόμη κάποιο νομικό πλαίσιο να τον διέπει, είτε συνεχώς αλλάζουν και προτείνονται νέες διατάξεις ώστε να ανταποκρίνονται στις σημερινές ανάγκες και συνεπώς πρέπει να τροποποιούνται ή να αναβαθμίζονται.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο περί ΟΗΕ βελτιώθηκε το τμήμα της βιβλιογραφίας, τόσο της έντυπης όσο και της ηλεκτρονικής και διορθώθηκαν κάποια σφάλματα καθώς και ορισμένα στατιστικά στοιχεία. Το δεύτερο κεφάλαιο έχει υποστεί κάποιες αλλαγές στη δομή του. Ειδικότερα ανανεώθηκε ο πίνακας που περιέχει πληροφορίες για όλες τις Συμβάσεις του ΙΜΟ, προστέθηκε τμήμα κειμένου που αφορά στις νέες Συμβάσεις που προετοίμασε ο οργανισμός μετά το έτος 2000, συμπληρώθηκαν ορισμένες παραλείψεις (π.χ. ημερομηνίες υπογραφής/επικυρώσεως των Συμβάσεων και αντίστοιχος αριθμός κραιών-μελών) και προστέθηκε η σχετική βιβλιογραφία.

Στο τρίτο κεφάλαιο συμπεριελήφθηκε ένα νέο υποκεφάλαιο που αναφέρεται στις δύο Συμβάσεις για το Δίκαιο της Θάλασσας (Γενεύη, 1958 και Τζαμάικα, 1982), καθώς αρκετές από τις διατάξεις των δύο Συμβάσεων, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αναφέρονται σε αντίστοιχες διατάξεις των κυρίων Συμβάσεων του ΙΜΟ. Επίσης ανανεώθηκε το τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών και έγιναν ορισμένες διορθώσεις στο κείμενο. Στο τέταρτο κεφάλαιο προστέθηκαν δύο κύριες ενότητες. Η πρώτη σχετίζεται με τις πρόσφατες τροποποιήσεις της Συμβάσεως SOLAS κατά την περίοδο 2004-2006 και η δεύτερη αναφέρεται αποκλειστικά στο νέο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Τέλος προστέθηκαν ορισμένες νέες πηγές στο τμήμα της βιβλιογραφίας του κεφαλαίου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις νέες τροποποιήσεις της Συμβάσεως MARPOL για την περίοδο 2003-2007, ανανεώθηκε η βιβλιογραφία και βελτιώθηκαν κάποιοι πίνακες με νέα στοιχεία. Στο έκτο κεφάλαιο έγιναν κάποιες επισημάνσεις στο κείμενο, προστέθηκαν ορισμένα αντιπροσωπευτικά υποδείγματα που σχετίζονται με τους κανονισμούς της Συμβάσεως STCW 1995 και ανανεώθηκε το τμήμα της βιβλιογραφίας. Στο έβδομο κεφάλαιο ενσωματώθηκαν διάφορα υποδείγματα εντύπων (reports, copies, checklists, instructions) που σχετίζονται με τον Κώδικα ISM και τους επιθεωρητές και αποτελούν παραδείγματα ασκήσεως για τους σπουδαστές. Επίσης, προστέθηκαν ορισμένες νέες πηγές στο τμήμα της βιβλιογραφίας. Στο όγδοο κεφάλαιο έγιναν μερικές επισημάνσεις/διορθώσεις σε ορισμένα σημεία του κειμένου και συμπληρώθηκε η βιβλιογραφία.

Στο παράρτημα του βιβλίου διορθώθηκαν κάποια σημεία του κειμένου, έγινε μία αναβάθμιση της βάσεως δεδομένων των σοβαρότερων ατυχημάτων των δεξαμενοπλοίων και βελτιώθηκαν ορισμένα σχήματα και διαγράμματα που αφορούν στον Κώδικα ISM και στις μεθοδολογίες FSA και HRA.

Ας σημειωθεί ότι προστέθηκαν 4 φωτογραφίες στο κυρίως κείμενο και 1 στο Παράρτημα. Παρότι η ποιότητα των φωτογραφιών δεν είναι η ενδεδειγμένη, ωστόσο κρίθηκε απαραίτητη η χρήση τους διότι τα ατυχήματα που απεικονίζουν, αποτέλεσαν το έναυσμα για επικείμενες αλλαγές στη Διεθνή νομοθεσία.

Ας σημειωθεί ότι στο έκτο και έβδομο κεφάλαιο, στην παρούσα έκδοση, σημαντική ήταν η συμβολή του Κ. Αβτζιγιάννη (μέλος IRCA) στην παροχή προσθέτων πληροφοριών.

Οι συγγραφείς

ΠΡΟΛΟΓΟΣ 3ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το παρόν εγχειρίδιο αποτελεί μία επικαιροποιημένη και αναθεωρημένη τρίτη έκδοση, η οποία κρίθηκε αναγκαία μετά την εφαρμογή των νέων αναλυτικών προγραμμάτων βάσει της STSW '78 (Manila 2010).

Ειδικότερα, το εγχειρίδιο αυτό χωρίζεται σε 3 κύρια μέρη. Το **πρώτο μέρος** αφορά στους διεθνείς κανονισμούς (περιλαμβάνοντας και μία εθνική νομοθεσία που αναγκαστικά επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την αγορά των δεξαμενοπλοίων). Αναλύονται 5 κύριες Συμβάσεις του IMO, ήτοι οι εξής: SOLAS, STCW, MARPOL, COLREG και BWM, οι 2 υποχρεωτικοί Κώδικες ISM, ISPS και η Σύμβαση MLC του ILO.

Το **δεύτερο μέρος** είναι εξολοκλήρου νέο και περιλαμβάνει επιλεκτικά θέματα που άπτονται της διεθνούς, ενωσιακής και εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, ιδίως σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, την αντίστοιχη ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας με αναφορά στα χαρακτηριστικά της εθνικής εμπορικής ναυτιλίας, το νομοθετικό πλαίσιο, το ζήτημα της απασχόλησης στον κλάδο και τα συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις και στα πλοία τακτικών γραμμών αλλά και στον ρόλο της UNCTAD. Στη συνέχεια αναφερόμαστε στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και στην ακτοπλοΐα και αμέσως μετά επιχειρείται μία ανάλυση των ζητημάτων της νηολόγησης και εθνικότητας των εμπορικών πλοίων με ειδική αναφορά στις σημαίες ευκαιρίας και στις εναλλακτικές επιλογές σημαίων για τον πλοιοκτήτη. Αυτό το μέρος ολοκληρώνεται με αναφορά στους ελέγχους του κράτους λιμένα και τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών.

Το **τρίτο μέρος** που είναι εξίσου νέο περιλαμβάνει αποκλειστικά ζητήματα που σχετίζονται με το διεθνές δίκαιο της θάλασσας. Αρχικά γίνεται αναφορά στο εθιμικό δίκαιο και στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις του δικαίου της θάλασσας και στη συμμετοχή των διεθνών οργανισμών. Στη συνέχεια, ένα εκτεταμένο τμήμα αναφέρεται στην οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών και των γραμμών βάσεως. Ακολουθεί η ανάλυση ανά επιφανειακή και υποθαλάσσια ζώνη, ήτοι εσωτερικά ύδατα, χωρικά ύδατα, συννορεύουσα και αποκλειστική οικονομική ζώνη, ανοικτή θάλασσα, υφαλοκρηπίδα και διεθνής βυθός.

Οι συγγραφείς

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κεφάλαιο Πρώτο *Σύντομη αναφορά στον IMO και στις Διεθνείς Συμβάσεις του*

1.1 IMO.....	2
1.2 Οι διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις.	4

Κεφάλαιο Δεύτερο *Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα – Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS*

2.1 Ιστορική αναδρομή.	10
2.2 Οι βασικοί σκοποί της SOLAS.	11
2.3 Η δομή της ΔΣ SOLAS.....	12
2.4 Οι τροποποιήσεις της SOLAS.	22
2.5 Ασφάλεια επιβατηγών πλοίων	27
2.6 Ασφάλεια των φορτηγών πλοίων κύδην ξηρού φορτίου	29
2.7 Ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων.....	32
2.8 Ασφάλεια των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων	34

Κεφάλαιο Τρίτο *Η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού στην εμπορική ναυτιλία – Η Διεθνής Σύμβαση STCW*

3.1 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Συμβάσεως STCW 1978.	36
3.2 Βασικά στοιχεία της ΔΣ STCW 1995.	38
3.3 Η δομή της ΔΣ STCW 1995.	42
3.4 Η σχέση της ΔΣ STCW 1995 με τον Κώδικα ISM.	45
3.5 Η νέα ΔΣ STCW 2010 (τροποποιήσεις της Μανίλα).	48
3.6 Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του ILO (2006).	51
3.7 Σύντομη ανάλυση των διαφορών των ΔΣ STCW 2010 και MLC 2006.	53

Κεφάλαιο Τέταρτο *Προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος – Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL*

4.1 Το φαινόμενο της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος.	54
4.2 Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.	55
4.3 Η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα ατυχήματα των εμπορικών πλοίων.	64
4.4 Η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τις λειτουργικές απορρίψεις των εμπορικών πλοίων.	71
4.5 Σταθμοί ή ευκολίες υποδοχής καταλοίπων (ΕΥΚ).	79
4.6 Οι ρυθμίσεις του εθιμικού δικαίου για την προστασία του περιβάλλοντος..	83
4.7 Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL (σύντομη εισαγωγή)..	90
4.8 Ο Νόμος Oil Pollution Act (OPA) 1990.	111

Κεφάλαιο Πέμπτο

Ασφάλεια και ποιότητα στην εμπορική ναυτιλία – Ο κώδικας ασφαλούς διαχειρίσεως

5.1	Γενικές παρατηρήσεις..	126
5.2	Πρότυπα ποιότητας στην εμπορική ναυτιλία.	127
5.3	Διοίκηση Ολικής Ποιότητας.	128
5.4	Η ευρωπαϊκή προσέγγιση.	129
5.5	Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code).	130
5.6	Η έννοια της κουλτούρας ασφάλειας.	158
5.7	Νέες μέθοδοι για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και η σχέση τους με τον Κώδικα ISM: Αξιολόγηση του ρίσκου.	161

Κεφάλαιο Έκτο

Θέματα ασφαλείας και προστασίας – Ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων

6.1	Γενικές παρατηρήσεις..	168
6.2	Οι στόχοι του Κώδικα ISPS.	171
6.3	Ο Κώδικας ISPS και η σχέση του με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο.	171
6.4	Ο Κώδικας ISPS και η σχέση του με τη ναυτιλιακή βιομηχανία.	172
6.5	Αρχές ναυτικής ασφάλειας (maritime security).	174
6.6	Χαρακτηριστικά και ενδιαφερόμενα μέρη του Κώδικα ISPS.	175
6.7	Τρομοκρατικές επιθέσεις – Μελέτες περιπτώσεων.	177
6.8	Πειρατικές επιθέσεις – Μελέτες περιπτώσεων.	179

Κεφάλαιο Έβδομο

Αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα – Η Διεθνής Σύμβαση COLREG

7.1	Γενικές παρατηρήσεις..	181
7.2	Η δομή των ΔΚΑΣ.	182
7.3	Τα παραρτήματα και οι κύριες τροποποιήσεις της COLREG.	184
7.4	Η σχετική ελληνική νομοθεσία.	185

Κεφάλαιο Όγδοο

Θέματα διαχειρίσεως έρματος – Η Διεθνής Σύμβαση BWM

8.1	Γενικές παρατηρήσεις..	187
8.2	Η Διεθνής Σύμβαση BWM.	187

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Κεφάλαιο Ένατο

Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική

9.1	Εισαγωγή.	190
9.2	Η ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών.	194
9.3	Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.	199

Κεφάλαιο Δέκατο

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική

10.1	Η σημασία και τα χαρακτηριστικά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.	209

10.2	Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας..	210
10.3	Η ελληνική ναυτιλία υπό το πρίσμα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.	211
10.4	Το ζήτημα της απασχολήσεως στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.	211

Κεφάλαιο Ενδέκατο **Ναυτιλιακές συνδιασκέψεις**

11.1	Εισαγωγή – Μονοπωλιακοί οργανισμοί ή καρτέλ.	218
11.2	Σύντομη ιστορική ανάλυση της πορείας των συνδιασκέψεων.	219
11.3	Η ναυτιλία γραμμών και το σύστημα των συνδιασκέψεων.	220
11.4	Ο Κώδικας της UNCTAD.	222
11.5	Τα συμβούλια των φορτωτών.	223
11.6	Οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις σε άλλες γεωγραφικές περιοχές εκτός Ευρώπης.	224
11.7	Οι συνδιασκέψεις και ο ανταγωνισμός στην αγορά των πλοίων γραμμών.	225
11.8	Η εμφάνιση των ναυτιλιακών συμμαχιών.	226

Κεφάλαιο Δώδεκατο **Ναυτιλία μικρών αποστάσεων και ακτοπλοΐα**

12.1	Εισαγωγή.	228
12.2	Αποτύπωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ΝΜΑ.	229
12.3	Στρατηγική της ΕΕ για τη ΝΜΑ.	230
12.4	Το ζήτημα της ακτοπλοΐας.	231

Κεφάλαιο Δέκατο Τρίτο **Εθνικότητα και νπολόγηση πλοίων**

13.1	Εισαγωγή.	235
13.2	Περιορισμοί και συνέπειες της εθνικότητας των πλοίων.	236
13.3	Το ζήτημα της νπολογήσεως των πλοίων.	236
13.4	Ο θεσμός του γνήσιου δεσμού.	237
13.5	Οι σημαίες ευκαιρίας.	239
13.6	Ευρωπαϊκές επιλογές στη νπολόγηση των πλοίων.	241
13.7	Κριτήρια επιλογής σημαίας από τον πλοιοκτήτη.	244

Κεφάλαιο Δέκατο Τέταρτο **Λιμενικοί έλεγχοι**

14.1	Πλοία χαμηλών προδιαγραφών.	245
14.2	Οι λειτουργίες του θεσμού των λιμενικών ελέγχων.	245
14.3	Η σχέση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως με τους λιμενικούς ελέγχους.	246
14.4	Το Μνημόνιο του Παρισιού (1982).	247
14.5	Συνέπειες από το ατύχημα του Δ/Ξ Erika (1999).	249
14.6	Στατιστικές αναλύσεις – Ένα παράδειγμα.	249

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ **ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

Κεφάλαιο Δέκατο Πέμπτο **Εισαγωγή**

15.1	Εθνικό δίκαιο και σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις.	253

15.2	Η συμμετοχή των διεθνών οργανισμών.	255
15.3	Γραμμές βάσεως στην οριοθέτηση θαλασσίων και υποθαλασσίων ζωνών.	256
15.4	Θαλάσσιες ζώνες.	261

Κεφάλαιο Δέκατο Έκτο ***Τα εσωτερικά ύδατα***

16.1	Εισαγωγή.	263
16.2	Περιοχές των εσωτερικών υδάτων.	263
16.3	Διακρίσεις των πλοίων ως χρηστών της θάλασσας.	265
16.4	Η πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες.	266
16.5	Η δικαιοδοσία επί των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες.	267

Κεφάλαιο Δέκατο Έβδομο ***Η αιγιαλίτιδα ζώνη***

17.1	Ιστορική εξέλιξη της έννοιας.	269
17.2	Το σύγχρονο νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης.	270
17.3	Χάραξη των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης.	270
17.4	Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως.	273
17.5	Τα Ελληνικά χωρικά ύδατα και το ζήτημα της επεκτάσεώς τους.	275

Κεφάλαιο Δέκατο Όγδοο ***Διεθνή στενά***

18.1	Ιστορική εξέλιξη των κανόνων για τα θαλάσσια στενά.	276
18.2	Η υπόθεση του στενού της Κέρκυρας.	277
18.3	Το νέο καθεστώς του πλου ή ελεύθερης διελεύσεως (transit passage).	278
18.4	Στενά που διέπονται από ειδικό καθεστώς – Διώρυγες.	279
18.5	Διώρυγες.	282
18.6	Η περίπτωση των Ελληνικών θαλασσών για τα διεθνή στενά.	282

Κεφάλαιο Δέκατο Ένατο ***Αρχιπελαγικά κράτη***

19.1	Αρχιπελάγη και αρχιπελαγικά κράτη.	284
19.2	Το νομικό καθεστώς.	284
19.3	Τα δικαιώματα τρίτων κρατών στα αρχιπελαγικά ύδατα.	285
19.4	Η υπόθεση των νησιών Γκαλαπάγκος.	286

Κεφάλαιο Εικοστό ***Η συνορεύουσα ζώνη***

20.1	Ιστορική εξέλιξη.	287
20.2	Οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους.	288
20.3	Το εύρος της συνορεύουσας ζώνης.	289
20.4	Η αρχαιολογική ζώνη.	289

Κεφάλαιο Εικοστό Πρώτο ***Η υφαλοκρηπίδα***

21.1	Το νέο δίκαιο της θάλασσας.	291

21.2	Ιστορική αναδρομή του θεσμού της υφαλοκρηπίδας.....	291
21.3	Η γεωλογική έννοια της υφαλοκρηπίδας.	292
21.4	Το ζήτημα του νομικού ορισμού της υφαλοκρηπίδας.....	294
21.5	Το περιεχόμενο των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους.	294
21.6	Το ζήτημα της οριοθέτησεως της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου.	295

Κεφάλαιο Εικοστό Δεύτερο
Η αποκλειστική οικονομική ζώνη

22.1	Τα αίτια θεσπίσεως του θεσμού.....	296
22.2	Η αλιευτική ζώνη – μια σύντομη αναφορά.	297
22.3	Η νομική φύση της ΑΟΖ.....	297
22.4	Το πρόβλημα υιοθετήσεως ΑΟΖ από την Ελλάδα.	300

Κεφάλαιο Εικοστό Τρίτο
Η ανοικτή θάλασσα

23.1	Σύντομη ιστορική εξέλιξη.	301
23.2	Νομικό καθεστώς – Ελευθερίες και περιορισμοί στην ανοικτή θάλασσα.	301
23.3	Η περίπτωση των εμπορικών πλοίων στην ανοικτή θάλασσα.....	302
23.4	Ειδικές εξαιρέσεις από τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.	303

Κεφάλαιο Εικοστό Τέταρτο
Ο διεθνής βυθός

24.1	Ορισμοί.....	307
24.2	Τα θεσμικά όργανα της Περιοχής.	307
24.3	Οι ρυθμίσεις για τον διεθνή βυθό.	307
24.4	Άλλες σημαντικές ρυθμίσεις που διέπουν την Περιοχή.....	308
	Ευρετήριο.....	311
	Βιβλιογραφία.....	320

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σε αυτό το μέρος αρχικά γίνεται μία σύντομη αναφορά στον **Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό** (International Maritime Organization – IMO) και στις δραστηριότητές του και ακολουθεί η παρουσίαση των διαδικασιών υπογραφής και επικυρώσεως των **Διεθνών Συμβάσεων (ΔΣ)**.

Στη συνέχεια επιχειρείται μία εκτεταμένη ανάλυση πέντε κύριων ΔΣ του IMO μαζί με τις τελευταίες τροποποιήσεις και τα παραρτήματά τους, δηλαδή τη **SOLAS (1974/1978)**, την **STCW (1978/1995/2010)**, τη **MARPOL (1973/1978)**, την **COLREG (1972)** και τη **BWM (2004)** και τους 2 υποχρεωτικούς κώδικες, δηλαδή τον **ISM Code (1998)** και τον **ISPS Code (2002)**, οι οποίοι ουσιαστικά αποτελούν ανεξάρτητα τμήματα της SOLAS.

Παράλληλα ως υποκεφάλαια των παραπάνω περιγράφονται διεξοδικά η ΔΣ του ILO, η **MLC (2006)**, ο Αμερικανικός Νόμος **OPA (1990)** και ορισμένες μεθοδολογίες αξιολογήσεως του ρίσκου για τις θαλάσσιες μεταφορές π.χ. η **FSA** και η **HRA**.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΝ ΙΜΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ

1.1 ΙΜΟ.

Ο ΙΜΟ αποτελεί μία εξειδικευμένη οργάνωση του ΟΗΕ¹, που έχει ως αντικείμενο αποκλειστικά τα ναυτιλιακά ζητήματα σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι **συνθήκες** (treaties) που προκύπτουν από το προπαρασκευαστικό έργο κάποιων διεθνών οργανισμών μπορεί να είναι είτε διμερείς ή πολυμερείς είτε περιφερειακές² ή διεθνείς. Οι τελευταίες είναι το αντικείμενο αυτής της μελέτης, διότι, όχι μόνο δεν μπορούν να αγνοηθούν από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα αλλά η εφαρμογή τους από τα κράτη-μέλη όποτε και όταν συμβεί αυτό, επηρεάζει τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά και κατ' επέκταση την πολιτική των ναυτιλιακών εταιρειών, των συνδικάτων των ναυτικών και των κυβερνητικών αρχών. Οι κύριοι στόχοι του ΙΜΟ είναι:

1) Η βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας στη θάλασσα και στην ξηρά.

2) Η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της εμπορικής ναυτιλίας.

3) Η πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Αυτοί οι στόχοι επιδιώκονται μέσω της υιοθετήσεως νομικών εργαλείων, π.χ. συμβάσεων, κωδίκων, προτάσεων, οδηγιών και πρέπει να εξασφαλίζεται ότι θα υπάρξει κατάλληλη εφαρμογή τους από τα κράτη-μέλη. Σε κάθε στόχο αντιστοιχεί μία Διεθνής Σύμβαση (ΔΣ), π.χ. η ΔΣ SOLAS αποκλειστικά ασχολείται με τα ζητήματα ναυτικής ασφάλειας και προστασίας της ναυσιπλοΐας, η ΔΣ STCW εστιάζει στα ζητήματα προσωπικού των πλοίων και η ΔΣ

MARPOL έχει ως αντικείμενο όλες τις μορφές ρυπάνσεως που προκαλούνται από τις θαλάσσιες μεταφορές και τη διακίνηση των φορτίων και τονίζει την αξία του σταδίου προλήψεως της ρυπάνσεως.

Ο ΙΜΟ αποτελείται από τη **Γενική Συνέλευση**, το **Συμβούλιο**, τις **5 κύριες Επιτροπές** και έναν ικανό αριθμό **Υπο-Επιτροπών**, που υποστηρίζουν το έργο των κύριων **τεχνικών Επιτροπών** και της **Γραμματείας**³. Η ΔΣ που καθιέρωσε τον ΙΜΟ (1948) και τέθηκε σε ισχύ 10 χρόνια αργότερα όριζε ότι ο οργανισμός είναι σε άμεση συνεργασία με 4 ομάδες οργανισμών διεθνούς χαρακτήρα και άλλων οργανισμών (ιδιωτικών και μη κερδοσκοπικών). Σήμερα οι κατηγορίες οργανισμών που συχνά συμμετέχουν στις συνδιασκέψεις του ΙΜΟ είναι οι ακόλουθες έξι:

1) Τα Ηνωμένα Έθνη (Η.Ε.) και τα κύρια όργανά τους π.χ. Γενική Συνέλευση, Συμβούλιο Ασφάλειας, Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο, Συμβούλιο Κηδεμονιών και Γραμματεία.

2) Οι εξειδικευμένες οργανώσεις των Η.Ε., π.χ. FAO, IFAD, ILO, IMF, ITU, UPU, UNIDO UNESCO WHO, WMO⁴.

3) Οι διακυβερνητικοί οργανισμοί των Η.Ε. ως προγράμματα και κεφάλαια του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, π.χ. UNEP, UNCTAD, UNDP, UNICEF, UNCHR.

4) Οι ιδιωτικοί ναυτιλιακοί οργανισμοί, π.χ. ICS, OCIMF, ITOPF, P&I Clubs, CMI, IACS, ICHA, Intertanko.

5) Οι μη διακυβερνητικοί οργανισμοί, κυρίως αυτοί που έχουν ως αντικείμενο την ανάπτυξη, το

¹ Οι διεθνείς οργανισμοί καθιερώνονται από τα κράτη διά μέσου διεθνών συμφωνιών και οι εξουσίες τους είναι περιορισμένες σε εκείνους που τους έχουν ανατεθεί στο συστατικό τους μέρος. Διαθέτουν περιορισμένο βαθμό διεθνούς προσωπικότητας ιδιαίτερα έναντι των κρατών-μελών. Έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν και να γίνονται μέλη σε διεθνείς συμφωνίες και οι αντιπρόσωποί τους κατέχουν συγκεκριμένα προνόμια και ασυλίες.

² Στον ναυτιλιακό τομέα οι περιφερειακές συμβάσεις είναι έργο του UNEP (του προγράμματος περιβάλλοντος του ΟΗΕ).

³ Για περαιτέρω πληροφορίες περί των οργάνων του ΙΜΟ, βλ. αναλυτική παρουσίαση στο: Α.Β. Αλεξόπουλος, (2014). Π. Λυκούδη: Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, (επιμ.) Δ. Βασιλάκη, 3^η έκδοση, (ειδικά τα κεφάλαια 29, 30).

⁴ Για όλες αυτές τις οργανώσεις του ΟΗΕ αλλά και για τις άλλες που ακολουθούν στο κείμενο, για πρόσθετες πληροφορίες βλ. πιο αναλυτικά στο Α.Β. Αλεξόπουλος και Ν.Γ. Φουρναράκης, (2008). Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες, 2^η έκδοση, Ίδρυμα Ευγενίδου (ειδικά το κεφάλαιο 2).

περιβάλλον και τα ανθρώπινα δικαιώματα, π.χ. EEB, Greenpeace, Friends of the Earth, Helmepe, World Bank.

6) Οι διεθνείς οργανισμοί θαλάσσιου χαρακτήρα, π.χ. Antarctic Treaty Secretariat, International Hydrographic Organization, International Council for the Exploration of the Sea, International Seabed Authority, North Pacific Marine Science Organization.

Συχνά στις συνδιασκέψεις του IMO συμμετέχει μεγάλος αριθμός των παραπάνω οργανισμών δίχως ψήφο (μόνο με τη μορφή παροχής συμβουλών) και αντιπροσωπεύει μεγάλο μέρος βιομηχανικών, εμπορικών, περιβαλλοντικών, εργασιακών και ασφαλιστικών συμφερόντων υπό τη ναυτιλιακή ομπρέλα. Σύμφωνα με το άρθρο 45 της ιδρυτικής συνθήκης του IMO και το άρθρο 57 του Χάρτη του ΟΗΕ, αυτός αποτελεί τον κατεξοχήν διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό μέσα στο πλαίσιο του ΟΗΕ. Οι νομικές σχέσεις του IMO με τις άλλες εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ προβλέπονται στο άρθρο 46 και εκφράζονται διά μέσου της καθιερώσεως Κοινών Επιτροπών Εργασίας.

- Κατάλογος των υπολοίπων συμβάσεων του IMO.

1) Συμβάσεις σχετικές με τη ναυτική ασφάλεια και τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα.

α) Σύμβαση για τη Διευκόλυνση των θαλασσιών Μεταφορών (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – FAL), 1965.

β) Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως (International Convention on Load Lines – LL) 1966.

γ) Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση (International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR), 1979.

δ) Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation – SUA), 1988.

ε) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (International Convention for Safe Containers – CSC), 1972.

στ) Σύμβαση για την Ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (Convention on the International Maritime Satellite Organization – IMISO (C), 1976.

ζ) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων (The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels – SFV), 1977⁵.

η) Σύμβαση για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, STCW-F), 1995.

θ) Σύμβαση για τα Επιβατηγά Πλοία που εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια (Special Trade Passenger Ships Agreement – STP), 1971.

2) Συμβάσεις σχετικές με την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

α) Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties – Intervention), 1969.

β) Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter – LC), 1972.

γ) Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation – OPRC), 1990⁶.

δ) Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιζήμιων Αντισκαριακών Ουσιών στα Πλοία (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships – AFS), 2001.

ε) Σύμβαση για την Ανακύκλωση των Πλοίων (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships), 2009.

3) Συμβάσεις σχετικές με την ευθύνη και την αποζημίωση.

α) Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (International Convention

⁵ Αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1993 και συμπληρώθηκε από τη Συμφωνία του Cape Town (2012).

⁶ Μαζί με το αντίστοιχο Πρωτόκολλο (Protocol on Preparedness, Response and Cooperation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances – OPRC-HNS Protocol) 2000.

on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC), 1969.

β) Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου με σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από τα Πλοία (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage – FUND), 1971⁷.

γ) Σύμβαση σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης για τις Ναυτικές Αγωγές (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims – LLMC), 1976.

δ) Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη συνεπεία Ζημιάς που προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material – NUCLEAR), 1971.

ε) Σύμβαση για τη Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea – PAL), 1974.

στ) Σύμβαση για τα Καύσιμα των Πλοίων (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage), 2001.

ζ) Σύμβαση για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks – WR), 2007.

4) Συμβάσεις που δεν ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες.

α) Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (International Convention on Tonnage Measurement of Ships – TONNAGE), 1969.

β) Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή (International Convention on Salvage), 1989.

1.2 Οι διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις.

Με τον όρο **Διεθνής Σύμβαση** (ΔΣ) καλείται κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται ανάμεσα σε υποκείμενα του διεθνούς δικαίου (μεταξύ κρατών, μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών) και στοχεύει στην παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων. Άλλοι σχετικοί όροι που εμφανίζονται σε διεθνή κείμενα είναι **συνθήκη, συμφωνία, πρωτόκολλο, διακήρυξη, σύμφωνο, καταστατικό, χάρτης, τελική**

πράξη κ.λπ.. Με την προϋπόθεση ότι οι παραπάνω όροι ανταποκρίνονται στον ορισμό της Συμβάσεως περί Συνθηκών της Βιέννης, από νομική άποψη θεωρούνται ταυτόσημοι.

Σχετικά με τους τύπους ΔΣ, αρχικά γίνεται διάκριση μεταξύ συμβάσεων που συνάπτουν κράτη και εκείνων, στις οποίες μετέχουν διεθνείς οργανισμοί. Εξίσου σημαντική είναι η διάκριση σε **διμερείς** και **πολυμερείς συμβάσεις**. Αυτές διαφέρουν μεταξύ τους στη διαπραγματευτική ικανότητα και σύναψη, στην έναρξη ισχύος, στη δυνατότητα διατυπώσεως επιφυλάξεων, στην ερμηνεία, στην αναθεώρηση και στη λήξη ισχύος.

Πριν την επίσημη ίδρυση του IMO (1958) αρκετές σημαντικές ΔΣ είχαν ήδη δημιουργηθεί, π.χ. η SOLAS (1948), η OILPOL (1954) και ορισμένες άλλες ΔΣ για τις Γραμμές Φορτώσεως και την Πρόληψη των Συγκρούσεων στη Θάλασσα. Ο IMO από τη στιγμή που ανέλαβε δράση, είχε ως κύριο έργο την εξέλιξη αυτών των συμβάσεων αλλά και τη δημιουργία νέων όταν αυτό ήταν αναγκαίο.

1.2.1 Υιοθέτηση μίας συμβάσεως.

Ο IMO, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, διαθέτει οκτώ κύρια όργανα που έχουν επωμισθεί τον ρόλο της συστάσεως, υιοθετήσεως και εφαρμογής των ΔΣ⁸. Οι εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελούν αντικείμενο συζητήσεως από τα κράτη-μέλη του. Στο πλαίσιο των οργάνων του IMO και εφόσον κρίνεται απαραίτητο, ξεκινούν οι διαδικασίες προετοιμασίας μίας νέας συμβάσεως ή των τροποποιήσεων μίας ήδη ισχύουσας.

Με την έγκριση της Συνελεύσεως ή του Συμβουλίου του IMO, η σχετική Επιτροπή αναλαμβάνει τις διεργασίες με περισσότερη λεπτομέρεια και προετοιμάζει ένα **αρχικό έγγραφο** (draft document). Ορισμένες φορές απαιτείται η συμβολή μίας εξειδικευμένης υποεπιτροπής, ανάλογα με το αντικείμενο της νέας συμβάσεως. Στη συνέχεια, η αρμόδια επιτροπή παραδίδει την αρχική μορφή της συμβάσεως στη Συνέλευση και στο Συμβούλιο, προτείνοντας τη διεξαγωγή Συνδιασκέψεως με σκοπό την προώθηση των διαδικασιών για την **υιοθέτηση** (adopting convention) της συμβάσεως.

⁷ Αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο της Συμβάσεως (1992) που αύξησε τα όρια αποζημιώσεως.

⁸ Για μία ανάλυση των άλλων εξίσου σημαντικών συμβάσεων του IMO που αναφέρθηκαν επιγραμματικά στον παραπάνω κατάλογο, πλην των 5 που αναφέρονται σε αυτό το μέρος, βλ. Α.Β. Αλεξόπουλος, (2014). Π. Λυκούδη Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, (επιμ.) Δ. Βασιλάκη, 3^η έκδοση, (ειδικά το κεφάλαιο 31).

Επίσημες προσκλήσεις για τη συμμετοχή τους στη Συνδιάσκεψη δέχονται όλα τα κράτη-μέλη του ΙΜΟ αλλά και όλα τα κράτη-μέλη του ΟΗΕ. Επομένως, αυτές οι Συνδιασκέψεις έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα και είναι ανοιχτές για κάθε κυβερνητική αρχή. Παράλληλα, προσκαλούνται ειδικοί εμπειρογνώμονες, είτε από διεθνείς εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, είτε από διεθνείς ιδιωτικούς οργανισμούς, ως παρατηρητές, με σκοπό να καταθέσουν την άποψή τους εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

Πριν την έναρξη της Συνδιασκέψεως, το αρχικό έγγραφο μοιράζεται σε όλους τους συμμετέχοντες, για τη διατύπωση σχολίων. Στη συνέχεια ακολουθεί συζήτηση για το περιεχόμενο της συμβάσεως και εφόσον γίνει αποδεκτό, υιοθετείται από τη Συνδιάσκεψη. Ακολουθεί η κατάθεση του τελικού εγγράφου στον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ, ο οποίος στέλνει αντίγραφά του σε όλα τα κράτη-μέλη. Κατά συνέπεια, η σύμβαση είναι ανοιχτή για υπογραφή από τα κράτη-μέλη συνήθως σε μία περίοδο 12 μηνών.

1.2.2 Διαδικασίες ενάρξεως ισχύος της συμβάσεως.

Η υιοθέτηση μίας ΔΣ αντιπροσωπεύει μόνο το πρώτο στάδιο μίας μακράς χρονικής διαδικασίας. Πριν **τεθεί σε ισχύ** (entry into force) η σύμβαση, δηλαδή πριν δεσμευθούν οι κυβερνητικές αρχές, πρέπει να γίνει αποδεκτή επίσημα από τα κράτη. Με άλλα λόγια, κάθε σύμβαση περιέχει κανονισμούς, που καθορίζουν τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις, έτσι ώστε αυτή να τεθεί σε ισχύ. Όσο περισσότερο σημαντικό και περίπλοκο είναι το έγγραφο, τόσο περισσότερο αυστηρές είναι οι προϋποθέσεις για την έναρξη ισχύος, π.χ. η SOLAS 1974 απαιτούσε την αποδοχή 25 κρατών-μελών, των οποίων οι εμπορικοί στόλοι ξεπερνούσαν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας πριν τεθεί επίσημα σε ισχύ.

Από τη στιγμή που η πρόθεση ενός κράτους είναι η αποδοχή της συμβάσεως, αυτό σημαίνει απαραίτητα την υποχρέωση να πάρει τα μέτρα που απαιτεί η σύμβαση, για παράδειγμα συχνά πρέπει να ψηφισθεί νέος εθνικός νόμος ή να τροποποιηθεί κάποιος που υφίσταται, με σκοπό να επικυρωθεί η σύμβαση, για να εφαρμοσθούν οι κανονισμοί της.

1.2.3 Διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως και συναινέσεως.

Αυτοί οι όροι αναφέρονται σε κάποιες μεθόδους, σύμφωνα με τις οποίες ένα κράτος εκφράζει την πρό-

θεσή του να δεσμευθεί από μία ΔΣ. Αρχικά η πρόθεση ενός κράτους για την **υπογραφή** (signature) της ΔΣ εκφράζεται ως εξής:

1) Η σύμβαση προβλέπει ότι η διαδικασία υπογραφής της έχει τον σκοπό της δεσμεύσεως από τα κράτη.

2) Αποφασίσθηκε ότι τα κράτη κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων συμφώνησαν ότι η υπογραφή της συμβάσεως έχει αυτόν τον σκοπό.

3) Η πρόθεση ενός κράτους να δεσμευθεί από την υπογραφή της συμβάσεως διαφαίνεται από τη στάση της αντιπροσωπείας του ή την έκφραση γνώμης κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων στη Συνδιάσκεψη (σύμφωνα με το άρθρ. 12 παρ. 1 της Συμβάσεως της Βιέννης, 1969).

Ένα κράτος έχει τη δυνατότητα να υπογράψει μία ΔΣ, υπό την προϋπόθεση της επικυρώσεως, αποδοχής και εγκρίσεως. Σε αυτήν την περίπτωση η υπογραφή δεν πιστοποιεί την πρόθεση του κράτους να δεσμευθεί από τη σύμβαση, αλλά υποχρεώνει το κράτος να αποφύγει ενέργειες που ζημιώνουν το αντικείμενο και τον σκοπό της συμβάσεως [άρθρ. 18 παρ. (α) της Συμβάσεως της Βιέννης].

Αυτή η επιλογή εκφράσεως της επίσημης δεσμεύσεως ενός κράτους πηγάζει από την εποχή που οι διεθνείς επικοινωνίες δεν ήταν άμεσες όπως είναι σήμερα. Ουσιαστικά σήμαινε ότι ο αντιπρόσωπος ενός κράτους δεν ξεπερνούσε τα όρια των δυνατοτήτων του ή τις οδηγίες της κυβερνήσεώς του σχετικά με την ολοκλήρωση των διαδικασιών υπογραφής της συμβάσεως. Οι όροι **αποδοχή** (acceptance) και **έγκριση** (approval) έχουν περίπου την ίδια έννοια με τον όρο **επικύρωση** (ratification), αλλά είναι λιγότερο επίσημοι και μη τεχνικοί και επομένως συχνά προτιμώνται από ορισμένα κράτη, που αντιμετωπίζουν θεσμικές δυσκολίες με τον όρο **επικύρωση**.

Οι περισσότερες πολυμερείς συμβάσεις είναι ανοιχτές προς υπογραφή για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η μέθοδος της **συναινέσεως** (accession) χρησιμοποιείται από ένα κράτος με σκοπό να γίνει μέλος της συμβάσεως, την οποία δεν είχε υπογράψει, όταν αυτή ήταν ανοιχτή για υπογραφή. Από την τεχνική πλευρά, η συναινέση απαιτεί από ένα κράτος να καταθέσει μία πράξη (επίσημο έγγραφο) συναινέσεως.

1.2.4 Εφαρμογή μίας συμβάσεως.

Η **εφαρμογή** (enforcement) μίας συμβάσεως βασίζεται αποκλειστικά στην πρόθεση των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Ο ΙΜΟ δεν έχει δύναμη

επιρροής σε αυτό το χρονικό στάδιο, μολονότι υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις, π.χ. ο υποχρεωτικός **Κώδικας ISM**. Οι κυβερνήσεις εφαρμόζουν τους κανονισμούς μιας συμβάσεως με ναυτιλιακό περιεχόμενο σύμφωνα με τις ανάγκες των εθνικών στόλων και ορίζουν τις διαδικασίες παραβιάσεων όταν αυτές επιβάλλονται.

1.2.5 Τροποποιήσεις μίας συμβάσεως.

Η τεχνολογία και οι νέες τεχνικές που εφαρμόζονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία στις μέρες μας αλλάζουν. Ως αποτέλεσμα δημιουργούνται ανάγκες για την υιοθέτηση νέων συμβάσεων ή την αναβάθμιση-τροποποίηση των υπαρχουσών, π.χ. η SOLAS του 1960 τροποποιήθηκε έξι φορές αφού τέθηκε σε ισχύ το 1965, δηλαδή το 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 και 1973. Το επόμενο έτος, όπως γνωρίζουμε, δημιουργήθηκε μία νέα ΔΣ SOLAS (1974) που περιέλαβε όλες τις προηγούμενες τροποποιήσεις και αυτή με τη σειρά της τροποποιήθηκε τα έτη 1978, 1981, 1983, 1988, 1990 και 1991.

Οι παλαιότερες ΔΣ προχωρούσαν σε **τροποποιήσεις** (amendments) μόνο όταν ένα σημαντικό ποσοστό των συμβαλλομένων μερών, συνήθως τα 2/3, αποδεχόταν αυτές. Αυτό σήμαινε ότι απαιτούνταν σημαντικός αριθμός αποδοχών, ώστε να τροποποιηθεί η σύμβαση, σε σχέση με τον αρχικό αριθμό αποδοχών για να τεθεί σε ισχύ αυτή, ιδιαίτερα στην περίπτωση που ο αριθμός των κρατών-μελών ήταν μεγάλος. Κατά συνέπεια, υπήρχε εξαιρετικά μεγάλη χρονική υστέρηση, για να τεθούν σε ισχύ οι νέες τροποποιήσεις μίας ΔΣ.

Με σκοπό την επίλυση του προβλήματος, ο IMO υιοθέτησε μία νέα μέθοδο τροποποιήσεων, που καλείται «**tacit acceptance**» και εφαρμόστηκε πρώτα στις SOLAS (1974), COLREG (1972) και MARPOL (1973). Αυτή η μέθοδος βασίζεται στο γεγονός ότι μία τροποποίηση συμβάσεως θα τεθεί σε ισχύ μία **συγκεκριμένη ημερομηνία**, εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή έχουν διατυπωθεί αντιρρήσεις για το περιεχόμενο της τροποποίησης από συγκεκριμένο αριθμό κρατών-μελών. Ως αποτέλεσμα, η νέα μέθοδος επιτάχυνε τις διαδικασίες των τροποποιήσεων, π.χ. οι τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS τέθηκαν σε ισχύ την 1/9/1984.

1.2.6 Προβλήματα υπογραφής, επικυρώσεως και εφαρμογής μίας συμβάσεως.

Έχομε ήδη σημειώσει ότι οι ΔΣ, μέχρι να τεθούν

σε ισχύ, διανύουν μια χρονοβόρα διαδικασία, π.χ. οι τροποποιήσεις (1969) της OILPOL (1954) καθυστέρησαν οκτώ χρόνια να εφαρμοσθούν, η MARPOL (1973) τέθηκε σε ισχύ μετά την πάροδο δέκα ετών και αυτό μόνο διότι συνέβαλε η Συνδιάσκεψη TSP (1978), υιοθετώντας το Πρωτόκολλο, που με τη σειρά του επίσπευσε τις διαδικασίες επικυρώσεως, ει-dάλλως κανείς δεν γνώριζε πότε η σύμβαση θα είχε τεθεί σε ισχύ. Η αργοπορία αυτή δεν χαρακτηρίζει μόνο τις ΔΣ, που αφορούν στον ναυτιλιακό τομέα, αλλά αποτελεί γενικό στοιχείο όλων των ΔΣ νομικής μορφής, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις.

Αντίθετα, οι **Περιφερειακές Συμβάσεις** (ΠΣ) καθυστερούν λιγότερο να τεθούν σε ισχύ, επειδή ο αριθμός των συμμετεχόντων κρατών είναι μικρότερος και υπάρχει συνήθως ταύτιση οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων, εκτός εάν υπάρχουν διαφωνίες ανάμεσα στα παράκτια κράτη που γεινιάζουν σε μια οικολογικά ευαίσθητη θαλάσσια περιοχή. Για παράδειγμα η **ΠΣ της Βαρκελώνης** (1976) για την προστασία της Μεσογείου μαζί με τα δύο πρώτα Πρωτόκολλά της τέθηκε σε ισχύ το 1978. Συμπληρωματικά, τέτοιου είδους προβλήματα δεν παρουσιάζονται όταν πρόκειται για την ψήφιση εθνικής νομοθεσίας, όπως ο **αμερικανικός Νόμος OPA 1990**, ο οποίος χρειάστηκε περίπου 2 ½ χρόνια για να τεθεί σε ισχύ.

Ένα άλλο σημείο σχολιασμού είναι όταν υπάρχει η επιθυμία για την υπογραφή της συμβάσεως, αλλά με καθυστέρηση της επικυρώσεως και με πλήρη χρονική εκμετάλλευση των διαφόρων διαδικαστικών σταδίων, που ακολουθούν την αρχική βούληση μίας χώρας στο να αποδεχθεί τη ΔΣ. Υπογραφή της συμβάσεως σημαίνει μία **εκ πρώτης όψεως** (prima facie) πρόθεση προς επικύρωση, δίχως να αναφέρεται ο χρόνος της επικυρώσεως. Επομένως σημαντικός αριθμός υπογραφών αντιστοιχεί σε μεγάλο αριθμό επικυρώσεων. Δεν συμβαίνει όμως συχνά και το αντίθετο. Ένα κράτος είναι πιθανόν να μην έχει υπογράψει, αλλά να έχει μόνο επικυρώσει τη σύμβαση, είτε λόγω ιδιαίτερης συμπεριφοράς, είτε εισαγωγής νέων στοιχείων στο αντικείμενο της συμβάσεως είτε, πιο συχνά, διότι ήταν επιθυμητή η πολιτική του «**περίμενε και θα δούμε**». Για παράδειγμα στη **Σύμβαση Αστικής Ευθύνης** (Civil Liability Convention – CLC) (1969), από τις 15 αρχικές επικυρώσεις, τα 9 κράτη δεν είχαν υπογράψει τη σύμβαση, διότι περίμεναν τις εξελίξεις από τη συμπληρωματική της Σύμβαση FUND (1971).

Το στάδιο της επικυρώσεως συνήθως αντιμετωπίζει προβλήματα από τις διαθέσεις των κρατών-μελών. Ακόμη και εάν τεθεί σε ισχύ μία σύμβαση, δεν έχει ευρύτητα επικυρωθεί. Ωστόσο, ο μικρός ή ο μεγάλος αριθμός επικυρώσεων δεν επηρεάζει αναγκαία την αποτελεσματικότητα της συμβάσεως. Η MARPOL έχει επικυρωθεί από 153 κράτη (Ιούνιος 2015), τα οποία αντιπροσωπεύουν πάνω από το 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας (πίν. 1.1). Το γεγονός ότι έχει επικυρωθεί και τεθεί σε ισχύ μία σύμβαση δεν αποτελεί και εγγύηση ότι οι διατάξεις της θα γίνουν αποδεκτές. Επίσης, ένα κράτος μπορεί να μην έχει αποδεχθεί μία σύμβαση στο σύνολό της, αλλά αυτό δεν το εμποδίζει να εφαρμόσει εκείνα τα σημεία της συμβάσεως με τα οποία ήδη συμφωνεί, χωρίς να απαιτείται η επικύρωσή τους.

Κατά τη διάρκεια της προεργασίας για την κατάρτιση μίας συμβάσεως, συχνά ανακαλύπτονται διαφορές μεταξύ κρατών κι αυτό μπορεί να οδηγήσει ένα κράτος στη μη αποδοχή του σταδίου επικυρώσεως. Στη Συνδιάσκεψη TSPP (1978) για την αναθεώρηση των ΔΣ MARPOL (1973) και SOLAS (1974) υπήρξαν έντονες διαφωνίες σχετικά με τα νέα συστήματα εγκαταστάσεως σε Δ/Ξ. Αυτός ήταν και ο κύριος λόγος που πέρασαν 5 χρόνια έως ότου τεθεί σε ισχύ η MARPOL (1983). Όταν μία σύμβαση προετοιμάζεται από έναν **διεθνή οργανισμό** που τηρεί αρχείο των συνεδριάσεων, δεν υπάρχει μεγάλη δυσκολία στην πρόσβαση των στοιχείων κι αυτό μπορεί να αμβλύνει τις διαφορές μεταξύ των κρατών, αλλά όταν η διεργασία γίνεται μέσω των **ad hoc διακυβερνητικών συμβουλίων**, όπως συνήθως συμβαίνει συχνά στις ΠΣ, είναι πολύ δύσκολη η πρόσβαση.

Ιδιαίτερη σημασία έχουν και οι **ήπιες υποχρεώσεις** (light obligations) που επιβάλλει μία σύμβαση. Εάν απαιτούνται απλές αλλαγές διοικητικής φύσεως, τότε η επικύρωση θα είναι ταχεία, π.χ. η **Διακρατική Συμφωνία της Βόννης** για τη ρύπανση από πετρέλαιο της Βόρειας Θάλασσας (1969). Όταν όμως η σύμβαση υποχρεώνει τα κράτη-μέλη σε εκτεταμένες αλλαγές στην εσωτερική νομοθεσία ενός συμβαλλόμενου μέρους, για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων, αναπόφευκτα η επικύρωση καθυστερεί, π.χ. για την **ΔΣ TONNAGE** (1969), η

απαραίτητη υψηλή προϋπόθεση των 25 υπογραφών κρατών που έπρεπε να διαθέτουν το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στο στάδιο της επικυρώσεως (1982).

Το ερώτημα είναι με ποιον τρόπο μπορούμε να εκτιμήσουμε την πρόθεση ενός κράτους προς την επικύρωση ή όχι μιας ΔΣ. Θα ήταν συνετό να εξετάσουμε ποια κράτη επηρεάζονται άμεσα από τις διατάξεις της συμβάσεως, των οποίων η επικύρωση θα κρίνει την αποτελεσματικότητά της. Στο παρελθόν οι ΗΠΑ και η Βρετανία κατά διαστήματα είχαν ηγετικό ρόλο στις Συνδιασκέψεις για την κατάρτιση μιας συμβάσεως, υποστηριζόμενες από διάφορες ομάδες κρατών, π.χ. κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως TSPP (1978) για την επίσηυση της επικυρώσεως της MARPOL υπήρξε αντιπαράθεση ανάμεσα σε τρεις ομάδες κρατών για τις αναθεωρημένες διατάξεις, που αφορούσαν σε ζητήματα τεχνικής φύσεως.

Πιθανώς το πιο σοβαρό εμπόδιο παρουσιάζεται στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα μεταξύ υιοθετήσεως και επικυρώσεως μίας συμβάσεως. Πολλά από τα δεξαμενόπλοια (Δ/Ξ) ναυπηγούνται σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις πριν ακόμη τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, έτσι ώστε να αποφύγουν τις μετατροπές που κρίνονται αναγκαίες όταν τεθεί σε ισχύ, π.χ. είναι γνωστή η διαφωνία ανάμεσα στα κράτη-μέλη της MARPOL, σχετικά με τις απαιτήσεις για τα Δ/Ξ κατά τη διαδικασία εγκρίσεως του Πρωτοκόλλου της. Μια ομάδα κρατών επιθυμούσε την εγκατάσταση των ξεχωριστών δεξαμενών έρματος σε Δ/Ξ πάνω από 70.000 DWT, μια άλλη ομάδα την καθιέρωση του συστήματος πλύσεως δεξαμενών με φορτίο και του συστήματος αδρανούς αερίου, ενώ η τελευταία ομάδα προτιμούσε την τεχνική των διπλών περιβλημάτων ή πυθμένων.

Οι περισσότερες διατάξεις των συμβάσεων, ενώ φαίνονται θεωρητικά ικανοποιητικές, στην πράξη δεν συμβαίνει το ίδιο κατά το στάδιο της εφαρμογής τους. Επισημαίνεται ότι οι ΔΣ προσανατολίζονται, όσον αφορά στους κανονισμούς προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, σε μεγάλο βαθμό υπέρ της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά το πιθανότερο είναι ότι, εάν συνέβαινε το αντίθετο, δεν θα τις υπέγραφαν τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη με την απαιτούμενη διαθέσιμη χωρητικότητα.

Πίνακας 1.1
Σύντομη απεικόνιση των συμβάσεων του IMO μέχρι την 5^η Ιουνίου 2015.

Νομικό εργαλείο (Συμβάσεις, Πρωτόκολλα, Παραρτήματα)	Ημερομηνία ενάρξεως ισχύος	Αριθμός κρατών – μελών	Ποσοστό (%) παγκόσμιας χωρητικότητας *
IMO Convention	17-Mar-58	171	96,53
SOLAS 1974	25-May-80	162	98,60
SOLAS Protocol 1978	1-May-81	119	96,86
SOLAS Protocol 1988	3-Feb-00	105	95,03
Stockholm Agreement 1996	1-Apr-97	12	5,83
LL 1966	21-Jul-68	161	98,59
LL Protocol 1988	3-Feb-00	100	95,15
TONNAGE 1969	18-Jul-82	152	98,46
COLREG 1972	15-Jul-77	156	98,59
CSC 1972	6-Sep-77	82	63,08
CSC 1993 amendments	Δεν έχει τεθεί σε ισχύ	11	10,75
SFV Protocol 1993	Δεν προϋπάρχει να τεθεί σε ισχύ	17	18,68
Cape Town Agreement 2012	Δεν έχει τεθεί σε ισχύ	4	2,03
STCW 1978	28-Apr-84	159	98,55
STCW-F 1995	29-Sep-12	17	4,12
SAR 1979	22-Jun-85	105	82,13
STP 1971	2-Jan-74	18	23,45
SPACE STP 1973	2-Jun-77	17	23,08
IMSO 1976 Convention	16-Jul-79	100	94,74
IMSO 2008 amendments ²	Δεν έχει τεθεί σε ισχύ**	12	3,88
FAL 1965	05-Mar-67	115	91,27
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	2-Oct-83	153	98,52
MARPOL 73/78 (Annex III)	1-Jul-92	141	97,79
MARPOL 73/78 (Annex IV)	27-Sep-03	134	90,74
MARPOL 73/78 (Annex V)	31-Dec-88	147	98,03
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19-May-05	82	95,23
LC 1972	30-Aug-75	87	61,76
LC 1978 amendments	Δεν έχει τεθεί σε ισχύ	20	14,05
LC Protocol 1996	24-Mar-06	45	36,60
INTERVENTION 1969	6-May-75	88	74,38
INTERVENTION Protocol 1973	30-Mar-83	56	51,48
CLC 1969	19-Jun-75	35	2,70
CLC Protocol 1976	8-Apr-81	53	59,29
CLC Protocol 1992	30-May-96	134	96,69
FUND Protocol 1976***	22-Nov-94	31	49,69
FUND Protocol 1992	30-May-96	114	94,16
FUND Protocol 2000****	27-Jun-01	-	-

Νομικό εργαλείο (Συμβάσεις, Πρωτόκολλα, Παραρτήματα)	Ημερομηνία ενάρξεως ισχύος	Αριθμός κρατών – μελών	Ποσοστό (%) παγκόσμιας χωρητικότητας*
FUND Protocol 2003	3-Mar-05	31	18,26
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	17	18,88
PAL 1974	28-Apr-87	26	32,03
PAL Protocol 1976	30-Apr-89	18	31,75
PAL Protocol 1990	<i>Δεν έχει τεθεί σε ισχύ</i>	4	0,65
PAL Protocol 2002	23-Apr-14	23	42,23
LLMC 1976	1-Dec-86	53	53,68
LLMC Protocol 1996	13-Mar-04	50	53,58
SUA 1988	1-Mar-92	166	94,45
SUA Protocol 1988	1-Mar-92	153	87,47
SUA 2005	28-Jul-10	35	35,83
SUA Protocol 2005	28-Jul-10	31	35,13
SALVAGE 1989	14-Jul-96	65	51,24
OPRC 1990	13-May-95	108	72,75
HNS Convention 1996	<i>Δεν προτίθεται να τεθεί σε ισχύ</i>	14	14,14
HNS Protocol 2010	<i>Δεν έχει τεθεί σε ισχύ</i>	-	-
OPRC/HNS 2000	14-Jun-07	35	48,70
BUNKERS Convention 2001	21-Nov-08	78	91,46
AFS Convention 2001	17-Sep-08	70	84,85
BWM Convention 2004	<i>Δεν έχει τεθεί σε ισχύ</i>	44	32,86
NAIROBI WRC 2007	14-Apr-15	22	37,64
HONG KONG Convention 2009	<i>Δεν έχει τεθεί σε ισχύ</i>	3	1,86

* Πηγή: IHS-Fairplay - World Fleet Statistics 31 December 2013.

** Κατά την εικοστή σύνοδό της, η Συνέλευση της IMSO αποφάσισε να εφαρμόσει τις τροποποιήσεις προσωρινά, με ισχύ από τις 6 Οκτωβρίου 2008, εν αναμονή της επίσημης ενάρξεως ισχύος τους.

*** Λόγω της διακοπής της συμβάσεως του 1971 για το Ταμείο Αποζημιώσεως στις 24 Μαΐου 2002 το παρόν Πρωτόκολλο θεωρείται ότι έχει παύσει, με ισχύ από την ίδια ημερομηνία.

**** Τέθηκαν σε ισχύ με τη μέθοδο «tacit acceptance» στις 7 Ιουνίου 2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS

2.1 Ιστορική αναδρομή.

Η κύρια Σύμβαση του IMO που εξετάζει το ζήτημα της αξιοπλοΐας των πλοίων είναι η ΔΣ για την **Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα** (Safety Of Life At Sea – SOLAS), της οποίας η πρώτη έκδοση είχε ως κίνητρο το ναυάγιο του επιβατηγού (Ε/Γ) πλοίου **Τιτανικός**¹. Η SOLAS είναι μία από τις παλαιότερες χρονολογικά ΔΣ που αφορούν σε τεχνικά ναυτιλιακά θέματα, η οποία εκσυγχρονίζεται και βελτιώνεται σε τακτική βάση.

Οι προσπάθειες δημιουργίας της αρχικής SOLAS στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου (1914) κατέληξαν στην υιοθέτηση νέων διεθνών απαιτήσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας για όλα τα εμπορικά πλοία: δηλαδή η παροχή στεγανών και ανθεκτικών στη φωτιά διαφραγμάτων, η παροχή σωστικών μέσων, η πρόληψη πυρκαγιών με τη χρήση συσκευών πυροσβέσεως στα Ε/Γ πλοία και η μεταφορά ραδιοηλεκτρικού εξοπλισμού για πλοία που μεταφέρουν πάνω από 50 άτομα. Στη Συνδιάσκεψη μετείχαν 13 κράτη και η σύμβαση υιοθετήθηκε στις 20 Ιανουαρίου 1914, αλλά δεν τέθηκε σε ισχύ μέχρι τον Ιούλιο του 1915, διότι ξέσπασε ο πόλεμος στην Ευρώπη. Μόνο 5 κράτη υπέγραψαν τη σύμβαση, αλλά κάποια από τα συμμετέχοντα κράτη εφάρμοσαν σε μεγάλο βαθμό τους νέους κανονισμούς (Βρετανία, Γαλλία, ΗΠΑ και οι Σκανδιναβικές χώρες).

Στη συνέχεια έγιναν νέες προτάσεις το 1927 με σκοπό τη διοργάνωση μίας νέας διασκέψεως που διεξήχθη στο Λονδίνο το 1929 και στην οποία συμμετείχαν 18 κράτη. Αυτή η έκδοση της SOLAS περιείχε περίπου 60 άρθρα σχετικά με την κατασκευή του πλοίου, τον εξοπλισμό διασώσεως, την πρόληψη και αντιμετώπιση της πυρκαγιάς, ασύρματα τηλεγραφικά δίκτυα, ναυτιλιακά βοηθήματα και κανόνες για

την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα. Τέθηκαν σε ισχύ το 1933, αλλά οι διατάξεις της μέχρι και το 1948 ξεπεράστηκαν από τις νέες απαιτήσεις κατασκευαστικής ασφάλειας, οπότε στη Συνδιάσκεψη αυτή που διεξήχθη με την πρωτοβουλία της Βρετανίας προκλήθηκαν μεγάλες καθυστερήσεις στο χρονικό στάδιο της εφαρμογής (τέθηκαν σε ισχύ το 1952).

Αντίστοιχα η πρώτη προσπάθεια του IMO για κατάρτιση της ΔΣ SOLAS, έγινε το 1960 και τέθηκε σε ισχύ το 1965, αλλά αντιμετώπισε δυσκολίες στην καθιέρωση των τροποποιήσεων της παρά την πρόθεση του οργανισμού να αναβαθμίζεται περιοδικά η σύμβαση με τον εκμοντερνισμό των διατάξεων. Η SOLAS του 1960 υποβλήθηκε σε τροποποιήσεις τα έτη 1966, 1967, 1968, 1971 και 1973, καμιά από τις οποίες όμως δεν τέθηκε σε ισχύ, διότι οι διαδικασίες είχαν μεγάλη καθυστέρηση.

Η ΔΣ SOLAS του 1960 περιείχε κανονισμούς για την υποδιαίρεση και ευστάθεια των πλοίων, τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, την προστασία και κατάσβεση πυρκαγιάς, τα σωστικά μέσα, τη μεταφορά σιτηρών, τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων και τα πυρηνοκίνητα πλοία. Εξαιτίας όμως των υψηλών απαιτήσεων για ενδεχόμενες τροποποιήσεις της αντικαταστάθηκε πλήρως από τη νέα Σύμβαση του 1974. Ο (τότε) γενικός γραμματέας του IMO Colin Goad υποστήριξε ότι η ΔΣ SOLAS μαζί με τις τροποποιήσεις της αποτελούσε **τον λόγο υπάρξεως** (raison d' être) του IMO μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1960.

Η SOLAS του 1974² με το **Πρωτόκολλο του 1978** (που έχει τεθεί σε ισχύ από το 1981) και το **Πρωτόκολλο του 1988** (που έχει τεθεί σε ισχύ από το 2000) περιέχουν γενικούς και ειδικούς κανονισμούς, κυρίως τεχνικής φύσεως, και επομένως, για να αποκτηθεί μία συνολική εικόνα, πρέπει να αναλυθεί ιστορικά και

¹ Στις 14 Απριλίου 1912 μετά από σύγκρουση με παγόβουνο ο Τιτανικός βυθίστηκε και περισσότεροι από 1.500 επιβάτες και πλήρωμα χάθηκαν. Το ατύχημα προκάλεσε αρκετά ερωτήματα σχετικά με τα πρότυπα ασφάλειας στη θάλασσα.

² Η συνδιάσκεψη για τη νέα ΔΣ SOLAS πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από την 21^η Οκτωβρίου μέχρι την 1^η Νοεμβρίου 1974 με τη συμμετοχή 71 κρατών. Η σύμβαση που υιοθετήθηκε είναι αυτή που σήμερα παραμένει σε ισχύ και είναι σχεδόν απίθανο να αντικατασταθεί από μία νέα έκδοσή της, διότι πλέον υπάρχει η διαδικασία «tacit acceptance» που περιλαμβάνεται στο άρθρο VIII. Τέθηκε σε ισχύ το 1980.

με συνοπτικό τρόπο όλο το φάσμα των σχετικών αποφάσεων, κανονισμών και τροποποιήσεων.

Ένας κύριος τομέας έρευνας, που σχετίζεται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και άμεσα με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι οι πορείες των πλοίων, που ιστορικά ανάγονται στον 19ο αιώνα. Μια πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα γίνεται στην τελική πράξη της SOLAS του 1960. Όμως οι κανονισμοί αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στη SOLAS και επομένως δεν τέθηκαν σε ισχύ ποτέ. Δώδεκα χρόνια αργότερα ο IMO υιοθέτησε μια νέα ΔΣ, τη COLREG, που αφορά στη συμπεριφορά και στις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση πηκτικών και φωτεινών σημάτων³.

Πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ο ναυτικός εξοπλισμός ήταν περιορισμένος σε χάρτες, οδηγίες ταξιδιού, έναν κατάλογο των φωτεινών σημάτων, πυξίδα, συστήματα ήχου, εξάντες και χρονόμετρα. Οι φάροι, τα φαρόπλοια και οι σημαδούρες συμπλήρωναν την εξωτερική βοήθεια. Σήμερα, η σύγχρονη τεχνολογία ναυτιλιακών βοηθημάτων αποτελείται από διαφόρων ειδών συσκευές όπως: D-GPS, GMDSS, ARPA, NAVTEX, SONAR, GYRO-COMPASS, ECHO-SOUNDER κ.λπ., τις οποίες προβλέπουν τόσο η παλαιά SOLAS του 1960 όσο και η νέα του 1974, παρόλο που ακόμη και σήμερα ένας αριθμός πλοίων δεν είναι εφοδιασμένα με όλα αυτά τα συστήματα.

Στα θέματα σχεδιασμού των πλοίων οι κύριες διατάξεις βρίσκονται πάλι στη SOLAS 1974 με τις τροποποιήσεις της. Αναφέρονται ειδικά στην ευστάθεια, στις μηχανικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, στην υποδιαίρεση και στην προστασία από πυρκαγιά. Οι περισσότερες από αυτές τις διατάξεις είναι γενικού περιεχομένου και αφορούν σε όλα τα πλοία. Έμμεσα υπάρχει σχέση με την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, αλλά ειδικά σκοπεύουν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του πλοίου στη θάλασσα.

Με λίγη προσοχή, μπορούμε να εντοπίσουμε μία συγκεκριμένη μορφή διατάξεων που επηρεάζουν την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Είναι εύλογο ότι εάν το **σύστημα πλοηγήσεως** (steering gear) αποτύχει, το πλοίο έχει άμεση ανάγκη βοήθειας, ιδίως όταν ένα Δ/Ξ είναι σε έμφορτη κατάσταση. Οι τροποποιήσεις της SOLAS 1974 (κανον. 29)

καθιέρωσαν νέες διατάξεις για τα Δ/Ξ. Κατ' αρχάς όλα τα πλοία είναι υποχρεωμένα να διαθέτουν κύριο και βοηθητικό σύστημα πλοηγήσεως, ενώ στα Δ/Ξ πάνω από 10.000 τόνων το κύριο σύστημα πρέπει να διαθέτει δύο ή περισσότερες μονάδες ισχύος. Αυτές οι νέες απαιτήσεις δεν προβάλλουν τεχνικές δυσκολίες στην κατασκευή των νέων Δ/Ξ. Άλλωστε αρκετά Δ/Ξ έχουν ήδη εξοπλισθεί, αλλά θα αυξήσουν το κόστος στις νέες κατασκευές και στη μετατροπή αυτών που δεν είναι εφοδιασμένα με τα νέα συστήματα πλοηγήσεως.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τη δικαστική υπόθεση **Esso Petroleum v. Southport Corporation (1956)**⁴, στην οποία καταγράφεται ότι έπαθε εμπλοκή το σύστημα πλοηγήσεως ενός Δ/Ξ κι αυτό προσάραξε σε κοίτη ποταμού. Για να εμποδισθεί η δημιουργία ρηγμάτων και να μην κοπεί το πλοίο «σε δύο κομμάτια», ο πλοίαρχος έδωσε εντολή για απόρριψη 400 τόνων φορτίου. Η παλίρροια βοήθησε το πετρέλαιο να φθάσει στις ακτές. Οι τοπικές αρχές ζήτησαν αποζημιώσεις για τον καθαρισμό της περιοχής. Το αίτημα απορρίφθηκε, διότι δεν αποδείχθηκε αμέλεια από την πλευρά του πλοιοκτήτη, ενώ οι αγωγές για παρενόχληση επίσης απέτυχαν, διότι η απόρριψη έγινε με σκοπό την αποφυγή κινδύνου για τις ανθρώπινες ζωές.

Ένα άλλο σημείο που αφορά στους σχεδιασμούς των Δ/Ξ είναι η προστασία από την πυρκαγιά. Η φωτιά πάνω στο πλοίο ήταν και θα είναι ο χειρότερος εχθρός και φόβος του ναυτικού. Ένα φλεγόμενο Δ/Ξ όχι μόνο αντιμετωπίζεται με εξαιρετική δυσκολία, αλλά συνήθως οδηγεί και σε απώλειες ανθρώπινων ζωών. Σε αυτό το σημείο να επισημάνουμε τις αντιδράσεις που υπάρχουν για τα Δ/Ξ Διπλών Περιβλημάτων ή Διπλών Πυθμένων (Double Hull / Double Bottom – DH/DB). Τα Δ/Ξ αυτού του τύπου έχουν αυξημένες πιθανότητες για εκρήξεις και δημιουργούν τόσο προβλήματα επιθαλάσσιας αρωγής, λόγω απώλειας πλευστότητας, όσο και δυσκολίες στις επιθεωρήσεις. Ίσως το μεγαλύτερο εμπόδιο να είναι οι αντι-οικονομίες κλίμακας που προκύπτουν, επειδή υπάρχουν περιπτώσεις που δεν θα εμποδισθεί η διαρροή πετρελαίου.

2.2 Οι βασικοί σκοποί της SOLAS.

Η SOLAS περιλαμβάνει ευρύ και πολύπλοκο

³ Βλ. παρακάτω στο κεφ. 7 για μία σύντομη ανάλυση της Συμβάσεως.

⁴ Βλ. λεπτομέρειες στο <http://www.lawteacher.net/free-law-essays/contract-law/esso-petroleum-co-ltd-v-law-essays.php>

αριθμό κανονισμών και τροποποιήσεων συμπληρώνοντας ή/και βελτιώνοντας ορισμένες κύριες συμβάσεις του IMO, όπως τη MARPOL, τη LL και την STCW, διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την εκπαίδευση των ναυτικών στην εφαρμοζόμενη τεχνολογία και στην πρόληψη/καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως με τεχνολογικά μέσα.

Άλλωστε, η σύγχρονη αντίληψη των ΔΣ προϋποθέτει ότι, ανεξάρτητα αν η δικαιοδοσία ελέγχου ενός πλοίου ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, θα πρέπει και το παράκτιο κράτος να ασκεί έναν βαθμό ελέγχου, στην περίπτωση που αλλοδαπά πλοία φέρουν τη σημαία κάποιου άλλου συμβαλλόμενου κράτους, εφόσον χρησιμοποιούν τα λιμάνια του. Αυτή η επισήμανση καθορίζει το γεγονός ότι, αν ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις της SOLAS, οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε να μην επιτραπεί ο απόπλους, εκτός εάν ο προορισμός του πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και στο πλήρωμα.

Ο κύριος σκοπός της SOLAS είναι να καθορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων που είναι συμβατές με τα επίπεδα ασφαλείας. Τα κράτη της σημαίας είναι υπεύθυνα για να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία υπό τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις διατάξεις της, και ένας αριθμός πιστοποιητικών περιγράφονται στη σύμβαση ως απόδειξη ότι αυτό έχει ήδη γίνει. Οι διατάξεις που αφορούν σε θέματα ελέγχου, επιτρέπουν στα κράτη-μέλη της συμβάσεως να επιθεωρούν πλοία που ανήκουν σε άλλα κράτη-μέλη, με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν υπόνοιες ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της συμβάσεως (το γνωστό port state control).

2.3 Η δομή της ΔΣ SOLAS.

Στη σημερινή της μορφή η ΔΣ SOLAS αποτελείται από XII Κεφάλαια υποδιαιρούμενα σε μέρη και κανονισμούς. Ειδικότερα:

– **Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις** (general provisions).

Στο **Μέρος Α** του Κεφαλαίου I της ΔΣ SOLAS

περιέχονται γενικές διατάξεις και ορισμοί, που αναφέρονται σε όλο το κείμενο της εν λόγω Συμβάσεως, προς αποφυγή παρερμηνειών. Καθορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

1) Η SOLAS εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, από λιμάνι κράτους-μέλους, προς λιμάνι που ανήκει σε κράτος που δεν την έχει υπογράψει ή επικυρώσει ή και αντίστροφα.

2) **Επιβατηγό πλοίο** (Ε/Γ) ονομάζεται το πλοίο που μεταφέρει πάνω από 12 επιβάτες. **Φορτηγό πλοίο** (Φ/Γ) ονομάζεται οποιοδήποτε πλοίο δεν είναι επιβατηγό, ενώ **δεξαμενόπλοιο** (Δ/Ξ) ονομάζεται το φορτηγό πλοίο που έχει κατασκευασθεί ή μετασκευασθεί για τη μεταφορά κύμα υγρών φορτίων που είναι εύφλεκτα.

3) Η SOLAS δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά ή πλοία μεταφοράς στρατευμάτων, αλιευτικά, Φ/Γ πλοία κάτω από 500 κοκ⁵, πλοία αναψυχής και τέλος, πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά στην περιοχή των Μεγάλων Λιμνών της Βόρειας Αμερικής και στον ποταμό Άγιο Λαυρέντιο.

4) **Επιβάτης** ονομάζεται κάθε άτομο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα πρόσωπα που χρησιμοποιούνται ή απασχολούνται με οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για την εκπλήρωση της αποστολής του.

Στο **Μέρος Β** αυτού του Κεφαλαίου ρυθμίζονται τα θέματα επιθεωρήσεως και εκδόσεως πιστοποιητικών των Ε/Γ και Φ/Γ πλοίων. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται κατόπιν επιθεωρήσεως από την Αρχή ή εξουσιοδοτημένο από αυτήν Νηογνώμονα ή άλλο Οργανισμό είναι:

1) Για Ε/Γ πλοία, το **πιστοποιητικό ασφάλειας** Ε/Γ πλοίου ισχύος 12 μηνών.

2) Για Φ/Γ πλοία, προβλέπονται τα εξής τέσσερα πιστοποιητικά που καλύπτουν διάφορους τομείς:

α) **Πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής** Φ/Γ πλοίου, το οποίο καλύπτει την κατασκευή του σκάφους και των μηχανών του πλοίου. Η διάρκεια ισχύος του δεν καθορίζεται στη SOLAS, συντηθίζεται όμως να ισχύει για μία τετραετία ή πενταετία.

β) **Πιστοποιητικό ασφάλειας εξοπλισμού** Φ/Γ πλοίου, το οποίο καλύπτει τα μέσα καταπολεμήσεως πυρκαγιάς και τα σωστικά μέσα. Η διάρκεια ισχύος του είναι μέχρι 24 μήνες.

⁵ Ο κόρος ολικής χωρητικότητας (κοκ) (gross registered tonnage ή απλούστερα grt και gt) είναι μονάδα όγκου που ισούται με 100 κυβικά πόδια (ή 2,83 m³) και αφορά στα κλειστά μέρη του πλοίου ανεξάρτητα αν προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή όχι. Εξαιρούνται χώροι όπως οι δεξαμενές έρματος, τα μαγειρεία, οι χώροι για τις άγκυρες και κάποιοι ημίκλειστοι χώροι, π.χ. υπόστεγα. Αντίστοιχα ο κόρος καθαρής χωρητικότητας (nent registered tonnage) αφορά στον ίδιο όγκο, αλλά αναφέρεται μόνο στους χώρους που προορίζονται για τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

γ) **Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας** διάρκειας ισχύος 12 μηνών.

δ) **Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεφωνίας** διάρκειας ισχύος 12 μηνών για μικρότερα πλοία που δεν διαθέτουν ασύρματο.

Με τους Κανονισμούς 17 και 19 καθορίζεται η αποδοχή των πιστοποιητικών που εκδίδει κάθε κράτος-μέλος για όλα τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της εν λόγω Συμβάσεως, που έχουν την υποχρέωση ελέγχου. Μη αναγνώριση των πιστοποιητικών μπορεί να υπάρξει, όταν παρουσιασθούν φανερές ενδείξεις ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξαρτισμού του δεν ανταποκρίνονται στις ενδείξεις του πιστοποιητικού. Σε τέτοια περίπτωση δεν επιτρέπεται ο απόπλους του πλοίου μέχρι να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς.

– Κεφάλαιο II: Η κατασκευή του πλοίου (construction of ship).

Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την επιθεώρηση πολλών τύπων πλοίων και την έκδοση πιστοποιητικών, επιβεβαιώνοντας ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Συμβάσεως. Επίσης περιέχει διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια άλλων κρατών-μελών της Συμβάσεως.

– Κεφάλαιο II-1: Η στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια, οι μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (subdivision and stability, machinery and electrical installations).

Στο **Μέρος Α** του υποκεφαλαίου 1 του Κεφαλαίου II της SOLAS καθορίζεται η εφαρμογή των διατάξεων και δίνονται βασικοί ορισμοί, που αφορούν στα θέματα της στεγανής υποδιαίρεσης του πλοίου και της ευστάθειάς του. Μεταξύ άλλων ορίζονται η έμφορτη ίσαλος γραμμή, το πλάτος, το μήκος, το βύθισμα του πλοίου, το άφορτο εκτόπισμα, το νεκρό βάρος, οι χώροι μηχανών, οι χώροι επιβατών, οι μηχανισμοί πηδαλιουχίας, οι πηγές ηλεκτρικής ενέργειας κ.λπ..

Στη συνέχεια στο **Μέρος Β** καλύπτονται θέματα, όπως:

1) Οι απαιτήσεις σχετικά με το μήκος των στεγανών διαμερισμάτων του πλοίου.

2) Οι απαιτήσεις ευστάθειας όταν το πλοίο πάθει βλάβη, δηλαδή όταν ένα ή περισσότερα στεγανά διαμερίσματά του, λόγω βλάβης στο περίβλημα του σκάφους, πλημμυρίσουν με θαλασσινό νερό.

3) Οι απαιτήσεις για τη διαμόρφωση του πρωαίου και του πρυμναίου στεγανού συγκρούσεως και για τις σήραγγες των ελικοφόρων αξόνων.

Πρόσθετα επισημαίνεται ότι όλα τα πλοία:

1) Πρέπει να έχουν πρωαίο στεγανό συγκρούσεως, μεταξύ της πλώρης και της πρώτης μετά από αυτήν φρακτής (διαφράγματα) που κατασκευάζεται στεγανή. Σε καμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ή μεταφορά καυσίμων πετρελαίου, λιπαντικού ελαίου και άλλων ευφλέκτων υλικών στον χώρο αυτό.

2) Πρέπει να διαθέτουν αποδοτικό σύστημα για την άντληση κάθε στεγανού χώρου, εκτός από τους χώρους που προορίζονται για την αποθήκευση γλυκού νερού, θαλασσέρματος, καυσίμων και υγρού φορτίου, για τους οποίους προβλέπεται διαφορετικό σύστημα αντλήσεως. Επίσης πρέπει να διαθέτουν μέσα αντλήσεως νερού από απομονωμένους χώρους κυτών.

3) Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι εφοδιασμένος με όλα τα σχετικά στοιχεία, ώστε με απλή και γρήγορη διαδικασία να υπολογίζει την ευστάθεια του πλοίου σε κάθε κατάσταση λειτουργίας. Μετά από κάθε μετατροπή ή/και μετασκευή του πλοίου, που επηρεάζει την ευστάθειά του, ο πλοίαρχος πρέπει να λαμβάνει τα νέα τροποποιημένα στοιχεία.

Στο **Μέρος Γ** του ίδιου υποκεφαλαίου της SOLAS γίνεται ειδική αναφορά στα μηχανήματα, τα οποία έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών. Τονίζεται μεταξύ άλλων ότι ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται:

1) Στο ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, το οποίο λειτουργεί ως κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.

2) Στα μηχανήματα παραγωγής ατμού.

3) Στα συστήματα τροφοδοτήσεως νερού στους λέβητες.

4) Στα συστήματα παροχής πετρελαίου στους λέβητες και τις μηχανές.

5) Στα συστήματα λιπάνσεως.

6) Στις πηγές παροχής νερού υπό πίεση.

7) Στον αεροσυμπιεστή και στις φιάλες πεπιεσμένου αέρα για την εκκίνηση των μηχανών.

8) Στα υδραυλικά, πνευματικά (πεπιεσμένου αέρα) και ηλεκτρικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας των κυρίων μηχανημάτων προώσεως, συμπεριλαμβανομένων των ελίκων μεταβλητού βήματος.

Για τα μέσα αναποδίσεως επισημαίνεται ότι θα πρέπει να έχει προβλεφθεί επαρκής ισχύς, ώστε να εξασφαλίζεται ο σωστός έλεγχος του πλοίου σε όλες τις κανονικές καταστάσεις λειτουργίας. Επίσης, θα πρέπει να δοκιμάζεται και καταγράφεται η δυνατότητα των μηχανών να αναστρέφουν τη διεύθυνση ώσεως της έλικας σε τέτοιο χρόνο, ώστε το πλοίο που κινείται με τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα «πρόσω» να ακινητοποιείται σε λογικό χρόνο. Όλα αυτά τα στοιχεία πρέπει να είναι γνωστά και σε έγγραφη

μορφή διαθέσιμα στους αξιωματικούς γέφυρας.

Όσον αφορά στον μηχανισμό πηδαλίου ρητά αναφέρεται ότι τα πλοία που υποχρεούνται στην τήρηση της SOLAS, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύριο και βοηθητικό μηχανισμό πηδαλίου και τυχόν βλάβη σε ένα από αυτά να μην θέτει το άλλο εκτός λειτουργίας. Επίσης, καθορίζεται ότι οποιοδήποτε σύστημα ελέγχου του κύριου ή βοηθητικού μηχανισμού πηδαλιουχίσεως είτε από τη γέφυρα του πλοίου είτε από το διαμέρισμα του πηδαλίου θα πρέπει να μπορεί να τίθεται σε λειτουργία από τη γέφυρα και, σε περίπτωση διακοπής της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα ελέγχου, να τίθεται σε λειτουργία ο ακουστικός και οπτικός συναγερμός. Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει τρόπος επικοινωνίας μεταξύ της γέφυρας και του διαμερίσματος μηχανισμού του πηδαλίου.

Σχετικά με τα μέσα ελέγχου μηχανημάτων, που είναι απαραίτητα για την πρόωση και ασφάλεια του πλοίου, τονίζεται ότι εφόσον υπάρχουν αυτόματα συστήματα, αυτά δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη χρήση των εφεδρικών χειροκινήτων μέσων παρακάμψεως. Επίσης, σε αυτό το Μέρος γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις κατασκευαστικές απαιτήσεις για τους ατμολέβητες και τα συστήματα τροφοδοτήσεώς τους, για τα συστήματα αερισμού στους χώρους μηχανών, στην προστασία του προσωπικού μηχανοστασίου από τον θόρυβο και στα συστήματα συναγερμού-ειδοποιήσεως των αξιωματικών μηχανοστασίου στους χώρους ενδιαιτήσεώς τους, όπως επίσης και στα συστήματα επικοινωνίας μεταξύ γέφυρας και χώρου μηχανών.

Στο **Μέρος Δ** αυτού του υποκεφαλαίου της SOLAS αναφέρεται ότι τα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας, η οποία θα αποτελείται από δύο τουλάχιστον κύριες ηλεκτρογεννήτριες, κάθε μία από τις οποίες θα είναι δυνατόν να εξασφαλίσει τη λειτουργία των ουσιαστών υπηρεσιών ασφάλειας του πλοίου. Επίσης, ορίζεται:

1) Η δυνατότητα διαθέσεως επαρκούς ηλεκτρικής ενέργειας για τροφοδότηση σε περίπτωση κινδύνου:

α) Του φωτισμού κινδύνου στους σταθμούς σωσιβίων λέμβων, διαδρόμων, κλιμάκων, χώρων μηχανών και σταθμού ελέγχων.

β) Της αντλίας ραντισμού.

γ) Των πλοϊκών φαναριών και των φαναριών σημάτων.

δ) Των στεγανών θυρών και ειδικά για το κλείσιμο και τη λειτουργία των δεικτών και των ηχητικών σημάτων τους.

ε) Των κουδουνιών κινδύνου.

2) Η τοποθέτηση της ηλεκτρογεννήτριας θα πρέπει να είναι πάνω από το κατάστρωμα στεγανών φρακτών και έξω από τους φωταγωγούς των κυρίων μηχανών.

3) Η πηγή ενέργειας μπορεί να είναι είτε γεννήτρια πετρελαίου, είτε συστοιχία συσσωρευτών. Στα πλοία πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για ηλεκτροπληξία, πυρκαγιά και άλλους κινδύνους ηλεκτρικής προελεύσεως.

Από τις διατάξεις καθορίζονται οι προδιαγραφές για:

1) Την απαιτούμενη γείωση των ηλεκτρικών μηχανών και εξαρτημάτων.

2) Τα συστήματα διανομής και ο τρόπος διατάξεως και προστασίας των πινάκων διανομής και

3) τα κυκλώματα φωτισμού κ.λπ..

Τέλος, στο **Μέρος Ε** προβλέπεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αποδεικτικά έγγραφα, κατά την κρίση της Αρχής, για τη δυνατότητα να λειτουργεί περιοδικά μη επανδρωμένους χώρους μηχανών. Η δυνατότητα αυτή προϋποθέτει ειδικές προφυλάξεις ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαγιών κατά το αρχικό τους στάδιο, ειδικές συσκευές παρακολουθήσεως της θερμοκρασίας των μηχανών εσωτερικής καύσεως, ειδικά συστήματα εντοπισμού συσσωρεύσεως υγρών στα φρεάτια κυτών σε κανονικές γωνίες διαγωγής και κλίσεως, ειδικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας και αποδόσεως των μηχανημάτων προώσεως, όργανα ενδείξεως για την ταχύτητα και διεύθυνση περιστροφής των ελίκων σταθερού ή μεταβλητού βήματος και, βεβαίως, ειδικών συστημάτων συναγερμού, που να παρέχουν ενδείξεις οποιασδήποτε δυσλειτουργίας ή βλάβης με τη δυνατότητα αυτόματης μεταπτώσεως σε εφεδρική παροχή.

Το 2010 υιοθετήθηκαν τα καλούμενα **goal-based standards** (πρότυπα ειδικού σκοπού) για τα Δ/Ξ και τα Φ/Γ πλοία χύδην ξηρού φορτίου, και απαιτήσαν τα νέα πλοία να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται για όλη τη διάρκεια της επιχειρησιακής ζωής τους, και να είναι ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλικά. Σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό τα πλοία πρέπει να έχουν επαρκή αντοχή, **ακεραιότητα** και **σταθερότητα** (integrity and stability) με σκοπό να μειωθούν οι κίνδυνοι της απώλειάς του ή της ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος εξαιτίας ζημιών στη δομή του πλοίου, περιλαμβάνοντας και την **κατάρρευση** (collapsing), προκαλώντας πλημμύρα και απώλεια στεγανότητας.

– **Κεφάλαιο II-2: Η προστασία από πυρκαγιά – Ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς** (fire protection detection and extinction).

Στα Μέρη του υποκεφαλαίου 2 του Κεφαλαίου II της SOLAS καθορίζονται οι απαιτήσεις που εξασφαλίζουν, τον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό πυροπροστασίας, ανιχνεύσεως και κατασβέσεως πυρκαγιάς στα πλοία. Οι βασικοί κατευθυντήριοι άξονες του υποκεφαλαίου είναι τρεις:

1) Η υποδιαίρεση του πλοίου σε κύριες ζώνες με πυρίμαχες φρακτές, δηλαδή με φρακτές που έχουν επαρκή θερμική και κατασκευαστική αντοχή.

2) Ο εντοπισμός, ο έλεγχος και η κατάσβεση οποιασδήποτε πυρκαγιάς στον χώρο όπου εκδηλώθηκε.

3) Η προστασία των μέσων και οδών διαφυγής.

Τα **Μέρη Α, Γ, Δ** εφαρμόζονται σε πλοία που οι τρόπιδές τους τοποθετήθηκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1/7/1986. Το **Μέρος Β** εφαρμόζεται σε πλοία, που οι τρόπιδές τους τοποθετήθηκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1/10/1994. Μεταξύ άλλων, οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται στο υποκεφάλαιο αυτό είναι:

1) **Τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς** που είναι η δοκιμή κατά την οποία δοκίμια (μοντέλα) διαφραγμάτων ή καταστροφμάτων εκτίθενται σε κλίβανο σε θερμοκρασίες τέτοιες, προκειμένου να διαπιστωθεί η αντοχή τους στη θερμότητα.

2) **Άκαυστο υλικό** ονομάζεται το υλικό εκείνο που ούτε καίγεται ούτε αποδίδει εύφλεκτους ατμούς σε αρκετή ποσότητα για αυτανάφλεξη, όταν θερμανθεί σε θερμοκρασία 750°C.

3) **Χωρίσματα κλάσεως Α** ονομάζονται τα χωρίσματα που σχηματίζονται από φρακτές και καταστροφάματα που πληρούν τους παρακάτω όρους:

α) Να είναι κατάλληλα ενισχυμένα και κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό.

β) Να έχουν επαρκή μόνωση, ώστε να εμποδίζουν τη δίοδο καπνού και φλογών.

γ) Να είναι μονωμένα με εγκεκριμένα άκαυστα υλικά. Τα χωρίσματα της κλάσεως Α διακρίνονται σε Α-60, Α-30, Α-15, Α-0 ανάλογα με τον χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.

4) **Χωρίσματα κλάσεως Β** ονομάζονται τα χωρίσματα που σχηματίζονται από φρακτές, καταστροφάματα, οροφές ή επενδύσεις, που πληρούν τους παρακάτω όρους:

α) Να είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο,

ώστε να μπορούν να εμποδίζουν τη δίοδο φλόγας.

β) Να είναι μονωμένα.

γ) Να είναι κατασκευασμένα από άκαυστα υλικά. Τα χωρίσματα αυτής της κλάσεως διακρίνονται σε Β-30, Β-0 ανάλογα με τον χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.

5) **Χωρίσματα κλάσεως C** ονομάζονται τα χωρίσματα που κατασκευάζονται από εγκεκριμένα άκαυστα υλικά.

Για παράδειγμα αναφέρομε ότι στα Ε/Γ πλοία τα χωρίσματα κλάσεως Α περικλείουν ή διαχωρίζουν τους παρακάτω χώρους:

1) Τους χώρους παραμονής επιβατών και πληρώματος από τους χώρους των μηχανών, τους χώρους φορτίων και τους χώρους υπηρεσιών.

2) Τους σταθμούς ελέγχου, όπως είναι το διαμέρισμα ασυρμάτου και ραδιοτηλεφώνου, ο χώρος ηλεκτρογεννήτριας κινδύνου, οι σταθμοί ελέγχου πυρκαγιάς.

3) Τα κλιμακοστάσια διαφυγής και τους ανελκυστήρες.

4) Τα μαγειρεία, τις αποθήκες αποσκευών, τις αποθήκες χρωμάτων και γενικότερα ευφλέκτων υλικών.

Στους Κανονισμούς του Κεφαλαίου II αναφέρονται ρητά ανά τύπο πλοίου οι προδιαγραφές και οι απαιτήσεις για τις διατάξεις των αντλιών και του κύριου δικτύου πυρκαγιάς, π.χ. διάμετρος και πίεση μόνιμα εγκατεστημένου δικτύου σωληνώσεων, όπως επίσης ο αριθμός, η διάμετρος, το υλικό κατασκευής των ευκάμπτων σωλήνων πυρκαγιάς (δηλ. μάνικες). Επίσης, καθορίζεται ο αριθμός και η θέση των λήψεων πυροσβέσεως, οι τυποποιημένες διαστάσεις και οι εγκεκριμένοι τύποι διπλής χρήσεως (ραντισμού/δέσμευσης) των ακροσωληνίων. Επί πλέον, ορίζονται οι τύποι και τα σχέδια των πυροσβεστήρων, ο εξοπλισμός του πυροσβεστή (προστατευτική ενδυμασία, αναπνευστική συσκευή κ.λπ.) και ο διεθνής σύνδεσμος ξηράς.

Σχετικά με τα μόνιμα συστήματα κατασβέσεως πυρκαγιάς με αέριο, δηλαδή τα συστήματα διοξειδίου του άνθρακα, τα συστήματα αλογονωμένων υδρογονανθράκων, τα συστήματα ατμού ή οποιοδήποτε άλλο αέριο προϊόν καύσεως συγκεκριμένων προδιαγραφών ποσοστώσεως οξυγόνου και μονοξειδίου του άνθρακα, καθορίζεται ρητά και απαγορεύεται η χρήση του εάν αναδίδει τοξικά αέρια σε τέτοιο βαθμό, που να δημιουργείται κίνδυνος για τους επιβαίνοντες. Επίσης, προβλέπονται διατάξεις για αυτόματη ηχητική προειδοποίηση στην περίπτωση απελευθερώσεως.

Το **σύστημα ραντισμού** (sprinkler) προστατεύει όλους τους κλειστούς χώρους χρήσεως και εξυπηρε-

τήσεως επιβατών και πληρώματος. Το σύστημα τηρείται πάντοτε σε ετοιμότητα, δηλαδή υπό πίεση, και οι ραντιστήρες λειτουργούν αυτόματα, όταν η θερμοκρασία υπερβεί καθορισμένο όριο, ενώ συγχρόνως αυτόματος αναγγελτήρας ειδοποιεί σε ένα ή περισσότερα σημεία για την ύπαρξη ή ένδειξη πυρκαγιάς. Στα Ε/Γ πλοία (όχι όμως απαραίτητα και στα Φ/Γ) προβλέπεται εγκατάσταση περιπολίας για τον εντοπισμό πυρκαγιάς με την εγκατάσταση χειροκινήτων αναγγελτήρων πέρα από το προβλεπόμενο αυτόματο σύστημα αναγγελίας ή ελέγχου πυρκαγιάς.

Επίσης, στα Ε/Γ πλοία πρέπει να προβλέπονται για κάθε χώρο δύο οδοί διαφυγής προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους. Στα Φ/Γ πλοία πρέπει να προβλέπεται τουλάχιστον μία οδός διαφυγής από κάθε χώρο προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους, ενώ στους χώρους μηχανών τουλάχιστον δύο οδοί διαφυγής.

Σε όλα τα πλοία πρέπει να προβλέπονται μέσα κρατήσεως των ανεμιστήρων των χώρων μηχανών και φορτίου, καθώς και μέσα ασφαλίσεως των θυρών και των άλλων ανοιγμάτων προς τους χώρους αυτούς. Επίσης, τα μηχανήματα που θέτουν σε κίνηση τους ανεμιστήρες και τους εξαεριστήρες, οι αντλίες μεταγίσεως πετρελαίου, οι αντλίες παροχής καυσίμου κυρίων μηχανών και γεννητριών πετρελαίου πρέπει να εφοδιάζονται με τηλεχειριστήρια, ώστε να μπορούν να ελέγχονται σε περίπτωση πυρκαγιάς απ' το ελεύθερο κατάστρωμα. Με παρόμοιο τρόπο οι σωληνώσεις παροχής και αναρροφήσεως καυσίμου πρέπει να εφοδιάζονται με επιστόμιο, που να μπορεί να ασφαρίζεται έξω από τον χώρο των μηχανών σε περίπτωση εκδηλώσεως πυρκαγιάς μέσα σε αυτούς.

Σε όλα τα πλοία, για την καθοδήγηση των αξιωματικών, πρέπει να υπάρχουν σχεδιαγράμματα γενικής διατάξεως, που να δείχνουν για κάθε κατάστρωμα:

- 1) Τους σταθμούς ελέγχου.
- 2) Τους τομείς πυρασφάλειας (ζώνες κλάσεως Α και πυρίμαχα χωρίσματα).
- 3) Τα στοιχεία ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαγιάς.
- 4) Το σύστημα ελέγχου πυρκαγιάς.
- 5) Το σύστημα ραντισμού.
- 6) Τις συσκευές καταπολεμήσεως πυρκαγιάς.
- 7) Τις διατάξεις προσβάσεως σε διάφορους χώρους και τις θέσεις στεγανών θυρών.
- 8) Το σύστημα αερισμού με τα κύρια χειριστήρια κ.λπ..

Επισημαίνεται ότι το σχέδιο ελέγχου πυρκαγιάς ή το εγχειρίδιο που περιέχει αυτό το σχέδιο πρέπει να είναι στη διάθεση των αξιωματικών και επίσης σε εμφανή θέση έξω από το υπερστέγασμα για την υποβοήθηση προσωπικού ξηράς, που πιθανότατα θα βοηθήσει στην καταπολέμηση της πυρκαγιάς, αν το πλοίο είναι κοντά σε ακτές.

– Κεφάλαιο III: Τα σωστικά μέσα και η διάταξη τους (life-saving appliance and arrangements).

Στο **Μέρος Α** του Κεφαλαίου III της SOLAS ορίζεται σε ποια πλοία έχει εφαρμογή αυτό το Μέρος της Συμβάσεως και ποια πλοία απαλλάσσονται, πώς αξιολογούνται, πώς δοκιμάζονται και πώς γίνονται αποδεκτά τα σωστικά μέσα και τα συστήματα διασώσεως. Στη συνέχεια δίδεται η ερμηνεία ορισμένων σχετικών όρων:

1) **Μικρό διεθνές ταξίδι** ονομάζεται το διεθνές ταξίδι κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 200 ν.μ. από λιμάνι ή τόπο, όπου οι επιβάτες και το πλήρωμα μπορούν να αποβιβασθούν με ασφάλεια και εφόσον η απόσταση μεταξύ του τελευταίου λιμανιού της χώρας απ' την οποία αρχίζει το ταξίδι και του τελικού λιμανιού προορισμού του δεν υπερβαίνει τα 600 ν.μ..

2) **Θερμοπροστατευτικό βοήθημα** ονομάζεται ο σάκος ή το ένδυμα που έχει κατασκευασθεί από υλικό αδιάβροχο και έχει μικρή θερμική αγωγιμότητα.

3) **Στολή καταδύσεως** ορίζεται η προστατευτική στολή που μειώνει την απώλεια θερμότητας στο κρύο νερό.

4) **Καθαίρεση ελεύθερης πλώσεως** ορίζεται η μέθοδος καθαιρέσεως ενός σωστικού μέσου κατά την οποία, τόσο αυτό, όσο ο εξοπλισμός του και τα άτομα που επιβαίνουν αφήνονται να πέσουν στη θάλασσα, χωρίς τη μεσολάβηση διατάξεως συγκρατήσεως.

Στο **Μέρος Β** αναφέρονται οι απαιτήσεις, οι εγκεκριμένες προδιαγραφές και ο αριθμός των σωστικών μέσων σε θέματα:

1) **Επικοινωνίας** και ειδικότερα:

α) Στις συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση των ναυαγών, όπως φορητές συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση ναυαγών, ραδιοσημαντήρες ενδείξεως θέσεως σωστικών μέσων και ραδιοτηλεφωνικές συσκευές.

β) Στις φωτοβολίδες κινδύνου.

γ) Στα μέσα εσωτερικής συνεννοήσεως και συναγερμού που πρέπει να υπάρχουν σε κάθε πλοίο, όπως μόνιμες ή φορητές συσκευές για τη συνεννό-

νοση μεταξύ σταθμών ελέγχου, συγκεντρώσεως και επιβίβασης του πλοίου, σύστημα συναγερμού γενικού κινδύνου.

2) **Ατομικών σωσίβιων συσκευών** ανά τύπο πλοίου, δηλαδή οι σημαντήρες, τα σωσίβια τύπου ζακέτας ή ζώνης, οι στολές καταδύσεως κ.λπ..

3) **Πινάκων διαιρέσεων και οδηγιών** ανά περίπτωση ανάγκης, δηλαδή για τα σχέδια και τις οδηγίες που πρέπει να υπάρχουν σε εμφανείς θέσεις και κατάλληλη γλώσσα στους σταθμούς συγκεντρώσεως και στους χώρους επιβατών.

4) **Οδηγιών λειτουργίας για τα σωστικά μέσα**, δηλαδή τις αφίσες ή πινακίδες που επεξηγούν τις διαδικασίες χειρισμού.

5) **Επανδρώσεως και εποπτείας των σωστικών μέσων**, δηλαδή τον ικανό αριθμό εκπαιδευμένων ατόμων, που θα καθοδηγήσουν και θα βοηθήσουν εκείνους που δεν είναι εκπαιδευμένοι, όπως επίσης θα ορίσουν ποιος αξιωματικός είναι υπεύθυνος ανά λέμβο και ποιος χειρίζεται την εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας.

6) **Οδηγιών στοιβασίας των σωστικών μέσων**, δηλαδή πού πρέπει να βρίσκονται τα σωστικά μέσα, ώστε σε κατάλληλο χρόνο (π.χ. διάρκειας μικρότερης των πέντε λεπτών) δύο άτομα να μπορούν να τα ετοιμάσουν για επιβίβαση και καθαίρεση.

7) **Συστημάτων καθαίρεσεως και ανελκύσεως σωστικών μέσων**, δηλαδή των τύπων και των μηχανισμών απελευθερώσεως, ανακρεμάσεως κ.λπ..

8) **Συσκευών εκτοξεύσεως ορμιδίων**.

9) **Εκπαιδεύσεως και γυμνασίων έκτακτης ανάγκης** και ειδικότερα:

α) Στα εκπαιδευτικά εγχειρίδια.

β) Στην πρακτική εξάσκηση και στα γυμνάσια (π.χ. συναγερμού, εγκαταλείψεως, πυρκαγιάς).

γ) Στην πρακτική εξάσκηση και στις οδηγίες.

δ) Στην καταχώριση σε ημερολόγιο.

10) **Λειτουργικής ετοιμότητας, συντηρήσεως και επιθεωρήσεων** των σωστικών μέσων, δηλαδή το θεσμοθετημένο ετήσιο ή μηνιαίο ή εβδομαδιαίο χρονικό διάστημα των απαραίτητων ελέγχων.

Στο **Μέρος Γ** συμπεριλαμβάνονται οι τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές των σωστικών μέσων του πλοίου. Το μέρος αυτό έχει χωρισθεί σε οκτώ τμήματα:

1) Τμήμα I: Γενικά.

2) Τμήμα II: Ατομικές σωσίβιες συσκευές (σημαντήρες, σωσίβια, στολές καταδύσεως, θερμοπροστατευτικά βοηθήματα).

3) Τμήμα III: Σήματα οπτικής επικοινωνίας (φω-

τοβολίδες αλεξιπτωτικού τύπου, φωτοβολίδες χειρός, καπνογόνα).

4) Τμήμα IV: Πλωτά σωστικά μέσα (σχεδίες άκαμπτες και πνευστές, λέμβοι διαφόρων τύπων και κατηγοριών).

5) Τμήμα V: Σκάφη διασώσεως.

6) Τμήμα VI: Συστήματα καθαίρεσεως και επιβίβασης στα σωστικά μέσα.

7) Τμήμα VII: Διάφορα άλλα συστήματα διασώσεως (ορμιδιοβόλα, συστήματα συναγερμού γενικής ανάγκης).

8) Τμήμα VIII: Διάφορα θέματα (εγχειρίδια εκπαίδευσής, συντήρηση σωστικών μέσων κ.λπ.).

Ο **διεθνής κώδικας για τα σωστικά μέσα** (International Life-saving Appliance Code – LSA) περιέχει ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα και είναι υποχρεωτικός σύμφωνα με τον Κανονισμό 34.

– **Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες** (radio-communications).

Το 1988 τα κράτη-μέλη του IMO υιοθέτησαν τις τροποποιήσεις της SOLAS, οι οποίες αναφέρονται στις ραδιοεπικοινωνίες βελτιώνοντας το συμβατικό σύστημα ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας, με τέτοιο τρόπο, ώστε να σχεδιασθεί και να αναπτυχθεί ένα νέο σύστημα επικοινωνίας στη ναυτιλία, γνωστό ως **GMDSS** (Global Maritime Distress and Safety System).

Στο **Μέρος Α** του Κεφαλαίου IV της SOLAS αναφέρεται ότι έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία, στα οποία ισχύουν οι προϋπάρχοντες κανονισμοί και σε Φ/Γ πλοία 300 κοx και άνω, εκτός από τα πλοία που πλέουν στις μεγάλες λίμνες της Βόρειας Αμερικής και στις υδάτινες οδούς που συνδέουν ή εισρέουν σε αυτές. Ειδικές διατάξεις ίσχυαν πριν την 1/1/1999 για πλοία ναυπηγημένα πριν την 1/2/1995. Μετά την 1/2/1999, κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο, ανεξάρτητα της ημερομηνίας ναυπηγήσεώς του να εφαρμόζει όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις αυτού του Κεφαλαίου. Επισημαίνεται ακόμη ότι καμιά διάταξη του Κεφαλαίου αυτού δεν εμποδίζει πλοίο, σωστικό μέσο ή άνθρωπο σε κίνδυνο να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε μέσο έχει στη διάθεσή του για να προσελκύσει την προσοχή, να επισημάνει τη θέση του και να ζητήσει βοήθεια.

Τα κράτη-μέλη που έχουν υπογράψει την SOLAS, επιθυμούν να μην αποκλίνουν από τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου. Η Αρχή έχει δικαίωμα να απαλλάξει, μερικώς ή υπό όρους μεμονωμένα πλοία, αλλά κάθε Αρχή θα καταθέτει στον IMO, όσο το δυνατό συντο-

μότερα μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, μια αναφορά με όλες τις αλλαγές που έχουν δοθεί κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Στη συνέχεια, παρατίθεται κάποιος από τους ορισμούς αυτού του Κεφαλαίου:

1) **Ψηφιακή επιλογική κλήση** (DSC) είναι η τεχνική, η οποία χρησιμοποιεί ψηφιακούς κώδικες και καθιστά ικανό έναν ραδιοσταθμό να έρθει σε επαφή και να μεταδώσει πληροφορίες σε έναν άλλο σταθμό ή ομάδα σταθμών, εφαρμόζοντας τις συστάσεις της **Διεθνούς Συμβουλευτικής Επιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών** (International Radio Consultative Committee – CCIR).

2) **INMARSAT** είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε από τη σχετική Διεθνή Σύμβαση το 1976.

3) **Διεθνής Υπηρεσία NAVTEX** σημαίνει τις συντονισμένες εκπομπές και αυτόματες λήψεις στους 518 kHz, πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας μέσω της τηλεγραφίας στενής ζώνης άμεσης εκτυπώσεως στην αγγλική γλώσσα.

4) **Ραδιοεντοπισμός** είναι η εξεύρεση της θέσεως πλοίου, αεροσκάφους ή ναυαγών που κινδυνεύουν, από τις μονάδες διασώσεως.

5) **Πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας** είναι οι ναυτιλιακές και μετεωρολογικές προειδοποιήσεις, μετεωρολογικά δελτία και άλλων ειδών μηνύματα ασφάλειας, επείγουσας φύσεως, που εκπέμπονται προς τα πλοία.

6) **Υπηρεσία δορυφόρου πολικής τροχιάς** είναι η υπηρεσία που βασίζεται σε δορυφόρους πολιτικής τροχιάς, οι οποίοι λαμβάνουν και μεταδίδουν σήματα κινδύνου από τις συσκευές EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) και η οποία παρέχει τη θέση τους.

7) **Κανονισμοί ραδιοεπικοινωνίας** είναι οι κανονισμοί που είναι προσαρτημένοι ή θεωρούνται ότι είναι προσαρτημένοι στις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις περί Ραδιοεπικοινωνίας, που ισχύουν κάθε φορά.

8) **Θαλάσσια περιοχή A1** χαρακτηρίζεται κάθε θαλάσσια περιοχή, που καλύπτεται από τουλάχιστον έναν εγκατεστημένο σταθμό VHF (Very High Frequency) και δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσεως, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.

9) **Θαλάσσια περιοχή A2** χαρακτηρίζεται κάθε θαλάσσια περιοχή εξαιρούμενης της θαλάσσιας περιοχής A1, που καλύπτεται από εγκατεστημένους σταθμούς MF (Medium Frequency) και υπάρχει η δυνατό-

τητα ψηφιακής επιλογικής κλήσεως, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.

10) **Θαλάσσια περιοχή A3** χαρακτηρίζεται κάθε θαλάσσια περιοχή, εξαιρουμένων των θαλασσίων περιοχών A1 και A2, που καλύπτεται από τις εκπομπές των γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT.

11) **Θαλάσσια περιοχή A4** χαρακτηρίζεται κάθε θαλάσσια περιοχή, που δεν περιλαμβάνεται στις θαλάσσιες περιοχές A1, A2 και A3.

Συμπληρωματικά κάθε πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου θα μπορεί:

1) Να μεταδίδει σήματα κινδύνου πλοίου-ξηράς τουλάχιστον με δύο διαφορετικά μέσα ανεξάρτητα μεταξύ τους, χρησιμοποιώντας μια διαφορετική υπηρεσία ραδιοεπικοινωνίας.

2) Να λαμβάνει σήματα κινδύνου ξηράς-πλοίου.

3) Να μεταδίδει και να λαμβάνει σήματα κινδύνου πλοίου-πλοίου, σήματα επικοινωνίας, συντονισμού έρευνας και διασώσεως, τοπικές επικοινωνίες πληροφορίας ναυτιλιακής ασφάλειας, γενικής φύσεως ραδιοεπικοινωνίες από και προς χερσαία ραδιοσυστήματα ή δίκτυα επικοινωνίας γέφυρας-γέφυρας.

Στο **Μέρος Β** αναφέρεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να τηρεί συνεχείς φυλακές εν πλω σε όλες τις συχνότητες κινδύνου, ψηφιακής επιλογικής κλήσεως, ραδιοτηλεφωνίας, ραδιοτηλετυπίας και εκπομπής πληροφοριών ναυτιλιακής ασφάλειας. Κάθε πλοίο θα διαθέτει ειδικά εκπαιδευμένους χειριστές για ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας, που ικανοποιούν την Αρχή. Οι χειριστές θα διαθέτουν πιστοποιητικά που καθορίζονται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας. Ένας από αυτούς θα ορισθεί ως ο κύριος χειριστής ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου.

Στο **Μέρος Γ** αυτού του Κεφαλαίου ορίζεται ότι κάθε πλοίο θα διαθέτει ραδιοεγκαταστάσεις ανάλογες με τις λειτουργικές απαιτήσεις που καθορίζονται από τον κανονισμό, και κατάλληλες για τη θαλάσσια περιοχή ή περιοχές διά μέσου των οποίων θα πλεύσει κατά το προγραμματισμένο ταξίδι. Οι ραδιοεγκαταστάσεις θα είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή για να εξασφαλίζεται με την τοποθέτησή τους ότι δεν επηρεάζονται από παρεμβολές, επίδραση νερού, ακραίων θερμοκρασιών και θα εξασφαλίζεται ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός ασφάλειας και λειτουργικής διαθεσιμότητας. Ο εγκεκριμένος και απαραίτητος ραδιοεξοπλισμός για τα πλοία περιλαμβάνει τα εξής:

1) VHF/DSC με δυνατότητα να διατηρεί συνεχώς φυλακή στο κανάλι 70.

2) Αναμεταδότη ραντάρ 9 GHz.

3) Έναν δέκτη NAVTEX.

4) Ένα EPIRB 406 MHz ή 1,6 GHz ανάλογα με την περιοχή πλεύσεως.

5) Αναμεταδότες έρευνας και διασώσεως (search and rescue transponders – SARTs) για τον εντοπισμό της θέσεως του πλοίου ή του σκάφους επιβιώσεως.

Στη συνέχεια ο κανονισμός διαχωρίζει τις θαλάσσιες περιοχές A1, A2, A3, A4 και καθορίζει τις πρόσθετες απαιτήσεις για κάθε περιοχή⁶.

Στο **Μέρος Δ**, περιλαμβάνονται εγγραφές όλων των περιστατικών, που συνδέονται με τη ραδιοεπικοινωνία και που φαίνονται να είναι σημαντικές για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, οι οποίες καταγράφονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας στο ημερολόγιο Ασυρμάτου.

– Κεφάλαιο V: Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (safety of navigation).

Αυτό το κεφάλαιο αναφέρεται στα εμπορικά πλοία, εκτός αυτών που πλέουν στην περιοχή των μεγάλων λιμνών της Βόρειας Αμερικής, και ρυθμίζει θέματα ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά ορισμένες υποχρεώσεις οι οποίες προκύπτουν από τους σχετικούς κανονισμούς του εν λόγω κεφαλαίου:

1) Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου είναι υποχρεωμένος να δίνει πληροφορίες στις Αρχές και στα συμπλέοντα πλοία για:

- α) Επικίνδυνους πάγους.
- β) Επικίνδυνα ναυάγια.
- γ) Επερχόμενες τροπικέςθύελλες ή καταιγίδες.
- δ) Χαμηλές θερμοκρασίες με ανέμους που προκαλούν επικάθιση πάγων.

ε) Ανέμους δυνάμεως άνω των δέκα (10) μποφόρ.

2) Προβλέπεται η γλώσσα και ο τρόπος μεταδόσεως των παραπάνω σημάτων κινδύνου, ώστε να είναι κατανοητά. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι πλοίαρχοι ενθαρρύνονται από τα συμβαλλόμενα κράτη στη συλλογή μετεωρολογικών στοιχείων, για εξέταση, διάδοση και ανταλλαγή, με σκοπό την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας ως τοπικοί μετεωρολογικοί παρατηρητές.

3) Προβλέπεται υποχρέωση των κρατών-μελών για τη διατήρηση υπηρεσίας περιπολιών πάγων, με σκοπό να πληροφορούνται τα διερχόμενα πλοία για την κατάσταση των επικινδύνων περιοχών πάγων.

4) Καθορίζονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις και

οι διαδικασίες των πλοίαρχων των πλοίων, τα οποία λαμβάνουν σήματα κινδύνου, και προβλέπεται η υποχρέωση να παρέχεται συνδρομή σε πλοία ή και πρόσωπα που κινδυνεύουν. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι: «Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που βρίσκεται εν πλω, όταν λάβει σήμα ότι άλλο πλοίο ή αεροσκάφος ή κάποιο σωστικό μέσο τους βρίσκεται σε κίνδυνο, είναι υποχρεωμένος να πλεύσει ολοταχώς σε βοήθεια των ατόμων που κινδυνεύουν, ειδοποιώντας εφόσον είναι δυνατό. Εάν ο πλοίαρχος δεν μπορεί να πράξει κατ' αυτόν τον τρόπο ή εάν λόγω συνθηκών δεν θεωρεί σκόπιμο ή αναγκαίο να προστρέξει σε βοήθεια, οφείλει να καταχωρίσει το γεγονός και τις αιτίες στο ημερολόγιο του πλοίου».

5) Σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου, τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση:

α) Του καθορισμού διατάξεων επαρκούς ποιοτικής και ποσοτικής επανδρώσεως των πλοίων.

β) Της εγκαταστάσεως βοηθημάτων ναυσιπλοΐας (π.χ. ραδιοφάρων κ.λπ.) για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

γ) Της εξασφαλίσεως των μέσων επιτηρήσεως των ακτών και διασώσεως προσώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση μέσων εντοπισμού και διασώσεως προσώπων που κινδυνεύουν, ανάλογα με την πυκνότητα της κινήσεως και των κινδύνων ναυσιπλοΐας. Επί πλέον πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τα διαθέσιμα μέσα.

6) Ειδικά για τα εμπορικά πλοία, σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου, πρέπει:

α) Να καλύπτονται οι απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοηγών που επιβιβάζονται σε αυτά, π.χ. για τις κλίμακες πλοηγών, τις πλευρικές θύρες, τους μηχανικούς ανελκυστήρες, τον φωτισμό και τον σχετικό εξοπλισμό.

β) Να ελέγχεται η άμεση μετάπτωση της πηδαλιουχίας του πλοίου από τον αυτόματο πιλότο στον χειροκίνητο έλεγχο, όταν το πλοίο κινείται σε περιοχές με πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία ή σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας ή σε οποιαδήποτε άλλη επικίνδυνη κατάσταση ναυσιπλοΐας.

γ) Να υπάρχουν τα κατάλληλα φώτα ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με τον Διεθνή Κανονισμό Αποφυγής Συγκρούσεων.

δ) Να υπάρχουν οι ναυτιλιακές συσκευές που προβλέπονται με βάση το μέγεθος του πλοίου και να

⁶ Αυτό το κεφάλαιο της SOLAS είναι στενά συνδεδεμένο με τις διατάξεις της Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών (ITU).

είναι εγκεκριμένου τύπου από την αρμόδια Αρχή.

ε) Να εκτελούνται δοκιμές και γυμνάσια στους μηχανισμούς πηδαλίου, τα αποτελέσματα των οποίων θα πρέπει να καταχωρούνται στο ημερολόγιο του πλοίου.

στ) Να είναι εφοδιασμένα με επαρκή αριθμό και είδος ναυτιλιακών χαρτών, οδηγιών, φαροδεικτών, πινάκων παλιρροιών και άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων, που είναι απαραίτητα για τα ταξίδια που εκτελούν.

ζ) Να είναι εφοδιασμένα με τον Διεθνή Κώδικα Σημάτων.

7) Το κεφάλαιο αυτό καθιστά υποχρεωτική τη μεταφορά των Δεδομένων Καταγραφής των Ταξιδιών (Voyage Data Recorders – VDRs)⁷ και των Συστημάτων Αυτόματης Αναγνώρισης των πλοίων (Automatic ship Identification Systems – AIS).

– Κεφάλαιο VI: Μεταφορά φορτίων (carriage of cargoes).

Το Κεφάλαιο VI της SOLAS αφορούσε αποκλειστικά στη μεταφορά των σιτηρών, μέχρι την τροποποίηση του 1991, οπότε συμπεριέλαβε όλους τους τύπους φορτίων, που μεταφέρονται σε χύμα μορφή, εκτός των υγρών και αερίων σε χύδην μορφή. Τα σιτηρά, λόγω της χαρακτηριστικής ιδιομορφίας τους να μετατοπίζονται εντός των κυτών φορτίου με συνέπεια την αρνητική επίδρασή τους στις κλίσεις και στην ευστάθεια του πλοίου, απαιτούν συγκεκριμένα μέτρα και μεθόδους στοιβασίας, διευθετήσεως ή χαπιαρίσματος και ασφαλίσεως, με στόχο την αποφυγή μεγάλων ελευθέρων επιφανειών. **Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον τρόπο κατασκευής των αμπαριών των πλοίων, που μεταφέρουν σιτηρά, και στις μεθόδους υπολογισμού των τάσεων του πλοίου.**

Σε αυτό το κεφάλαιο περιέχονται επίσης οι διενθείς κώδικες σιτηρών⁸, ασφαλούς πρακτικής για τη στοιβασία και ασφάλιση του φορτίου, ασφαλούς πρακτικής για τα πλοία μεταφοράς ξυλείας στο κατάστρωμα και ασφαλούς πρακτικής για τα στερεά χύδην φορτία. Στις τροποποιήσεις του 1994 συμπεριελήφθησαν κανονισμοί που αφορούν στα μοναδοποιημένα φορτία, για παράδειγμα τους τρόπους φορτώσεως, στοιβασίας και ασφαλίσεως των εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, στις τροποποιήσεις του 1998 συμπεριελήφθησαν οδηγίες καθιερώσεως και

χρήσεως του εγχειριδίου ασφαλίσεως φορτίου και του τρόπου επικοινωνίας πλοίου-ξηράς κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

– Κεφάλαιο VII: Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (carriage of dangerous cargoes).

Με τους κανονισμούς του Κεφαλαίου VII της SOLAS γενικά ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων φορτίων όπως:

1) Η κατάταξη των επικινδύνων φορτίων σε κλάσεις.

2) Ο τρόπος ασφαλούς συσκευασίας τους.

3) Η σήμανση και η επιγραφή των συσκευασιών.

4) Ο εφοδιασμός του πλοίου που μεταφέρει τα επικίνδυνα εμπορεύματα με σχετικά έγγραφα και πιστοποιητικά.

5) Οι απαιτήσεις στοιβασίας.

6) Οι ειδικοί περιορισμοί στη μεταφορά εκρηκτικών υλικών από Ε/Γ πλοία κ.ά.

Πιο συγκεκριμένα, η **πρώτη κατηγορία** αφορά στα επικίνδυνα φορτία σε συσκευασμένη μορφή (packaged form) και περιλαμβάνει οδηγίες για την ταξινόμηση, συσκευασία, σήμανση, επισήμανση, τεκμηρίωση και στοιβασία τους. Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών οφείλουν να εκδώσουν οδηγίες και το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό τον **Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων** του IMO (International Maritime Dangerous Goods code – IMDG), ο οποίος συχνά αναβαθμίζεται (ήδη αποτελείται από 6 τόμους) με σκοπό την κατηγοριοποίηση νέων επικινδύνων φορτίων και τη συμπλήρωση ή ανανέωση των υφισταμένων διατάξεων.

Η **δεύτερη κατηγορία** αφορά στα στερεά φορτία σε μορφή χύδην και καλύπτει τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης, στοιβασίας και διαχωρισμού τους και απαιτεί αναφορές των συμβάντων που αφορούν σε αυτά τα φορτία. Η **τρίτη κατηγορία** καλύπτει την κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα υγρά χημικά σε χύδην μορφή και απαιτεί από τα χημικά Δ/Ξ να συμμορφώνονται με τον **κώδικα χημικών χύδην φορτίων** (International Bulk Chemical code – IBC).

Η **τέταρτη κατηγορία** καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγρο-

⁷ Πρόκειται για συσκευές αντίστοιχες με τα μαύρα κουτιά (black boxes) στις αερομεταφορές.

⁸ Πρόκειται για τον Κώδικα «International Grain Code». Όλα τα πλοία που μεταφέρουν σιτηρά ως φορτίο πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του εν λόγω κώδικα.

ποινμένα αέρια κύμα και τα ειδικευμένα πλοία να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του **διεθνούς κώδικα μεταφοράς αερίων** (International Gas Carrier code – IGC). Η **πέμπτη κατηγορία** περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για τη **μεταφορά των ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων σε συσκευασμένη μορφή, το πλουτώνιο και τα υψηλού επιπέδου ραδιενεργά κατάλοιπα και** απαιτεί από τα πλοία που μεταφέρουν αυτά τα φορτία να συμμορφώνονται με τον σχετικό κώδικα (International code for the safe carriage of packaged irradiated Nuclear Fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships – INF).

– **Κεφάλαιο VIII: Πυρηνοκίνητα πλοία** (nuclear ships).

Εξαιτίας των κινδύνων της ραδιενέργειας, καθώς και άλλων κινδύνων από την πυρηνική ενέργεια, στο Κεφάλαιο αυτό προβλέπονται τα εξής μέτρα ασφάλειας:

1) Απαιτείται η έγκριση της Αρχής για την εγκατάσταση πυρηνικών αντιδραστήρων.

2) Η Αρχή φροντίζει, ώστε να μην υπάρχει ακαιολόγητη εκπομπή ραδιενέργειας ή άλλοι κίνδυνοι από την πυρηνική ενέργεια για τους επιβάτες, το κοινό, τις οδούς ναυσιπλοΐας ή τις προμήθειες τροφίμων και νερού.

3) Συντάσσεται έκθεση ασφάλειας και εγχειρίδιο λειτουργίας της πυρηνικής εγκαταστάσεως και εγκρίνεται από την Αρχή.

4) Εκτελούνται οι επιθεωρήσεις που προβλέπονται για τα υπόλοιπα πλοία, και επί πλέον ειδικές επιθεωρήσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εκθέσεως ασφάλειας.

5) Εκδίδονται ειδικά πιστοποιητικά από την Αρχή, που αποκαλούνται Πιστοποιητικά Ασφάλειας Πυρηνοκίνητου Πλοίου, τα οποία ισχύουν μέχρι 12 μήνες.

Το Κεφάλαιο αναφέρεται στον λεπτομερή και περιεκτικό Κώδικα για την ασφάλεια των πυρηνοκίνητων εμπορικών πλοίων (code of safety for nuclear merchant ships), που υιοθετήθηκε από τον IMO το 1981.

– **Κεφάλαιο IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων** (management for the safe operation of ships).

Στο Κεφάλαιο IX της SOLAS περιλαμβάνεται ο **Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως**

(ISM Code)⁹, ο οποίος εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλα τα εμπορικά πλοία πάνω από 500 κοκ από την 1/7/1998 ανεξάρτητα από την ημερομηνία ναυπηγήσεώς τους, ενώ σε ειδικές κατηγορίες Φ/Γ πλοίων και εξέδρες εξορύξεως πάνω από 500 κοκ, η καταλυτική ημερομηνία εφαρμογής ήταν η 1/7/2002.

– **Κεφάλαιο X: Μέτρα ασφάλειας για τα υψηλής ταχύτητας πλοία** (safety measures for high-speed crafts).

Στο Κεφάλαιο X της SOLAS ορίζεται ότι τα πιστοποιητικά και οι άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με τον **Κώδικα Υψηλής Ταχύτητας Πλοίων** (international code of safety for high-speed crafts) **θα έχουν την ίδια ισχύ και την ίδια αναγνώριση, όπως τα πιστοποιητικά του Κεφαλαίου I της εν λόγω Συμβάσεως.** Ο κανονισμός επισημαίνει ότι οι απαιτήσεις του Κώδικα είναι υποχρεωτικές και όχι συμβουλευτικές.

Το Κεφάλαιο αυτό αφορά σε **όλα τα υψηλής ταχύτητας πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1/1/1996.** Οποιοδήποτε πλοίο ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής του υφίσταται επισκευές, αλλαγές, μετασκευές ή εξοπλισμούς, συνεχίζει να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τις απαιτήσεις, που εφαρμόζονταν πρωτότερα. Κάθε πλοίο που είχε κατασκευασθεί πριν την 1/1/1996, θα έπρεπε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα σαν να κατασκευάσθηκε την ή μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία.

– **Κεφάλαιο XI-1: Ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας** (special measures to enhance maritime safety).

Το Κεφάλαιο XI της SOLAS τέθηκε σε ισχύ την 1/1/1996 και εφαρμόζεται σε όλα τα Ε/Γ πλοία άνω των 100 κοκ και σε όλα τα Φ/Γ πλοία άνω των 300 κοκ. Σύμφωνα με αυτό κάθε πλοίο θα εφοδιάζεται με **έναν αριθμό ταυτότητας, ο οποίος θα συμμορφώνεται με το σχέδιο αριθμού ταυτότητας του IMO.** Αυτός ο αριθμός θα καταχωρίζεται στα πιστοποιητικά και στα αναγνωρισμένα αντίγραφα τους. Ένα πλοίο που βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι υπόκειται σε έλεγχο των λειτουργικών απαιτήσεων από αξιωματικούς κατάλληλα εξουσιοδοτημένους από την Αρχή τους, σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και όταν υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με τις βασικές διαδικασίες ασφάλειας του πλοίου.

⁹ Βλ. αναλυτική παρουσίαση του ΚΑΔ στο πέμπτο Κεφάλαιο του παρόντος εγχειριδίου.

– **Κεφάλαιο XI-2: Ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής εγγυήσεως** (special measures to enhance maritime security).

Ο κανονισμός XI-2/3 αυτού του Κεφαλαίου κατοχυρώνει τον **Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας των Πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code)**¹⁰. Το πρώτο μέρος του κώδικα είναι υποχρεωτικό, ενώ το δεύτερο μέρος περιέχει οδηγίες με ποίους τρόπους γίνεται η συμμόρφωση με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις.

– **Κεφάλαιο XII: Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων** (additional safety measures for bulk carriers).

Στο Κεφάλαιο XII της SOLAS, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 1999, γίνεται αναφορά στην κατασκευαστική δυνατότητα εγκάρσιας στεγανοποίησης των δύο πρώτων αμπαριών ή των διπύθμενων των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, τα οποία έχουν μήκος πάνω από 150 m και μεταφέρουν φορτία με συγκεκριμένα όρια πυκνότητας. Η απόφαση για τη λήψη επιπροσθέτων μέτρων ενδυναμώσεως των ελασμάτων των πρωραίων αμπαριών των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, προέκυψε λόγω μιας εμπεριστατωμένης μελέτης του IMO, την οποία εκπόνησε η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων (ICAS).

2.4 Οι τροποποιήσεις της SOLAS.

Αυτές υιοθετούνται μέσω των ενεργειών της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (MSC). Το άρθρο VIII της SOLAS ορίζει ότι **οι τροποποιήσεις μπορούν να γίνουν με δύο τρόπους, πρώτον μέσω του IMO και δεύτερον μέσω μίας συνδιασκέψεως. Οι τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ με την πάροδο 6 μηνών από τη στιγμή της αποδοχής των.** Το 1974 (με την υπογραφή της τότε νέας συμβάσεως) δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα υποδιαιρέσεως των στεγανών του πλοίου και της ευστάθειάς του, όπως επίσης σε θέματα εκουγχρονισμού των σωστικών μέσων του πλοίου.

Θα πρέπει να αναφέρομε ότι οι κανονισμοί για την ασφάλεια των πλοίων βασίζονται κυρίως στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί κατά το παρελθόν από ναυάγια ή ναυτικά ατυχήματα. Οι κανονισμοί που ισχύουν κάθε φορά δεν αποσκοπούν στη σχεδίαση και δημιουργία πλοίων που δεν υπάρχει πιθανότητα να βυθισθούν, το οποίο θα κατέληγε στην κατα-

σκευή ασύμφορων οικονομικά πλοίων, αλλά στην αύξηση της πιθανότητας διασώσεως του πλοίου και επιβιώσεως των επιβαινόντων.

Για τη διατύπωση των νέων κανονισμών γίνεται ανάλυση μεγάλου αριθμού ατυχημάτων και διερευνάται σε κάθε περίπτωση η θέση των βλαβών και ζημιών και βέβαια η επίδρασή τους (π.χ. χρόνοι βυθίσεως, έκταση ρήγματος, αιτία εκρήξεως κ.λπ.) στη διάσωση του σκάφους και των επιβαινόντων. Η ανάλυση αυτών των ατυχημάτων οδήγησε στη διατύπωση νέων κανονισμών, των οποίων το κύριο στοιχείο είναι η εξέταση της πλευστότητας και της ευστάθειας του πλοίου μετά από βλάβη σε όλα διαδοχικά τα στεγανά κατά μήκος του πλοίου και ο υπολογισμός ενός αριθμητικού μεγέθους, το οποίο εκφράζει την πιθανότητα επιβιώσεως.

Στα υπό σχεδίαση νέα πλοία το συγκεκριμένο κριτήριο πρέπει να είναι μεγαλύτερο από αυτό που απαιτούν οι κανονισμοί και το οποίο έχει προκύψει από την ανάλυση των δεδομένων των πλοίων που έχουν συγκρουσθεί, καθώς και από την εμπειρία των Ε/Γ πλοίων που υπάρχουν. Ο υπολογισμός της ευστάθειας σε κατάσταση βλάβης για ένα υπό σχεδίαση πλοίο, γίνεται με τη θεώρηση της κατακλίσεως όλων διαδοχικά των διαμερισμάτων και για διαφορετικά βυθίσματα και συνθήκες φορτώσεως. Αποτέλεσμα των στατιστικών ερευνών του IMO για τα ναυτικά ατυχήματα είναι και πάλι η υποδιαίρεση του πλοίου σε στεγανά διαμερίσματα, αλλά η εξέταση της ασφάλειας πρέπει να γίνεται με πιο επιστημονικό και ουσιαστικό τρόπο, χωρίς να αυξηθεί ουσιαστικά το κόστος κατασκευής. Χρονολογικά οι πιο σημαντικές τροποποιήσεις της συμβάσεως ήταν:

1) Το Πρωτόκολλο του 1978.

Το 1978 στη Συνδιάσκεψη για την Ασφάλεια των Δ/Ξ και την Πρόληψη της Ρυπάνσεως (Tanker Safety and Pollution Prevention – TSP), καταρτίστηκε το Πρωτόκολλο της Συμβάσεως που τέθηκε σε ισχύ το 1981 και σύμφωνα με το οποίο καθιερώθηκαν:

α) Το **σύστημα αδρανούς αερίου** (Inert Gas System – IGS) με παροχή αερίων στις δεξαμενές φορτίου όπως το άζωτο ή το διοξείδιο του άνθρακα ή μείγμα αερίων που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου, ώστε να γίνεται αδύνατη η καύση των υδρογονανθράκων. Το σύστημα αυτό θα εφαρμοζόταν στα νέα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου (crude oil carriers) κι αυτά που μετέφεραν παράγωγα πετρελαίου (product

¹⁰ Βλ. εκτεταμένη ανάλυση του Κώδικα ISPS στο έκτο Κεφάλαιο του παρόντος εγχειριδίου.

carriers) άνω των 20.000 DWT, αλλά και για τα ήδη υπάρχοντα Δ/Ξ άνω των 70.000 DWT από την 1^η Μαΐου 1983, και για τα πλοία από 20.000 – 70.000 DWT από την 1^η Μαΐου 1985.

β) **Πρόσθετα ραντάρ.** Όλα τα πλοία άνω των 1.600 GRT πρέπει να διαθέτουν ραντάρ, ενώ όλα τα πλοία άνω των 10.000 GRT πρέπει να διαθέτουν 2 ραντάρ, το καθένα από τα οποία να μπορεί να λειτουργήσει ανεξάρτητα από το άλλο.

γ) **Συστήματα διπλής δυνατότητας πλοηγήσεως.** Όλα τα Δ/Ξ άνω των 10.000 GRT πρέπει να έχουν διπλό σύστημα ελέγχου πλοηγήσεως (two remote steering gear control systems), το οποίο να μπορεί να λειτουργεί ξεχωριστά από τα συστήματα της γέφυρας. Το βασικό σύστημα πλοηγήσεως των νέων Δ/Ξ άνω των 10.000 GRT πρέπει να περιλαμβάνει δύο ή περισσότερες όμοιες μονάδες ισχύος, και να είναι ικανό να λειτουργήσει το ηνδάλιο (rudder) με μία ή δύο μονάδες ισχύος.

2) Οι τροποποιήσεις του 1981.

Στο Κεφάλαιο II-1 περιλήφθηκαν και έγιναν υποχρεωτικές (σε ισχύ από το 1984) οι διατάξεις της Αποφάσεως Α. 325(ΙΧ) σχετικά με τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις στα Ε/Γ και τα Φ/Γ πλοία (που είχαν υιοθετηθεί το 1975). Οι αλλαγές στους Κανονισμούς 29 και 30 σχετικά με το σύστημα πλοηγήσεως, **οδήγησαν στην εγκατάσταση των διπλών συστημάτων πλοηγήσεως** λόγω του ατυχήματος του Δ/Ξ **Amoco Cadiz** (1978).

3) Οι τροποποιήσεις του 1983.

Στις τροποποιήσεις του 1983 καθιερώθηκε ο **Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύδην** (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1971) και ο **Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Ρευστοποιημένα Αέρια Χύδην** (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk, 1975), οι οποίοι είναι υποχρεωτικοί για τα κράτη-μέλη της SOLAS.

4) Το Πρωτόκολλο του 1988.

Το Πρωτόκολλο του 1988 της SOLAS (σε ισχύ από το 2000) και οι τροποποιήσεις της τα έτη 1988, 1989 και 1990 που αναφέρονται σε πλοία Ro-Ro (Roll on-Roll off), σε αλλαγές των Κεφαλαίων II-1 και II-2, III, IV, V και VI, **σε θέματα ευστάθειας για πλοία γενικού**

φορτίου πάνω από 100 m και το πιο σημαντικό, στην καθιέρωση του Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS), τέθηκαν σε ισχύ το Φεβρουάριο του 1992.

Επίσης, οι Κανονισμοί 23-2 και 42-1 του Κεφαλαίου II-1 **σκοπεύουν να βελτιώσουν τον έλεγχο στις μπουκαπόρτες και στις περιοχές που στοιβάζεται το φορτίο, καθώς και τον φωτισμό άμεσης ανάγκης.** Αυτές οι τροποποιήσεις (σε ισχύ από το 1990) βασίστηκαν στην ανάλυση του ατυχήματος του **Herald of Free Enterprise** (1987) και περιλαμβάνουν λεπτομέρειες για τον τρόπο με τον οποίο η σταθερότητα των Ε/Γ πλοίων μπορεί να καθοριστεί όταν έχουν υποστεί ζημιές και την απαίτηση όλες οι πόρτες των χώρων φορτώσεως όλων των εμπορευμάτων να είναι κλειστές πριν αναχωρήσει το πλοίο. Πρόσθετα, **υποχρεώνονται όλα τα Ε/Γ να περνούν μία απλή επιθεώρηση κάθε πέντε (5) χρόνια για να εξασφαλιστεί ότι η σταθερότητά τους δεν έχει δυσμενώς επηρεαστεί από τη συγκέντρωση επί πλέον βάρους ή οποιωνδήποτε αλλαγών στη δομή του.**

Το Πρωτόκολλο αυτό εισήγαγε ένα **σύστημα εναρμονισμού των επιθεωρήσεων και πιστοποιήσεων** (Harmonized System of Surveys and Certification – HSSC) με σκοπό την εναρμόνιση με τις δύο άλλες Διεθνείς Συμβάσεις, δηλαδή τη Load Lines (1966) και τη MARPOL (1973/78). Ο στόχος του Πρωτοκόλλου είναι να επιλύονται προβλήματα που προκαλούνται από το γεγονός ότι οι απαιτήσεις των τριών συμβάσεων ποικίλλουν, οπότε π.χ. **ένα πλοίο να έχει την υποχρέωση δεξαμενισμού (dry-dock) για επιθεώρηση από τη μία σύμβαση λίγο αργότερα από την επιθεώρηση σε συνδυασμό με την άλλη ΔΣ.** Δίνοντας τη δυνατότητα να γίνουν οι επιθεωρήσεις στον ίδιο χρόνο, το σύστημα σκοπεύει να μειώσει τα έξοδα των πλοιοκτητών και των διοικητικών αρχών.

5) Οι τροποποιήσεις του 1989-1990.

Οι τροποποιήσεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ το 1992 και οι κύριες αλλαγές που επέφεραν αφορούν στα Κεφάλαια II-1 και II-2 της SOLAS και έχουν ως αντικείμενο **την κατασκευή των πλοίων με την προστασία από την πυρκαγιά, την ανίχνευση και την κατάσβεση.** Οι βελτιώσεις είναι αναγκαίες στα πυροσβεστικά συστήματα με σταθερή ροή αερίου, στα συστήματα ανιχνεύσεως καπνού. Επίσης γίνονται ρυθμίσεις για το μαζούτ και άλλα πετρελαιοειδή, ο εντοπισμός και ο διαχωρισμός των χώρων κ.λπ.. Ο υποχρεωτικός κώδικας IGC εξίσου τροποποιήθηκε.

Επίσης, σημαντικές αλλαγές επήλθαν για τον τρόπο που καθορίζονται η **υποδιαίρεση και σταθερότητα των Φ/Γ πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου**. Εφαρμόζονται σε πλοία άνω των 100 m και με συμβόλαιο ναυπηγήσεως την 1^η Φεβρουαρίου 1992 ή αργότερα. Οι νέες απαιτήσεις βασίζονται στην **μέθοδο πιθανοτήτων** (probabilistic) επιβιώσεως που αρχικά είχε αναπτυχθεί μέσω αναλύσεως των στοιχείων για τις συγκρούσεις, τα οποία είχαν συγκεντρωθεί από τον IMO. Αυτή η προσέγγιση μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη βελτίωση των σχεδίων των πλοίων, π.χ. η μεγαλύτερη ζημιά συμβαίνει στο πρωτό μέρους του πλοίου.

6) Οι τροποποιήσεις των 1991-1992.

Το Κεφάλαιο VI (μεταφορά σιτηρών) ολοκληρωτικά αναθεωρήθηκε για να περιληφθούν και άλλα φορτία. Πλέον έχει τίτλο «**Μεταφορά Φορτίων**» και υποστηρίχθηκε από δύο κώδικες, τον υποχρεωτικό **Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά Χύδων Σιτηρών** (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk) και τον **Κώδικα Ασφαλών Πρακτικής για τη Στοιβασία και Ασφάλεια των Φορτίων** (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing).

Νέα πρότυπα θεοπίστηκαν σχετικά με τη σταθερότητα των υπαρχόντων Ro-Ro Ε/Γ πλοίων μετά από ζημιές, τα οποία έχουν βασιστεί σε μέτρα που σκοπεύουν στη βελτίωση των επιπέδων **σταθερότητας των νέων Ro-Ro Ε/Γ πλοίων** με ελάχιστες αλλαγές. Οι πλέον σημαντικές τροποποιήσεις είχαν αντικείμενο την ασφάλεια των νέων Ε/Γ απ' την πυρκαγιά, π.χ. είναι υποχρεωτικό για τα πλοία που ναυπηγήθηκαν μετά την 1^η Οκτωβρίου 1994 και μεταφέρουν άνω των 36 επιβατών να είναι εφοδιασμένα με αυτόματους ψεκαστήρες (sprinklers) κι ένα σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού της φωτιάς που βρίσκεται στο κέντρο ενός επανδρωμένου σταθμού ελέγχου από απόσταση (manned remote control station).

7) Οι τροποποιήσεις των 1995-1998.

Οι τροποποιήσεις των ετών 1995 και 1996 αναφέρονται στα **συστήματα πορείων των πλοίων** του Κεφαλαίου V, σε κατασκευαστικές τροποποιήσεις των Ε/Γ και Ο/Γ πλοίων, οι οποίες βασίσθηκαν στα συμπεράσματα του ναυτικού ατυχήματος του πλοίου Ro-Ro **Estonia** (1994), δηλαδή **κοινή γλώσσα εργασίας** στο πλοίο, θέματα **υποδιαίρεσεως του χώρου οχημάτων**, όπως επίσης θέματα **εκσυγχρονισμού των σωστικών μέσων του πλοίου**.

Οι τροποποιήσεις του 1997 αφορούν στους κανονισμούς για τα **συστήματα θαλάσσιας κυκλοφορίας** των πλοίων (vessel traffic services) και προσθέτουν ένα νέο Κεφάλαιο στη SOLAS, το οποίο ονομάζεται «**Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα Φ/Γ πλοία**», ενώ οι τροποποιήσεις του 1998 αφορούν σε **κατασκευαστικά θέματα**, θέματα **ραδιοεπικοινωνιών** και θέματα **στοιβασίας φορτίου**.

8) Οι τροποποιήσεις του 2000.

Η αναθεώρηση του Κεφαλαίου V περί Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας φέρνει μία νέα υποχρεωτική απαίτηση για τα **VDRs** με σκοπό να συμβάλλουν στην έρευνα των ατυχημάτων και για τα **AIS** για να προβάλλουν πληροφορίες σχετικά με το πλοίο σε άλλα πλοία και στις αρχές του παράκτιου κράτους. Τα παραπάνω συστήματα πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα πλοία άνω των 300 GRT, που εκτελούν διεθνή ταξίδια, σε όλα τα πλοία άνω των 500 GRT που δεν εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια και σε Ε/Γ ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, που έχουν συμβόλαιο ναυπηγήσεως την 1^η Ιουλίου 2002 ή αργότερα.

9) Οι τροποποιήσεις του 2004.

Οι πρώτες τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν το Μάιο του 2004 και αφορούσαν **στην πρόσβαση στους χώρους των δεξαμενών φορτίου των Δ/Ξ και των Φ/Γ πλοίων (κανονισμός II-1/3-6)**. Ουσιαστικά επιτρέπεται η διάθεση **μη μόνιμων μέσων προσβάσεως** (non-permanent means) πάνω στα πλοία (τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2006). Επίσης, οι τροποποιήσεις αφορούσαν και στα εξής:

α) **Πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα** (Κεφάλαιο V: Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας). Αναφέρεται στην υποχρέωση παροχής βοήθειας ανεξάρτητα της εθνικότητας ή της καταστάσεως των προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο και στη συνεργασία και τον συντονισμό ανάμεσα στα κράτη-μέλη για παροχή βοήθειας στον πλοίαρχο, έτσι ώστε να παραδώσει τα πρόσωπα αυτά σε ασφαλές μέρος.

β) Ατυχήματα που σχετίζονται με τις **βάρκες διασώσεως** (Κεφάλαιο III: Σωστικά Μέσα) και έχουν ως στόχο **την πρόληψη των ατυχημάτων κατά τη διάρκεια γυμνασίων (drills)**, επειδή μερικές φορές στο παρελθόν μέλη των πληρωμάτων είχαν τραυματιστεί ή έχασαν τη ζωή τους.

γ) **Κώδικας επικινδύνων φορτίων** (IMDG Code), ο οποίος περιλαμβάνει ένα νέο κεφάλαιο, το 1.4, **σχετικά με την παροχή ασφάλειας (security provisions)** κατά τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύ-

νων φορτίων. Τα παραπάνω τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006.

Οι δεύτερες τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν τον Δεκέμβριο του 2004, τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006 και αφορούσαν στα εξής:

Σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς κύδην φορτίων (Κεφάλαιο XII: Bulk carrier safety) υπάρχει πρόβλεψη για νέες απαιτήσεις στα πλοία που είναι εφοδιασμένα με **διπλά κελύφη/πυθμένες (double-side skin)**. Ένας νέος Κανονισμός, ο 14, αφορά σε περιορισμούς κατά τον απόπλου αν όλες οι δεξαμενές είναι κενές. Για τα πλοία με διπλά κελύφη, εφαρμόζεται σε αυτά με μήκος άνω των 150 m που μεταφέρουν στερεά κύδην φορτία και έχουν πυκνότητα μεγαλύτερη από 1.000 kg/m³.

Τέλος, υπήρξε απλούστευση των **μαύρων κωπών** (voyage data recorders) σύμφωνα με τον κανονισμό 20 και ιδιαίτερα στην εγκατάστασή τους σε υπάρχοντα πλοία άνω των 20.000 GT και αργότερα σε πλοία άνω των 3.000 GT.

10) Οι τροποποιήσεις του 2005.

Τον Μάιο του 2005 υιοθετήθηκαν τροποποιήσεις, ορισμένες εκ των οποίων τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2007 και οι υπόλοιπες τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2009. Πρόκειται για το Κεφάλαιο II-1 της SOLAS προς εναρμόνιση των απαιτήσεων για την υποδιαίρεση και την ανθεκτικότητα στις ζημιές για τα Ε/Γ και Φ/Γ (parts A, B, B-1 για όλα τα νέα πλοία μετά την 1η Ιανουαρίου 2009).

Οι τροποποιήσεις αυτές βασίστηκαν στη **μέθοδο πιθανοτήτων (probabilistic)**, η οποία με τη σειρά της βασίζεται σε διαθέσιμα στοιχεία για τις συγκρούσεις πλοίων που συγκέντρωσε ο IMO. Αυτή η μέθοδος, επειδή στηρίζεται σε στατιστικά δεδομένα, θεωρείται πιο ρεαλιστική από αυτήν που χρησιμοποιούνταν πρωτίτερα από τον οργανισμό, δηλαδή την **αιποκρατική (deterministic)**. Άλλες τροποποιήσεις της SOLAS που τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2007 είναι οι εξής:

1) Ο νέος Κανονισμός II-1/3-7, που απαιτεί τα σχέδια κατασκευής του πλοίου να υπάρχουν πάνω στο πλοίο και στο γραφείο.

2) Ο νέος Κανονισμός II-1/3-8, που αφορά στον εξοπλισμό ρυμουλκίσεως και προσδέσεως. Συγκεκριμένα περιγράφονται όλες οι προϋποθέσεις για τις ασφαλείς ενέργειες προς πρόσδεση/ρυμουλκίση που σχετίζονται με τη συνήθη διαχείριση του πλοίου.

3) Ο νέος Κανονισμός II-1/23-3, που σχετίζεται με τους ανιχνευτές για τα επίπεδα του νερού στις δεξαμε-

νές φορτίου σε νέα πλοία, εκτός των Φ/Γ πλοίων.

4) Τροποποίηση του Κανονισμού II-1/31 με σκοπό τον περιορισμό της εφαρμογής του αυτόματου συστήματος προώσεως μόνο για τα νέα πλοία.

11) Οι τροποποιήσεις του 2006.

Οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετήθηκαν τον Μάιο του 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2008. Αφορούν σε έναν νέο Κανονισμό για τον **LRIT** (long-range identification and tracking of ships), που περιλαμβάνεται στο Κεφάλαιο V της SOLAS για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας. Αποτελεί υποχρεωτική απαίτηση για τα παρακάτω πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια: Ε/Γ περιλαμβάνοντας τα υδροπτερυγα, Φ/Γ άνω των 300 GT και των γεωτρυπάνων/πλατφορμών.

Το LRIT διαθέτει τις πληροφορίες για θέματα ασφάλειας, έρευνας και διασώσεως ανάμεσα στα κράτη-μέλη της Συμβάσεως. Κάθε κράτος της σημαίας του πλοίου διατηρεί το δικαίωμα να προστατεύει το πλοίο σχετικά με τα βασικά του στοιχεία, αλλά επιτρέπεται στο παράκτιο κράτος να έχει πρόσβαση στις πληροφορίες για τα πλοία που βρίσκονται πλησίον των ακτών του. Ο Κανονισμός αυτός δεν δημιουργεί νέα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών για τα πλοία πέραν αυτών που αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο και συγκεκριμένα τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Οι επόμενες τροποποιήσεις του ίδιου μήνα τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2010 και αφορούν στα εξής:

1) **Κεφάλαιο II-2:** Προστασία από Πυρκαγιά και αφορά σε απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό, αλλά και για όλα τα εύφλεκτα πετρελαιοειδή για τα πλοία που κατασκευάστηκαν από την 1^η Φεβρουαρίου 1992 έως σήμερα.

2) **Κεφάλαιο III:** Σωστικά Μέσα, σχετικά με παιδικά σωσίβια (χιτώνες), ειδικά για τα Ε/Γ σε ταξίδια που διαρκούν λιγότερο από 24 ώρες πρέπει να αντιστοιχούν στο 2,5% του αριθμού των επιβατών, ενώ για μεγαλύτερης διάρκειας ταξίδια πρέπει να υπάρχει ο αντίστοιχος αριθμός σωσιβίων ίσος με τον συνολικό αριθμό των παιδιών πάνω στο πλοίο.

3) **Κεφάλαιο IV:** Ραδιοεπικοινωνίες, όπου απαιτείται τα πλοία να διαθέτουν ειδικά ραντάρ τύπου EPIRB, με δυνατότητα να εκπέμπουν σήμα κινδύνου διά μέσου της τροχιάς των αρκτικών δορυφόρων (polar orbiting satellite service – COSPAS/SARSAT), λειτουργώντας στους 406 MHz band.

4) **Κεφάλαιο V:** Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας. Συγκεκριμένα στον Κανονισμό 22 προστίθεται πα-

ράγραφος που αφορά στην ορατότητα από τη γέφυρα (navigation bridge visibility), επιτρέποντας την ανταλλαγή έρματος στη θάλασσα με την προϋπόθεση ότι ο πλοίαρχος έχει εξασφαλίσει τη δυνατότητα εκτελέσεως με ασφαλείς διαδικασίες (τυφλοί τομείς ή μειωμένα οριζόντια πεδία ενοράσεως πρέπει να λαμβάνονται υπόψη). Η όλη διαδικασία πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με το σχέδιο διαχειρίσεως έρματος (ballast water management plan).

Οι επόμενες τροποποιήσεις αφορούν στον Δεκέμβριο του 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2008/2010 αντίστοιχα. Έχουν ως αντικείμενο τα πρότυπα ασφάλειας των Ε/Γ πλοίων, ιδιαίτερα για τα μεγάλης μεταφορικής ικανότητας Ε/Γ τα οποία ναυπηγούνται σήμερα, και το κατά πόσο οι υπάρχοντες κανονισμοί θεωρούνται επαρκείς.

Η νέα φιλοσοφία των τροποποιήσεων αυτών βασίζεται στην πρόληψη μίας απώλειας πλοίου από την πρώτη στιγμή και ότι τα μελλοντικά Ε/Γ πρέπει να σχεδιάζονται με τέτοιο σύστημα επιβιώσεως, ώστε, σε περίπτωση απώλειας, οι επιβάτες να μπορούν να παραμείνουν στο πλοίο, ενώ το πλοίο πλησιάζει στο λιμάνι. Συγκεκριμένα, οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν:

- 1) Εναλλακτικά σχέδια και καθορισμός αυτών.
- 2) Χώρους προστασίας στο πλοίο (safe areas) και τα απαραίτητα συστήματα να διατηρούνται ενώ το πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι μετά το συμβάν, π.χ. απαιτείται περίσσεια πρόωση.
- 3) Κέντρα ασφάλειας στο πλοίο (safe centers), όπου τα συστήματα μπορούν να ελέγχονται και να λειτουργούν με κατάλληλο τρόπο.
- 4) Συστήματα κινδύνου και εντοπισμού πυρκαγιών, περιλαμβάνοντας τις απαιτήσεις για χειρισμό δίχως τη χρήση αυτοματοποιήσεως.
- 5) Χρόνος που απαιτείται για την ομαλή εγκατάλειψη του πλοίου, καθώς και τους τρόπους διαφυγής σε περίπτωση πυρκαγιάς (συστήματα εξαερισμού).

Επίσης, οι τροποποιήσεις αφορούν στο Κεφάλαιο II-2 της Συμβάσεως και στον Διεθνή **Κώδικα για τα Συστήματα Ασφάλειας Πυρκαγιάς** (FSS – Fire Safety Systems Code), προκειμένου να ενισχυθεί με κατάλληλα μέτρα η προστασία από πυρκαγιά, σχετικά με τα μπαλκόνια των καμπινών στα Ε/Γ πλοία. Τα μέτρα αυτά ήταν αποτέλεσμα της πυρκαγιάς στο κρουαζιερόπλοιο **Star Princess** (2005) όταν έπλεε μεταξύ των νησιών Cayman και της Jamaica.

Για τον Κανονισμό III/19.3.3.4 περί της Προβλέψεως για Καθέλκυση των «free-fall» βαρκών κατά τη διάρκεια των ασκήσεων εγκαταλείψεως του πλοίου

οι τροποποιήσεις επιτρέπουν είτε την καθέλκυση της βάρκας διασώσεως ελεύθερα μόνο με το απαιτούμενο πλήρωμα πάνω σ' αυτήν για τον χειρισμό της, είτε την καθέλκυσή της στο νερό με τα δευτερεύοντα μέσα, δίχως τη συμμετοχή του πληρώματος, αλλά μόνο κατά τη διάρκεια των مانουβρών αυτής. Ο στόχος είναι η πρόληψη των ατυχημάτων στις βάρκες διασώσεως κατά την εγκατάλειψη του πλοίου.

Σχετικά με τους Κανονισμούς II-1/3-2 απαιτείται υποχρεωτικά να υπάρχουν οι κατάλληλες προστατευτικές επιστρώσεις (performance standard for protective coatings) για τις δεξαμενές έρματος (dedicated seawater ballast tanks), σε όλα τα νέα πλοία και στους χώρους των διπλών κελυφών για τα Φ/Γ πλοία. Τέλος, ορισμένες άλλες τροποποιήσεις του 2006 αφορούν στα εξής:

- 1) Διεθνής Κώδικας για τα Μέσα Διασώσεως (Life-Saving Appliance – LSA Code) και ιδιαίτερα για τις βάρκες και σωσίβια διασώσεως σε σχέση με τη στοιβασία.
- 2) Διεθνής Κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύδην (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk – IBC), σχετικά με την προστασία και κατάσβεση πυρκαγιάς.
- 3) Διεθνής Κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk – IGC), σχετικά με την αναβάθμιση των αναφορών της Συμβάσεως SOLAS και την πρόσθεση δύο ακόμη χημικών στον κατάλογο των φορτίων.
- 4) Διεθνείς Κώδικες για την ασφάλεια των ταχυπλόων σκαφών (Codes for High-Speed Crafts – 1994 HSC και 2000 HSC), ώστε να αναβαθμιστούν σύμφωνα με τις επιταγές της SOLAS και ιδιαίτερα τις απαιτήσεις για δοκιμή και υπολογισμό στεγανής υποδιαίρεσεως και ευστάθειας.

12) Οι τροποποιήσεις του 2010.

Αυτές περιέχουν τα διεθνή πρότυπα – στόχους που βασίζονται στην **κατασκευή των Φ/Γ ξηρού και υγρού φορτίου** (international goal-based ship construction standards for bulk carriers and oil tankers). Ο Κανονισμός II-1/3-10 θα εφαρμόζεται στα Δ/Ξ και τα Φ/Γ χύδην ξηρού φορτίου άνω των 150 m. Απαιτεί από τα νέα πλοία να έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με τέτοιο τρόπον, ώστε να αντέχουν, να είναι φιλικά προς το περιβάλλον και

να παραμένουν ανέπαφα κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής τους ζωής.

Επίσης, οι τροποποιήσεις αυτές περιλαμβάνουν την **προστασία των δεξαμενών φορτίου πετρελαίου από τη διάβρωση** (corrosion protection of cargo oil tanks) μαζί με τα πρότυπα αποδοτικότητας σύμφωνα με τον Κανονισμό II-1/3-11. Μια αναβάθμιση αφορά στην **προστασία από την πυρκαγιά** σύμφωνα με τον Κανονισμό II-2/4.5.7 για τη μέτρηση και ανίχνευση των αερίων και τον Κανονισμό II-2/7.4.1 σχετικά με τα συστήματα συναγερμού, ενώ προστέθηκαν και αλλαγές στον κώδικα για τα συστήματα ασφάλειας από πυρκαγιές (international code for fire safety systems).

2.5 Ασφάλεια επιβατηγών πλοίων (passenger Ro-Ro ships).

Η πρωτοβουλία της Maritime Safety Committee (MSC) το 2000 να αξιολογήσει τους ισχύοντες κανονισμούς και να εξακριβώσει εάν αυτοί ήταν επαρκείς για ορισμένα από τα κολοσσιαία κρουαζιερόπλοια που κυκλοφορούν σήμερα, αποτέλεσε το έναυσμα να γίνει μία νέα εξέταση του ζητήματος της ασφάλειας των Ε/Γ πλοίων.

Από την πρώτη στιγμή διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στο ζήτημα της διαχείρισης και της ασφάλειας των μεγάλων Ε/Γ πλοίων επικεντρώνεται στη δυσκολία εκκενώσεως με ασφάλεια ενός αριθμού επιβατών, π.χ. οι ηλικιωμένοι και οι τραυματίες από τις σωσίβιες λέμβους στα σκάφη διασώσεως. Αρκετοί άνθρωποι δεν είναι εξοικειωμένοι με τα πλοία, και το να συνωστίζονται σε σωσίβιες λέμβους και σωσίβιες σχεδίες, αποτελεί μεγάλο ρίσκο για την ίδια τη ζωή τους. Επίσης, η πυρκαγιά αντιπροσωπεύει μία ιδιαίτερη αιτία της ευπάθειας των μεγάλων κρουαζιεροπλοίων. Κάθε επιβάτης αποτελεί μία πιθανή αιτία πυρκαγιάς για το πλοίο και οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες έχουν εγγενείς κινδύνους.

Η MSC συμφώνησε ότι τα μελλοντικά μεγάλης χωρητικότητας Ε/Γ πλοία θα πρέπει να σχεδιαστούν με σκοπό τη βελτιωμένη επιβιωσιμότητα βασιζόμενη στην αρχή **«time-honored principle»**, δηλ. το πλοίο είναι το ίδιο η καλύτερη λύση διασώσεως (its own best lifeboat). Αυτή η προσέγγιση προβλέπει ότι οι επιβάτες και το πλήρωμα θα μπορούν φυσιολογικά να προσφύγουν σε ένα ασφαλές σημείο στο πλοίο και να παραμείνουν εκεί. Αυτό προϋποθέτει ότι το πλοίο έχει πάντα τη δυνατότητα να προσεγγίσει το λιμάνι με την ελάχιστη ταχύτητα ασφάλειας.

Το 2005 υπήρξε συμφωνία για αναθεωρημένη

έρευνα και εργασία στην ασφάλεια των Ε/Γ πλοίων, με γνώμονα ότι το διεθνές θεσμικό πλαίσιο θα πρέπει να δώσει περισσότερη έμφαση στην πρόληψη μίας απώλειας από το να συμβεί από την αρχή και βέβαια ότι τα μελλοντικά Ε/Γ πλοία θα σχεδιάζονται με παρόμοια βελτιωμένη επιβιωσιμότητα, έτσι ώστε, σε περίπτωση απώλειας, οι επιβάτες να μπορούν να παραμείνουν με ασφάλεια στο πλοίο όσο αυτό προσεγγίζει το λιμάνι. Το 2006 ακολούθησαν νέες τροποποιήσεις της Συμβάσεως που τέθηκαν σε ισχύ το 2010 και περιλαμβάνουν:

- 1) Εναλλακτικά σχέδια και ρυθμίσεις.
- 2) Περιοχές ασφάλειας και τα βασικά συστήματα προς συντήρηση, ενώ το πλοίο προσεγγίζει το λιμάνι μετά από κάποια απώλεια, π.χ. φορτίου, που θα απαιτεί επί πλέον πρόωση και πρόσθετα συστήματα.
- 3) Κεντρικά σημεία ασφάλειας στο πλοίο, όπου τα συστήματα ασφάλειας μπορούν να ελεγχθούν και να τεθούν σε λειτουργία.
- 4) Μόνιμα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού της φωτιάς, περιλαμβάνοντας και τις απαιτήσεις για ανιχνευτές φωτιάς και χειροκίνητα σημεία κλήσεως, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να εντοπίζονται εξ αποστάσεως και χωριστά.
- 5) Πρόληψη πυρκαγιάς περιλαμβάνοντας τις τροποποιήσεις με στόχο την ενίσχυση της πυρασφάλειας, τα μέσα διαφυγής σε περίπτωση φωτιάς και τα συστήματα εξαερώσεως.
- 6) Απαραίτητος χρόνος για τους ηλικιωμένους προς εκκένωση και εγκατάλειψη του πλοίου, περιλαμβάνοντας ρυθμίσεις για τα συστήματα που πρέπει να παραμείνουν σε λειτουργία πάνω στο πλοίο, σε περίπτωση που κάποιο ή κάποια τμήματα του πλοίου είναι εκτός λειτουργίας λόγω της φωτιάς.

Παράλληλα η **Υπο-επιτροπή για τον σχεδιασμό και τον εξοπλισμό των πλοίων** ανέπτυξε πρότυπα αποδόσεως για τα συστήματα ανακτήσεως για όλους τους τύπους των πλοίων μέχρι το 2008 με τελικό στόχο να ετοιμάσει πρόσθετες τροποποιήσεις της SOLAS για το Κεφάλαιο III σχετικά με τη διάσωση των προσώπων στη θάλασσα. Η MSC συμφώνησε ότι αυτές οι τροποποιήσεις και οδηγίες έπρεπε να εφαρμοστούν μέχρι το 2012. Οι ακόλουθες εγκύκλιοι εγκρίθηκαν:

- 1) Οδηγία για τεχνικές ανακτήσεως.
- 2) Οδηγίες σχετικά με την πρόβλεψη εξωτερικής υποστηρίξεως σαν βοήθημα για περιστατικό που αφορά στις αρχές της Συμβάσεως SAR.
- 3) Ενίσχυση των σχεδίων επείγουσας επεμβάσεως για τα Ε/Γ πλοία, τα οποία λειτουργούν σε περιοχές απομακρυσμένες από τις υπηρεσίες της SAR.

4) Οδηγίες για την εκπαίδευση προσώπων στις υπηρεσίες SAR για σημαντικά περιστατικά.

5) Οδηγία για επιβίωση στο κρύο νερό.

Για τα πλοία Ro-Ro¹¹ ορισμένα σοβαρά ατυχήματα κατέληξαν στην ξαφνική και καταστροφική τους ανατροπή (capsizing). Ως αποτέλεσμα ο IMO τροποποίησε τη SOLAS με βάση την **προληπτική ολιστική προσέγγιση** (proactive holistic approach), έτσι ώστε αυτά τα περιστατικά να μην ξανα συμβούν. Οι περισσότερες από τις νέες διατάξεις εφαρμόστηκαν εξίσου στα Ε/Γ Ro-Ro πλοία και στα κρουαζιερόπλοια.

– Μελέτες περιπτώσεων.

Η MSC προχώρησε σε νέες τροποποιήσεις που έγιναν γνωστές ως το **πρότυπο SOLAS 90**, και αφορούν στη σταθερότητα των Ε/Γ πλοίων όταν έχουν υποστεί ζημιές. Αυτό βασίστηκε στο ατύχημα του Ε/Γ **European Gateway** (1982), το οποίο ανατράπηκε μετά από σύγκρουση με ένα άλλο πλοίο με αποτέλεσμα την απώλεια 5 ανθρώπινων ζωών. Τα νέα μέτρα αφορούσαν σε πλοία που είχαν συμβόλαιο ναυπηγήσεως μετά τις 29 Απριλίου 1990 και όριζε ότι **η μέγιστη γωνία κλίσεως του πλοίου μετά την κατάκλιση και πριν από την εξισορρόπηση δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 15°**.

Παράλληλα οι Σκανδιναβικές χώρες και η Βρετανία υιοθέτησαν τη **Συμφωνία της Στοκχόλμης** (Stockholm Agreement) το 1993 σχετικά με τις απαιτήσεις για ειδική σταθερότητα στα Ro-Ro Ε/Γ πλοία που αναλαμβάνουν τακτικά διεθνή ταξίδια από και προς προκαθορισμένα λιμάνια στη ΒΔ Ευρώπη και τη Βαλτική Θάλασσα, κάτι που σημαίνει ότι τα υπάρχοντα πλοία που εμπλέκονται σε αυτές τις πορείες πρέπει να συμμορφωθούν με το πρότυπο SOLAS 90.

Εξίσου σημαντικά μέτρα για την ασφάλεια από την πυρκαγιά για τα υπάρχοντα Ε/Γ πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες επίσης υιοθετήθηκαν, και τα οποία προέκυψαν λόγω ενός ακόμη ατυχήματος Ro-Ro passenger ferry, του **Scandinavian Star** (1990), στο οποίο σημειώθηκε πυρκαγιά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από τη Νορβηγία στη Δανία προκαλώντας τον θάνατο 165 ανθρώπων (σχ. 2.5α).

Σοβαρότατο ατύχημα ήταν αυτό στις 28 Σεπτεμ-



Σχ. 2.5α

Το ατύχημα του Scandinavian Star στη Βαλτική.

βρίου 1994 όταν το Ε/Γ Ro-Ro πλοίο **Estonia** ξαφνικά ανατράπηκε στο μέσο σφοδρής κακοκαιρίας στη βόρεια Βαλτική Θάλασσα και βυθίστηκε με την απώλεια περισσότερων από 850 ανθρώπων. Ο IMO άμεσα υιοθέτησε σειρά τροποποιήσεων και νέων κανονισμών που ενσωματώθηκαν στη SOLAS, περιλαμβάνοντας κανόνες για τη σταθερότητα που θα εφαρμόζονταν τόσο στα νέα όσο και στα παλαιά Ε/Γ Ro-Ro πλοία, αλλά και λειτουργικές απαιτήσεις όπως η καθιέρωση μίας γλώσσας εργασίας. Ορισμένες αποφάσεις και προτάσεις που ψηφίστηκαν (SOLAS 1995) είναι οι:

1) Α. 792(19) Κουλτούρα ασφάλειας εντός και γύρω από τα Ε/Γ πλοία.

2) Α. 793(19) εξασφάλιση κλειδώματος των θυρών του εξωτερικού περιβλήματος των Ε/Γ Ro-Ro πλοίων.

3) Α. 794(19) έρευνες και επιθεωρήσεις των Ε/Γ Ro-Ro πλοίων.

4) Α. 795(19) καθοδήγηση πλονήσεως και συστήματα πληροφοριών για τις λειτουργίες των Ro-Ro πλοία.

5) Α. 796(19) προτάσεις για ένα σύστημα λήψης αποφάσεων για τους πλοίαρχους στα Ε/Γ πλοία.

Οι πιο σημαντικές αλλαγές σχετίζονται με τη σταθερότητα των Ε/Γ Ro-Ro πλοίων στο Κεφάλαιο II-1. Το πρότυπο SOLAS 90 που είχε ήδη εφαρμοστεί σε όλα τα Ε/Γ Ro-Ro πλοία από το 1990, επεκτάθηκε στα υπάρχοντα πλοία σε συμφωνία με ένα πρόγραμμα σταδιακής ενσωματώσεως (phase-in program). Τα πλοία που αγγίζουν μόνο το 85% του προτύπου έπρε-

¹¹ Πρόκειται για ένα από τα πιο πετυχημένα είδη πλοίου που ασκούν εμπόριο σήμερα. Η δυνατότητά τους να ενσωματώνουν άλλα συστήματα μεταφοράς και η ταχύτητα των υπηρεσιών τους προκάλεσε την επιλογή τους σε πολλές ναυτιλιακές πορείες. Το πλοίο Ro-Ro ορίζεται ως ένα Ε/Γ πλοίο με χώρους φορτίου roll on – roll off ή ειδικής κατηγορίας χώρους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο τύπος «passenger/car ferry» στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και στην ακτοπλοΐα.

πε να συμμορφωθούν πλήρως μέχρι την 1^η Οκτωβρίου 1998 και αυτά που φθάνουν στο 97,5% ή περισσότερο μέχρι την 1^η Οκτωβρίου 2005 αντίστοιχα.

Ένας ακόμη Κανονισμός υιοθετήθηκε, ο 8-2, που περιείχε ειδικές απαιτήσεις για τα Ε/Γ Ro-Ro πλοία που μεταφέρουν πάνω από 400 επιβάτες ή περισσότερους και έχει ως στόχο τη σταδιακή απόσυρση (phase-out) πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί μόνο με ένα πρότυπο-διαμέρισμα (compartment standard) και να εξασφαλιστεί ότι μπορούν να επιβιώσουν δίχως να ανατραπούν με τα δύο κύρια διαμερίσματα να έχουν πλημμυρίσει αμέσως μετά τις ζημιές που έχουν υποστεί. Τροποποιήσεις έγιναν και για το Κεφάλαιο III σχετικά με τα σωστικά μέσα, μαζί με ένα τμήμα που απαιτούσε από τα Ε/Γ Ro-Ro πλοία να είναι εφοδιασμένα με συστήματα «public address», και όλα τα Ε/Γ πλοία να έχουν όλες τις λεπτομέρειες για τους επιβάτες. Επίσης οι τροποποιήσεις πρέπει να περιλαμβάνουν και απαιτήσεις για την παροχή μίας θέσεως για παραλαβή με ελικόπτερο ή απλά σημεία προσγειώσεως.

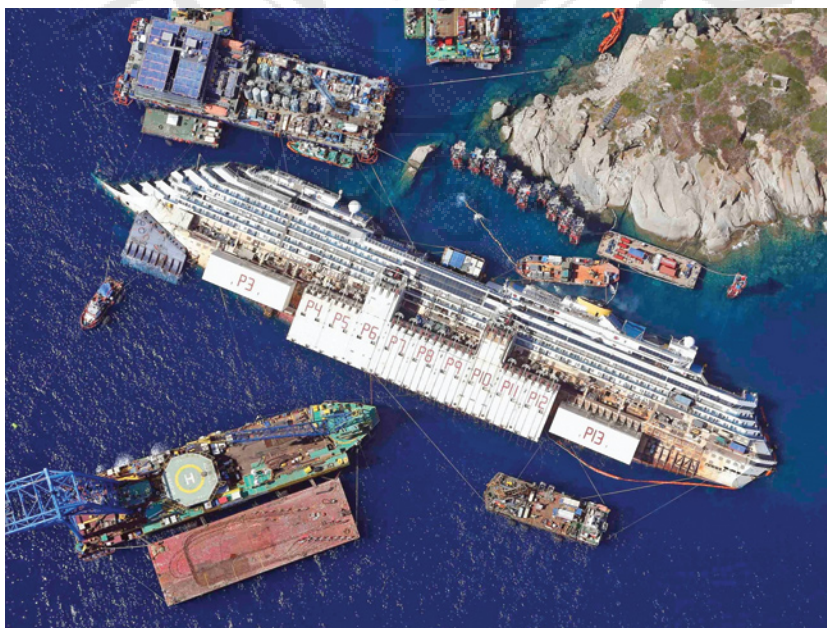
Ένα ακόμη σοβαρό ατύχημα ήταν η προσάραξη σε βράχο του κρουαζιερόπλοιου **Costa Concordia** (σχ. 2.5β) σε ήρεμα ύδατα (2012). Το 8 ετών πλοίο υπέστη ρήγμα (σχίσσιμο) μήκους 50 m (160 πόδια) στην αριστερή πλευρά του κύτους, το οποίο πολύ σύντομα πλημμύρισε τα μέρη του μηχανοστασίου και προκάλεσε **απώλεια ισχύος στην πρόωσή του και στα ηλεκτρικά συστήματα**. Με την είσοδο του νερού

το πλοίο πήρε κλίση (developed a list) και παρασύρθηκε προς το νησί Giglio όπου και προσάραξε, δηλαδή εξόκειλε σε ρηκά νερά στη δεξιά πλευρά, η οποία ήταν κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας.

Παρά τη σταδιακή βύθιση του πλοίου, την ολοκληρωτική απώλεια ισχύος και την κοντινή απόσταση από την ξηρά σε ήρεμα ύδατα, η εντολή για εγκατάλειψη του πλοίου δεν δόθηκε παρά μόνο μετά την πάροδο μίας ώρας από το αρχικό συμβάν. Παρόλο που σύμφωνα με τη ΔΣ SOLAS είναι υποχρεωτικό για όλους τους επιβάτες να εκκενώσουν το πλοίο εντός 30 λεπτών από την οδηγία εγκαταλείψεώς του, η εκκένωση του πλοίου διήρκεσε άνω των 6 ωρών και δεν μπόρεσαν να φύγουν από το πλοίο όλοι οι επιβάτες. Από το σύνολο των 3.229 επιβατών και των 1.023 μελών του πληρώματος που βρίσκονταν στο πλοίο, 30 άτομα έχασαν τη ζωή τους και 2 ακόμη επιβάτες ήταν αγνοούμενοι, οπότε θεωρήθηκαν και αυτοί ως απώλειες.

2.6 Ασφάλεια των φορτηγών πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers).

Τα σύγχρονα bulk carriers συχνά αποκαλούνται ως «workhorses» του θαλάσσιου εμπορίου και σήμερα περίπου 5.500 απ' αυτά κινούνται στην αγορά. Όμως τα τελευταία χρόνια ασκείται σοβαρή κριτική στην ασφάλεια της αποδόσεώς τους. Γνωστό είναι ότι οι διαχειριστές τέτοιου τύπου πλοίων πρέπει να



Σχ. 2.5β

Το ναυάγιο του Costa Concordia πλησίον των Ιταλικών ακτών (2012).

γνωρίζουν τις ειδικές συνθήκες ασφάλειας, π.χ. η φόρτωση του φορτίου πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το φορτίο δεν πρόκειται να μετακινηθεί (shift) κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προκαλώντας ζητήματα σταθερότητας. Οι μεγάλες μπουκαπόρτες (hatch covers) πρέπει να είναι υδατοστεγείς και ασφαλισμένες.

Από το 1997 και στη συνέχεια, μετά από σειρά ατυχήματα των bulk carriers, ο IMO υιοθέτησε ένα νέο Κεφάλαιο XII σχετικά με τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας γι' αυτόν τον τύπο πλοίων. Οι νέοι κανόνες καλύπτουν θέματα επιβιωσιμότητας και δομής των bulk carriers από 150 m και άνω, για να εμποδίσουν τη βύθιση στην περίπτωση που το νερό εισέλθει στο πλοίο για οποιονδήποτε λόγο¹².

Ο IMO υιοθέτησε και κάποιες αναθεωρημένες οδηγίες για την ενίσχυση των επιθεωρήσεων των bulk carriers και έναν **Κώδικα Πρακτικής για Ασφαλέστερη Φόρτωση και Εκφόρτωση** (BLU Code)¹³. Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του είναι τα εξής:

1) **Πιο ανθεκτικά νέα πλοία:** αύξηση της αντοχής των διαφραγμάτων (bulkheads) και των διπύθμενων (double bottoms), ώστε να αντέξουν συνθήκες υπερχειλίσσεως των δεξαμενών. Για τα υπάρχοντα πλοία, το διάφραγμα ανάμεσα στις δεξαμενές 1 και 2 και ο διπλός πυθμένας της δεξαμενής 1 πρέπει να ενισχυθούν, προκειμένου να αντέξουν φαινόμενα πλημμύρας στη δεξαμενή 1, εκτός αν έχουν επιβληθεί περιορισμοί στη φόρτωση.

2) **Βελτίωση των πρακτικών χειρισμού των φορτίων:** οι ιμάντες μεταφοράς (conveyor belts) συχνά υπερφορτώνουν τα πλοία και μεγάλες δαγκάνες, μπουλντόζες και υδραυλικά σφυριά που χρησιμοποιούνται στην εκφόρτωση, μπορεί να προκαλέσουν ζημιές.

3) **Περιορισμοί στη μεταφορά των φορτίων:** τα υπάρχοντα bulk carriers που συναντούν τις νέες απαιτήσεις μέσω των περιορισμών φορτώσεως, πρέ-

πει να επισημαίνονται με ένα στερεό ισόπλευρο τρίγωνο στο μέσο του κύτους (on the hull amidships) κάτω από την γραμμή καταστρώματος.

4) **Όργανα φορτώσεως:** το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο εξοπλισμό, ώστε να ελέγχονται οι τάσεις (stresses) κατά τη διάρκεια των φορτώσεων και εκφορτώσεων (ροπές κάμψεως).

5) **Ενίσχυση των επιθεωρήσεων:** ένα πρόγραμμα επιθεωρήσεων με σκοπό να εντοπίσει πιθανές αδυναμίες στη δομή του πλοίου και περιοχές διαβρώσεως.

Η ημερομηνία εφαρμογής του νέου κεφαλαίου για τα υπάρχοντα bulk carriers εξαρτάται από την ηλικία τους. Αυτά που είχαν την 1^η Ιουλίου 1999 ξεπεράσει το 20^ο έτος έπρεπε να συμμορφωθούν με την ημερομηνία της πρώτης ενδιάμεσης ή περιοδικής επιθεωρήσεως και μετά από αυτή την ημερομηνία, όποια είναι πιο σύντομη. Τα bulk carriers μεταξύ των 15-20 ετών πρέπει να συμμορφωθούν με την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1^η Ιουλίου 1999, αλλά όχι αργότερα από την 1^η Ιουλίου 2002. Τα bulk carriers που η ηλικία τους είναι λιγότερη από τα 15 έτη πρέπει να συμμορφωθούν με την πρώτη περιοδική επιθεώρηση αμέσως μόλις συμπληρώσουν την ηλικία των 15 ετών, αλλά όχι αργότερα από την ημερομηνία που η ηλικία του πλοίου θα φθάσει τα 17 έτη.

Μετά τη δημοσίευση μίας αναφοράς σχετικά με την απώλεια του πλοίου **Derbyshire** (1980)¹⁴, η MSC ξεκίνησε μία πρόσθετη αναθεώρηση των επιπέδων ασφάλειας των bulk carriers με τη χρήση της FSA (Formal Safety Assessment) μεθοδολογίας διαχειρίσεως του ρίσκου¹⁵.

Κατά τη διάρκεια των αρχών της δεκαετίας του 1990 παρατηρήθηκαν πολλές απώλειες των bulk carriers, π.χ. πολλά πλοία βυθίστηκαν γρήγορα με αρκετά σημαντικές απώλειες ανθρωπίνων ζωών. Μία μελέτη που εκπόνησε ο IACS¹⁶ ανέδειξε το πρόβλημα της υπερχειλίσσεως της πρώτης δεξαμενής

¹² Το Κεφάλαιο XII αναφέρεται στα bulk carriers που ναυπηγήθηκαν μετά την 1^η Ιουλίου 1999 και μεταφέροντας φορτία με πυκνότητα των 1.000 kg/m³ και άνω, τα οποία θα διαθέτουν επαρκή δύναμη να αντέξουν την περίπτωση υπερχειλίσσεως δεξαμενής φορτίου. Για τα πλοία πριν από την παραπάνω ημερομηνία που μεταφέρουν φορτία με πυκνότητα 1.780 kg/m³ και άνω, το εγκάρσιο στεγανό διάφραγμα μεταξύ των δύο πρώτων δεξαμενών φορτίου και ο διπλός πυθμένας τους πρέπει να έχουν την επαρκή δύναμη να αντέξουν ενδεχόμενες πλημμύρες.

¹³ Απόφαση Α. 862(10). Ο BLU Code που περιέχει οδηγίες για τους πλοίαρχους, τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών και άλλους ενδιαφερόμενους σχετικά με τον ασφαλή χειρισμό των χύδην στερεών φορτίων, συνδέεται με τον κανονισμό V/7 της SOLAS 1974, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση MSC. 47(66).

¹⁴ Βλ. ανάλυση του ατυχήματος στο N. Hooke, (1997). *Maritime Casualties, 1963-1996*, LLP.

¹⁵ Βλ. αναφορά σε αυτή και άλλες παρόμοιες μεθοδολογίες στο κεφ. 5 περί Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ΚΑΔ).

¹⁶ Βλ. www.imo.or/OurWork/Safety/Regulations/Documents.BULK.pdf.

φορτίου (foremost hold). Όταν αυτή συμβαίνει τότε το διάφραγμα μεταξύ αυτής της δεξαμενής και της γειτονικής μπορεί να καταρρεύσει από την πίεση του φορτίου και του νερού, οδηγώντας σε προοδευτική υπερχειλίση και βύθιση. Η έρευνα κατέληξε ότι οι πιο ευπαθείς περιοχές είναι το **διάφραγμα ανάμεσα στη δεξαμενή φορτίου 1 και τη δεξαμενή φορτίου 2 στο εμπρόσθιο μέρος του πλοίου** (forward end) και ο **διπλός πυθμένας του πλοίου σε αυτήν την περιοχή**.

Μία άλλη μελέτη που διεξήχθη από την MARAD (US maritime administration) κατέδειξε ότι ένα τυπικό μεσαίας χωρητικότητας bulk carrier πρέπει να επιβιώσει εάν πλημμυρήσει μία από τις δεξαμενές φορτίου εφόσον το πλοίο δεν έχει υποστεί μεταλλικές απώλειες (metal wastage) και μη εντοπισμένες ρωγμές. Όμως, εάν πλημμυρήσουν οποιεσδήποτε δύο δεξαμενές φορτίου τότε θα υπάρξουν καταστροφικές συνέπειες. Το 2002 νέες τροποποιήσεις ακολούθησαν στο Κεφάλαιο XII απαιτώντας την εγκατάσταση υψηλού επιπέδου συναγερμών και συστημάτων ελέγχου για όλα τα bulk carriers, με σκοπό τον εντοπισμό την εισροή νερού (water ingress)¹⁷.

– Μελέτες περιπτώσεων.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 σύμφωνα με το LMIS (Lloyd's maritime information services) υπήρξαν 240 ολικές απώλειες bulk carriers (50 από αυτές λόγω καιρικών συνθηκών) προκαλώντας απώλειες περίπου 600 ανθρωπίνων ζωών και την απώλεια άνω των 2 εκατ. τόνων φορτίου¹⁸. Στο ενδιάμεσο διάστημα 1990-1993 συνολικά παρατηρήθηκε μία μείωση στον συνολικό αριθμό των απωλειών, ενώ από το 1994 οι αριθμοί σε απώλειες πλοίων και ζωών αυξήθηκαν κατά 50%. Δύο πολύ σοβαρά ατυχήματα συνέβησαν το 1997, στα οποία 45 μέλη πληρωμάτων χάθηκαν, το **Leros Strength** που βυθίστηκε ανοικτά των Νορβηγικών ακτών και ελάχιστες ημέρες αργότερα το **Albion Two** κοντά στις ακτές της Βρετανίας. Την επόμενη χρονιά αρκετά ακόμη ατυχήματα καταγράφηκαν με πιο σημαντικά τις απώλειες των **Flare** και **Fei Cui Hai** προκαλώντας τον θάνατο 42 ναυτικών. Αυτά τα ατυχήματα ήταν αποτέλεσμα αστοχίας στη δομή του πλοίου.

Παρά την ύφεση ατυχημάτων που παρατηρήθηκε



Σχ. 2.6

Η κοπή σε 2 κομμάτια και βύθιση του Chang Tong μετά από σύγκρουση με άλλο πλοίο.

στις αρχές του 2000, οι αριθμοί ανέβηκαν και πάλι από το 2005 κι αυτό διότι συνδέονται μερικώς με τη βύθιση κάποιων πλοίων λόγω του μεταλλεύματος νικελίου ως φορτίο. Το 2006 ξεχωρίζει το ατύχημα του **Saga Spray**, στο οποίο προκλήθηκαν απώλειες ζωών του πληρώματος και των στοιβαδύρων ως αποτέλεσμα συνδυασμού φαινομένων, όπως η κόυραση (fatigue) και η παραβίαση των όρων του κώδικα BLU.

Άξιο αναφοράς είναι το περιστατικό της συγκρούσεως ανάμεσα στο **Chang Tong** (σχ. 2.6) και στο πλοίο εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) Hanjin Gothenburg (2007) στο στενό Bohai, εξαιτίας αμέλειας να ανάψουν τα φώτα ναυσιπλοΐας, κακή λειτουργία της ομάδας στη γέφυρα διότι επικεντρωνόταν στην παρουσία αλιευτικών σκαφών στην περιοχή για το πρώτο πλοίο, καθώς και κόυραση και επί πλέον εργασία του αξιωματικού της γέφυρας, ο οποίος μόνος του οδηγούσε το δεύτερο πλοίο ανάμεσα στα ίδια αλιευτικά σκάφη ανοικτά των ακτών της Κίνας. Και τα δύο πλοία ρυμουλκήθηκαν σε ήρεμα ύδατα, όπου 3 ημέρες αργότερα ένας τυφώνας διαχώρισε τα δύο πλοία και το bulk carrier κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε.

Το 2008 η έλλειψη ασκήσεων και διαδικασιών εκπαιδεύσεως στην περίπτωση που υπήρξε βλάβη στο σύστημα πλοηγώσεως, εντοπίστηκαν ως οι κύριοι λόγοι στην προσάραξη του **Iron King** στο λιμάνι Hedland. Το 2010 τέσσερα bulk carriers χάθηκαν μέσα σε 39 ημέρες προκαλώντας τον θάνατο 44 αν-

¹⁷ Τούτο προέκυψε από μία αναφορά της Βρετανίας όταν αποφασίστηκε να ανοίξει πάλι η υπόθεση της απώλειας του πλοίου Derbyshire.

¹⁸ Βλ. IMO, (1995). Report of the Correspondence Group on the Safety of Ship carrying Solid Bulk Cargoes, MSC. 65/INF. 15, Annex 2.

θρώπων, το **Jian Fu Star** (στη Νότια Κινεζική Θάλασσα), το **Nasco Diamond** (πήρε κλίση και βυθίστηκε στον Ειρηνικό), το **Hong Mei** (ανατράπηκε και βυθίστηκε στη Νότια Κινεζική Θάλασσα) και το **Shen Neng 1** (προσάραξε κοντά στο λιμάνι Gladstone). Κάποιες από τις αιτίες για όλα τα παραπάνω ατυχήματα είναι ότι οι πλοίαρχοι μερικές φορές δεν παίρνουν τις κατάλληλες πληροφορίες (καθαρές, ακριβείς και αξιόπιστες) σχετικά με χαρακτηριστικά των φορτίων και τις απαιτούμενες συνθήκες για την ασφαλή μεταφορά και τον χειρισμό τους. Αυτό εκφράζεται μέσω της SOLAS και του Κώδικα IMSBC (International Maritime Solid Bulk Cargoes), που είναι υποχρεωτικός από την 1^η Ιανουαρίου 2011. Εξάλλου η ολική απώλεια δύο ακόμη bulk carriers στα ασιατικά ύδατα το 2013, του **Harita Bauxite** και του **Trans Summer**, τονίζει τη σημασία του κατάλληλου χειρισμού των φορτίων και της σωστής στοιβασίας τους.

2.7 Ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων (tankers).

Με την πάροδο των ετών οι τεχνικές εξελίξεις και οι καινοτομίες στον σχεδιασμό και στην κατασκευή των πλοίων έχουν ήδη αλλάξει την προσέγγιση προς τις λειτουργίες των Δ/Ξ, αν και συνολικός έλεγχος των κινδύνων στις θαλάσσιες μεταφορές δεν έχει επιτευχθεί. Ακόμη και σήμερα ατυχήματα Δ/Ξ και απορρίψεις πετρελαίου συμβαίνουν και πιθανόν να εξηγούν ως έναν βαθμό την πολυπλοκότητα και πυκνότητα των σχετικών κανονισμών.

Μολονότι τα καλούμενα σουπερτάνκερ ή πετρελαιόβουνα (oilbergs) των περισσότερων από 350.000 DWT έχουν ήδη αποσυρθεί (π.χ. παροπλισμοί, διάλυση) κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1970 για οικονομικούς λόγους, ο παγκόσμιος στόλος Δ/Ξ περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό της κατηγορίας πολύ μεγάλης χωρητικότητας Δ/Ξ (Very Large Grude Carrier – VLCC), δηλ. άνω των 200.000 τόνων και ενός μικρού αριθμού γύρω στις 400.000 DWT¹⁹. Τα τελευταία χρόνια οι επίσημες στατιστικές συμφωνούν για την αισθητή μείωση των ατυχημάτων των Δ/Ξ σε σχέση με το παρελθόν, αλλά τα μεγάλα μεγέθους πλοία αυξάνουν το άγχος σχετικά με την τεχνική τους απόδοση. Ουσιαστικά υπάρχουν 6 σημεία επικινδυνότητας:

1) **Αδυναμία στη δομή του πλοίου** (structural

weakness). Υπό κανονικές συνθήκες εργασίας τα μεγάλα Δ/Ξ είναι δομικά σχεδιασμένα να αντέχουν τις πιέσεις, τις οποίες το βάρος τους εξασκεί σε κάθε σημείο του κύτους. Παρόλ' αυτά, ένα μεγάλο Δ/Ξ αποτελεί μία εύθραυστη κατασκευή και πιθανόν να παραμένει έτσι, π.χ. ένα Δ/Ξ μήκους 300 m αποτελείται από 25mm πάχους σιδήρου και χάλυβα.

2) **Πλευστότητα χαμηλού περιθωρίου** (low buoyancy margin). Αυτό αναφέρεται σε VLCCs και εξελίσσεται σε σοβαρό μειονέκτημα όταν πρόκειται για προσάραξη, π.χ. στο ατύχημα του **Torrey Canyon** (1967) η επιφάνεια της θάλασσας ήταν πάνω από τα προωραίο τμήμα του επάνω καταστρώματος κατά τη δεύτερη ημέρα του συμβάντος, και το πλοίο είχε ήδη απολέσει λιγότερο ή περισσότερο το περιθώριο της ανώσεως.

3) **Αγκυροβόληση και δυσκολίες ρυμουλκήσεως** (anchoring and towing difficulties). Υπάρχει μία σειρά ατυχημάτων όπως του **Amoco Cadiz** (1978) και του **Braer** (1993), τα οποία έδειξαν τις περιορισμένες δυνατότητες ρυμουλκήσεως στην ανοικτή θάλασσα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και τη μεγάλη ανεπάρκεια των συστημάτων αγκυροβολήσεως για τα μεγάλα πλοία σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

4) **Έλλειψη ελιγμών** (lack of maneuverability). Μερικά ατυχήματα Δ/Ξ όπως το **Olympic Bravery** (1976) (σχ. 2.7α) και το **Sea Empress** (1996) έγιναν γνωστά και εξαιτίας των δυσκολιών που αντιμετώπισαν επιχειρώντας ελιγμούς. Έχει υποστηριχθεί ότι η διαδικασία ελιγμών μειώνεται όσο αυξάνει η χωρητικότητα του πλοίου εξαιτίας του μεγαλύτερου βυθίσμα-



Σχ. 2.7α

Η προσάραξη του *Olympic Bravery* στις γαλλικές ακτές μετά από black-out (1976).

¹⁹ Αυτά τα πολύ μεγάλου μεγέθους Δ/Ξ συχνότατα χρησιμοποιούνται ως μόνιμες δεξαμενές (storage or mother ships) σε τερματικούς σταθμούς που μεταφορτώνουν τα μικρότερα Δ/Ξ.

τος, της αποστάσεως που απαιτείται για να σταματήσει το πλοίο και της ανεπάρκειας των μηχανών.

5) **Επιθεωρήσεις** (inspections). Ένα VLCC περιέχει περίπου 50.000 m² της εξωτερικής πλάκας και 100.000 μέτρα κύριας συγκολλήσεως. Δοκιμή με υπέρηχους του συνόλου εξωτερικού κύτους θα χρειαστεί άνω των 50.000 ανθρωποωρών και η επιθεώρηση των κύριων συγκολλήσεων για ρωγμές τουλάχιστον 20.000 ανθρωποώρες ορατής εξετάσεως. Υπό οποιεσδήποτε συνθήκες επιθεώρηση που να αγγίζει το 100% απλά είναι αδύνατη.

6) **Ηλικία** (age of the vessel). Σε μία μελέτη των Lloyd's Register²⁰ αναφέρθηκε ότι 192 από το σύνολο των 386 VLCCs χωρητικότητας μεγαλύτερης των 250.000 DWT ήταν άνω των 15 ετών. Μολονότι η ηλικία δεν αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για να αποφασιστεί η διάλυση του πλοίου ή η αναμόρφωσή του (overhaul), ένας αριθμός οικονομικών, τεχνικών και ρυθμιστικών πτυχών θα ληφθούν υπόψη από τους πλοιοκτήτες. Η ηλικία είναι ένας αυξητικός παράγοντας ρίσκου όταν συνδέεται με την έλλειψη σωστής συντηρήσεως.

– Κίνδυνοι της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου.

Αυτοί μπορούν να είναι είτε **εσωτερικοί** (το φορτίο αποτελεί εν δυνάμει κίνδυνο για το πλήρωμα σε περιπτώσεις πυρκαγιάς ή εκρήξεως) είτε **εξωτερικοί** (η παρουσία μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου στις δεξαμενές φορτίου του Δ/Ξ που βρίσκεται σε κίνδυνο ή έχει υποστεί ατύχημα και αντιπροσωπεύει μία απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον, ειδικά όταν το περιστατικό συμβαίνει κοντά στις ακτές).

Ειδικά για τις εκρήξεις και τις πυρκαγιές (φωτιές) που προκαλούνται λόγω αναφλέξεως του πετρελαίου, μπορεί να αποβούν πολύ σοβαρές (απώλειες ανθρωπίνων ζωών) εντός λιμενικών χώρων. Τις προηγούμενες δεκαετίες (μέχρι και τη δεκαετία του 1990) οι φωτιές και οι εκρήξεις ήταν ένα κοινό είδος ατυχήματος για τα πλοία. Η εφαρμογή του IGS (inert gas system) άλλαξε προς το καλύτερο τα αποτελέσματα προλήψεως και αποφυγής των εκρήξεων. Οι περισσότερες από αυτές σχετίζονται με περιοχές πάνω στο πλοίο όπως το μηχανοστάσιο, τον χώρο διαμονής και τα διαμερίσματα του φορτίου κ.λπ.. Κάποια από τα πλέον γνωστά ατυχήματα Δ/Ξ λόγω εκρήξεων και πυρκαγιών είναι τα εξής:

1) Το **Sansinena** (αδελφό πλοίο του Torrey Canyon) που το 1976 ενώ εφοδιαζόταν με καύσιμα στο λιμάνι του Los Angeles υπέστη δύο εκρήξεις και μερικώς βυθίστηκε (σχ. 2.7β). 13 άτομα σκοτώθηκαν και άλλα 50 τραυματίστηκαν σοβαρά. Το ατύχημα προκάλεσε το σπάσιμο τζαμιών σε ακίνητα σε μία απόσταση 40 μιλίων.

2) Το **Spyros** (1978), που υπέστη έκρηξη κατά τη διάρκεια δεξαμενισμού στο λιμάνι της Σιγκαπούρης, προκαλώντας τον θάνατο 76 ανθρώπων.

3) Το **Betelguese** (1979) (σχ. 2.7γ), το οποίο υπέστη πολλαπλές εκρήξεις ως αποτέλεσμα προηγούμενης αναφλέξεως βαρελιών, που είχαν ξεχα-



Σχ. 2.7β

Το πλοίο Sansinena βυθισμένο στο λιμάνι του Los Angeles (1976) μετά από έκρηξη.



Σχ. 2.7γ

Η έκρηξη και πυρκαγιά στο Betelguese (1979) στον τερματικό σταθμό Bantry Bay.

²⁰ Βλ. LR, (1997). *World Fleet Statistics*. Επίσης δες στον ILU, (1996). *Age of Tanker Losses by Number and Tonnage, Casualty Statistics 1967*.

στεί πάνω στην αποβάθρα και δίπλα στο πλοίο, στο ιρλανδικό λιμάνι του κόλπου Bantry προκαλώντας την απώλεια 50 ατόμων.

Η πυρκαγιά και έκρηξη στο **Andros Patria** (1978) ανοικτά του λιμένα της La Corunna, που προκάλεσε 30 θανάτους ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος.

Τα πλέον πρόσφατα ατυχήματα Δ/Ξ λόγω εκρήξεων ήταν το **Surf City** (1990) ανοικτά του Dubai, το **Indiana** (1992) στα στενά της Σιγκαπούρης, το **Florida Express** (1995) ανοικτά του λιμένα Freeport και το **Tpao** (1997) στην επισκευαστική ζώνη της Tuzla.

2.8 Ασφάλεια των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (container ships).

Η εξάπλωση της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) τις τελευταίες δεκαετίες έδωσε το έναυσμα σε ορισμένους διεθνείς και ιδιωτικούς οργανισμούς όπως ο IMO²¹, ο ILO και ο ISO να επιχειρήσουν να βελτιώσουν τα επίπεδα ασφάλειας και τα προκαθορισμένα πρότυπα²². Τα Ε/Κ αποτελούν πλέον το 90% των μη-χύδην φορτίων που μεταφέρονται θαλάσσια. Τα πιο σημαντικά είδη ατυχημάτων που συνδέονται με αυτήν τη θαλάσσια μεταφορά είναι οι συγκρούσεις, οι φωτιές στο φορτίο, η κόπωση στις επιστρώσεις, οι ζημιές στο πρωραίο τμήμα τους, η παραμετρική κύλιση των Ε/Κ και η συγκέντρωση παραπόνων σε φορτία που έχουν σχέση με Ε/Κ ψυγεία.

Μία μοντέρνα γέφυρα, καλά σχεδιασμένη, ελεγχόμενη και εγκεκριμένη από τους νηογνώμονες, είναι πολύ σημαντική για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Τα πλοία Ε/Κ συχνά εισέρχονται και αποπλέουν από τα λιμάνια και μάλιστα υπό συνθήκες πυκνής κυκλοφορίας. Επομένως τα προσόντα των αξιωματικών είναι

ένα ακόμη ζήτημα, λόγω και της ταχείας επεκτάσεως αυτού του είδους μεταφοράς. Το μέγεθος και το τεράστιο «windage» (ενέργεια του ανέμου προς εκτροπή) των νέων Ε/Κ μπορεί να αποδειχθεί ως μία πρόκληση για τους πλοiάρχους και τους πλοηγούς.

Οι πυρκαγιές σε πλοία Ε/Κ έχουν αιτίες κυρίως την ευαισθησία κάποιων φορτίων που μπορεί να αναφλεχθούν ξαφνικά υπό συγκεκριμένες συνθήκες, π.χ. το υποχλωριώδες ασβέστιο, και αυτό συμβαίνει κυρίως στα μεγάλα πλοία όπως το **Hanjin Pennsylvania** (2003). Η διαδικασία πυροσβέσεως δεν είναι εύκολη, διότι το οξυγόνο απελευθερώνεται από το υλικό που καίγεται και έτσι συμβάλλει στο «τάισμα» (sic) της φωτιάς, όπως στην περίπτωση του **CMA Djakarta** (1999).

Συνήθως τα πλοία Ε/Κ δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα με την αντοχή του κύτους τους. Μόνο ένα ατύχημα έχει καταγραφεί, όταν το **MSC Carla** (1997) κόπηκε σε δύο κομμάτια. Τα πλοία Ε/Κ είναι πάντα κατασκευασμένα με διπλά πλευρικά ελάσματα, διπλούς πυθμένες και υδατοστεγή διαφράγματα.

Η παραμετρική κύλιση (parametric rolling) ήταν το αίτιο αρκετών σοβαρών απωλειών αυτών των πλοίων, όπως στην περίπτωση του **APL China** (1998) που η ζημιά είχε ως αρχικό αίτιο τον τυφώνα Babs²³. Αυτό το είδος ατυχήματος μπορεί να συμβεί από τον ανεπιθύμητο συνδυασμό του ύψους των κυμάτων, του μήκους και της περιόδου, σύμφωνα με το μήκος του πλοίου. Η ξαφνική κύλιση μπορεί να συμβεί δίχως προειδοποίηση προκαλώντας τους σωρούς των Ε/Κ να πέσουν σαν το φαινόμενο του «ντόμινο».

Η κόπωση των επιστρώσεων είναι ένα ακόμη σημαντικό ζήτημα. Σοβαρές ρωγμές ανακαλύφθηκαν σε αρκετές περιπτώσεις ατυχημάτων (αν και περισ-

²¹ Μέσω της **Συμβάσεως για τα ασφαλή Ε/Κ** (International Convention for the Safe Containers – CSC) του 1972 που τέθηκε σε ισχύ το 1977 και έχει δύο βασικούς στόχους: (α) να διατηρήσει ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη μεταφορά και στον χειρισμό των Ε/Κ με την παροχή γενικών αποδεκτών διαδικασιών και (β) να διευκολύνει τη διεθνή μεταφορά των Ε/Κ με την παροχή ομοιόμορφων διεθνών κανονισμών ασφάλειας, εξίσου εφαρμόσιμους για όλους τους τρόπους μεταφοράς στην επιφάνεια της θάλασσας.

²² Προς το τέλος της δεκαετίας του 1970, ο IMO και ο ILO ετοίμασαν οδηγίες εκπαίδευσης για τη φόρτωση των φορτίων σε containers, και επικεντρώθηκαν στις τεχνικές της κλίσεως (pitching) και κυλίσεως (rolling) για τα πλοία αυτά, ιδίως όταν οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενείς για το περιεχόμενο των Ε/Κ και μπορεί να αποβούν καταστροφικές περισσότερο όταν μεταφέρονται στη θάλασσα από ό,τι στην ξηρά. Τα ISO πρότυπα δεν είναι υποχρεωτικά, αλλά εφαρμόζονται από κάποιες χώρες και περιλαμβάνουν διαδικασίες όπως η κατηγοριοποίησή τους, οι διαστάσεις και διαβαθμίσεις, οι προδιαγραφές και οι δοκιμές.

²³ Πολλά ονόματα χρησιμοποιούνται για τους τροπικούς κυκλώνες. Όσοι συμβαίνουν στον Β Ατλαντικό, στην Καραϊβική Θάλασσα και στον ΒΑ Ειρηνικό καλούνται τυφώνες (hurricanes). Όσοι συμβαίνουν στον ΝΔ Ειρηνικό, στην Αραβική Θάλασσα, στον κόλπο της Βεγγάλης και στον Ν Ινδικό ωκεανό καλούνται κυκλώνες (cyclones) και όσοι παρατηρούνται στην Κινεζική Θάλασσα και στον ΒΔ Ειρηνικό τυφώνες (πάλι στα ελληνικά αλλά στα αγγλικά typhoons). Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, δόθηκαν θηλυκά ονόματα στους τυφώνες του Ατλαντικού, ενώ από το 1975 στην Αυστραλία και στις ΗΠΑ εναλλακτικά αρσενικά και θηλυκά ονόματα χρησιμοποιήθηκαν με αλφαβητική σειρά ξεκινώντας με το γράμμα Α κάθε εποχή.

σότερο είναι γνώρισμα των μεγάλων Δ/Ξ και των φορτηγών χύδων ξηρού φορτίου). Η τεχνική αιτία είναι διαφορετική από ό,τι στα Δ/Ξ , αλλά η αποκατάσταση των ζημιών είναι ίδια, π.χ. αυξημένη χρήση υψηλής αντοχής ατσάλιου. Μία άλλη λύση είναι να λυθεί το πρόβλημα κατά τη ναυπήγηση.

Η κατάλληλη στοιβάση και ο χειρισμός των Ε/Κ είναι πολύ σημαντικές διαδικασίες για την ασφάλεια αυτών των πλοίων, των φορτίων και των πληρωμάτων τους, των εργατών στα λιμάνια και του εξοπλισμού αλλά και του περιβάλλοντος. Ακόμη και αν ισχύουν τα παραπάνω, παράγοντες όπως οι καιρικές συνθήκες και άλλα είδη ατυχημάτων, π.χ. προσάρξεις, πιθανόν να έχουν ανεπιθύμητα αποτελέσματα, π.χ. η περίπτωση του **Med Taipei** (2004) που χτυπήθηκε από καταιγίδα και έχασε 15 Ε/Κ, ενώ άλλα 21 έπαθαν σοβαρές ζημιές.

Το βάρος των Ε/Κ μπορεί επίσης να επηρεάσει τη σταθερότητα των στοιβών τους. Τα ατσάλινα κουτιά διαστάσεων 20×40 πόδια δεν είναι με ακρίβεια ζυγισμένα. Μερικοί φορτωτές συχνά υποεκτιμούν το βάρος του φορτίου τους με σκοπό να μειώσουν τον ναύλο. Μία πρόταση που κατατέθηκε στον IMO ζητά να ζυγίζονται τα Ε/Κ πριν φορτωθούν στο πλοίο. Δεν έχει όμως καταλήξει σε συμφωνία κάποια πρόταση, πόσο μάλλον όταν αρκετές ναυτιλιακές ενώσεις αντιδρούν, διότι μία τέτοια ενέργεια κοστίζει πολύ και σπαταλά πολύτιμο χρόνο.

Ωστόσο το 2013 το **MOL Comfort** κυριολεκτικά έσπασε στο μέσον του, 200 ν.μ. από τις ακτές της Υεμένης. Και τα δύο τμήματα του πλοίου μαζί με 4.500 Ε/Κ κατέληξαν στον βυθό της θάλασσας. Ένας από τους παράγοντες που εξετάστηκε ήταν μήπως η ανομοιόμορφη φόρτωση των Ε/Κ συνέβαλε σε μη υποφερτές πιέσεις στο κύτος του πλοίου (*hogging*)²⁴ (σχ. 2.8). Αλλά αυτό το συμβάν δεν είναι η πρώτη καταστροφική συνέπεια τέτοιου είδους ατυχήματος. Το 2006 το **MSC Napoli** υπέστη μία καταστροφική ζημιά στο κύτος του και στη συνέχεια προσάραξε κοντά



Σχ. 2.8

Το φαινόμενο «hogging» στο πλοίο **MOL Comfort** (2013).

στις Αγγλικές ακτές. Με βάση την αναφορά της MAIB (UK Marine Investigation Board) μία εξήγηση για το ατύχημα ήταν οι ανακριβείς πληροφορίες για το βάρος των Ε/Κ, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα εμπορικά πλοία συχνά πλέουν πολύ κοντά στο μέγιστο αποδεκτό επίπεδο **ροπών κάμψεως** (bending moments), που μετρά την εξωτερική πίεση στο πλοίο.

Έχει υπολογιστεί ότι σε ημερήσια βάση 5 έως 6 εκ. Ε/Κ βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα, μεταφέροντας κάθε είδους φορτίο. Παράλληλα τα ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν, π.χ. το **Svendborg Maersk** (2014) που βρισκόταν στον κόλπο Biscay, όταν άνεμοι με ισχύ τυφώνα χτύπησαν τις ακτές της Ευρώπης στον Ατλαντικό ωκεανό. Εν μέσω κυμάτων ύψους 30 ποδιών και ανέμων με ταχύτητα 60 knots, το πλοίο άρχισε να χάνει Ε/Κ ανοικτά των ακτών της βόρειας Γαλλίας και ανακαλύφθηκε ότι περίπου 520 από αυτά αγνοούνται. Στοιβές από άλλα Ε/Κ είχαν ήδη καταρρεύσει. Δυστυχώς δεν υπάρχει απαίτηση των ναυτιλιακών γραμμών (shipping lines) να κάνουν αναφορά στον IMO για τις απώλειες των Ε/Κ, επομένως δεν μπορεί να υπολογιστεί ο ακριβής αριθμός αυτών που χάνονται κάθε χρόνο.

²⁴ Ο όρος **hogging** χρησιμοποιείται για πλοίο που έχει φορτώσει το πρυμναίο και πρωραίο κύτος και συνεπώς η πλώρη και η πρύμνη έχουν, σε σχέση με το μέσο του πλοίου, μεγαλύτερο του αναλογούντος βύθισμα. Το αντίθετο ονομάζεται sagging.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ– Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ STCW

3.1 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Συμβάσεως STCW 1978.

Η Σύμβαση για τα *Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδεύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών* (Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers – STCW) υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984¹. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μίας τέτοιας Συμβάσεως συνάντησαν την αντίδραση δύο πλευρών, αρχικά των πλοιοκτητών, οι οποίοι βέβαια ενδιαφέρονταν άμεσα για τα επίπεδα των μισθών, αλλά και των συνδικάτων των ναυτικών, των οποίων κύριο μέλημα ήταν η προστασία της εργασίας.

Η Συνδιάσκεψη TSPP (1978) δεν επίσπευσε μόνο τις διαδικασίες επικυρώσεως των ΔΣ MARPOL και SOLAS, αλλά αποτέλεσε και την αφορμή, τέσσερις μήνες αργότερα, να υιοθετήσει ο IMO τη STCW. Συμπληρωματικά η *SOLAS* (1974/1978) στο Κεφάλαιο V αναφέρει ότι όλα τα εμπορικά πλοία πρέπει να είναι επαρκώς και ικανοποιητικά επανδρωμένα. Η *Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας* (Law Of the Sea Convention – LOSC) του 1982, στο άρθρο 94 ορίζει ότι τα κράτη της σημαίας των πλοίων πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το καθένα από αυτά διοικείται από πλοίαρχο και αξιωματικούς, οι οποίοι διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα, ενώ το πλήρωμα είναι το ενδεδειγμένο σε ζητήματα αριθμού και προσόντων για το είδος, το μέγεθος, τη μηχανή και τον εξοπλισμό ενός πλοίου.

Επίσης, η *Σύμβαση για τις Προϋποθέσεις Νοολογήσεως των Πλοίων* (Convention in the Conditions for Registration of Ships) του 1986, στο άρθρο 9 αναφέρει ότι τα κράτη της σημαίας πρέπει να προωθούν, σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τη μόρφωση και εκπαίδευση των ναυτικών και να βεβαιώνουν ότι τα επίπεδα επανδρώσεως, ικανότητας και συνθηκών εργασίας πάνω στο πλοίο συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς.

Η ΔΣ STCW 1978 δεν παρέχει το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να διώξει ποινικά ένα άτομο που υπέπεσε σε αδίκημα. Ίσως η Σύμβαση έντεχνα να απέφυγε την υιοθέτηση περισσότερων διατάξεων που αφορούν στους λιμένες, διότι τέσσερα χρόνια από την κατάρτισή της, στα κοινοτικά ύδατα δημιουργήθηκε το *Μνημόνιο του Παρισίου, 1982* (Memorandum of Understanding – MoU), που ασχολείται αποκλειστικά με τους *λιμενικούς ελέγχους* των πλοίων που καταπλέουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Όταν το εμπορικό πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι ή τερματικό σταθμό, τα προβλήματα πιθανόν να διογκώνονται, διότι πληθαίνει και ο αριθμός των ανθρώπων που εμπλέκονται στη διαχείριση του πλοίου, π.χ. πλοηγοί, ρυμουλκά, άλλα πλοία, αυξάνοντας αντίστοιχα και τους κινδύνους προκλήσεως ατυχήματος, προσαράξεως ή συγκρούσεως.

Στην περίπτωση του Δ/Ξ *Amoco Cadiz* (1978), παρόλο που αρχικά το ατύχημα προκλήθηκε από μία τεχνικής φύσεως δυσλειτουργία, η ανθρώπινη παρέμβαση συνέβαλε σε αυτό σε σημαντικό βαθμό. Αυτός ήταν ένας από τους λόγους που ο IMO κατάρτισε τη STCW 1978, ενώ συνετέλεσαν και μία άλλη σειρά ατυχημάτων Δ/Ξ, όπως οι εκρήξεις στα *Betelguese* (1979) και *Independenta* (1979), οι συγκρούσεις μεταξύ των *Venoil* και *Venpet* (1977), των *Atlantic Empress* και *Aegean Captain* (1979) και η ολική απώλεια λόγω αμέλειας του πληρώματος του *Energy Concentration* (1980).

Όλα τα παραπάνω ατυχήματα οφείλονταν σε ανθρώπινα λάθη. Το τελευταίο ατύχημα Δ/Ξ αποτέλεσε τη μεγαλύτερη απώλεια πλοίου από πλευράς χωρητικότητας κατά την περίοδο 1979-1980, το οποίο ενώ εκφόρτωνε στο Ρότερνταμ υπέστη μεγάλο ρήγμα στο εξωτερικό περίβλημα λόγω κακού χειρισμού κατά τη διαδικασία εκφορτώσεως, με αποτέλεσμα να πλημμυρίσει το μεσαίο τμήμα του πλοίου και τα δύο ακραία τμήματα να ακουμπήσουν στον βυθό του λιμένα. Ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος καταδικάστηκαν σε 4μηνη φυλάκιση λόγω αμέλειας.

¹ Η STCW 1978 κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Ν.1314/83 (ΦΕΚ 2Α/83) και τέθηκε σε ισχύ στις 25/4/1984.

Ο σκοπός της κατάρτισης της STCW 1978 ήταν (και παραμένει) η καθιέρωση διεθνώς υποχρεωτικών απαιτήσεων για τη χορήγηση πιστοποιητικών (*ελάχιστα όρια*) σε πλοιάρχους, αξιωματικούς και πληρώματα, ιδίως γι' αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών που βρίσκονταν στο στάδιο της ανάπτυξης των στόλων τους. Η δικαιοδοσία παραμένει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, αλλά και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί έλεγχο στο αλλοδαπό πλοίο για τα πιστοποιητικά ικανότητας του πληρώματος, όπως ορίζει η εν λόγω Σύμβαση.

Η STCW 1978 ήταν η πρώτη σύμβαση που έθεσε τις βασικές απαιτήσεις σε θέματα εκπαίδευσης, πιστοποιήσεως και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών (τόσο για τους αξιωματικούς όσο και τα κατώτερα πληρώματα) σε διεθνές επίπεδο. Κατά το παρελθόν αυτά τα πρότυπα είχαν καθιερωθεί από ανεξάρτητες αρχές συνήθως δίχως αναφορά στις πρακτικές άλλων κρατών. Τούτο οδήγησε στην υπόθεση ότι τα πρότυπα και οι διαδικασίες ποικίλλουν σε ευρύ πεδίο, παρόλο που η εμπορική ναυτιλία είναι μία από τις βιομηχανίες με πιο διεθνή χαρακτήρα.

Η STCW 1978 είναι συγκροτημένη σε 17 άρθρα, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις περιέχονται σε σχετικό παράρτημα. Τα διάφορα μέρη της αφορούν στις γενικές διατάξεις για τις διαδικασίες ελέγχου, σε αυτές που αναφέρονται σε θέματα πλοιάρχου και καταστροφώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε ειδικές απαιτήσεις για τα Δ/Ξ και στις ειδικές ικανότητες που απαιτούνται όταν κάποιος βρίσκεται σε ένα σκάφος διασώσεως². Αντιθέτως, η Σύμβαση δεν ασχολείται με τα *επίπεδα επανδρώσεως*. Στην περίπτωση αυτή οι απαιτήσεις του IMO καλύπτονται από το Κεφάλαιο V της ΔΣ SOLAS 1974, της οποίας οι διατάξεις υποστηρίζονται από την απόφαση Α. 890(21) σχετικά με τις αρχές επανδρώσεως που υιοθετήθηκαν από την Συνέλευση του IMO το 1999.

Ένα σημαντικό στοιχείο της STCW 1978 είναι ότι εφαρμόζεται σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέλος της Συμβάσεως, όταν επισκέπτονται λιμάνια παρακτίων κρατών που είναι μέλη της. Το άρθρο Χ απαιτεί από τα κράτη-μέλη να εφαρμόσουν μέτρα ελέγχου στα πλοία όλων των σπ-

μαιών στον βαθμό που είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξει ευνοϊκότερη μεταχείριση στα πλοία, τα οποία δικαιούνται να υψώνουν σημαία ενός κράτους που δεν ανήκει σε όσα έχουν υπογράψει και επικυρώσει τη Σύμβαση.

Η Σύμβαση σε γενικές γραμμές επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα. Το ερώτημα είναι εάν αυτό το πεδίο έρευνας (ο ανθρώπινος παράγοντας) τυχαίνει του ίδιου ενδιαφέροντος με τους άλλους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επίσης ένα άλλο ερώτημα αφορά στο κατά πόσο είναι εφικτό η εκπαίδευση να παραμείνει αντικείμενο αποκλειστικά του IMO και των εθνικών αρχών ή θα πρέπει να αναλάβουν δράση και άλλοι διεθνείς φορείς. Ωστόσο δεν πρέπει να λησμονούμε ότι είναι αδύνατο να νομοθετηθούν μέτρα που θα εκμηδενίσουν την ανθρώπινη αδυναμία.

Η σχετική έρευνα για τον ανθρώπινο παράγοντα ήταν αρχικά έργο του *Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας* (ILO), αλλά η μεγαλύτερη αποδοχή του IMO από τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών, ως φορέα που θα προστατεύσει καλύτερα τα συμφέροντά τους, είχε ως αποτέλεσμα να θεωρηθεί η STCW 1978 το βασικό εργαλείο. Ο ILO έδειξε ενδιαφέρον από το 1933 για τη μείωση του ποσοστού των *πλοίων χαμηλών προδιαγραφών* (substandard vessels), που κατά κανόνα έφεραν σημαίες ευκαιρίας, αλλά και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών.

Οι πρώτες τροποποιήσεις της STCW 1978 έγιναν το 1991 και αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών για την εξοικείωση με το *Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου* (GMDSS). Στις αρχές του 1994 ο IMO προχώρησε στη σύγκληση διασκέψεως με σκοπό την αναθεώρηση της STCW 1978 και την προετοιμασία μίας «νέας» Συμβάσεως για την εκπαίδευση και την επάνδρωση των αλιευτικών πλοίων (STCW-F/1995). Οι νέες τροποποιήσεις της STCW 1995 εισάγουν ορισμένες καινοτομίες: πρώτον αναφέρονται ουσιαστικά σε θέματα εκπαίδευσεως στα οποία υπάγονται και τα ζητήματα ασφαλούς τηρήσεως των φυλακών, δεύτερον παρακολουθούνται

² Παρά τις αρχικές εντυπώσεις για τα θέματα που κάλυπτε η STCW 1978, υπήρχαν και ορισμένες καινοτομίες για εκείνη την εποχή π.χ. η χρήση προσομοιωτών (simulators) για την εκπαίδευση και την αξιολόγηση. Αυτή η διαδικασία είναι υποχρεωτική στη χρήση των ραντάρ και στο νέο ARPA (automatic radar plotting aids) σύμφωνα με τον κανονισμό I/12. Επίσης, όλες οι διαδικασίες που θέτει η Σύμβαση (π.χ. πιστοποιήσεις, εκπαιδεύσεις κ.λπ.), πρέπει να ελέγχονται συνεχώς μέσω ενός συστήματος ποιοτικών προτύπων (κανονισμός I/8).

από έναν νέο κώδικα και τρίτον ενσωματώνουν το νέο σύστημα εξειδικεύσεως γνώσεων λειτουργικής προσεγγίσεως.

Ποιοι ήταν οι λόγοι που απέτυχε να γίνει αποδεκτή γενικότερα από τα κράτη-μέλη η Σύμβαση του 1978; Αρχικά η Σύμβαση παρήγαγε διάφορες μη βιώσιμες τεχνικές, π.χ. η έλλειψη εφαρμογής και επιβολής από τα συμβαλλόμενα μέρη αλλά και ορισμένα παράπονα σχετικά με το ότι αντιπροσώπευε μόνο τα χαμηλότερα πρότυπα εκπαίδευσως. Επίσης το πρωτότυπο κείμενο της συμβάσεως δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως «αυστηρό έγγραφο», διότι αρκετά αναπτυγμένα κράτη ήδη εφαρμόζαν αυστηρότερες απαιτήσεις με βάση την εθνική τους νομοθεσία. Η σύμβαση στην αρχή προσπάθησε να ανταποκριθεί στα ενδιαφέροντα του αναπτυσσόμενου κόσμου. Έχοντας υπόψη τα φτωχά επίπεδα εκπαίδευσως σε πολλά αναπτυσσόμενα κράτη, έδωσε προτεραιότητα στην εμπειρία που αποκτήθηκε στη θάλασσα κατά τις περιόδους που δαπανήθηκαν σε εκπαιδευτικά κέντρα.

Από την παραπάνω ανάλυση κατέστη φανερό ότι η STCW 1978 χρειαζόταν αναθεώρηση για συγκεκριμένους λόγους:

1) Οι περισσότερες από τις διατάξεις της έπρεπε να ανασκοπηθούν λόγω της απουσίας περιορισμών, ιδίως για τις περιπτώσεις εφαρμογής, τις οποίες αφού υπέγραψαν τη σύμβαση τα κράτη πρέπει και να τις εφαρμόσουν.

2) Η κυρίαρχη αρχή είναι ότι ένα πιστοποιητικό που εκδόθηκε από ένα κράτος γενικότερα θεωρείται ως μία άδεια να υπηρετήσει ο κάτοχός του σε πλοία άλλων κρατών. Στην πράξη είναι αδύνατο να γίνει έλεγχος αν το πιστοποιητικό έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις επιταγές της Συμβάσεως.

3) Αόριστες εκφράσεις, που επαναλαμβάνονται αρκετές φορές στο κείμενο της Συμβάσεως, έδωσαν το έναυσμα για αποκλίνουσες ερμηνείες, θέτοντας αμφιβολίες κατά πόσο η σύμβαση μπορούσε να παρέχει μία βάση για ομοιόμορφους διεθνείς κανονισμούς.

4) Οι διαδικασίες για την έκδοση πιστοποιητικών σε ορισμένες χώρες όπου ανεπαρκής έλεγχος ασκείται σχετικά με το σύστημα εξετάσεως και την παράδοση των πιστοποιητικών. Σε πολλές περιπτώσεις παρατηρήθηκε το φαινόμενο των πλαστών πιστοποιητικών δίχως να υποστηρίζονται από τα αναγκαία προσόντα.

3.2 Βασικά στοιχεία της ΔΣ STCW 1995.

Η STCW 1978 τροποποιήθηκε και αναθεωρήθηκε (STCW 1995) με τέτοιον τρόπο, ώστε να θεωρείται σχετικά ως μία **νέα Σύμβαση**, που στοχεύει με εκσυγχρονισμένο τρόπο στην προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα αλλά και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος³. Μέχρι το 2001 είχαν πραγματοποιηθεί οι εξής δύο τροποποιήσεις της αναθεωρημένης Συμβάσεως:

Οι **τροποποιήσεις του 1997**, που τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/1999 και αφορούν στις απαιτήσεις εκπαίδευσως για πλοιάρχους, αξιωματικούς και όλες τις ειδικότητες Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ (Ro-Ro) πλοίων και οι **τροποποιήσεις του 1998**, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/2003 και αφορούν στα θέματα χειρισμού και στοιβασίας του φορτίου στα πλοία.

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της STCW 1995 ήταν ένα **τεχνικής υφής παράρτημα**, που εμπεριείχε τους νέους κανονισμούς, οι οποίοι διαχωρίζονταν σε κεφάλαια όπως η προηγούμενη σύμβαση του 1978, και έναν **Κώδικα**⁴, ο οποίος χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο περιλαμβάνονται τα υποχρεωτικά ελάχιστα κριτήρια τεχνογνωσίας και στο δεύτερο παρέχονται οδηγίες για την αρωγή των ατόμων-φορέων που εμπλέκονται στη διαδικασία εκπαίδευσως και αξιολογήσεως της ικανότητας των ναυτικών (και γενικότερα αυτών που εμπλέκονται στην εφαρμογή των διατάξεων της STCW 1995).

Ο σκοπός της τροποποιημένης STCW 1995 είναι να καθιερώσει ενιαία εκπαίδευση, πιστοποίηση, επικύρωση και αξιολόγηση των γνώσεων (δηλ. της ικανότητας, της κατανοήσεως και της αποδεδειγμένης δεξιότητας) των ναυτικών. Με αυτά τα πρότυπα, οι ναυτικοί θα μπορούν να εκτελούν τα καθήκοντά τους με περισσότερο ασφαλή και περιβαλλοντικά αποδεκτό τρόπο. Ειδικότερα, ο Κώδικας εμπεριέχει διατάξεις που θα πιστοποιούν ότι κάθε ναυτικός έχει τις κατάλληλες ειδικές γνώσεις, την εμπειρία και την απαιτούμενη εξειδίκευση, τόσο στον χειρισμό των εξαρτημάτων πάνω στο πλοίο όσο και στις μεθόδους πρακτικής για την ενδεχόμενη αντιμετώπιση περιστατικών ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

³ Με το ΠΔ 132/97 (ΦΕΚ 116 Α) έγινε η αποδοχή των τροποποιήσεων της «νέας» Συμβάσεως του 1995.

⁴ Οι τροποποιήσεις του 1995 τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Φεβρουαρίου 1997. Το κύριο πλεονέκτημά τους στηριζόταν στο ότι ήταν ευκολότερο και γρηγορότερο να τροποποιηθεί ένας κώδικας παρά μία σύμβαση.

Επίσης, υποστηρίζεται η άποψη ότι μετά την πλήρη εφαρμογή της STCW 1995 θα εκλείψουν οι περιπτώσεις «πλαστών» πιστοποιητικών αλλά και οι τρόποι που αυτά αποκτήθηκαν. Οι διατάξεις της STCW 1995 αφορούν κυρίως στα ακόλουθα:

1) Ορισμός των ενοποιημένων προτύπων ικανότητας.

2) Ειδική αναφορά στις μεθόδους εγκρίσεως εθνικών και αλλοδαπών πιστοποιητικών.

3) Ειδική αναφορά στις πληροφορίες για τους κανονισμούς παράκτιου εμπορίου.

4) Καθορισμός των μεθόδων ελέγχου που πλέον αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας.

5) Κατοχή ενός αρχείου πιστοποιητικών (από τη διοίκηση) σύμφωνα με τα κριτήρια ποιότητας.

6) Έλεγχος εφαρμογής της Συμβάσεως (από τον IMO), που θα οδηγήσει στην καθιέρωση ενός λευκού καταλόγου.

7) Καθορισμός των ευθυνών της επιχειρήσεως για τα πιστοποιητικά.

Το αναθεωρημένο Κεφάλαιο I περιλαμβάνει ενισχυμένες διαδικασίες σχετικά με την άδεια επεμβάσεως του κράτους ελλιμενισμού (Port State Control)⁵ σε περιπτώσεις ελλείψεων που πιθανόν να θέσουν κινδύνους στα πρόσωπα, την περιουσία ή στο περιβάλλον (κανονισμός I/4). Αυτό μπορεί να συμβεί όταν τα πιστοποιητικά δεν είναι αυτά που πρέπει ή το πλοίο έχει εμπλακεί σε σύγκρουση ή προσάραξη, εάν συνέβη μία παράνομη απόρριψη βλαβερών ουσιών (προκαλώντας ρύπανση) ή εάν το πλοίο επιχείρησε ελιγμούς με ασταθή ή μη ασφαλή τρόπο κ.λπ..

Η «νέα» Σύμβαση προβλέπει ότι οι αξιωματικοί πρέπει να γνωρίζουν τις σοβαρές επιδράσεις της θαλάσσιας ρυπάνσεως, που προκαλείται από τις λειτουργικές απορρίψεις των πλοίων και αυτής που προκαλείται από ατυχήματα, και να λαμβάνουν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με τους διεθνείς και λιμενικούς κανονισμούς. Ειδικά το Κεφάλαιο 5 περιέχει διατάξεις για τα πληρώματα που απασχολούνται σε Δ/Ξ, μόνο που είναι περισσότερο γενικού περιεχομένου και η εφαρμογή τους στηρίζεται κυρίως στο κράτος της σημαίας. Ο Κανονισμός V/1 προβλέπει:

«[...] αξιωματικοί και βαθμοφόροι που έχουν σχετικά καθήκοντα με... το φορτίο ή τον εξοπλισμό του φορτίου στα δεξαμενόπλοια και δεν έχουν εργαστεί

σε πλοία αυτού του τύπου πριν ασκήσουν τα καθήκοντά τους πρέπει να έχουν εκπληρώσει ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης στην ξηρά για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς και (α) μία αποδεκτή περίοδο απασχόλησης πάνω στα πλοία με σκοπό την απόκτηση επαρκούς γνώσης για θέματα ασφαλούς λειτουργικής πρακτικής ή (β) ένα αποδεκτό πρόγραμμα εξοικείωσης με τη λειτουργική διαχείριση των δεξαμενοπλοίων το οποίο περιλαμβάνει διαδικασίες βασικών μέτρων ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Πλοίαρχοι ή άλλοι αξιωματικοί... άλλο πρόσωπο με την άμεση ευθύνη της φορτώσεως, εκφορτώσεως και μεταφοράς του φορτίου πρέπει να διαθέτουν (α) σχετική εμπειρία σύμφωνα με τα καθήκοντά τους σε δεξαμενόπλοια και (β) εκπλήρωση ειδικού εκπαιδευτικού προγράμματος που αναφέρεται σε θέματα ασφάλειας δεξαμενοπλοίων, ουσήματα προσאיίας από την πυρκαγιά, πρόληψης και ελέγχου της ρύπανσης, λειτουργικές πρακτικές και υποχρεώσεις σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς [...]».

Επίσης, προβλέπονται διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται έτσι ώστε να γίνει η αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας όλων των εθνικοτήτων των πληρωμάτων. Παράλληλα για τη χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών θα ελέγχεται η ηλικία, η ψυχική και σωματική υγεία και η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία.

Ένα άλλο σημείο καινοτομίας ήταν οι **υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας**. Το τελευταίο πρέπει να προμηθεύσει τον IMO με πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο που προτίθεται να επιφέρει νομική ισχύ στις διατάξεις της Συμβάσεως (Κανονισμός I/7). Αυτές οι πληροφορίες καλύπτουν μία γενική περιγραφή των εκπαιδευτικών σεμιναρίων που προσφέρονται, εξετάσεις και προοριζόμενες αξιολογήσεις για τα παραδοτέα πιστοποιητικά, καθώς και έναν κατάλογο των εκπαιδευτικών κέντρων μαζί με τις σχετικές λεπτομέρειες.

Το κράτος-μέλος είναι επίσης υποχρεωμένο να δώσει πληροφορίες για τα μέτρα που υιοθετήθηκαν με σκοπό να μειώσουν την κούραση του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, καθώς και μία εγγύηση ότι οι επικοινωνίες πάνω στο πλοίο δεν παρεμποδίζονται απ' τα προβλήματα της γλώσσας. Ακόμη πρέπει να παραθέσει τις λεπτομέρειες για την εισαγωγή των διοικητικών μέτρων όπως η δομή του

⁵ Βλ. αναλυτική παρουσίαση του θεσμού αυτού στο δεύτερο μέρος του παρόντος περί ναυτιλιακής πολιτικής και ιδιαίτερα για τους λιμενικούς ελέγχους.

οργανισμού που είναι υπεύθυνος για τα ναυτιλιακά θέματα. Το κράτος της σημαίας πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλη η εκπαίδευση, οι αξιολογήσεις και η παράδοση των πιστοποιητικών είναι υπό τον έλεγχο ενός συστήματος διασφάλισης ποιότητας με σκοπό να εγγυάται την επιτυχία των καθορισμένων στόχων, περιλαμβάνοντας εκείνους που αφορούν στα προσόντα και στην εμπειρία των εκπαιδευτών (Κανονισμός I/8). Μία εκτίμηση από εξωτερικό οργανισμό πρέπει να γίνεται περιοδικά και οι αναφορές να υποβάλλονται στον IMO.

Το κράτος της σημαίας πρέπει να εξετάζει οποιοδήποτε υποθέσεις ανικανότητας για τις οποίες έχει γίνει αναφορά, πράξεως ή παραλείψεως που θα μπορούσε να αποτελέσει ευθεία απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, και έχουν γίνει από ναυτικούς εγκεκριμένους από το κράτος αυτό. Πρέπει επίσης να εφαρμόσει πειθαρχικές και νομικές ποινές σε εταιρείες, πλοιάρχους και ναυτικούς που έκαναν τις παραβιάσεις, αλλά και σε αυτούς που κατέχουν πλαστά πιστοποιητικά (Κανονισμός I/5).

Ο Κώδικας της STCW 1995 κρίθηκε απαραίτητος με σκοπό να παρέχει ευχέρεια ευκολότερης και ταχύτερης συμπληρώσεώς του όταν οι συνθήκες το απαιτούν, κάτι που ήταν δύσκολο να επιτευχθεί με την STCW 1978. Ο Κώδικας αναφέρεται σε θέματα ποιοτικής αναβαθμίσεως της ναυτικής εκπαίδευσής, τα προσόντα και τις προϋποθέσεις του διδακτικού προσωπικού και διάφορες άλλες οδηγίες σχετικές με την παροχή και την αναγνώριση της εκπαίδευσής.

Αυτό που καθιερώνει η «νέα» Σύμβαση είναι **οι άμεσες ευθύνες των ναυτιλιακών εταιρειών**, διότι οι τελευταίες πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί έχουν υποβληθεί στις απαραίτητες διαδικασίες εξοικειώσεως με τα θέματα ασφάλειας, τα θέματα διοικήσεως πάνω στο πλοίο και τα διαστήματα διακοπών από την εργασία για ανάπαυση. Οι διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να ενθαρρύνουν όλους τους αξιωματικούς, ώστε να συμμετέχουν ενεργά στην εκπαίδευση των νέων πληρωμάτων και να ελέγχουν/αναθεωρούν συχνά την πρόοδο του νεαρότερου προσωπικού στην απόκτηση γνώσεως και δεξιοτήτων κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην αναβαθμισμένη και ανανεωμένη εκπαίδευση σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα και στη λήψη των απαραίτητων μέτρων,

ώστε να ενθαρρύνεται το πνεύμα επαγγελματισμού των ναυτικών.

Η συμμόρφωση με τις δεδομένες υποχρεώσεις εξαρτάται από την πολιτική των κυβερνήσεων. Έχοντας υπόψη ότι, σε εθνικό επίπεδο ορισμένες απαιτήσεις της STCW 1995 θα εφαρμοσθούν από διάφορες χώρες σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, είναι πιθανόν κάποια παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη να αποφασίσουν την υιοθέτηση σχετικών απαιτήσεων πριν την έναρξη ισχύος της. Η «νέα» Σύμβαση απαιτεί από τις Αρχές των κρατών της σημαίας και των παρακτίων κρατών να επιβάλλουν ποινές σε εκείνες τις ναυτιλιακές εταιρείες που έμπρακτα δεν συμμορφώνονται με τις νέες απαιτήσεις. Τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα της επιθεωρήσεως των αλλοδαπών πλοίων από τον Φεβρουάριο του 1997. Σύμφωνα με την STCW 1995, από αυτό το χρονικό σημείο θα υπάρχει ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους λιμενικούς ελέγχους για τις ΗΠΑ και τα κράτη που ανήκουν στο MOU (1982)⁶.

Επίσης, η STCW 1995 προβλέπει μέτρα για τους λιμενικούς ελέγχους, αλλά περιορίζεται στην εξακρίβωση των πιστοποιητικών ικανότητας και εάν κάποιο συμβάν δημιουργεί υποψίες ότι τα επίπεδα επανδρώσεως δεν βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο. Σύμφωνα με την STCW 1995, υπάρχουν δύο κύριοι λόγοι για να κρατηθεί το πλοίο σε ένα λιμάνι: πρώτον η αποτυχία να επιλυθούν προβλήματα σχετικά με τη σωστή επάνδρωση και την τήρηση φυλακών γέφυρας και δεύτερον εφόσον υπάρχει κίνδυνος απειλής της ανθρώπινης ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος.

Αν οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν, δεν αποκατασταθούν, και αυτό εγκυμονεί κινδύνους για τα πρόσωπα, την περιουσία ή το περιβάλλον, απαγορεύεται ο απόπλους μέχρι να αποκατασταθούν αυτές οι ελλείψεις, σε βαθμό που να αποκλείουν τον κίνδυνο. Τέτοιες ελλείψεις (σύμφωνα με τον Καν. I/4 παράγρ. 2 του Κεφ. 1 του Παραρτήματος της ΔΣ STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε το 1995) είναι:

1) Η έλλειψη κατοχής από τους ναυτικούς των καταλλήλων πιστοποιητικών ή πιστοποιητικών εξαιρέσεως ή αδυναμία προσκομίσεως στην Αρχή Ελέγχου αποδεικτικών στοιχείων ότι έχει υποβληθεί στην αρμόδια Αρχή αίτηση για θεώρηση πιστοποιητικών.

2) Η μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτή-

⁶ Σημειώνεται ότι στο MOU εκτός από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως συμμετέχουν και ο Καναδάς, η Κροατία, η Νορβηγία, η Πολωνία και η Ρωσία.

σεις της Αρχής περί ασφαλούς επανδρώσεως.

3) Η έλλειψη ρυθμίσεων τηρήσεως φυλακής γέφυρας ή μηχανοστασίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή για το πλοίο και

4) η απουσία κατά τη φυλακή ατόμου, το οποίο διαθέτει προσόντα χειρισμού του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, ασφάλεια ραδιοεπικοινωνιών ή την πρόληψη θαλάσσιας ρυπάνσεως και αδυναμία τηρήσεως των φυλακών στο πλοίο από άτομα, τα οποία έχουν αναπαυθεί επαρκώς και είναι ικανά να αναλάβουν καθήκοντα.

Η STCW 1995 είναι περισσότερο ελαστική στην καθιέρωση λειτουργιών στα πλοία, διευρύνοντας έτσι τις ευκαιρίες σταδιοδρομίας των ναυτικών. Σε αυτό το σημείο τονίζουμε ότι η κύρια απαίτηση της τροποποιημένης STCW 1995 είναι η εξασφαλισμένη διαπίστωση της ικανότητας των ναυτικών. Οι ημερομηνίες που αποτελούν σταθμό στην υλοποίηση της STCW 1995 παρουσιάζονται στον πίνακα 3.1. Η STCW 1995 αφορά σε ναυτικούς που υπηρετούν σε θαλασσοπλοούντα πλοία εκτός αυτών που υπηρετούν σε:

1) Πολεμικά πλοία και βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού.

2) Κρατικά πλοία, τα οποία απασχολούνται μόνο σε κυβερνητική (μη εμπορική) υπηρεσία.

3) Αλιευτικά σκάφη.

4) Θαλαμηγά πλοία αναψυχής, που δεν απασχολούνται σε εμπορικές επιχειρήσεις.

5) Ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής.

Η STCW 1995, λοιπόν, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στο πιστοποιημένο αποτέλεσμα και ειδικότερα στην εκτέλεση θαλάσσιας υπηρεσίας και στην κατευθυνόμενη εκπαίδευση εν πλω. Επίσης, βασικότατο

χαρακτηριστικό της STCW 1995 είναι οι **αυξημένες απαιτήσεις για γνώση της αγγλικής γλώσσας** από τους ναυτικούς. Συγκεκριμένα:

1) Οι αξιωματικοί καταστροφώματος προβλέπεται να βρίσκονται σε τέτοιο επίπεδο, που να τους επιτρέπεται να επικοινωνούν με άλλα πλοία και παράκτιους σταθμούς, να διαβάζουν και να κατανοούν με ευχέρεια χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, μετεωρολογικά δελτία και διάφορα μηνύματα συναφή με θέματα λειτουργίας και ασφάλειας του πλοίου.

2) Οι αξιωματικοί μηχανής πρέπει να είναι σε θέση να μελετούν τις διάφορες εκδόσεις στην αγγλική που αφορούν σε **Τεχνικές Οδηγίες** και να μπορούν να επικοινωνούν με το υπόλοιπο προσωπικό που εποπτεύουν, εξασφαλίζοντας ότι οι εντολές και οι κατευθύνσεις που δίδουν γίνονται κατανοητές.

Επομένως, οι τροποποιήσεις του 1995 εισήγαγαν αυστηρότερα μέτρα παρόλο που τα πιστοποιητικά που είχαν εκδοθεί από την προηγούμενη STCW 1978 ήταν αποδεκτά μέχρι το 2002, αλλά όχι και η **υποχρεωτική εκπαίδευση των ναυτικών** που από το 1998 ακολουθεί τις απαιτήσεις της «αναθεωρημένης» Συμβάσεως (1995).

Γνωστό είναι ότι η εφαρμογή των βασικών κανονισμών της STCW 1995 εξαρτάται αποκλειστικά από το κράτος της σημαίας, μόνο που τα γενικά επίπεδα εκπαίδευσής διαφέρουν από κράτος σε κράτος, επομένως είναι εύλογο να περιμένει κάποιος ένα ευρύ φάσμα διοικήσεως πάνω στο πλοίο από τα κράτη-μέλη. Ο IMO αναγνωρίζοντας το πρόβλημα ζήτησε από τα κράτη-μέλη της «νέας» Συμβάσεως να προσφέρουν τεχνικής φύσεως βοήθεια σε άλλα κράτη, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Θα ήταν πολύ εύκολο να θεωρήσουμε ότι η

Πίνακας 3.1
Κρίσιμες ημερομηνίες εφαρμογής της Συμβάσεως STCW 1995.

1η Φεβρουαρίου 1997	Όλες οι απαιτήσεις της αναθεωρημένης STCW 1995 τίθενται σε ισχύ.
1η Αυγούστου 1998	– Οι νεοεισερχόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα που ξεκινούν την εκπαίδευσή τους πρέπει να ακολουθήσουν τα νέα πρότυπα. – Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών πρέπει να υποβάλλουν στον IMO αναφορά, στην οποία θα αποδεικνύεται ότι εφαρμόζουν τα δεδομένα της Συμβάσεως.
1η Φεβρουαρίου 2002	Οι μεταβατικές διατάξεις για την έκδοση πιστοποιητικών παύουν να ισχύουν και εφαρμόζεται πλήρως η Σύμβαση.
1η Ιουλίου 2002	Παράταση εφαρμογής της Συμβάσεως.

STCW 1978 δεν αποδείχθηκε τόσο χρήσιμη όσο υποσχόταν, και ότι η «νέα» STCW 1995 έρχεται να αλλάξει τα δεδομένα (πίν. 3.2). Προτιμότερο είναι να αξιολογηθεί ως μία ουσιαστικότερη αρχή, όπως συμβαίνει άλλωστε με τις περισσότερες ΔΣ του ΙΜΟ, ένας συμβιβασμός χαμηλότερων αντί των επιθυμητών υψηλότερων προδιαγραφών. Άλλωστε αυτό αποδεικνύεται και από τη μη ευρεία αποδοχή της νέας Συμβάσεως από τα κράτη-μέλη και στη συνέχεια από τις νέες τροποποιήσεις το 2010.

3.3 Η δομή της ΔΣ STCW 1995.

Η τροποποιημένη ΔΣ STCW 1995 διατηρεί τα άρθρα της αρχικής STCW 1978 και αντικαθιστά ολόκληρο το κείμενο του Παραρτήματος με τα Παραρτήματα 1 και 2. Η τελική μορφή του κειμένου της STCW 1995 περιέχει Κανονισμούς και αντίστοιχες Τεχνικές Οδηγίες υπό μορφή Κώδικα, δημιουργώντας τις ομαδοποιήσεις που παρουσιάζονται στον Πίνακα 2. Ο Κώδικας έχει θέση Παραρτήματος στην τελική πράξη της σχετικής Συνελεύσεως του ΙΜΟ για την υιοθέτηση των τροποποιήσεων της STCW 1995 και χωρίζεται σε δύο Μέρη:

- 1) Το υποχρεωτικό Μέρος Α, ως Παράρτημα 1 και
- 2) το προαιρετικό Μέρος Β, συμπληρωματικό του Α, ως Παράρτημα 2.

Στο **Μέρος Α** του Κώδικα περιλαμβάνονται υποχρεωτικές ρυθμίσεις, που περιέχουν με κάθε δυνατή λεπτομέρεια τα ελάχιστα πρότυπα, τα οποία αφού τηρηθούν από τα κράτη-μέλη θα υπάρξει πλήρης,

αποτελεσματική και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων και των κανονισμών της «νέας» STCW 1995. Ο Κώδικας αποτελείται από τμήματα ισάριθμα με τους κανονισμούς, προς τους οποίους τηρείται αυστηρά μια σχέση αντιστοιχίας, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν πρόκειται για ανεξάρτητα μέρη της STCW 1995. Στο **Μέρος Β** του Κώδικα τηρείται η ίδια διαδικασία με αυτήν του Μέρους Α ως προς την αρίθμηση των τμημάτων, με τη διαφορά ότι υπάρχουν επί πλέον οδηγίες, που αντιστοιχούν στα άρθρα της αρχικής Συμβάσεως STCW 1978.

Παράλληλα με την επισήμανση του προαιρετικού χαρακτήρα του Μέρους Β, πρέπει να τονισθεί ότι και αυτό αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της STCW 1995, το οποίο ανεξάρτητα εάν εφαρμόζεται ή όχι από το κράτος-μέλος, πρέπει πάντα να λαμβάνεται υπόψη, προκειμένου να διευκολύνεται η εφαρμογή των υποχρεωτικών διατάξεων. Στη «νέα» Σύμβαση γίνεται διαχωρισμός των καθηκόντων που αναλαμβάνουν οι εργαζόμενοι στο πλοίο, ώστε να διεκπεραιώνεται η λειτουργική διαχείρισή του, από τρία ιεραρχικά επίπεδα (πίν. 3.3). Με αυτόν τον τρόπο καθορίζονται οι απαραίτητες γνώσεις που πρέπει να κατέχουν οι ναυτικοί για την επιτυχή εκτέλεση της υπηρεσίας τους, ανάλογα με τη θέση τους.

Συγχρόνως με την αναθεώρηση της «νέας» Συμβάσεως, η οποία πραγματοποιήθηκε με τις *Αποφάσεις του ΙΜΟ 1 και 2*, υιοθετήθηκαν (12) δώδεκα επί πλέον Αποφάσεις, καθαρά προτρεπτικού χαρακτήρα, που μπορούν όμως να βοηθήσουν και να κατευθύνουν τα κράτη-μέλη προς την ευκολότερη υλοποίηση των υποχρεωτικών διατάξεων (πίν. 3.4).

Πίνακας 3.2
Η δομή της ΔΣ STCW 1995.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: (15 Κανονισμοί)	Γενικές Διατάξεις
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: (4 Κανονισμοί)	Πλοίαρχος, Αξιωματικοί και Προσωπικό Καταστρώματος
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ: (4 Κανονισμοί)	Αξιωματικοί και Προσωπικό Μηχανής
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV: (2 Κανονισμοί)	Ραδιοεπικοινωνίες και Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: (2 Κανονισμοί)	Ειδική Εκπαίδευση και Απαιτήσεις για το Προσωπικό Συγκεκριμένων Τύπων Πλοίων
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: (2 Κανονισμοί)	Αντιμετώπιση Εκτάκτων Περιστατικών, Ιατρική Βοήθεια και Τεχνικές Επιβιώσεως
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: (3 Κανονισμοί)	Εναλλακτικά Πιστοποιητικά
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII: (2 Κανονισμοί)	Τήρηση Φυλακών

Πίνακας 3.3
Επίπεδα ιεραρχίας και λειτουργίες στο πλοίο.

Επίπεδα ιεραρχίας στο πλοίο.	
Διοικητικό (Πλοίαρχος-Υποπλοίαρχος, Α' και Β' Μηχανικός).	Επιχειρησιακό-Λειτουργικό (Λοιποί Αξιωματικοί). Υποστηρικτικό (Κατώτερο Πλήρωμα).
Λειτουργίες στο πλοίο.	
Ναυσιπλοΐα. Έκταση και στοιβαγία φορτίου. Χειρισμοί πλοίου και μέρηνα επιβαινόντων (πλήρωμα-επιβάτες).	Συντήρηση και επισκευές. Ραδιοεπικοινωνίες. Καθήκοντα Μηχανικού. Ηλεκτρολογικός, Ηλεκτρονικός και Μηχανολογικός έλεγχος.

Πίνακας 3.4
Αποφάσεις προτρεπτικού χαρακτήρα του IMO.

Απόφαση 3	Τα κράτη-μέλη καλούνται να παρέχουν διαρκή πληροφόρηση προς την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (MSC), σχετικά με την πρόοδο εφαρμογής των ρυθμίσεων της Συμβάσεως και να ζητούν συμβουλές για τις δυσκολίες που τυχόν θα παρουσιασθούν.
Απόφαση 4	Καλούνται οι κυβερνήσεις να λάβουν μέτρα προς εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης και πιστοποίησης για τους χειριστές ραδιοεπικοινωνιών GMDSS, πριν από την 1η Φεβρουαρίου 1999 και να επιστήσουν την προσοχή των πλοιοκτητών και των ναυτικών προς αυτό το θέμα.
Απόφαση 5	Ο IMO καλείται να δώσει άμεση προτεραιότητα στον καθορισμό λεπτομερών ρυθμίσεων σχετικά με την εκπαίδευση των πληρωμάτων των Ro-Ro E/G σε θέματα, που αφορούν στη διαχείριση πλήθους σε κατάσταση κρίσεως και ανθρώπινη συμπεριφορά, ώστε αυτά να συμπεριληφθούν στη Σύμβαση.
Απόφαση 6	Τα κράτη-μέλη καλούνται, εθελοντικά, να εξετάσουν τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού V/2 (υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης πλοιάρχων, αξιωματικών και υπόλοιπου προσωπικού που υπηρετεί σε πλοία Ro-Ro E/G) στο προσωπικό που υπηρετεί σε E/G πλοία. Παράλληλα ο IMO καλείται να καθορίσει απαιτήσεις που θα αφορούν στο προσωπικό των E/G, προκειμένου αυτές να συμπεριληφθούν στη Σύμβαση.
Απόφαση 7	Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO καλείται να επανεξετάσει τις ρυθμίσεις περί εφαρμογής του Κεφαλαίου VII για τα εναλλακτικά πιστοποιητικά.
Απόφαση 8	Συστήνεται προς τα κράτη-μέλη να εξασφαλίσουν ότι οι εταιρείες λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για τη βελτίωση των τεχνικών γνώσεων και των επαγγελματικών ικανοτήτων του προσωπικού που χρησιμοποιούν.
Απόφαση 9	Καλούνται ο ILO, ο IMO και ο WHO να καθορίσουν Διεθνή Πρότυπα Υγειονομικής Καταλληλότητας για τους ναυτικούς.
Απόφαση 10	Ο IMO καλείται να καθορίσει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης των πλοηγών, του προσωπικού ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας και του ναυτικού προσωπικού των κινητών πλωτών ναυπηγημάτων.
Απόφαση 11	Τα κράτη-μέλη καλούνται να παρέχουν, σε συνεργασία με τον IMO, κάθε δυνατή βοήθεια στις χώρες που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην εφαρμογή των βελτιωμένων ρυθμίσεων της STCW 1995.
Απόφαση 12	Τονίζεται η βαρύνουσα σημασία και προτείνεται η χρήση των πηγών και των εξειδικευμένων γνώσεων, που παρέχονται μέσω του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου (W.M.U.).
Απόφαση 13	Καλείται ο IMO να αναθεωρήσει και να εκσυγχρονίσει τα Πρότυπα Εκπαιδευτικά Προγράμματα, ώστε να παρέχονται οι κατάλληλες κατευθύνσεις προς εφαρμογή της τροποποιημένης Συμβάσεως.
Απόφαση 14	Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών καλούνται να φροντίσουν ιδιαίτερα και να προωθήσουν την απασχόληση των γυναικών στον ναυτιλιακό χώρο.

3.3.1 Πιστοποιητικά που προβλέπονται από την STCW 1995.

Κάθε εταιρεία υποχρεούται να εξασφαλίζει ότι κάθε ναυτικός της κατέχει κατάλληλο **Πιστοποιητικό Ικανότητας** και ότι οι ναυτικοί κατά την ανάληψη της εργασίας τους είναι εξοικειωμένοι με τα συγκεκριμένα καθήκοντά τους, τον εξοπλισμό του πλοίου και έχουν δυνατότητες συντονισμού σε κατάσταση ανάγκης, ώστε να εκτελέσουν καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή τον περιορισμό ρυπάνσεως.

Η STCW 1995 προβλέπει ότι οι αρμόδιες Αρχές χορηγούν πιστοποιητικά στους πλοίαρχους, στους αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα. Με τα πιστοποιητικά αυτά θα βεβαιώνεται ότι οι κάτοχοί τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της STCW 1995, όσον αφορά στην υπηρεσία, ηλικία, υγειονομική καταλληλότητα, εκπαίδευση, προσόντα και εξετάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος της Συμβάσεως. Ο τύπος των πιστοποιητικών καθορίζεται στον Κανονισμό I/2 του Παραρτήματος 1 της STCW 1995. Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι επικυρωμένο από το κράτος που το εκδίδει. Οι ναυτικοί υποχρεούνται να φέρουν επί του πλοίου τα πρότυπα πιστοποιητικά τους. Σημειώνουμε ότι τα πιστοποιητικά αυτά για τους Έλληνες ναυτικούς εκδίδονται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα από τις αρμόδιες κατά περίπτωση ελληνικές αρχές (ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ, Λιμενικές Αρχές).

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε τη σημασία που αποδίδεται στον καθορισμό των απαιτήσεων για την έκδοση πιστοποιητικών εξειδικευμένης εκπαίδευσης σε θέματα καταστάσεως ανάγκης, επαγγελματικής ασφάλειας, ιατρικής μέριμνας, δια-

σώσεως και πυροσβέσεως (σύμφωνα με το Κεφάλαιο VI της STCW 1995). Στην Ελλάδα, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), στις Δημόσιες Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΔΣΣΠΜ) λειτουργούν κύκλοι σπουδών, που παρέχουν εξειδικευμένη εκπαίδευση και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά σε αυτούς τους τομείς (πίν. 3.5).

Το **Πιστοποιητικό Συνεχούς Ικανότητας και Εκουγχρονισμού των Γνώσεων** πιστοποιεί τα ειδικά προσόντα που απαιτούνται για την ανά πενταετία εξασφάλιση (όπου απαιτείται) της συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των πλοίαρχων, των αξιωματικών καταστρώματος-μηχανής και των ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου, του προσωπικού των Δ/Ξ και των Ro-Ro Ε/Γ πλοίων διεθνών πλόων.

Σύμφωνα με την **Ελληνική Νομοθεσία**, μετά την 31/12/1999, ορίζονται τα εξής: Οι πλοίαρχοι και αξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής, ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου πρέπει να έχουν θαλάσσια υπηρεσία ενός (1) έτους την τελευταία πενταετία ή τριών (3) μηνών ως υπεράριθμοι με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ή επιτυχή αποφοίτηση από αντίστοιχο τμήμα εκπαίδευσης ΔΣΕΝ ή επιτυχή δοκιμασία σε αντίστοιχες εξετάσεις ή υπηρεσία δύο ετών κατά την τελευταία πενταετία με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ως καθηγητές Σχολής Ε.Ν. ή σύμβουλοι ναυτικής εκπαίδευσης ή στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών ή μέλη διοικήσεως-συνδικαλιστικού οργάνου αναγνωρισμένων ενώσεων-εφοπλιστών και ναυτικών.

Σχετικά με το **Πιστοποιητικό** (βεβαίωση) **Τηρήσεως Φυλακής Γέφυρας** ή **Μηχανής**, αυτό χορηγείται στους κατώτερους ναυτικούς, που μετέχουν

Πίνακας 3.5

Εξειδικευμένη εκπαίδευση Σχολών Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων.

Βασικός Κύκλος	VI/1-1: Εκπαίδευση στην ατομική επιβίωση. VI/1-2: Εκπαίδευση στην πρόληψη και στην καταπολέμηση της πυρκαγιάς. VI/1-3: Στοιχειώδης εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες. VI/1-4: Προσωπική ασφάλεια και κοινωνικά καθήκοντα.
Κύκλος Σωστικών	VI/2-1: Ανώτερη εκπαίδευση στη χρήση σωστικών σκαφών και λεμβών διασώσεως. VI/2-2: Ανώτερη εκπαίδευση στη χρήση ταχυπλόων λεμβών διασώσεως.
Κύκλος Πυροσβεστικών	Προχωρημένη εκπαίδευση καταπολεμήσεως της πυρκαγιάς.
Κύκλος Πρώτων Βοηθειών	VI/4-1: Ανώτερη εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες.

σε φυλακές γέφυρας (προσωπικό καταστρώματος) και μηχανής (προσωπικό μηχανής). Από τους Κανονισμούς II/6 και III/6 της STCW 1995 καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις σε κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούντα πλοία 200 κοκ και άνω, καθώς και σε φυλακές μηχανής. Σχετικά με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσής και προσόντων για την απόκτηση **Πιστοποιητικών Προσωπικού Δ/Ξ**, όσοι ναυτολογούνται σε Δ/Ξ (σύμφωνα με το άρθρ. 4 του ΠΔ 243/98 για τους Έλληνες ναυτικούς) ισχύουν εξειδικευμένα κριτήρια και χορηγείται ειδική βεβαίωση.

Σχετικά με το **προσωπικό Ro-Ro Ε/Γ** πλοίων, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της STCW 1995, καθορίστηκαν οι απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικών, οι οποίες ισχύουν υποχρεωτικά από 1/8/1998. Έτσι, από τον Κανονισμό V/2 απαιτείται οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί, τα μέλη πληρώματος και το λοιπό προσωπικό που υπηρετεί σε Ro-Ro Ε/Γ πλοία, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, πριν τους ανατεθούν τα σχετικά καθήκοντα σε τέτοιου τύπου πλοία, εκτός από το απαιτούμενο κατά περίπτωση αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας να έχουν ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση (που αναφέρεται στις παραγρ. 4 έως 8 του Καν. V/2), ανάλογα με την ειδικότητα και τις ευθύνες τους. Επί πλέον, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ανάλογο αποδεικτικό έγγραφο εκπαίδευσής (πιστοποιητικό).

Τα πιστοποιητικά που απαιτούνται από τον Κανονισμό V/2 είναι τα εξής: *Εκπαίδευσής σε Διαχείριση Πλήθους, Εκπαίδευσής Εξοικειώσεως, Εκπαίδευσής Ασφάλειας Προσωπικού που παρέχει Άμεσες Υπηρεσίες σε Επιβάτες στους Χώρους Επιβατών, Εκπαίδευσής για την Ασφάλεια των Επιβατών, Ασφάλεια του Φορτίου και Ακεραιότητα του Σκάφους, Εκπαίδευσής Διαχειρίσεως Καταστάσεως Ανάγκης και Ανθρώπινης Συμπεριφοράς*.

Κατ' εξαίρεση των παραπάνω χορηγείται άδεια ναυτολογήσεως σε ναυτικούς, που δεν κατέχουν κατάλληλο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας (σύμφωνα με το ΠΔ 455/83 και το ΠΔ 46/96) σε περιπτώσεις εξαιρετικών αναγκών (και εφόσον δεν προσφέρονται για ναυτολόγηση ναυτικοί με κατάλληλα προσόντα) με δικαίωμα σε συγκεκριμένο πλοίο και για ορισμένη

χρονική περίοδο, η οποία δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες (άρθρ. 1 παράγρ. 1). Η άδεια αυτή δεν χορηγείται στον πλοίαρχο και στον Α' μηχανικό. Επίσης, η άδεια αυτή δεν χορηγείται σε αξιωματικό ραδιοτηλεγραφητή ή χειριστή ραδιοτηλεφώνου, εκτός και αν προβλέπεται από τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών.

Οι άδειες χορηγούνται μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων στο εσωτερικό ενός κράτους από τις Αρμόδιες Αρχές (στην Ελλάδα τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, τα Λιμεναρχεία και τα Υπο-λιμεναρχεία) και στο εξωτερικό για τους Έλληνες υπηκόους από τις Λιμενικές Προξενικές Αρχές και όπου δεν υπάρχουν αυτές από τις Ελληνικές Προξενικές Αρχές. Εφόσον ο κάτοχος της ανωτέρω άδειας δεν ναυτολογήθηκε εντός δεκαημέρου από την έκδοση αυτής, η άδεια αυτή παύει να ισχύει (άρθρ. 3, παράγρ. 2).

3.3.2 Μελέτη περιπτώσεως: Αξιωματικοί ναυσιπλοΐας.

Για την πληρέστερη κατανόηση ορισμένων ιδιαίτερα χρήσιμων πληροφοριών για τους αξιωματικούς γέφυρας, παρουσιάζονται στη συνέχεια οι υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις πιστοποίησής τους, *ακολουθώντας τη δομή του αυθεντικού κειμένου της STCW 1995*. Συγκεκριμένα, αναφέρονται οι υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τους υπεύθυνους φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοία 500 κοκ και άνω (πίν. 3.6) και οι υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τους πλοίαρχους ή υποπλοίαρχους πλοίων 500 κοκ και άνω (πίν. 3.7). Το πρωτότυπο κείμενο της STCW 1995 περιλαμβάνει επί πλέον τους *αντίστοιχους πίνακες για πλοία κάτω των 500 κοκ και αυτούς που αναφέρονται στους αξιωματικούς μηχανής*⁷.

3.4 Η σχέση της ΔΣ STCW 1995 με τον Κώδικα ISM.

Η STCW 1995 θεσπίστηκε από τον IMO εξαιτίας της ανεπάρκειας της προηγούμενης STCW 1978 να αποδείξει ότι είναι το κατάλληλο νομικό εργαλείο για την αντιμετώπιση του ανθρώπινου λάθους. Μέχρι εκείνη τη στιγμή οι σχετικές υπάρχουσες ΔΣ MARPOL και SOLAS, ενώ εξέταζαν διεξοδικά τα

⁷ Τα στοιχεία που παρουσιάζονται σε αυτό το τμήμα, έχουν επίσημα κυρωθεί και μεταφρασθεί από την Ελλάδα με τον Ν. 1314/1983 για την κύρωση της STEW 1978 και τις τροποποιήσεις του που έγιναν αποδεκτές με τα Π.Δ. 132/1997, 268/1999, 125/2004 και 243/2004 και αναφέρονται ειδικά στο Κεφάλαιο II σχετικά με τον Πλοίαρχο, Αξιωματικούς και Προσωπικό Καταστρώματος και προέρχονται από το Μέρος Α- II/1 και από το Μέρος Α - II/2 του Κώδικα της STCW 1995.

Πίνακας 3.6
Προσδιορισμός Ελάχιστου Προτύπου Ικανότητας για
αξιωματικούς φυλακής γέφυρας σε πλοία 500 κοκ και άνω.

1. Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε επιχειρησιακό επίπεδο.
- Σχεδιασμός και πραγματοποίηση πλου και προσδιορισμός θέσεως. - Τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας και χρήση του ραντάρ και του ARPA για την τήρηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας. - Ανταπόκριση σε επείγουσες καταστάσεις. - Ανταπόκριση σε σήματα κινδύνου στη θάλασσα. - Χρήση του διεθνούς προτύπου ναυτικού λεξιλογίου του IMO και χρήση της αγγλικής προφορικά και γραπτά. - Εκπομπή και λήψη πληροφοριών με οπτικά σήματα. - Κινήσεις του πλοίου.
2. Λειτουργία: Διαχείριση φορτίου και στοιβασία σε επιχειρησιακό επίπεδο.
- Παρακολούθηση φορτώσεως, στοιβασίας, ασφαλίσεως και εκφορτώσεως φορτίων και η φροντίδα τους κατά τον πλου. - Εξασφάλιση συμμορφώσεως με απαιτήσεις προλήψεως ρυπάνσεως. - Διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου. - Πρόληψη, έλεγχος και καταπολέμηση πυρκαγιών στο πλοίο. - Χειρισμός συσκευών διασώσεως. - Εφαρμογή ιατρικών πρώτων βοηθειών στο πλοίο. - Παρακολούθηση συμμορφώσεως με τις νομικές απαιτήσεις.

Πίνακας 3.7
Προσδιορισμός Ελάχιστου Προτύπου Ικανότητας για πλοιάρχους και
υποπλοιάρχους σε πλοία 500 κοκ και άνω.

3. Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε επίπεδο διοικήσεως.
- Προγραμματισμός ταξιδιού και εκτέλεση εργασιών. - Προσδιορισμός στίγματος και ακρίβεια του προσδιορισθέντος στίγματος με οποιονδήποτε τρόπο. - Προσδιορισμός και περιθώριο για τα σφάλματα πυξίδας. - Συντονισμός επιχειρήσεων έρευνας και διασώσεως. - Θέσπιση διαδικασιών και ρυθμίσεων τηρήσεως φυλακής. - Διατήρηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας με τη χρησιμοποίηση ραντάρ, ARPA και συγχρόνων συστημάτων ναυσιπλοΐας, ώστε να βοηθηθεί η λήψη αποφάσεων διακυβερνήσεως. - Μετεωρολογικές προβλέψεις και ωκεανογραφικές συνθήκες. - Ανταπόκριση σε ναυσιπλοΐα υπό συνθήκες εκτάκτου ανάγκης. - Ελιγμοί και χειρισμοί πλοίου σε όλες τις συνθήκες. - Χειρισμός τηλε-ελέγχων της εγκαταστάσεως προώσεως και συστημάτων-υπηρεσιών μηχανών.
- Σχεδιασμός και εξασφάλιση ασφαλούς φορτώσεως, στοιβασίας, επιμέλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και της εκφορτώσεως φορτίων. - Μεταφορά επικινδύνων φορτίων. - Έλεγχος διαγωγής ευστάθειας και τάσεων. - Παρακολούθηση και έλεγχος συμμορφώσεως με τις νομικές απαιτήσεις και τα μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. - Διατήρηση της ασφάλειας και της εξασφάλισης του πληρώματος του πλοίου και των επιβατών και επιχειρησιακή κατάσταση των σωστικών, πυροσβεστικών και άλλων συστημάτων ασφάλειας. - Ανάπτυξη σχεδίων έκτακτης ανάγκης και ελέγχου ζημιών και χειρισμός καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης. - Οργάνωση και διοίκηση πληρώματος. - Οργάνωση και διαχείριση της παροχής ιατρικής μέριμνας στο πλοίο.

ζητήματα της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεν προέβλεπαν κανονισμούς σχετικούς με τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα. Αυτοί οι κανονισμοί ήταν έργο της ΔΣ STCW 1978.

Αναμφίβολα η STCW 1995 ήταν μία νέα αρχή και πιθανόν να έδειχνε τον δρόμο που πρέπει να ακολουθήσουν οι επόμενες διεθνείς συμβάσεις του IMO. Καθιέρωσε αυστηρότερα κριτήρια για την εκπαίδευση και την επιμόρφωση των πληρωμάτων, μόνο που πλέον είναι σημαντική η στάση των εθνικών κυβερνήσεων κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων της STCW 1995 και περισσότερο κρίσιμη είναι η θέση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που σκοπεύουν ή όχι να τηρήσουν τα νέα πρότυπα.

Ευρέως γνωστή πλέον είναι η άποψη ορισμένων ναυτικών που αλλάζουν συχνά εταιρείες και πλοία και έχουν εκφράσει τις έντονες διαφορές που υπάρχουν στην πολιτική που υιοθετεί η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία για τη διαχείριση των πλοίων της. Αυτό επιβεβαιώνεται:

1) Από την πίεση που ασκούν ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες στους υποψήφιους για ναυτολόγηση ναυτικούς να έχουν διεκπεραιώσει όλες τις απαραίτητες ενέργειες, όπως τις ιατρικές εξετάσεις, τα κατάλληλα πιστοποιητικά, τις αποδείξεις εμπειρίας και ικανοτήτων τους και

2) από την υιοθέτηση «ηπιότερων απαιτήσεων» από άλλες ναυτιλιακές εταιρείες ίσως επειδή και το εργασιακό περιβάλλον που πρόκειται να απασχοληθούν οι ναυτικοί, να μην είναι το καλύτερο δυνατό, π.χ. κατάσταση πλοίου, επίπεδα εκπαίδευσης υπαρχόντων ναυτικών, ποιότητα υπηρεσιών κ.λπ..

Η STCW 1995 είναι μία από τις κύριες ΔΣ του IMO και επομένως δεν ξεφεύγει από τον γενικό κανόνα της επαναλήψεως και ασάφειας, που παρουσιάζουν οι περισσότερες από αυτές, πόσο μάλλον όταν δεν έχει γίνει ακόμη μία αποτίμηση της συμβολής της. Συχνά υποστηρίζεται ότι, όταν πρόκειται για τροποποίηση υφιστάμενης ΔΣ, προτιμάται ο όρος **βελτίωση** αντί για τον αντίστοιχο **επανάληψη**. Στην περίπτωση της STCW 1995 έχει τονιστεί η πρωτοτυπία της και συχνά αναφέρεται στα σχετικά κείμενα ως «**νέα**» **Σύμβαση** παρόλο που η προηγούμενη σύμβαση θα εξακολουθούσε να ισχύει κατά μέρη μέχρι το 1998⁸.

Ωστόσο, όπως αποδείχθηκε, πολλά κράτη-μέλη που έχουν ήδη επικυρώσει την STCW 1978, δεν αποδέχονται τους κανονισμούς της νέας Συμβάσεως και επομένως καθυστερούν να την επικυρώσουν δεδομένου ότι αυτή προτείνει αυστηρότερους κανονισμούς. Υπενθυμίζουμε ότι μέχρι σήμερα (2015) η STCW 1978 έχει επικυρωθεί από 159 κράτη-μέλη, που αντιπροσωπεύουν το 98,77% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Εξάλλου δεν είναι σπάνιο το γεγονός ότι, ιδίως στις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες, η εκάστοτε κυβερνητική πολιτική συχνά συνδράμει τα συμφέροντα των εθνικών πλοιοκτητών και ενδεχόμενη δυσαρέστησή τους να επιφέρει διαρροές από την εθνική σημαία. Εάν δεχθούμε ότι ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών θα υιοθετήσει όλα τα πρότυπα που θεσπίζει ο Κώδικας ISM, το προβλεπόμενο κόστος είναι δυσανάλογα αυξημένο, που σημαίνει ότι οι μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες θα αντιμετωπίσουν αρκετά οικονομικά προβλήματα.

Πολλές από τις άμεσες ευθύνες που έχει μία ναυτιλιακή εταιρεία σύμφωνα με την STCW 1995 προκύπτουν από τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα ISM⁹. Η ειδοποιός διαφορά είναι ότι, ενώ ο Κώδικας ISM απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες «να εξασφαλίσουν ότι οι σαφείς διαδικασίες για τα πληρώματα θα πρέπει να τηρούνται», η STCW 1995 αναφέρει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες «πρέπει να διαθέτουν την ικανότητα να αποδείξουν ότι οι διατάξεις της έχουν εφαρμοστεί και επομένως έχει επιτευχθεί ο αρχικός σκοπός της», π.χ. οι ναυτικοί που πρόκειται να ναυτολογηθούν είναι ικανοί, έχουν τα κατάλληλα προσόντα και μπορούν πραγματικά να εκπληρώσουν τα καθήκοντά τους με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.

Ορισμένοι νπογνώμονες θεωρούν ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν ήδη πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον Κώδικα ISM θα είναι χρήσιμο να εφαρμόσουν και τις διατάξεις της STCW 1995. Ωστόσο πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες σε παγκόσμιο επίπεδο δεν διαθέτουν τόσο ευλυγισία, χρονική ευχέρεια αλλά και τη διάθεση, ώστε να συμμορφωθούν με τις επιταγές δύο διεθνών νομικών εργαλείων.

Ωστόσο οι τροποποιήσεις της STCW 1995 και ο Κώδικας ISM έχουν σε ορισμένα σημεία άμεσους δεσμούς. Τα κράτη-μέλη της Συμβάσεως πρέπει να

⁸ Όμως, δεν συνέβη το ίδιο με τη MARPOL, που μόλις θεσπίστηκε, αυτομάτως αντικατέστησε την προηγούμενη Σύμβαση OILPOL.

⁹ Πρόκειται για τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισεως (ΚΑΔ), που αναλύεται με λεπτομέρεια στο κεφ. 5 του παρόντος εγχειριδίου.

αποδείξουν ότι τα εκπαιδευτικά τους κέντρα έχουν την επιθυμητή ποιότητα και οι διαδικασίες πιστοποίησης είναι αποδεκτές. Τα κράτη που θα αποτύχουν να εφαρμόσουν τους κανονισμούς θα αντιμετωπίσουν το γεγονός ότι οι ναυτικοί τους δεν έχουν τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν απασχόληση εξαιτίας των μη-αναγνωρισμένων πιστοποιητικών. Η αναθεωρημένη Σύμβαση έχει οικονομικές επιπτώσεις ειδικά για τα κράτη που προμηθεύουν ναυτικούς σε άλλα κράτη και για τους πλοιοκτήτες που προσλαμβάνουν ναυτικούς από διαφορετικά κράτη.

Αναφορά στον Κώδικα ISM γίνεται στον Κανονισμό 1/14 που έχει αφιερωθεί στις ευθύνες της εταιρείας. Αυτός ο κανονισμός περιγράφει τις υποχρεώσεις σχετικά με την επάνδρωση, τα έγγραφα και δεδομένα για όλους τους ναυτικούς πάνω στο πλοίο, εξοικείωση με τις εργασίες και τα χαρακτηριστικά του πλοία κ.λπ.. Ειδική προσοχή έχει δοθεί στην πρόταση ότι η Σύμβαση πρέπει να επιτρέπει άλλα πιστοποιητικά να παραδοθούν. Αυτό προβλέπεται στο νέο Κεφάλαιο VII του Κώδικα που καθορίζει την εξάλειψη της παραδοσιακής υπεροχής (traditional superiority) των αξιωματικών γέφυρας έναντι των αξιωματικών μηχανής, με σκοπό να καθοριστούν οι διάφορες λειτουργίες που πρέπει να γίνουν για τη διαχείριση του πλοίου.

Με τη σειρά του ασκήθηκε κριτική στον Κώδικα της Συμβάσεως. Ο IMO αναφέρει ότι με τη διάκριση των κανονισμών με τον παραπάνω τρόπο, κάνει πιο εύκολη τη διαχείρισή τους και τις διαδικασίες αναθεώρησης και αναβαθμίσεως ακόμη πιο απλές. Για λόγους διαδικαστικούς και νομικούς δεν υπάρχει ανάγκη να κληθεί μία συνδιάσκεψη με αποκλειστικό στόχο να γίνουν αλλαγές στον Κώδικα της STCW 1995.

Το αναμφισβήτητο στοιχείο είναι ότι ο Κώδικας ISM και η STCW 1995 εισάγουν μία καινοτομία στη ναυτιλιακή βιομηχανία, δηλαδή ο *ρόλος των ανθρώπων που εργάζονται στην ξηρά (γραφείο) είναι εξίσου σημαντικός με τον ρόλο των ανθρώπων που εργάζονται στο πλοίο* και η αδιαφορία ή η άγνοια ή όποιο άλλο σύμπτωμα σχετίζεται με το ανθρώπινο λάθος στο πλοίο είναι το ίδιο κρίσιμο όταν προέρχεται από τη βάση της ναυτιλιακής εταιρείας.

3.5 Η νέα ΔΣ STCW 2010 (τροποποιήσεις της Μανίλα).

Η τροποποιημένη αυτή έκδοση της Συμβάσεως έχει πολύ μεγαλύτερο εύρος από τις 2 προηγούμενες εκδόσεις. Η ενίσχυση των υφισταμένων προτύπων φανερά δημιούργησε δυσκολίες στα αναπτυσσόμενα κράτη, τα οποία παραδοσιακά προμηθεύουν με φθηνό και δίκως κατάλληλα προσόντα ναυτεργατικό δυναμικό τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η υπόθεση των Φιλιππίνων αποτελούσε το επίκεντρο μίας τέτοιας πολιτικής¹⁰. Εάν το κράτος αυτό δεν μπορούσε να δείξει ότι κατέχει την ικανότητα διαχείρισεως, εκπαίδευσσεως και παραδόσεως των πιστοποιητικών, οι αρχές του θα αντιμετώπιζαν μία μεγάλη οικονομική και πολιτική κρίση. Όμως η κατάσταση άλλαξε όχι μόνο για τις Φιλιππίνες¹¹ αλλά για όλα τα αναπτυσσόμενα κράτη.

Οι νέες τροποποιήσεις¹² της συμβάσεως STCW υιοθετήθηκαν στις 25 Ιουνίου 2010 δημιουργώντας μία αρκετά μεγάλη αναθεώρηση αυτής και του κώδικά της. Τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2012 σύμφωνα με τη διαδικασία «tacit acceptance» και σκοπεύουν να αναβαθμίσουν τις διατάξεις της συμβάσεως οι οποίες αναμένεται να προκύψουν στο εγγύς μέλλον. Οι πιο σημαντικές αλλαγές σε **κάθε κεφάλαιο** είναι οι εξής:

1) Μέτρα βελτιώσεως με σκοπό να αποτραπούν δόλιες πρακτικές που συνδέονται με τα πιστοποιητικά ικανότητας και ενισχύσεως της διαδικασίας αξιολογήσεως (έλεγχος της συμμορφώσεως των κρατών-μελών με τις διατάξεις της συμβάσεως).

2) Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη από την κατάχρηση ναρκωτικών και αλκοόλ, καθώς και ενημερωμένα πρότυπα σχετικά με την ιατρική φροντίδα και υγεία των ναυτικών.

3) Νέες απαιτήσεις πιστοποίησης για τους ικανούς ναυτικούς.

4) Νέες απαιτήσεις που σχετίζονται με την εκπαίδευση στον τομέα της σύγχρονης τεχνολογίας, π.χ. ηλεκτρονικοί χάρτες, συστήματα πληροφοριών ECDIS κ.λπ..

5) Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση σε θέμα-

¹⁰ Βλ. R.D. Rosario, (1996). The Philippines manning industry, *International Business Lawyer*, 358-361.

¹¹ Τα τελευταία χρόνια οι Αρχές, λόγω και του πολύ μεγάλου πλεονάσματος σε εργατικό δυναμικό, επένδυσαν στη ναυτιλιακή βιομηχανία με την αναβάθμιση των υπαρχόντων ή την ίδρυση νέων ναυτιλιακών ακαδημιών με υψηλά πρότυπα εκπαίδευσσεως. Το αποτέλεσμα ήταν ότι πολλοί αξιωματικοί να έχουν γίνει ακόμη και πλοίαρχοι σε πλοία άλλων κρατών, π.χ. Ελλάδα.

¹² Έχουν καθιερωθεί ως "Manila Amendments", διότι έλαβαν χώρα στις Φιλιππίνες.

τα επιγνώσεως της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και εκπαιδεύσεως σε θέματα ηγεσίας (leadership) και ομαδικής εργασίας (teamwork).

6) Νέες μέθοδοι εκπαιδεύσεως και πιστοποίησης για τους αξιωματικούς με ειδικότητα ηλεκροτεχνική.

7) Αναβάθμιση των απαιτήσεων ικανότητας για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλες τις κατηγορίες των Δ/Ξ, περιλαμβάνοντας νέες απαιτήσεις για το προσωπικό που υπηρετεί στα πλοία LNG (liquefied natural gas carriers).

8) Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση ασφάλειας, καθώς και σχετικές διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι να αντιμετωπίσουν περιστατικά όπως πειρατικές επιθέσεις.

9) Εισαγωγή συγχρόνων μεθοδολογιών εκπαιδεύσεως περιλαμβάνοντας και την από απόσταση μάθηση (distant learning) και την μάθηση μέσω διαδικτύου (web-based).

10) Νέες οδηγίες εκπαιδεύσεως για το προσωπικό που υπηρετεί σε πλοία που κινούνται στις πολικές περιοχές.

11) Νέες οδηγίες εκπαιδεύσεως για το προσωπικό που λειτουργεί τα δυναμικά συστήματα εντοπισμού θέσεως (dynamic positioning systems).

Ειδικότερα, ο Κανονισμός 1/15 αναφέρεται στις **μεταβατικές διατάξεις**, οι οποίες αφορούν σε θέματα πιστοποίησης και εκδόθηκαν με βάση απαιτήσεις προηγούμενων συμβάσεων:

1) Μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2017 ένα κράτος-μέλος μπορεί να συνεχίσει να εκδίδει, αναγνωρίζει και να εγκρίνει πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διατάξεις της συμβάσεως που εφαρμόζονταν άμεσα πριν την 1^η Ιανουαρίου 2012 σε σχέση με αυτούς τους ναυτικούς που ξεκίνησαν εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, ένα εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαιδεύσεως και κατάρτισης ή ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα (training course) πριν την 1^η Ιουλίου 2013.

2) Μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2017 ένα κράτος-μέλος μπορεί να συνεχίσει να επανεξετάζει και να ξαναεπικυρώσει πιστοποιητικά και θεωρήσεις (endorsements) σύμφωνα με τις διατάξεις της συμβάσεως που εφαρμόζονταν άμεσα πριν την 1^η Ιανουαρίου 2012.

Μία ακόμη κύρια αλλαγή στον κώδικα επηρεάζοντας άμεσα τις λειτουργίες πάνω στο πλοίο αφορά στις απαιτήσεις για την καταλληλότητα ασκήσεως κα-

θηκόντων (fitness for duty) και τις ώρες αναπαύσεως όπως περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο VIII (τήρηση φυλακών). Αυτές εναρμονίστηκαν με τις απαιτήσεις της **Συμβάσεως Ναυτικής Εργασίας** (Maritime Labour Convention – MLC)¹³ του ILO που τέθηκε σε ισχύ το 2013. Οι Τροποποιήσεις της STCW 1995 απαιτούσαν τα εξής:

1) Όλα τα πρόσωπα, στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα αξιωματικών υπευθύνων βαρδιών ή βαθμοφόρων που συμβάλλουν σε μέρος της βάρδιας, θα έχουν τη δυνατότητα αναπαύσεως κατά ελάχιστο 10 ώρες για κάθε 24ωρο.

2) Οι ώρες αναπαύσεως μπορούν να διαχωριστούν σε μέχρι 2 περιόδους, η μία από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες.

3) Οι απαιτήσεις των περιόδων αναπαύσεως που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν χρειάζεται να διατηρούνται σε ασκήσεις έκτακτης ανάγκης ή σε άλλες επιτακτικές (overriding) λειτουργικές συνθήκες.

4) Παρά τις διατάξεις των παραπάνω παραγράφων, το ελάχιστο διάστημα των 10 ωρών μπορεί να μειωθεί όχι λιγότερο από 6 συνεχείς ώρες, με την προϋπόθεση ότι αυτή η μείωση δεν θα επεκταθεί πέρα των 2 ημερών και όχι λιγότερο από 70 ώρες αναπαύσεως κατά την περίοδο 7 ημερών.

Ένας αριθμός αλλαγών έλαβε χώρα και **πρόσθετες απαιτήσεις** συμπλήρωσαν το αναθεωρημένο πεδίο *fitness for duty* στον Κώδικα της Συμβάσεως του 2010. Από την 1^η Ιανουαρίου 2012 οι ναυτικοί θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες ρυθμίσεις:

1) Οι Αρχές θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους κινδύνους που συνεπάγεται να προκαλέσει η κούραση των ναυτικών, ειδικά αυτούς που τα καθήκοντά τους επικεντρώνονται στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

2) Όλα τα πρόσωπα που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα υπεύθυνου αξιωματικού βάρδιας ή βαθμοφόρου που συμμετέχει σε τμήμα της βάρδιας και αυτών που τα καθήκοντά τους περιλαμβάνουν θέματα ασφάλειας και προλήψεως της ρυπάνσεως, θα τους παρέχεται μία περίοδος αναπαύσεως όχι λιγότερο από το ελάχιστο των 10 ωρών σε κάθε 24ωρο και 77 ώρες σε κάθε επτάμερη περίοδο.

3) Οι ώρες αναπαύσεως μπορούν να διαχωριστούν σε μέχρι 2 περιόδους, η μία από τις οποίες

¹³ Βλ. την ανάλυσή της αμέσως παρακάτω.

πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες και τα διαλείμματα μεταξύ των συνεχόμενων περιόδων αναπαύσεως να μην ξεπερνούν τις 14 ώρες.

4) Οι απαιτήσεις των περιόδων αναπαύσεως που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν χρειάζεται να διατηρούνται σε έκτακτη ανάγκη ή σε άλλες επιτακτικές λειτουργικές συνθήκες. Ασκήσεις για την πυρόσβεση, τις σωστικές λέμβους και άλλες ενέργειες που εγκρίνονται από την εθνική νομοθεσία και τα διεθνή όργανα, θα διεξάγονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να μειώνεται η διατάραξη των περιόδων αναπαύσεως και να μην προκαλείται κόπωση.

5) Οι Αρχές θα απαιτούν τα προγράμματα επιτηρήσεως (watch schedules) να ανακοινώνονται σε σημεία που είναι εύκολα προσβάσιμα. Τα προγράμματα θα καθιερώνονται σε μία τυποποιημένη μορφή στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά.

6) Ένας ναυτικός κατά την άσκηση των καθηκόντων του, όπως στην περίπτωση που κάποιο τμήμα της μηχανής είναι αφύλακτο, θα απολαμβάνει πρόσθετη περίοδο αναπαύσεως ως αποζημίωση εάν η φυσιολογική περίοδος αναπαύσεως διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.

7) Οι Αρχές πρέπει να απαιτούν ότι θα διατηρούνται αρχεία με τις ημερήσιες ώρες αναπαύσεως των ναυτικών σε μία τυποποιημένη φόρμα, στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά, με σκοπό την ελευθερία ελέγχου και την επαλήθευση της συμμορφώσεως με τις διατάξεις αυτού του τμήματος του Κώδικα. Οι ναυτικοί θα παραλάβουν ένα αντίγραφο των αρχείων που τους αφορούν, το οποίο θα θεωρείται από τον πλοίαρχο ή από ένα πρόσωπο που εξουσιοδοτεί ο πλοίαρχος και οι ναυτικοί¹⁴.

8) Κανένα στοιχείο σε αυτό το τμήμα δεν θα θεωρηθεί ότι βλάπτει το δικαίωμα του πλοίαρχου να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελέσει οτιδήποτε σε ώρες εργασίας αναγκαίες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των προσώπων πάνω στο πλοίο ή του φορτίου ή για τον σκοπό της παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Επομένως, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει το πρόγραμμα ωρών αναπαύσεως και να ζητήσει από τους ναυτικούς να εργαστούν τις αναγκαίες ώρες μέχρι η φυσιολογική κατάσταση να αποκατασταθεί. Όταν αυτό συμβεί, ο πλοίαρχος θα παρέχει στους εν λόγω ναυτικούς επαρκή περίοδο αναπαύσεως.

Εξαιρέσεις από την εβδομαδιαία περίοδο αναπαύσεως που προβλέπονται στην παράγραφο 2.2 της STCW, δεν επιτρέπονται για περισσότερο από 2 συνεχόμενες εβδομάδες. Το διάστημα μεταξύ 2 περιόδων εξαιρέσεως πάνω στο πλοίο δεν μπορεί να είναι λιγότερο από το διπλάσιο της διάρκειας της εξαιρέσεως. Οι ώρες αναπαύσεως που περιγράφονται στην παράγραφο 2.1 μπορούν να διαχωριστούν σε όχι περισσότερο από 3 περιόδους (κατά τη διάρκεια των εξαιρέσεων), μία από τις οποίες θα αγγίζει τουλάχιστον τις 6 ώρες και καμία από τις άλλες 2 περιόδους δεν θα είναι λιγότερη από 1 ώρα σε διάρκεια. Τα διαστήματα μεταξύ των συνεχόμενων περιόδων αναπαύσεως δεν θα ξεπερνούν τις 14 ώρες. Οι εξαιρέσεις δεν θα επεκτείνονται πέρα από δύο 24ωρες περιόδους σε κάθε επτάμηρη περίοδο.

Οι εξαιρέσεις πρέπει, όσο αυτό είναι δυνατό, να λάβουν υπόψη την οδηγία σχετικά με την πρόληψη της κοπώσεως όπως αναφέρεται στο τμήμα B-VIII/1 της Συμβάσεως. Πρέπει να σημειωθεί ότι αρκετές διοικητικές αρχές δεν θεωρούν ως επιτακτικές διαχειριστικές συνθήκες (overriding operational conditions) να περιλαμβάνουν τις ενέργειες ρουτίνας που συνδυάζονται με την φυσιολογική λειτουργία του πλοίου, όπως την άφιξη και αναχώρηση από τους λιμένες, τις διάφορες λειτουργίες του φορτίου κ.λπ.. Ενδεχόμενες παραβιάσεις του Κώδικα της STCW 2010 για τις παραπάνω διατάξεις μπορεί να οδηγήσουν σε ελλείψεις που θα εντοπιστούν από τον υπεύθυνο του «port state control» ενάντια στο πλοίο, και ανάλογα με τη σοβαρότητα του αδικήματος, να γίνει κράτηση του πλοίου και μερικές φορές, σε κάποια κράτη, να πραγματοποιηθούν διώξεις προσώπων.

Μία ακόμη σημαντική καινοτομία της αναθεωρημένης Συμβάσεως και του Κώδικα αφορά στην απαίτηση οι ναυτικοί να υποβάλλονται σε **ανανεωμένα και σύντομα θεσμικά εκπαιδευτικά προγράμματα** (refresher training for statutory short courses) για ορισμένους τομείς-κλειδιά. Κατά το παρελθόν οι απαιτήσεις της Συμβάσεως για τέτοιου είδους εκπαιδευτικές διαδικασίες ερμηνεύονταν με πολλούς τρόπους από διάφορες διοικητικές αρχές. Όποια κενά υπήρχαν στους σχετικούς κανονισμούς έχουν ήδη αφαιρεθεί και τα προγράμματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και επιβίωση των πληρωμάτων και των επιβατών απαιτείται να διεξάγονται κάθε 5 χρόνια.

¹⁴ Για παράδειγμα, το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πάνω στο πλοίο (designated person on board – DPO).

3.6 Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του ILO (2006).

Ο διεθνής οργανισμός εργασίας International Labour Organization (ILO) ιδρύθηκε το 1919 μέσω της Συνδιασκέψεως Ειρήνης του Παρισιού και ορισμένοι από τους πρωταρχικούς του στόχους ήταν: **η ανακούφιση από διάφορες κοινωνικές αδικίες σε ώρες και συνθήκες εργασίας, η αντιμετώπιση της ανεργίας και η παροχή ενός επαρκούς ζην και η προστασία των εργαζομένων από αρρώστιες και τραυματισμούς που συνδέονται με την εργασία τους.**

Τα ναυτιλιακά ζητήματα αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο στον ILO από άλλους τομείς, αναγνωρίζοντας δίχως αμφιβολία τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά απασχολήσεως στη θάλασσα (από τη στιγμή που οι ναυτικοί βρίσκονται στον χώρο εργασίας τους 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες/εβδομάδα για αρκετά μεγάλα χρονικά διαστήματα). Κατά καιρούς προσπάθειες γίνονται να αντιμετωπιστούν τα ναυτιλιακά θέματα στο πλαίσιο της γενικής συνελεύσεως¹⁵, στην πράξη παραμένουν αντικείμενο ξεχωριστών ναυτιλιακών διασκέψεων που συνέρχονται κάθε 10 έτη ανάλογα και με τις ανάγκες που προκύπτουν. Μέχρι σήμερα ο ILO έχει υιοθετήσει πάνω από 40 ΔΣ και άλλες 35 προτάσεις ναυτιλιακού περιεχομένου.

Ένα ειδικό σώμα, δηλαδή η κοινή **Ναυτιλιακή Επιτροπή** (Joint Maritime Commission – JMC), είναι υπεύθυνη για τα ζητήματα των ναυτιλιακών διασκέψεων και την προετοιμασία τους. Η JMC αποτελείται μόνο από εκπροσώπους των εργοδοτών και των εργαζομένων (δηλ. δίνει ισομερώς τη λήψη αποφάσεων και στις δύο πλευρές του κλάδου). Η γραμματεία για τους πλοιοκτίτες στον ILO προέρχεται από τη **Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία** (International Shipping Federation – ISF) και αυτή των ναυτικών από τη **Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών για τις Μεταφορές** (International Transport Workers' Federation – ITF)¹⁶.

Τα τελευταία χρόνια ο ILO εστίασε στην ευρεία επικύρωση της Συμβάσεως Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention – MLC, που θεωρεί-

ται η πλέον περιεκτική και καινοτόμος Σύμβαση του οργανισμού εξαιτίας των επιπτώσεων που θα επιφέρει στο ναυτικό επάγγελμα ως διεθνές νομικό εργαλείο. Τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013 και μέχρι σήμερα έχει επικυρωθεί από 65 κράτη-μέλη, που αντιπροσωπεύουν άνω του 80% της παγκόσμιας χωρητικότητας¹⁷. Η Σύμβαση MLC είναι στενά συνδεδεμένη με το κράτος της σημαίας, τις επιθεωρήσεις στα λιμάνια και τις ιατρικές εξετάσεις. Σαν συμπλήρωμα οι οργανισμοί ITF και ISF έχουν εκδώσει οδηγίες για την εφαρμογή της συμβάσεως αλλά και για τη σημασία της για τους πλοιοκτίτες και τους ναυτικούς.

Η MLC αποτελείται από 16 άρθρα που περιέχουν **Γενικές Διατάξεις** και τον **Κώδικα**. Ο τελευταίος περιέχει **5 τίτλους**, στους οποίους ομαδοποιούνται ειδικές διατάξεις ανάλογα με το πρότυπο.

Για κάθε τίτλο υπάρχουν γενικά πρότυπα, τα οποία καθορίζονται περισσότερο στους υποχρεωτικούς κανονισμούς (κατάλογος Α), καθώς και σε οδηγίες (κατάλογος Β). Οι κανονισμοί, ως θέμα αρχής, πρέπει να εφαρμόζονται πλήρως, αλλά μία χώρα μπορεί να εφαρμόσει έναν ουσιαστικά ισοδύναμο (substantially equivalent) κανονισμό που πρέπει να δηλώσει κατά το στάδιο της επικυρώσεως.

– Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που σκοπεύουν να εργαστούν πάνω σε πλοίο.

1) Απαιτήσεις για το ελάχιστο όριο ηλικίας, το οποίο είναι τα 16 χρόνια (18 για βραδινή εργασία και εργασία σε επικίνδυνες περιοχές).

2) Οι εργαζόμενοι πρέπει να είναι ιατρικώς υγιείς για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους. Οι χώρες πρέπει να εκδίδουν ιατρικά πιστοποιητικά όπως ορίζεται στη ΔΣ STCW ή να χρησιμοποιούν ένα παρεμφερές πρότυπο.

3) Οι ναυτικοί πρέπει να εκπαιδεύονται για τα καθήκοντά τους, καθώς και να έχουν προσωπική εκπαίδευση ασφάλειας.

4) Οι υπηρεσίες προσλήψεως και επιλογής που εδρεύουν στα κράτη-μέλη ή για πλοία που υψώνουν τη σημαία κρατών-μελών πρέπει να διαθέτουν (ανά-

¹⁵ Ο ILO είναι μία εξειδικευμένη οργάνωση του ΟΗΕ και διαιρείται σε 3 μέρη: τη Γενική Συνέλευση, την Αρχή Διοικήσεως και το Μόνιμο Γραφείο. Η Γ.Σ. συνέρχεται μία φορά τον χρόνο και κάθε κράτος-μέλος στέλνει 4 αντιπροσώπους (2 εκπροσώπους της κυβέρνησεως και 1 από τους εργοδότες και τους εργαζόμενους). Αυτές οι διασκέψεις καλύπτουν σχεδόν κάθε κοινωνικό θέμα και καταλήγουν είτε σε συμβάσεις (που είναι δεσμευτικές όταν υιοθετηθούν) είτε σε προτάσεις μη δεσμευτικές.

¹⁶ Βλ. Farthing and Brownrigg, (1997). *International Shipping*, LLP, 25-80 και A. Branch, (1997). *Elements of Shipping*, Chapman and Hall, 117-189.

¹⁷ Βλ. www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang-en/index.htm.

μεσα σε άλλα) κατάλληλες διαδικασίες τοποθετήσεως, εγγραφές, διαδικασίες παραπόνων και αποζημιώσεων εάν δεν εγκριθεί η πρόσληψη.

– Τίτλος 2: Συνθήκες απασχολήσεως.

1) Συμβόλαια. Το συμβόλαιο πρέπει να είναι σαφές, νόμιμο εφαρμόσιμο και να περιλαμβάνει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

2) Πληρωμές. Οι μισθοί πρέπει να πληρώνονται τουλάχιστον κάθε μήνα και να είναι μεταβιβάσιμοι τακτικά στις οικογένειες των ναυτικών, εάν αυτή είναι η επιθυμία τους.

3) Ώρες αναπαύσεως. Αυτές πρέπει να εφαρμόζονται στην εθνική νομοθεσία. Το μέγιστο όριο εργασίας σε ώρες δεν πρέπει να ξεπερνά τις 14 ώρες σε μία 24ωρη περίοδο και 72 ώρες σε κάθε 7ήμερη περίοδο ή τουλάχιστον 10 ώρες αναπαύσεως σε κάθε 24ωρη περίοδο και 77 ώρες αναπαύσεως σε κάθε 7ήμερη περίοδο. Πρόσθετα, οι ημερήσιες ώρες αναπαύσεως δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από 2 περιόδους και τουλάχιστον 6 συνεχόμενες ώρες αναπαύσεως πρέπει να παρέχονται σε μία από αυτές τις 2 περιόδους.

4) Άδειες. Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα της ετήσιας άδειας, καθώς και της άδειας υπό υπηρεσία ξηράς.

5) Επαναπατριsmός. Η επιστροφή των ναυτικών στο κράτος διαμονής τους πρέπει να είναι ελεύθερη.

6) Απώλειες. Εάν ένα πλοίο έχει χαθεί ή βυθιστεί, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα του επιδόματος ανεργίας.

7) Επάνδρωση. Κάθε πλοίο πρέπει να έχει ένα επαρκές επίπεδο επανδρώσεως.

– Τίτλος 3: Καταλύματα, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, τρόφιμα και εστίαση.

1) Οι χώροι καταλυμάτων για τη διαβίωση και εργασία των ναυτικών πρέπει να «προωθούν την υγεία και ευημερία» των ναυτικών. Λεπτομερειακές διατάξεις (σε κανόνες και οδηγίες) παρέχουν ελάχιστες απαιτήσεις για διάφορα είδη χώρων πάνω στο πλοίο (π.χ. ψυχαγωγίας, κοιτώνες κ.λπ.).

2) Η ποιότητα και η ποσότητα των τροφίμων, περιλαμβάνοντας και το πόσιμο νερό, πρέπει να ρυθμίζονται από το κράτος της σημαίας. Επίσης, οι μάγειρες πρέπει να έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση.

– Τίτλος 4: Προστασία της υγείας, ιατρική φροντίδα, πρόνοια και κοινωνική ασφάλιση.

1) Ιατρική φροντίδα πάνω στο πλοίο και στην ξηρά.

Οι ναυτικοί πρέπει να καλύπτονται και να έχουν πρόσβαση σε ιατρική φροντίδα όταν υπηρετούν στο πλοίο κατ' αρχήν δίχως κόστος και ανάλογης ποιότητας με αυτήν που προσφέρεται στην ξηρά. Οι χώρες των οποίων τις θαλάσσιες περιοχές διασχίζει το πλοίο, πρέπει να εγγυώνται την παροχή ιατρικής βοήθειας στην ξηρά σε σοβαρές περιπτώσεις.

2) Ευθύνη των πλοιοκτητών. Οι ναυτικοί πρέπει να προστατεύονται από τις οικονομικές επιπτώσεις της ασθένειας, των τραυματισμών ή θανάτων που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της απασχολήσεώς τους. Αυτό περιλαμβάνει τουλάχιστον 16 εβδομάδες πληρωμών των μισθών τους μετά την έναρξη της ασθένειας.

3) Υγεία, προστασία ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων. Ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον πρέπει να προσφέρεται στους ναυτικούς τόσο κατά τη διάρκεια της εργασίας τους όσο και κατά την ανάπαυσή τους, και μέτρα πρέπει να υιοθετούνται γενικότερα για την ασφάλειά τους.

4) Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις πρόνοιας στην ξηρά. Τα κράτη του λιμένα πρέπει να παρέχουν στους ναυτικούς εγκαταστάσεις και υπηρεσίες σε θέματα πρόνοιας, ψυχαγωγίας, πολιτιστικά και πληροφορίες, αλλά και να εξασφαλίζουν εύκολη πρόσβαση σε αυτές. Η πρόσβαση πρέπει να αφορά σε όλους τους ναυτικούς ανεξάρτητα από τη φυλή, το γένος, το θρήσκευμα ή την πολιτική θέση.

5) Κοινωνική ασφάλιση. Αυτή πρέπει να είναι διαθέσιμη για όλους τους ναυτικούς και στην περίπτωση που είναι θέμα εθνικό στο κράτος της σημαίας, και για τους συγγενείς.

– Τίτλος 5: Συμμόρφωση και εφαρμογή.

1) Κράτη της σημαίας. Αυτά είναι υπεύθυνα για την εξασφάλιση της εφαρμογής των κανονισμών πάνω στα πλοία που υψώνουν τη σημαία τους. Λεπτομερείς επιθεωρήσεις προκύπτουν με την έκδοση του «Πιστοποιητικού Ναυτιλιακής Συμμορφώσεως» (ΠΙΝΣ), το οποίο πάντοτε πρέπει να υπάρχει στο πλοίο και να είναι έγκυρο (valid). Τα πλοία απαιτείται να έχουν αξιοπρεπείς διαδικασίες καταγγελιών για το πλήρωμά τους και θα πρέπει να κινούν τις έρευνες σε περίπτωση ατυχημάτων.

2) Κράτη του λιμένα. Η επιθεώρηση στα λιμάνια εξαρτάται εάν το ΠΙΝΣ είναι επαρκές (και επομένως είναι υψωμένη η σημαία του κράτους που έχει επικυρώσει τη νέα σύμβαση). Εφόσον αυτό το πιστοποιητικό βρίσκεται στο πλοίο, η συμμόρφωση θεωρείται θέμα αρχής, και περαιτέρω έρευνες θα διεξαχθούν

μόνο εάν το ΠΝΣ δεν είναι σωστό και υπάρχουν ενδείξεις μη συμμορφώσεως. Για τα πλοία που δεν έχουν το πιστοποιητικό, ο επιθεωρητής διεξάγεται πιο εξονυχιστικά και πρέπει να εξασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την **«αρχή της μη ευνοϊκότερης μεταχειρίσεως»** το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις της Συμβάσεως. Επομένως η Σύμβαση έμμεσα είναι έγκυρη για τα πλοία των κρατών που δεν είναι μέλη της, εάν σκοπεύουν να επισκεφθούν λιμάνια ενός κράτους-μέλους.

3) Οργανισμοί ή ενώσεις εργασίας. Αυτές οι εταιρείες που προμηθεύουν με προσωπικό τα πλοία¹⁸ πρέπει επίσης να επιθεωρηθούν για να εξασφαλιστεί ότι και αυτές εφαρμόζουν τις επιταγές της Συμβάσεως.

3.7 Σύνοψη ανάλυση των διαφορών των ΔΣ STCW 2010 και MLC 2006.

Πρώτιστα πρέπει να αναφέρομε ότι οι ΔΣ STCW 2010 και MLC 2006 είναι έργο δύο διαφορετικών οργανισμών, που και οι δύο ανήκουν στις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, δηλαδή του ΙΜΟ και του ΙΛΟ. Επομένως λόγω και των διαφορετικών βασικών σκοπών τους θα υπάρχει και διαφορετική προσέγγιση σε ορισμένα θέματα που αφορούν στους ναυτικούς. Τα σημεία που πρέπει να επισημανθούν είναι τα εξής:

1) Η MLC 2006 τέθηκε σε ισχύ ως σύνολο το 2013, ενώ η STCW 2010 είχε τεθεί σε ισχύ μερικώς. Οι ώρες αναπαύσεως των ναυτικών έγιναν υποχρεωτικές την 1^η Ιανουαρίου 2012, αλλά τα πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποιήσεως της STCW 1995 μπορούσαν να παραμείνουν έγκυρα μέχρι την 1^η Ιουλίου 2013.

2) Η STCW 2010 εφαρμόζεται στους ναυτικούς καταστρώματος και μηχανής (deck and engine), στον πλοίαρχο και τον πρώτο μηχανικό (master and chief engineer), στα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα με τα θέματα ασφάλειας και προστασίας (personnel designated to safety and security related matters) και στον ικανό ναυτικό (able seafarer deck & engine). Η MLC εφαρμόζεται σε όλους τους ναυτικούς δίχως διάκριση.

3) Η STCW 2010 καθιερώνει ελάχιστες απαιτήσεις για την πιστοποίηση, εκπαίδευση και ικανότητα

των ναυτικών. Η MLC καθιερώνει δίκαιους όρους απασχολήσεως, αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβιώσεως πάνω στα πλοία και διαφανή δικαιώματα σε θέματα υγείας και κοινωνικής ασφάλισης.

4) Στις τροποποιήσεις της STCW 2010 δεν υπάρχει καμία αναφορά για τις ώρες εργασίας παρά μόνο για τις ώρες αναπαύσεως. Η MLC αντιθέτως ξεκάθαρα ορίζει μέγιστο όριο ωρών εργασίας και αναπαύσεως.

5) Η STCW 2010 αναφέρει ότι οι απαιτήσεις για τις περιόδους αναπαύσεως δεν πρέπει να διατηρηθούν σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή ασκήσεως ή σε οποιαδήποτε άλλη επιτακτική λειτουργική κατάσταση. Από την άλλη πλευρά στο κείμενο της MLC δεν αναφέρονται θέματα λειτουργικών συνθηκών, παρά μόνο επιτρέπεται στον πλοίαρχο να αναστείλει το πρόγραμμα των ωρών εργασίας ή αναπαύσεως για την αντιμετώπιση άμεσης απειλής της ασφάλειας του πλοίου ή όταν αυτό βρίσκεται σε κίνδυνο.

6) Η STCW 2010 ρητά αναφέρει ότι το ελάχιστο όριο αναπαύσεως μπορεί να μειωθεί στις 70 ώρες ανά εβδομάδα, ενώ η MLC αναφέρει ως ελάχιστες ώρες αναπαύσεως τις 77 ώρες ανά εβδομάδα.

7) Οι κανονισμοί της STCW 2010 για τον χρόνο αναπαύσεως αφορά στα μέλη του πληρώματος που έχουν βάρδιες, ενώ η MLC καλύπτει όλο το πλήρωμα, δηλαδή και αυτούς που έχουν εργασία τις πρωινές ώρες π.χ. μάγειρες, λοστρόμους κ.λπ..

Μολονότι οι δύο Συμβάσεις είναι παρόμοιας φύσεως σε αρκετές περιπτώσεις, έχουν αναμφίβολα διαφορετική προσέγγιση σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα εξαιτίας και του περιεχόμενου και της φύσεως της κάθε μίας. Ενώ η MLC 2006 εστιάζει στο ανθρώπινο στοιχείο και αναλύει με ποιους τρόπους θα δημιουργήσει καλύτερες και ασφαλέστερες συνθήκες εργασίας για όλους τους ναυτικούς, η STCW 2010 πρωταρχικά στοχεύει στην καθιέρωση υψηλών προτύπων ικανότητας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων πάνω στο πλοίο και σε πιο χαμηλό βαθμό για τα δικαιώματα εργασίας των ναυτικών. Επομένως, υπολογίζεται ότι θα παρέλθει μία μεταβατική περίοδος κάποιων χρόνων, ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι ενώσεις ναυτικών να έχουν τα χρονικά περιθώρια να συμμορφωθούν με την STCW 2010 και τις Τροποποιήσεις της.

¹⁸ Σήμερα το φαινόμενο του «outsourcing» είναι αρκετά κοινό στη ναυτιλιακή αγορά. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν στραφεί σε άλλες επιχειρήσεις για να καλύψουν κάποιες ανάγκες τους, ενδεχομένως καταργώντας κάποια τμήματα για οικονομικούς λόγους. Από τις πρώτες απόπειρες αυτής της πολιτικής ήταν τα τμήματα για την επιλογή των πληρωμάτων (crew departments).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL

4.1 Το φαινόμενο της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος.

Ο όρος **ρύπανση** έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως κατά το παρελθόν και έχει αποδοθεί ως κατάλληλη λέξη για να ικανοποιήσει διαφορετικές ανάγκες. Σήμερα όλοι γνωρίζουν ότι η ρύπανση σχετίζεται με κάτι βλαβερό για το περιβάλλον και δεν γνωρίζει σύνορα, όπως ορθά υποστηρίζεται. Ορισμένοι όμως συγγραφείς δίνουν διάφορους ορισμούς, συχνά ακραίους¹. Η επικρατέστερη άποψη εκφράζει την ερμηνεία της παρεμβάσεως (interference) σε άλλες χρήσεις του περιβάλλοντος.

Το Σύνταγμα της Ελλάδας (1975) στο άρθρο 24, παράγρ. 1 ορίζει ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους που υποχρεούται να λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα για τη διαφύλαξή του. Ο Ελληνικός Νόμος 1650/1986² για την προστασία του περιβάλλοντος δίνει τους εξής ορισμούς για συγκεκριμένες μορφές περιβαλλοντικών προσβολών:

1) Ρύπανση είναι η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβων, ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας, σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημιές, και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του.

2) Μόλυνση του περιβάλλοντος είναι ειδικός τύπος ρυπάνσεως που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη

υψηλών συγκεντρώσεων παθογόνων μικροοργανισμών ή ιζημάτων στο περιβάλλον.

3) Υποβάθμιση του περιβάλλοντος που σημαίνει την πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρυπάνσεως ή όποιας άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, που πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες.

4) Καταστροφή του περιβάλλοντος είναι εκείνη που αφορά στη συνολική απώλεια του περιβαλλοντικού αγαθού.

Η ρύπανση του περιβάλλοντος ως έννοια αφορά σε οποιαδήποτε ζημιογόνο επίπτωση στο περιβάλλον και επομένως μπορεί να θεωρείται ως προσβολή του δικαιώματος στο περιβάλλον, δηλαδή μία καταστρεπτική παρέμβαση που θίγει το παγκόσμιο οικοσύστημα. Η προσβολή του περιβάλλοντος ουσιαστικά σημαίνει αλλοίωση των φυσικών στοιχείων, δηλαδή αέρας, γη και θάλασσα, διά μέσου της ανθρώπινης δραστηριότητας³.

Ας επιχειρήσουμε μία γενική κατηγοριοποίηση των διάφορων μορφών ρυπάνσεως, η οποία ουσιαστικά υποδεικνύει και το πεδίο δράσεως της κάθε μορφής. Συγκεκριμένα, η ρύπανση του περιβάλλοντος μπορεί να είναι:

1) Ατμοσφαιρική ή από τον αέρα γενικότερα και η οποία συχνά συνδέεται με τη διασυννοριακή ρύπανση⁴. Πηγές αυτών των μορφών ρυπάνσεως αποτελούν κυρίως οι βιομηχανικές και αστικές δρα-

¹ Βλ. A. Springner, (1977). "Towards a meaningful concept of pollution in international law", 26 *ICLQ* 531, όπου ως ρύπανση ορίζεται μία οποιαδήποτε αλλαγή στο ισχύον περιβάλλον, άποψη που σήμερα μπορεί να χαρακτηριστεί ως μη ρεαλιστική. Αξιοσημείωτη θεωρείται η προσέγγιση που συνδέει τη ρύπανση με τη ζημία (damage). Εύλογα όμως προκύπτουν ερωτήματα του τύπου, με ποιον τρόπο ζημιώνεται ή αλλοιώνεται τι και για ποιον, δηλαδή τον άνθρωπο και την περιουσία του ή το περιβάλλον.

² Ο Νόμος αυτός συνάντησε ισχυρή κριτική κατά την εφαρμογή του, βλ. Τάχος Α., (1995). *Δίκαιο Προστασίας Περιβάλλοντος*, σελ. 141 και επ.

³ Βλ. Θ. Παναγόπουλος, (1997). *Δίκαιο Προστασίας Περιβάλλοντος*, σελ. 19 και επ., όπου γίνεται αναφορά στο γεγονός του Τσέρνομπιλ και πώς προκλήθηκε η μόλυνση με τη βοήθεια των πνεόντων ανέμων στις γειτονικές χώρες, τη Σουηδία και την Πολωνία.

⁴ Ο Eisenstein προτιμά τον όρο *διασυννοριακή ατμοσφαιρική ρύπανση*. Ένα παράδειγμα άξιο λόγου είναι το ατύχημα στο χημικό εργοστάσιο του Σεβέζο στην Ιταλία.

στηριότητες, οι γεωργικές καλλιέργειες και οι διεθνείς μεταφορές.

2) Ρύπανση των υδάτων, η οποία αφορά όχι μόνο στο θαλάσσιο περιβάλλον (ωκεανοί και θάλασσες) αλλά και στα χερσαία επιφανειακά ύδατα (διεθνείς ποταμοί και λίμνες). Αυτή προκαλείται από τις διαρροές φορτίων κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους, από την απόρριψη αποβλήτων, καταλοίπων και λυμάτων που προέρχονται από την ξηρά, από τις γεωργικές καλλιέργειες και τη χρήση φυτοφαρμάκων και από την υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου.

3) Θερμική ρύπανση, που αποτελεί μία πολύ ειδική μορφή ρυπάνσεως και συνδέεται άμεσα με τη ρύπανση των υδάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η έκρηξη και πυρκαγιά που ξέσπασε το 1986 σε αποθήκη της εταιρείας Σαντόζ στην Ελβετία και κατά τις προσπάθειες αντιμετώπισης χύθηκε το υγρό κατασβέσεως στον ποταμό Ρήνο διοχετεύοντας μεγάλες ποσότητες τοξικών χημικών ουσιών.

4) Ηχητική ρύπανση, η οποία συχνά συνδέεται με τις μεταφορές, δηλαδή με την προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών ή τη λειτουργία μεγάλων βιομηχανικών μονάδων αλλά και των οικιακών και άλλων συσκευών (ραδιόφωνο, τηλεόραση)⁵.

5) Ρύπανση από στερεά απόβλητα, τα οποία μπορούν να διακριθούν σε πολλές υποκατηγορίες, π.χ. άχρηστο στρατιωτικό υλικό, υπολείμματα από βυθοκορήσεις, τοξικά υλικά, βιομηχανικά απόβλητα και λύματα. Το μεγαλύτερο πρόβλημα σ' αυτήν τη μορφή ρυπάνσεως είναι η εύρεση του κατάλληλου μέρους για την απόρριψη αυτών των αποβλήτων.

6) Πυρηνική ρύπανση, που έχει ταυτιστεί με την ιονική ακτινοβολία, και η οποία υποδιαιρείται σε ραδιενέργεια εκλυόμενη από πυρηνικούς σταθμούς που συνήθως αποβλέπει σε ειρηνικούς σκοπούς, π.χ. η περίπτωση του Τσέρνομπιλ, και στη λεγόμενη επικίνδυνη ακτινοβολία, που προέρχεται από τις στρατιωτικές δραστηριότητες, π.χ. η περίπτωση της διαρροής στο Three-mile island στις ΗΠΑ.

7) Οπτική ρύπανση, δηλαδή αυτή που προκαλείται από αντιαισθητικές διαφημίσεις σε δημόσιους χώρους ή ακαλαίσθητες κατασκευές.

Ο όρος **ρύπανση του περιβάλλοντος** αναφέρεται συνήθως στην ατμόσφαιρα, στα ύδατα και στο έδαφος,

αλλά τα τελευταία χρόνια δίνεται ιδιαίτερη σημασία και σε άλλες μορφές ρυπάνσεως όπως η πνευματική ρύπανση και η ψυχική ρύπανση. Η καταστροφή του περιβάλλοντος δεν είναι βέβαια σύγχρονο φαινόμενο. Ακόμη και την προϊστορική περίοδο υπήρχαν προβλήματα ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, π.χ. πυρκαγιές, πλημμύρες, εντατικό κυνήγι, πόλεμοι, μεγάλης διάρκειας ξηρασίες, υπερβολική χρήση των εδαφών κ.λπ.. Ορισμένα παραδείγματα του παρελθόντος είναι η μεγάλη συγκέντρωση αλάτων στην περιοχή της αρχαίας Μεσοποταμίας (η εύφορη γη ανάμεσα στους ποταμούς Τίγρη και Ευφράτη), που δημιούργησε σοβαρά προβλήματα στο αρδευτικό δίκτυο καναλιών. Επίσης, η ανάγκη για συγκέντρωση ξυλείας προς ναυπήγηση νέων πλοίων οδήγησε τους Άγγλους, μετά τη νορμανδική κατάκτηση, να υποστηρίξουν τα εδάφη που κατείχαν στη Γαλλία με σκοπό τον εφοδιασμό με ξυλεία.

Ο γενικός κανόνας, ανεξάρτητα από την εποχή, είναι ότι ρύπανση του περιβάλλοντος υπήρχε πάντοτε, με τη μόνη διαφορά ότι σε ορισμένες περιπτώσεις το περιβάλλον είχε τη δυνατότητα να προβαίνει σε **σταδιακή αυτοκάθαρσή του**. Η κατάσταση άλλαξε δραματικά την τελευταία εικοσαετία, διότι πλέον ρύπανση υπάρχει σε κάθε σημείο της γης κι αυτό το γεγονός προκάλεσε το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης και των κρατών για τα περιβαλλοντικά ζητήματα. Ως φυσικό επακόλουθο, η προοπτική χειροτερεύσεως της τωρινής καταστάσεως στο περιβάλλον είναι κάτι περισσότερο από ορατή και επομένως καλείται η διεθνής κοινότητα να αντιμετωπίσει πιο σύνθετα προβλήματα, τα οποία επιζητούν άμεση λύση. Φαινόμενα όπως η **καταστροφή του όζοντος**, η **όξινη βροχή**, το **θερμοκήπιο**, τα **χημικά και βιολογικά όπλα**, η **αναγκαία προστασία των πάγων**, η **σημερινή κατάσταση των ωκεανών και ημίκλειστων θαλασσών** και η **ελλιπής διεθνής προστασία της άγριας πανίδας**, αναπόφευκτα οδηγούν σε **σταδιακή υποβάθμιση του περιβάλλοντος**.

4.2 Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος ως ξεχωριστό πρόβλημα, παρόλο που είναι σχεδόν αδύνατο επιστημονικά να διαχωριστεί από τη ρύπανση της βιόσφαιρας στο σύνολό της⁶, άρχισε να αποτελεί πεδίο

⁵ Βλ. Γ. Κώττης, (1994). *Οικολογία και Οικονομία*, σελ. 42-45.

⁶ Βλ. Σ. Καρβούνης, (1992). *Διαχείριση του Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλη, 25-32, όπου ο συγγραφέας ορίζει ως βιόσφαιρα το μέρος της γης που υπάρχει ζωή και εκτείνεται από το μέγιστο βάθος των ωκεανών έως τουλάχιστον 10.000 m πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, ενώ ως υδρόσφαιρα ονομάζεται το σύνολο των υδάτινων στοιχείων (ωκεανοί και οι επεκτάσεις τους). Επίσης, βλ. και J. Barros – D. Johnston, (1974). *The International Law of Pollution*, NY, Free Press.

ειδικής έρευνας κυρίως μετά το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου, μολονότι οι πρώτες εκτιμήσεις εμφανίστηκαν σποραδικά στο χρονικό μεσοδιάστημα των δύο πολέμων. **Ειδικότερα, πιο συστηματική ανάλυση και διαρκής έρευνα για το θαλάσσιο περιβάλλον πραγματοποιήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970.** Μπορεί κάποιος να ανατρέξει σε μία εκτενή βιβλιογραφία και στα σχετικά νομικά κείμενα που δημιουργήθηκαν ύστερα από μία σειρά ατυχημάτων Δ/Ξ⁷, τα οποία έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου, ίσως για πρώτη φορά τόσο έντονα, και ανάγκασαν τα παράκτια κράτη να στρέψουν το ενδιαφέρον τους στις επιπτώσεις (βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες) που επιφέρουν στο θαλάσσιο περιβάλλον⁸.

Σήμερα θα τολμούσαμε να εκφράσουμε την άποψη ότι η ρύπανση και επομένως η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν το σημαντικότερο αλλά και το πιο πρόσφορο κομμάτι για επιστημονική έρευνα και ανάλυση, από τη στιγμή που η μελέτη της ρυπάνσεως των θαλασσών είναι ένα νέο σχετικά πεδίο έρευνας, ο δε θαλάσσιος χώρος είναι στόχος πια άμεσας αναπτύξεως των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων αλλά και αποδέκτης των συνεπειών τους⁹. Τούτο άλλωστε μπορεί να επιβεβαιωθεί και από γεγονός ότι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καλύπτεται από ικανό αριθμό διεθνών και περιφερειακών συμβάσεων αλλά και διακρατικών συμφωνιών¹⁰. Εξάλλου ας μην λησμονούμε ότι ο θαλάσσιος χώρος παρουσιάζει ιδιαίτερη ανθεκτικότητα στις ανθρώπινες παρεμβάσεις σε σχέση με τον χερσαίο χώρο¹¹.

Όπως ήδη αναφέραμε, η πρώτη φορά που γίνεται αντιληπτό το πρόβλημα της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος ανήκει στο χρονικό διάστημα αμέσως **μετά τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου.** Αφορά κυρίως στη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο και αυτό διότι πολλά συμμαχικά εμπορικά πλοία που μετέφεραν καύσιμα ήταν σχεδόν αποκλειστικός στόχος των γερμανικών υποβρυχίων. Αυτό οδήγησε στην πρώτη ιστορικά μαζική θαλάσσια ρύπανση, διότι εκτιμάται ότι κατά τη διάρκεια του πολέμου κύθηκαν πάνω από **4.000.000 τόνοι πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον.** Εάν προσθέσουμε και τα πλοία που υπήρξαν θύματα ναρκοπεδίων και υποθαλασσιών εκρήξεων μετά το τέλος του πολέμου, τότε ο αριθμός αυτός είναι ακόμη μεγαλύτερος.

Στις ημέρες που ακολούθησαν παρατηρήθηκε βαθμιαία αύξηση στην εισαγωγή ρυπογόνων στοιχείων στο θαλάσσιο περιβάλλον, ενώ σήμερα έφθασε να αποτελεί καθημερινό ερώτημα για τους επιστήμονες. **Οι παράγοντες που άσκησαν σημαντική επίδραση στη γρήγορη ανάπτυξη του φαινομένου της θαλάσσιας ρυπάνσεως είναι οι εξής:**

- 1) Η έντονη αστικοποίηση.
- 2) Η συγκέντρωση ικανού αριθμού βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές.
- 3) Η χρήση του πετρελαίου ως βασική πηγή ενέργειας.
- 4) Η μεγάλη αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου και άλλων επικινδύνων χημικών φορτίων.

⁷ Αναφερόμαστε κυρίως στα ατυχήματα του **Torrey Canyon** (1967) και του **Amoco Cadiz** (1978), που συνέβησαν στη θαλάσσια περιοχή της Μάγχης και δημιούργησαν ποικίλα περιβαλλοντικά προβλήματα στα δύο παράκτια κράτη, Βρετανία και Γαλλία. Βλ. σχετική ανάλυση στους E.D. Brown, (1968). *The Lessons of the Torrey Canyon*, C.L.P. 113 επ. και A.G. Corbet, (1986). *The Development of Methods of Marine Traffic Control with Special Reference to the Amoco Cadiz and Christos Bitas Incidents*, UWIST.

⁸ Βλ. Γ.Π. Βλάχος – Α.Β. Αλεξόπουλος, (1995). *Τεχνικο-Οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, εισαγωγή και G. Timagenis, (1980). *International Control of Marine Pollution*, Oceana Publications, σελ. 23-24.

⁹ Έρευνες για τη θαλάσσια ρύπανση διεξήχθησαν για πρώτη φορά πριν από 30 χρόνια και αφορούσαν τα ραδιενεργά κατάλοιπα που απορρίπτονταν στη θάλασσα. Η πρώτη συνδιάσκεψη για την κατάρτιση συμβάσεως που θα είχε ως αντικείμενό της τη ρύπανση από πετρελαιοειδή συνέπεσε περίπου με την ίδρυση του IMO (περίοδος 1948-1959). Βλ. και Κ. Φυτιάνος – Β. Σαμανίδου, (1988). *Η Ρύπανση των Θαλασσών*, σελ. 13-15.

¹⁰ Βλ. Α.Β. Αλεξόπουλος, (1997). *Οι Περιφερειακές Συμβάσεις και Διακρατικές Συμφωνίες που διέπουν την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, Τιμυικός Τόμος για τον Καθηγητή Β. Μεταξά*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

¹¹ Βλ. Γ. Σαμιώτης, (1994). *Η Εξέλιξη της Διεθνούς Νομικής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και οι Σύγχρονες Προοπτικές*, ΕΚΕΜ, όπου ο συγγραφέας διατυπώνει την άποψη ότι η ανθεκτικότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος οφείλεται σε λόγους όπως μεγάλη έκταση, εμπόδια προσελάσεως, μεγάλη βιοποικιλότητα, υψηλή παραγωγικότητα, περιβαλλοντική αντοχή κ.λπ., ενώ αναφέρει το παράδειγμα της γρήγορης ανακάμψεως του οικοσυστήματος στην περιοχή της Αλάσκας μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ **Exxon Valdez** (1989). Η δική μας παρέμβαση αφορά στην εικόνα που παρουσίασε η Ισπανική περιοχή της Λα Κορούνια όταν ναυάγησε το Δ/Ξ **Aegean Sea** (1992) και ενώ μόλις είχε αρχίσει να ανακάμπτει η περιοχή περιβαλλοντικά μετά το ατύχημα του επίσης Δ/Ξ **Urquiola** (1976), το οποίο συνέβη 14 χρόνια νωρίτερα.

5) Η τεχνολογική πρόοδος.

6) Η χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων.

7) Το φαινόμενο της πληθυσμιακής εκρήξεως στις αναπτυσσόμενες χώρες.

8) Το φαινόμενο της υπερκαταναλώσεως στις βιομηχανικές χώρες.

Όμως, η προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα του θαλάσσιου περιβάλλοντος σήμερα δεν είναι δυνατόν να στηριχθεί στη νομοθεσία μόνο, αλλά πρέπει να αναπτυχθεί και το αίσθημα της ατομικής υπευθυνότητας. Άλλωστε δεν είναι πολλά χρόνια που τόσο ο απλός πολίτης όσο και οι επιστήμονες θεωρούσαν ότι η προσφορά του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα ήταν απερίοριστη και επομένως δεν υπήρχαν όρια για εναλλακτικές χρήσεις του. Στη δική μας εποχή ήδη το 37% του χώρου των ωκεανών που βρίσκεται σε απόσταση 200 ν.μ. από την ακτή ή και λιγότερο, χρησιμοποιείται από τον άνθρωπο για διαφορετικούς σκοπούς.

Από όποια πλευρά και να το εξετάσει κάποιος, η θάλασσα αποτελεί το απώτατο σημείο βυθίσεως των διαφόρων καταλοίπων σε παγκόσμιο επίπεδο (ultimate sink), τα οποία έχουν την καταγωγή τους είτε στην ξηρά ή στις παράκτιες και υποθαλάσσιες εγκαταστάσεις ή στην κίνηση, στις λειτουργικές διαδικασίες και στα ατυχήματα των πλοίων ή ακόμη και στην εσκεμμένη απόρριψη πυρηνικών ουσιών και άχρηστου στρατιωτικού υλικού. Επόμενο είναι ορισμένες περιοχές, ειδικότερα αυτές που βρίσκονται κοντά στην ακτή λ.χ. Γαλλικές και Ιταλικές ακτές στη Μεσόγειο θάλασσα ή ο Περσικός κόλπος και ο κόλπος του Μεξικού, να αντιμετωπίζουν χρόνιο πρόβλημα ρυπάνσεως και να έχουν επιτακτική ανάγκη μεθόδων ελέγχου και διαχειρίσεως των αποβλήτων.

Το κοινωνικό κόστος ως σοβαρότερος παράγοντας θα έπρεπε να λειτουργεί αποτρεπτικά στις προσπάθειες ελαχιστοποίησης της θαλάσσιας ρυπάνσεως, πόσο μάλλον όταν η σημασία του έγινε κατανοητή μόλις τα τελευταία χρόνια και κατά κοινή διαπίστωση όχι ακόμη ευρέως αποδεκτή. Επισημαίνεται δε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από αργό πετρέλαιο ή ορισμένα χημικά φορτία εξαιρετικού βαθμού τοξικότητας, προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα, ενώ ταυτόχρονα η καταπολέμησή τους είναι επίπονη, χρονοβόρα και δαπανηρή με αμ-

φίβολα αποτελέσματα για τις περιπτώσεις που δρουν επιβαρυντικές συνθήκες.

Οι πλέον σημαντικές κατηγορίες ρύπων που καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι τα βαριά μέταλλα, το πετρέλαιο και τα προϊόντα του, τα διάφορα φυτοφάρμακα και απορρυπαντικά, τα απορρίμματα (πλαστικά, ελαστικά και μεταλλικά αντικείμενα), τα αστικά λύματα και οι μικροοργανισμοί (βακτηρίδια, μύκητες και ιοί), τα απόβλητα (άχρηστα βιομηχανικά υλικά κατεργασίας τροφίμων, βυρσοδεψείων και σφαγείων) και τα ραδιενεργά υλικά. Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν καταβληθεί σημαντικές προσπάθειες προσδιορισμού του φαινομένου της θαλάσσιας ρυπάνσεως και κατά συνέπεια της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το περιβάλλον (1972) καθιέρωσε για πρώτη φορά την έννοια της θαλάσσιας ρυπάνσεως:

Θαλάσσια ρύπανση (marine pollution)¹² είναι η εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, επιβλαβών ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνοντας και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος (διατήρηση των φυσικών πόρων), κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, ανυπέρβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία), καθώς και ελάττωση των ανέσεων (θαλάσσιος τουρισμός, αναψυχή).

Με άλλα λόγια, ο παραπάνω ορισμός συνδέει την έννοια της θαλάσσιας ρυπάνσεως με την ανθρώπινη δραστηριότητα που προκαλεί ανεπιθύμητα αποτελέσματα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ωστόσο, πιο εξελιγμένος θεωρείται ο ορισμός της 3ης Συνδιασκέψεως του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας (ΣΔΘ). Οι νέες προσθήκες στον ορισμό αφορούν στην πιθανότητα βλαβερών επιπτώσεων (which results or likely to result in such deleterious effects), μία ευρεία έννοια του όρου θαλάσσιο οικοσύστημα (as harm to living resources and marine life) και άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας πέρα από την αλιεία (including fishing and other legitimate uses of the sea).

Παρά τα νέα στοιχεία στον ορισμό της θαλάσσιας ρυπάνσεως δύσκολα αυτός μπορεί να γίνει αποδεκτός από τους επιστήμονες και τους ερευνητές του περιβάλλοντος. Ο λόγος είναι ότι η σταδιακή υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στις ημέρες μας δεν μπορεί πλέον να αποδίδεται μόνο στην εισαγωγή

¹² Βλ. Μ. Hardy, (1974). "International Control of Marine Pollution", *International Organization*, p. 73. Επίσης σχετικές αναφορές βλ. στο Β. Μεταξάς, (1986). «Μερικές Σκέψεις για τον Θαλάσσιο Πλούτο», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η Θαλάσσια Ρύπανση*, ΕΕΕΠΠ, σελ. 35-39.

βλαβερών ουσιών ή και ενέργειας. Νέες μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως με μακροχρόνιες συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον έχουν ήδη εμφανιστεί, π.χ. η ρύπανση από την εξόρυξη και την εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών. Γι' αυτό και συχνά συναντάμε στη σχετική βιβλιογραφία τον νέο όρο της επιδεινώσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος (*détérioration*)¹³. Σχετικά με τις πηγές της θαλάσσιας ρυπάνσεως, αρχικά μπορούμε να επιχειρήσουμε μία γενικότερη διάκριση. Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος πολύ απλά μπορεί να είναι:

1) Πελαγική, η οποία προέρχεται από τα πλοία (ιδίως τα Δ/Ξ), τις πλατφόρμες εξορύξεως πετρελαίου και φυσικού αερίου και από την εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας.

2) Παράκτια, που προέρχεται από τους αγωγούς κάθε είδους που καταλήγουν στη θάλασσα και από τη χρήση των υδάτων στα εργοστάσια διά μέσου των ποταμών.

3) Εναέρια, που προέρχεται από τις απορρίψεις, κυρίως κηροζίνης, των αεροπλάνων.

Ωστόσο, οι βιβλιογραφικές αναφορές σχετικά με τις πηγές και τις μορφές της θαλάσσιας ρυπάνσεως διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό, με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργείται σύγχυση, διότι ορισμένες μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως εμπίπτουν η μία στην άλλη, π.χ. η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία μπορεί να περιλαμβάνει τη ρύπανση από ραδιενεργά υλικά όταν αυτά μεταφέρονται από πυρηνικά πλοία, αλλά και οι δύο μαζί σ' αυτό το χρονικό στάδιο πιθανόν να εμπίπτουν στη ρύπανση από απορρίψεις¹⁴.

Υπάρχει δυσκολία στη διάκριση των μορφών ρυπάνσεως, αλλά γενικώς διακρίνουμε έξι:

1) *Ρύπανση από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες (ship-generated pollution).*

Η ρύπανση που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές των αγαθών και οφείλεται στη συνεχή κίνηση των πλοίων και τη διακίνηση των φορτίων μπορεί να διαιρεθεί σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά στη **λειτουργική ρύπανση**, δηλαδή σ' αυτήν που προέρχεται από τις λειτουργικές διαδι-

κασίες ενός εμπορικού πλοίου. Αυτές είναι οι εξής:

- 1) Διαρροές κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση.
- 2) Διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό.
- 3) Απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου.
- 4) Μεταγγίσσεις καυσίμων.
- 5) Διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου.
- 6) Ρύπανση από λύματα και απορρίμματα.

Η δεύτερη κατηγορία της ρυπάνσεως της θάλασσας απ' την κίνηση των εμπορικών πλοίων αφορά στις περιπτώσεις που αυτά εμπλέκονται σε **ατυχήματα**. Τα βασικότερα είδη ατυχημάτων που οφείλονται κυρίως σε ανθρώπινο σφάλμα είναι τα εξής:

- 1) Συγκρούσεις ή επαφές πλοίων και μόνιμων εγκαταστάσεων.
- 2) Προσαράξεις ή όταν το πλοίο εξοκείλει.
- 3) Εκρήξεις και πυρκαγιές πάνω στα πλοία.
- 4) Βυθίσεις ή εξαφανίσεις πλοίων.
- 5) Ζημιές στη δομή του πλοίου.
- 6) Πολεμικές απώλειες πλοίων.

Αυτή η μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως έχει προσελκύσει το άμεσο ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας, δεδομένου ότι τα εμπορικά πλοία αποτελούν εύκολο και ορατό στόχο για άμεση κριτική. Μάλιστα η έκδοση ενός μεγάλου αριθμού διεθνών και περιφερειακών συμβάσεων αλλά και εθνικών νόμων ενισχύει τη σκέψη αυτή. Η πραγματικότητα όμως είναι εντελώς διαφορετική, διότι η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από αυτή την πηγή δεν ξεπερνά το 12-14% του συνολικού ποσοστού της θαλάσσιας ρυπάνσεως¹⁵. Η περίπτωση αυτή θα αναλυθεί με περισσότερη λεπτομέρεια στη συνέχεια.

2) *Ρύπανση από τις απορρίψεις (pollution from dumping).*

Αυτή η πηγή ρυπάνσεως ονομάζεται διεθνώς **dumping** και δεν πρέπει να συγχέεται με τη ρύπανση από τα απορρίμματα (garbage), που ανήκει στην κατηγορία της λειτουργικής ρυπάνσεως των εμπορικών πλοίων (βλ παράγρ. 4.4.5 σελ. 75). Σύμφωνα με τη

¹³ Βλ. A. Kiss, (1978). "La détérioration du milieu marin résultant de l'exploitation et de l'exploration du fond de la mer et de son sous-sol", 4 *Environmental Law and Policy* 80.

¹⁴ Βλ. R. Soni, (1985). *Control of Marine Pollution in International Law*, p. 47-48 and P. Szasz, (1971). "The convention on the liability of operators of nuclear ships", 2 *JMLC*, p. 541-569.

¹⁵ Βλ. R. Clark, (1992). *Marine Pollution*, Clarendon Press και D. Brubaker, (1993). *Marine Pollution and International Law: Principles and Practice*, Belhaven Press.

διεθνή σύμβαση του Λονδίνου (1972) του IMO¹⁶ ως dumping ορίζεται η εσκεμμένη απόρριψη ουσιών και υλικών απευθείας στη θάλασσα από πλοία και αεροπλάνα εκτός εάν: πρώτον η απόρριψη προκαλείται από τις συνήθεις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροπλάνων και δεύτερον η απόρριψη ουσιών στη θάλασσα διεξάγεται για άλλους σκοπούς και δεν έρχεται σε αντίθεση με τη διεθνή νομοθεσία¹⁷.

Το dumping αποτελεί μία μεικτή μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως επειδή τα διάφορα βιομηχανικά απόβλητα μεταφέρονται από την ξηρά με πλοία και αεροσκάφη με σκοπό να απορριφθούν τελικά στη θάλασσα. Υπολογίζεται ότι αυτή η μορφή ρυπάνσεως συμμετέχει με περίπου 10% της συνολικής θαλάσσιας ρυπάνσεως είτε προέρχεται από την ξηρά είτε από τη θάλασσα¹⁸. Σύμφωνα με την LDC (1972), οι ρυπογόνες ουσίες έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τρεις καταλόγους, καθένας από τους οποίους διέπεται από διαφορετικό καθεστώς. Αυτοί είναι οι εξής:

1) 1^ο Παράρτημα: **Μαύρος κατάλογος** (black list), που περιλαμβάνει οργανοαλογόνες ενώσεις, υδράργυρο, κάδμιο, υψηλής τοξικότητας ραδιενεργά υλικά, απορρίμματα βιολογικού ή χημικού πολέμου, εμμένοντα πλαστικά και διάφορα πετρελαιοειδή. Οι παραπάνω ουσίες απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα, εκτός εάν υπάρχει άμεσος κίνδυνος.

2) 2^ο Παράρτημα: **Γκριζος κατάλογος** (grey list), ο οποίος περιλαμβάνει τα στοιχεία αρσενικό, μόλυβδο, χαλκό, ψευδάργυρο, οργανο-σιλικόνες, κυανιούχα άλατα, φθοριούχες ενώσεις, φυτοφάρμακα, χρώμιο, νικέλιο, παλαιοσίδηρο, ογκώδη απόβλητα και ραδιενεργά κατάλοιπα που δεν ανήκουν στον μαύρο

κατάλογο. Η απόρριψη αυτών των ρυπογόνων ουσιών προϋποθέτει την έκδοση ειδικής άδειας από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές.

3) 3^ο Παράρτημα: **Άσπρος κατάλογος** (white list), που περιέχει όλες τις υπόλοιπες ουσίες που δεν ανήκουν στους δύο προηγούμενους καταλόγους. Για να απορριφθούν στη θάλασσα χρειάζεται απλά η έκδοση γενικής άδειας από τις λιμενικές αρχές, ύστερα όμως από την εξέταση ορισμένων παραμέτρων, όπως η σύνθεση και η περιεκτικότητα των ουσιών, τα χαρακτηριστικά της περιοχής που πρόκειται να απορριφθούν οι ουσίες και οι μέθοδοι απορρίψεώς τους.

Μία σύγχρονη έκφραση της ρυπάνσεως από απορρίψεις είναι η μεταφορά και η πόντιση στη θάλασσα των διαφόρων πλατφορμών ή γεωτρυπάνων αντλήσεως και εξορύξεως υποθαλάσσιου πετρελαίου όταν δεν υπάρχουν πλέον άλλα κοιτάσματα στις περιοχές έρευνας¹⁹. Κατά το παρελθόν δεν υπήρχαν έλεγχοι και νομοθετικά μέτρα που να απαγορεύουν τη ρύπανση από τις απορρίψεις άχρηστων υλικών. Αντίθετα αυτή η μέθοδος αποτελούσε την ευκολότερη και φθηνότερη λύση απαλλαγής τέτοιων υλικών απ' την ξηρά με τη μεταφορά τους στη θάλασσα²⁰.

Την περίοδο 1980-1990 χρησιμοποιήθηκε μία άλλη μορφή του dumping, που ήταν η προηγούμενη καύση των καταλοίπων (incineration) με τη χρήση ειδικών πλοίων λίγο πριν την οριστική απόρριψή τους στη θάλασσα. Η πρακτική αυτή όμως από το 1991 έχει απαγορευθεί σύμφωνα με την Περιφερειακή Σύμβαση (ΠΣ) του Όσλο (1972)²¹. Σήμερα τα περισσότερα κράτη αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της απορρίψεως αποβλήτων στη θάλασσα ως ξεχωρι-

¹⁶ The London Dumping Convention – LDC.

¹⁷ Αντίθετα η περιφερειακή σύμβαση του Όσλο στην έννοια «πλοία και αεροσκάφη» περιλαμβάνει τις πλατφόρμες πετρελαίου (επιπλέουσες ή εγκαταστημένες στον βυθό) και τα ιπτάμενα πλοία (hovercraft).

¹⁸ Βλ. K. Harakaa, (1981). *Marine Pollution in International Law*, p. 52-54.

¹⁹ Χαρακτηριστικό παράδειγμα η υποθαλάσσια σύγκρουση ενός μικρού γερμανικού υποβρυχίου με τη νορβηγική πλατφόρμα OSEBERG στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας.

²⁰ Βλ. P. Birnie, (1986). *Pollution and Fisheries in the North Sea*, University of Tromso.

²¹ Πρόκειται για την περιφερειακή Σύμβαση του Όσλο του 1972 (Oslo Dumping Convention – ODC), η οποία λειτουργούσε παράλληλα με τη Σύμβαση LDC, και εφαρμόζεται στις περιοχές του ΒΑ Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας. Ειδικά οι τροποποιήσεις του 1994 αναφέρονται και στην απαγόρευση απορρίψεως χαμηλού επιπέδου πυρηνικών αποβλήτων. Σήμερα η περιφερειακή σύμβαση του Όσλο για τη ρύπανση από τις απορρίψεις (1972) και η περιφερειακή σύμβαση του Παρισιού για τη ρύπανση από την ξηρά (1974) που θα αναλύσουμε αμέσως παρακάτω έχουν ανανεωθεί και συνενωθεί σε μία νέα περιφερειακή σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος του βορειοανατολικού Ατλαντικού, περιλαμβάνοντας τη Βόρεια Θάλασσα και τη Μάγχη, γνωστή ως OSPAR (Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic). Σε περιφερειακό επίπεδο υπάρχει και το *Πρωτόκολλο της Συμβάσεως της Βαρκελώνης* (1976) για την προστασία της Μεσογείου από τις απορρίψεις, ενώ και η *Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας* (ΣΔΘ) στα άρθρα 210(5) και 216 δίνει στο παράκτιο κράτος το δικαίωμα να εφαρμόσει κανονισμούς με σκοπό τον έλεγχο των απορρίψεων στην αιγιαλίτιδα ζώνη, στην ΑΟΖ και πάνω από την υφαλοκρηπίδα.

στή μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως (όχι μεικτή), διότι πρόκειται σχεδόν πάντοτε για εσκεμμένη ενέργεια²².

Το Πρωτόκολλο (1996) της LDC που σκοπεύει τελικά να αντικαταστήσει τη σύμβαση αντιπροσωπεύει μία μεγάλη αλλαγή στο ζήτημα του ρυθμιστικού τρόπου χρήσεως της θάλασσας ως τελικό σημείο καταθέσεως όλων των άχρηστων υλικών. Αντί να δηλώνονται ποιου είδους απόβλητα δεν πρέπει να απορριφθούν, απαγορεύει (το Πρωτόκολλο) κάθε είδους απόρριψη εκτός από τα πιθανώς αποδεκτά που περιέχονται στον αντίθετο κατάλογο (reverse list) και περιγράφεται στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου.

Οι ουσίες (απόβλητα) που επιτρέπεται να απορριφθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον σύμφωνα με το άρθρο 4 του πρωτοκόλλου είναι οι εξής:

1) Υλικό που προέρχεται από βυθοκορήσεις (dredged material).

2) Λυματολάσπη (sewage sludge).

3) Πλοία και πλατφόρμες ή άλλες ανθρώπινες κατασκευές στη θάλασσα²³. Δεν γίνεται αναφορά στα τεχνητά νησιά (artificial islands), αλλά υποτίθεται ότι και αυτά περιλαμβάνονται στον κατάλογο).

4) Κατάλοιπα ψαριών ή τα υλικά που προκύπτουν από τις εργασίες μεταποίησης αλιευμάτων για βιομηχανική χρήση.

5) Αδρανή, ανόργανα γεωλογικά υλικά.

6) Οργανικό υλικό φυσικής προελεύσεως.

7) Ογκώδη υλικά (bulky items), που αποτελούνται κυρίως από σίδερο, χάλυβα, σκυρόδεμα και παρόμοια μη επιβλαβή υλικά.

Εξυπακούεται ότι και σε αυτή την περίπτωση, καθώς, εξαιρούνται τα πολεμικά σκάφη μαζί με τα πλοία που χρησιμοποιούνται για κυβερνητικούς σκοπούς κι

αυτό τελικά συμβαίνει για όλες τις ΔΣ του ΙΜΟ. Στην περίπτωση του dumping έχουν παρατηρηθεί αρκετές περιπτώσεις που πολεμικά πλοία έριχναν άχρηστο υλικό στη θάλασσα ή έκαιγαν διάφορα απόβλητα πάνω στο πλοίο και ακολουθούσε η απόρριψή τους στο θαλάσσιο περιβάλλον²⁴.

3) Ρύπανση από τις χερσαίες πηγές (land-based pollution).

Αναμφίβολα είναι η πιο σημαντική πηγή θαλάσσιας ρυπάνσεως απ' τη στιγμή που τα ρυπογόνα στοιχεία, τα οποία εισέρχονται στη θάλασσα από την ξηρά αντιστοιχούν σε κάτι λιγότερο από τα 3/4 της συνολικής θαλάσσιας ρυπάνσεως. Το σημαντικότερο πρόβλημα εδώ είναι η έλλειψη μίας ΔΣ που να διέπει αυτήν την πηγή θαλάσσιας ρυπάνσεως. Ουσιαστικά υπάρχουν η Σύμβαση της Γενεύης (1958) του δικαίου της θάλασσας, η οποία όμως περιέχει γενικούς κανονισμούς και η ΠΣ του Παρισιού (1974), που καλύπτει τις θαλάσσιες περιοχές της Βόρειας Θάλασσας και του ΒΑ Ατλαντικού ωκεανού. Η τελευταία αποτελούσε μέχρι πριν κάποια χρόνια το βασικό εργαλείο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τις χερσαίες πηγές ρυπάνσεως²⁵ κι ενώ προβλεπόταν να εξελιχθεί σε ΔΣ, μετατράπηκε στην OSPAR.

Ένας ακόμη σοβαρός λόγος για την απουσία διεθνούς συμβάσεως είναι η δεδομένη απροθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών (κατά κανόνα κράτη που ανήκουν στον τρίτο κόσμο) να θέσουν περιορισμούς στην οικονομική πολιτική τους, από τη στιγμή που θεωρούν ότι τα βιομηχανικά κράτη είναι τα κυρίως υπεύθυνα γι' αυτήν τη ρύπανση και επομένως

²² Οι συμβάσεις περί dumping δεν περιλαμβάνουν τη διάθεση των αποβλήτων, που είναι σύμπτωμα των κανονικών λειτουργιών του πλοίου. Αυτή η περίπτωση καλύπτεται από τη ΔΣ MARPOL.

²³ Όταν η SHELL αποφάσισε στη δεκαετία του 1990 ότι δεν χρειαζόταν πλέον τη λειτουργία του **Brent Spar**, μία πλατφόρμα χωρητικότητας 14.500 τόνων που βρισκόταν στη Βόρεια Θάλασσα, ζήτησε την άδεια της βρετανικής κυβερνήσεως να ποντίσει ολόκληρη την εγκατάσταση στον βυθό του Ατλαντικού. Αν και οι Αρχές δεν πρόβαλαν αντίρρηση, η Greenpeace ανέλαβε δράση ως μέρος μιας μεγάλης καμπάνιας έναντι των απορρίψεων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τον Απρίλιο του 1995 ακτιβιστές κατέλαβαν την πλατφόρμα για 3 εβδομάδες. Ως αποτέλεσμα και οι δύο είχαν απώλειες. Η SHELL αντιμετώπισε εκτεταμένο μποϊκοτάζ των πρατηρίων της, κάποιες ομορφικές επιθέσεις και μία εμπρηστική επίθεση σε ένα πρατήριο της, λόγω λανθασμένης εκτιμήσεως του πετρελαίου που παρέμενε στις δεξαμενές αποθηκεύσεως της πλατφόρμας. Τελικά η SHELL αποφάσισε να διαθέτει τα απόβλητα στην ξηρά και το 1998 επαναχρησιμοποίησε ένα σημαντικό μέρος της δομής της πλατφόρμας στην κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων κοντά στο Stavanger της Νορβηγίας.

²⁴ Βλ. Γ.Π. Βλάχος και Α.Β. Αλεξόπουλος, (2003). Το ζήτημα της ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πολεμικά πλοία: Θεσμική προσέγγιση και αναγκαίες πολιτικές, *Επιστημονική Επετηρίδα για τον καθ. Λάζαρη*, Τόμος II, 141-153, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

²⁵ Παρόμοιες διατάξεις για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τις πηγές ξηράς περιέχουν οι περιφερειακές συμβάσεις της Βαρκελώνης (1976), που εφαρμόζεται αποκλειστικά στη θάλασσα περιοχή της Μεσογείου και αυτή του Ελσίνκι (1974), που αντίστοιχα εφαρμόζεται στη θάλασσα περιοχή της Βαλτικής.

προτιμούν την άσκηση της εθνικής τους νομοθεσίας. Αναμφίβολα η ρύπανση από την ξηρά είναι και η πιο «εθνική» (most national source) πηγή. Αυτή η πολύ μεγάλη περιοχή βρίσκεται υπό την κυριαρχία του κράτους και άλλα κράτη δεν απολαμβάνουν δικαιωμάτων εντός αυτής, σε αντίθεση με τις δραστηριότητες της ναυτιλίας και του dumping. Επίσης οι διαφορές ανάμεσα στα εσωτερικά δίκαια των κρατών δυσκολεύουν μία εναρμονισμένη προσέγγιση.

Έτσι ή αλλιώς, όταν έρθει η κατάλληλη χρονική στιγμή για την υιοθέτηση μίας ΔΣ που θα αφορά στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από τις χερσαίες πηγές, περισσότερο θα είναι με τη μορφή κινήτρων για καλύτερο έλεγχο παρά μεθόδων ρυθμίσεως αυτής της πηγής. Εξαιτίας όμως του γεγονότος ότι αυτή η μορφή ρυπάνσεως είναι εξ ορισμού προερχόμενη από μία εξαιρετική ποικιλομορφία ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, θέτει μεγάλα προβλήματα ελέγχου. Επομένως, υπάρχει πεδίο δράσεως στο περιφερειακό επίπεδο για καλύτερο έλεγχο, ιδίως στις ημίκλειστες θάλασσες, π.χ. Μεσόγειος, Βαλτική κ.λπ..

Οι βασικές ρυπογόνες ουσίες που προέρχονται από την ξηρά είναι τα βιομηχανικά λύματα και απορρίμματα που χύνονται απευθείας στη θάλασσα ή διαιμέσου των ποταμών, τα χημικά που χρησιμοποιούνται ως λιπάσματα και φυτοφάρμακα στις γεωργικές καλλιέργειες, το θερμό ύδωρ από υδροηλεκτρικούς σταθμούς που είναι εγκαταστημένοι κοντά σε εκβολές ποταμών ή ακτές κ.λπ.. Γι' αυτούς τους λόγους συχνά παρατηρούμε αυξημένη θαλάσσια ρύπανση στις παράκτιες ζώνες²⁶ και τις ημίκλειστες θαλάσσιες περιοχές (κόλποι, όρμοι, δέλτα ποταμών). Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Παρισιού, τα ρυπογόνα στοιχεία κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες, με σκοπό να είναι πιο εύκολη η αντιμετώπισή τους από τα κράτη:

1) Πρώτη Κατηγορία: (Μαύρος κατάλογος). Αυτή περιλαμβάνει πέντε ομάδες ρυπογόνων στοιχείων, δηλαδή οργανο-αλογόνες ενώσεις, ενώσεις

υδραργύρου, ενώσεις καδμίου, εμμένοντα συνθετικά υλικά (π.χ. πλαστικά που επιπλέουν) και εμμένοντα πετρελαιοειδή και υδρογονάνθρακες (η τελευταία ομάδα ανήκει σ' αυτήν την κατηγορία, επειδή το πετρέλαιο δεν αποικοδομείται αυτόματα ούτε θεωρείται αβλαβές με φυσικές μεθόδους). Όλα τα παραπάνω απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα.

2) Δεύτερη Κατηγορία: (Γκρί κατάλογος). Αυτή η κατηγορία, μολονότι περιέχει ρυπογόνες ουσίες που έχουν κοινά χαρακτηριστικά με την πρώτη κατηγορία, απαιτεί αυστηρό έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές και όχι απαγόρευση απορρίψεώς τους στη θάλασσα, διότι δεν θεωρείται υψηλού κινδύνου τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον. Εδώ ανήκουν οι ενώσεις φωσφόρου, η σιλικόνη, ο κασσίτερος, τα μη εμμένοντα πετρελαιοειδή και τα βαριά μέταλλα (π.χ. αρσενικό, χρώμιο, χαλκός, μόλυβδος, νικέλιο και ψευδάργυρος)²⁷.

3) Τρίτη Κατηγορία: Αυτή αποτελείται αποκλειστικά από τις **ραδιενεργές ουσίες**, που ήδη είναι ιδιαίτερο αντικείμενο έρευνας για πολλούς διεθνείς οργανισμούς. Οι σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Παρισιού προβλέπουν την αποφυγή κατασκευής νέων πυρηνικών μονάδων ή τη βελτίωση των ήδη υπάρχοντων, εκτός εάν τέτοιου είδους πρωτοβουλίες δεν δημιουργούν ρύπανση σ' εκείνες τις θαλάσσιες περιοχές που εφαρμόζεται η Σύμβαση.

4) Τέταρτη Κατηγορία: (Λευκός κατάλογος). Στην τελευταία κατηγορία ανήκουν όλες οι υπόλοιπες ρυπογόνες ουσίες που δεν περιλαμβάνονται στις τρεις προηγούμενες κατηγορίες. Πρόκειται για ουσίες που δεν αποτελούν σοβαρή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον και επομένως δεν απαιτούνται ειδικά μέτρα για τον έλεγχο απορρίψεως αυτών των ουσιών.

Ορισμένες περιφερειακές συμβάσεις που αναφέρονται σε ημίκλειστες θάλασσες όπως η Βαλτική θάλασσα²⁸ δίνουν μεγαλύτερη έμφαση σε ρυπογόνες ουσίες που προέρχονται απ' την ξηρά απαιτώντας την

²⁶ Βλ. A.B. Alexopoulos, (2013). «Particularly sea-sensitive areas and marine protection zones. A controversial issue that needs interpretation», *Journal Spoudai*, Vol. 63, 3-4: 51-59 και UNEP, (2006). *Priority Issues in the Mediterranean Environment*, EEA Report, No. 4.

²⁷ Μία πηγή υποστηρίζει ότι η απαγόρευση απορρίψεως όλων των ενώσεων που περιέχουν βλαβερές ουσίες για το θαλάσσιο περιβάλλον ακόμα και εάν ο βαθμός τοξικότητας είναι σχετικά χαμηλός, θα επηρεάσει αδικαιολόγητα τη γεωργική και βιομηχανική ανάπτυξη μίας παράκτιας περιοχής και επομένως η ο γκρι κατάλογος σωστά απαιτεί αυστηρό έλεγχο και όχι απαγόρευση. Βλ. D.M. Johnston, (1981). *The Environmental Law of the Sea*, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources.

²⁸ Βλ. M. Fitzmaurice, (1993). The new Helsinki convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea area, *Marine Pollution Bulletin*. Σε ορισμένες περιπτώσεις η σύμβαση αυτή είναι αυστηρότερη από τη σύμβαση της Βαρκελώνης, π.χ. απαγορεύει την πρόκληση θαλάσσιας ρυπάνσεως από βυθοκορήσεις (dredged spoils).

κατάλληλη επεξεργασία των λυμάτων και των άλλων βιομηχανικών καταλοίπων με βιοχημικές μεθόδους και συστήματα ανακυκλώσεως, έτσι ώστε να μην υπάρξουν βλαβερές συνέπειες στην περιεκτικότητα του οξυγόνου της Βαλτικής ή της Μεσογείου και κατά συνέπεια στην ανθρώπινη υγεία.

4) Ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του βυθού των θαλασσών (pollution from sea-bed activities).

Η ρύπανση από τέτοιου είδους δραστηριότητες προκαλείται από τις υποθαλάσσιες εργασίες εξορύξεως του ορυκτού πλούτου (δηλ. πετρέλαιο και φυσικό αέριο) ή άλλες σχετικές ενέργειες στην αιγιαλίτιδα ζώνη και την υφαλοκρηπίδα, δεν αποτελεί συνθήτως εσκεμμένη ενέργεια και οφείλεται κυρίως στις εξής αιτίες:

1) Διαρροές πετρελαίου και φυσικού αερίου από τις πλωτές εγκαταστάσεις (πλατφόρμες αντλήσεως και γεωτρήσεως πετρελαίου, πλωτά ή σταθερά γεωτρήματα).

2) Ατυχήματα λόγω εκρήξεων (σ' αυτήν την περίπτωση καλούνται «blow-outs»).

3) Συγκρούσεις πλοίων με τέτοιου είδους εγκαταστάσεις.

4) Ζημιές στους υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς (pipelines) μέσω της επαφής με διερχόμενα πλοία²⁹.

5) Εγκατάσταση και χρήση τεχνητών νησιών (artificial islands) στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας¹.

Κατά τις παραπάνω δραστηριότητες, εκτός από τη θάλασσα ρύπανση, προκαλούνται και φαινόμενα όπως η συσσώρευση αλμυρών υδάτων και λιπαντικών ουσιών, η δημιουργία λάσπης, το ανακάτωμα της άμμου και κατά συνέπεια η καταστροφή των φυσικών πόρων. Τα προβλήματα που παρουσιάζουν οι πλατφόρμες και τα γεωτρήματα εξορύξεως πετρελαίου και φυσικού αερίου (jack-up or floating rigs) σε συνδυασμό με τη μεταφορά του υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου μέσω αγωγών ή Δ/Ξ σε ειδικές εγκαταστάσεις της ξηράς, οδηγούν συχνά σε βαθμιαία ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, άλλοτε λόγω των ατυχημάτων (εκρήξεις) και άλλοτε λόγω λειτουργικών διαδικασιών. Τα πλέον αντιπροσωπευτικά παραδείγματα είναι τα εξής:

1) Τον Απρίλιο του 1977 μία έκρηξη σε πλωτή εγκατάσταση στην περιοχή **Ekofisk Field** του Νορβηγικού τομέα στη Βόρεια θάλασσα είχε ως αποτέλεσμα την έκχυση 30.000 τόνων αργού πετρελαίου και 1,7 Nm³ φυσικού αερίου στη θαλάσσια περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν ότι χρειάστηκαν οκτώ ημέρες για να σβήσουν οι φωτιές και να υπάρξει έλεγχος της εκτάσεως της πετρελαιοκηλίδας.

2) Το 1979 στην πετρελαιοπηγή **IXTOC I** στον κόλπο του Μεξικού, εξαιτίας μίας μεγάλης εκρήξεως, 400.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτήν τη φορά τα συνεργεία διασώσεως χρειάστηκαν εννέα μήνες για να καταφέρουν να περιορίσουν τη ρύπανση.

3) Το 1983 υπήρξε μεγάλη καταστροφή στην πετρελαιοπηγή **NOROUZ** στον Περσικό κόλπο, με άμεσο αποτέλεσμα τη σοβαρότατη ρύπανση που προκλήθηκε από 100 εκατομμύρια γαλόνια αργού πετρελαίου.

4) Το 1988 συνέβη μία από τις χειρότερες υπερβάσεις καταστροφές, όπου χάθηκαν 167 ζωές όταν η πλατφόρμα παραγωγής πετρελαίου **Piper Alpha** υπέστη πολλαπλές εκρήξεις και πυρκαγιές και σχεδόν καταστράφηκε μετά από διαρροή αερίου. Η πλατφόρμα βρισκόταν 120 ν.μ. από τις ακτές της Σκωτίας, στον βρετανικό τομέα της Βόρειας Θάλασσας.

5) Τον Απρίλιο του 1991 στον Περσικό κόλπο κατά τη διάρκεια του πολέμου βομβαρδίστηκαν από τον Ιρακινό στρατό αρκετές πετρελαιοπηγές του Ιράν, με αποτέλεσμα τη συνολική έκχυση 1.470.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα³⁰.

6) Η πλέον σοβαρή οικολογική καταστροφή ήταν η εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση στον κόλπο του Μεξικού, μετά την έκρηξη και βύθιση του γεωτρύπανου **Deep-water Horizon** (2010), με απώλειες 11 ζώων και συνολική απώλεια πετρελαίου 30% περισσότερου από την αντίστοιχη του IXTOC I το 1979. Το συμβάν αυτό προκάλεσε σοβαρές ζημιές (απώλεια εισοδήματος) στην τουριστική και αλιευτική βιομηχανία.

Εκτός της προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως, υπάρχουν και γεγονότα απώλειας ανθρώπινων ζωών. Το 1980 στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας ένα από τα μεγάλα γεωτρήματα εξορύξεως πετρελαίου, το **Alexander Kielland**, ήταν εγκαταστημένο πολύ

²⁹ Είναι σαφές ότι η ρύπανση που προέρχεται από τη μεταφορά υποθαλάσσιου πετρελαίου με Δ/Ξ προς τα διυλιστήρια ή τους σταθμούς υποδοχής καταλοίπων, θεωρείται ρύπανση από τα εμπορικά πλοία.

³⁰ Βλ. H. Smith, (1985). *Oceans and Seas*, series: Man and the Environment, p. 35-36.

κοντά στις περιοχές αντλήσεως υποθαλάσσιου πετρελαίου, αλλά είχε πλέον διαμορφωθεί κατάλληλα σε κατοικία για τους εργάτες, διότι είχαν τελειώσει τα κοιτάσματα. Εξαιτίας μίας σφοδρής καταιγίδας ένας από τους τεράστιους στύλους κατέρρευσε, με αποτέλεσμα την απώλεια 123 ανθρωπίνων ζωών και μίας μικρής εκτάσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως. Επίσης, η ανατροπή του ημι-υποβρύχιου σκάφους γεωτρήσεων *Ocean Ranger* ανοικτά της Νέας Γης οδήγησε στην απώλεια 84 ζωών (1982).

Δεδομένου ότι η ρύπανση αυτής της μορφής δεν ξεπερνά το 1,5% της συνολικής θαλάσσιας ρυπάνσεως, η εκμετάλλευση του βυθού και ιδιαίτερα της υφαλοκρηπίδας διέπεται κυρίως από την εθνική νομοθεσία, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις³¹. Παράλληλα οι δύο κύριες Συμβάσεις του Δικαίου της Θάλασσας έχουν σχεδόν ταυτόσημες διατάξεις (Γενεύη άρθ. 24 και ΣΔΘ άρθ. 208, 214), όπου ορίζεται ότι κάθε κράτος θα καθιερώνει κανόνες με σκοπό την πρόληψη της ρυπάνσεως από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού και είναι υποχρεωμένα να ορίζουν ζώνες ασφάλειας γύρω από αυτές τις εγκαταστάσεις της υφαλοκρηπίδας, για την προστασία των ζώντων οργανισμών της θάλασσας³².

Όσο περισσότεροι αναλώνονται οι πρώτες ύλες που βρίσκονται στην ξηρά, τόσο θα γίνεται και οικονομικά συμφέρουσα η αναζήτησή τους σε υποθαλάσσια κοιτάσματα όλο και πιο βαθιά με αύξηση του σχετικού κόστους εξορύξεως για το ίδιο επίπεδο τεχνολογίας π.χ. στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας η αγγλική κυβέρνηση χορηγεί άδειες σε ιδιωτικές εταιρείες παρέχοντας φορολογικές απαλλαγές για τις πιο δύσβατες περιοχές προς εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου. Ένας από τους λόγους είναι ότι αυτή η μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως βρίσκεται πρωταρχικά υπό την ευθύνη του παράκτιου κράτους, διότι αυτό απολαμβάνει κυριαρχικών δικαιωμάτων στην υφαλοκρηπίδα και τους πόρους της σύμφωνα με το διεθνές εθιμικό δίκαιο³³.

5) Ρύπανση από την ατμόσφαιρα (pollution from the atmosphere).

Η ρύπανση από ή μέσω της ατμόσφαιρας είναι η λιγότερο επιστημονικά μελετημένη. Μέχρι πρόσφατα δεν είχε μάλιστα αποδειχθεί τι ακριβώς περιλαμβάνει. Οι απορρίψεις στην ατμόσφαιρα από διαρροές αερίων στα μεταφορικά μέσα, καθώς και στις καπνοδόχους και κλιβάνους των εργοστασίων αλλά και η θέρμανση στις κατοικίες πλέον εμπίπτουν σ' αυτήν τη μορφή ρυπάνσεως (δεν θεωρείται ρύπανση από χερσαίες πηγές). Επίσης, η λειτουργική ρύπανση από αεροσκάφη (π.χ. διαρροές καυσίμων) επηρεάζει το θαλάσσιο περιβάλλον και είναι χωρίς αμφιβολία ρύπανση από την ατμόσφαιρα. Σε αυτήν δεν περιλαμβάνεται η απόρριψη βιομηχανικών καταλοίπων από αεροσκάφη, διότι αυτή θεωρείται ρύπανση από τις απορρίψεις (dumping). Επίσης, η ρύπανση που προκαλείται από τη λειτουργία συστημάτων πάνω στα εμπορικά πλοία και στη συνέχεια εξατμίζεται στην ατμόσφαιρα, δεν μπορεί να ενταχθεί σε αυτήν την κατηγορία, διότι αποτελεί ειδική μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα πλοία (6° Παράρτημα της MARPOL).

Η έκλυση του διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα και η σταδιακή αύξηση των επιπέδων του προκαλούν όξυνση των ωκεανών. Τούτο με τη σειρά του αλλάζει τα υδάτινα οικοσυστήματα και επηρεάζει την κατανομή των ψαριών, με επιπτώσεις στη βιωσιμότητα της αλιείας και τους άλλους φυσικούς πόρους που εξαρτώνται από αυτά. Αν τα οικοσυστήματα δεν έχουν υποστεί ρύπανση, τότε συμβάλλουν και στη μείωση της κλιματικής αλλαγής. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) (World Health Organization – WHO) υπάρχουν 10 σημαντικότερες αιτίες της ατμοσφαιρικής ρυπάνσεως, την οποία έχει ορίσει ως την αλλαγή των φυσικών χαρακτηριστικών της ατμόσφαιρας που προκαλούνται από τις βιολογικές και χημικές προσμείξεις. Η

³¹ Συγκεκριμένα πρόκειται για τη *Σύμβαση Αυστικής Ευθύνης* (1976) του IMO, η οποία προβλέπει αποζημιώσεις για περιστατικά ρυπάνσεως που προέρχονται από ένα γεγονός που συνέβη κοντά στις παράκτιες ζώνες και βρίσκεται υπό τη δικαιοδοσία ενός κράτους. Επίσης, υπάρχει μία *ιδιωτική συμφωνία* (OPOL), που αφορά στην αποζημίωση θυμάτων θαλάσσιας ρυπάνσεως, η οποία οφείλεται στην εκμετάλλευση του υποθαλάσσιου ορυκτού πλούτου. Αποτελεί σύμπραξη 16 εταιρειών πετρελαιοειδών και ως πεδίο δράσεως είναι η Βόρειος Θάλασσα.

³² Σχετικά με την πρόληψη της ατυχηματικής ρυπάνσεως σε αυτές τις εγκαταστάσεις, ο IMO δημιούργησε έναν Κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των *Κινητών Μονάδων Γεωτρήσεως* (Mobile Offshore Drilling Units – MODU).

³³ Πολλά κράτη έχουν προχωρήσει σε *διμερείς συμφωνίες* (bilateral agreements), π.χ. Βρετανία και Νορβηγία για τα ζητήματα ασφάλειας σε εγκαταστάσεις και αγωγούς της Βόρειας Θάλασσας. Παρόμοια ήταν και η συμφωνία Καναδά και Δανίας (1983) σχετικά με την κατασκευή, τοποθέτηση, εξοπλισμό, λειτουργία και συντήρηση τέτοιων υπερπόντιων (offshore) εγκαταστάσεων, με σκοπό τη μείωση της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

ρύπανση της ατμόσφαιρας είναι αποδεκτό ότι θέτει σοβαρούς κινδύνους στην ανθρώπινη υγεία.

Υπάρχει σημαντική έλλειψη διεθνούς νομοθεσίας γι' αυτήν τη μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως, ενώ σπανίζει και σε εθνικό επίπεδο, ίσως επειδή μέχρι και τα τελευταία χρόνια δεν διαχωριζόταν από τη ρύπανση της ξηράς. Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (1982) περιέχει γενικούς κανονισμούς για την υιοθέτηση μέτρων με σκοπό την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεως από την ατμόσφαιρα (άρθ. 212 και 222). Συμπληρωματικά αναφέρουμε τη Σύμβαση Μεγάλης Εμβέλειας για τη Διασυνοριακή Ατμοσφαιρική Ρύπανση (Convention on Long Range Trans-boundary Air Pollution, 1979), που αποτελούσε πρωτοβουλία των κρατών-μελών της σημερινής ΕΕ και αναπτύσσει τις πολιτικές και στρατηγικές για την αντιμετώπιση των απορρίψεων ρυπογόνων στοιχείων από την ατμόσφαιρα. Το έναυσμα ήταν η «όξινη βροχή». Το Πρωτόκολλο της Συμβάσεως (1985) προέβλεπε ότι τα κράτη πρέπει να παίρνουν μέτρα για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου κατά 30% μέχρι το 1993.

Πιθανόν η βάση αυτής της Συμβάσεως να είναι οι κανόνες του διεθνούς εθιμικού δικαίου που εκφράζονται με την περίπτωση του *xvτηρίου Trail* στα σύνορα Καναδά και ΗΠΑ. Η επιχείρηση αυτή κατά τη λειτουργία της προκαλούσε μεγάλη ρύπανση εκλύοντας 350 τόνους θείου σε ημερήσια βάση στην ατμόσφαιρα. Το δικαστήριο έκρινε ότι κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί ή να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση του εδάφους του κατά τέτοιο τρόπο προκαλώντας ρύπανση στο έδαφος ενός άλλου κράτους.

6) Ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του διεθνούς βυθού (pollution from deep sea mining).

Παρόλο που η δραστηριότητα αυτή δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό και εξελίσσεται σε περιοχές εκτός των ορίων εθνικής δικαιοδοσίας, δη-

λαδή στην περιοχή της ανοικτής θάλασσας, η οποία διέπεται από το καθεστώς πλήρους ελευθερίας για όλα τα κράτη, προβλέπεται μελλοντικά να δημιουργήσει δυσμενείς επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο έλεγχος και οι κανονισμοί σχετικά με αυτήν τη μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως διέπονται από τη ΣΔΘ (1982)³⁴.

Συγκεκριμένα το άρθρο 145 της ΣΔΘ ορίζει ότι η Αρχή (International Seabed Authority) πρέπει να υιοθετήσει κανονισμούς με σκοπό την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τέτοιες δραστηριότητες³⁵ εστιάζοντας στις συνέπειες από τις συνήθεις λειτουργίες, π.χ. γεωτρήσεις, βυθοκορήσεις, εκσκαφές, διάθεση αποβλήτων, κατασκευές, συντηρήσεις των εγκαταστάσεων και αγωγών και άλλου σχετικού εξοπλισμού. Πρόσθετα, το άρθρο 209 ορίζει ότι τα κράτη-μέλη πρέπει να υιοθετήσουν εθνικούς νόμους, που να μην είναι λιγότερο αποτελεσματικοί από τη διεθνή νομοθεσία.

Σύμφωνα με το άρθρο 139 και την επιβολή των κανονισμών της ρυπάνσεως στην Περιοχή (the Area – περιοχές πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας), οι δραστηριότητες των επιχειρήσεων, κρατικές ή ιδιωτικές, θα πρέπει να διέπονται από το κράτος, του οποίου την εθνικότητα απολαμβάνει η επιχείρηση. Η DSM (Deep Sea Mining) θεωρείται το νέο σύνορο στην εξορυκτική διαδικασία. Για τις επιχειρήσεις του κλάδου αυτού καθώς και για τις κυβερνητικές αρχές που έχουν τα δικαιώματα εξορύξεως, προσφέρονται μεγάλα κέρδη, αν και η φύση των διαδικασιών είναι ακόμη σε πειραματικό στάδιο με εν δυνάμει δυσμενείς επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον³⁶.

4.3 Η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα ατυχήματα των εμπορικών πλοίων (accidental pollution from ships).

Είναι γνωστό ότι τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους λειτουργία κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Οι κίνδυνοι της θάλασσας³⁷ προ-

³⁴ Βλ. αντί άλλων το σύγγραμμα του E.D. Brown, (1986). *Sea-Bed Energy and Mineral Resources and the Law of the Sea*, Vol. I & II.

³⁵ Το ενδιαφέρον για τον DSM ξεκίνησε στη δεκαετία του 1960 με τη δημοσίευση μίας μελέτης του J. Mero με τίτλο «The Mineral Resources of the Sea», η οποία και πρότεινε ότι υπάρχει απεριόριστη προσφορά συγκεκριμένων μετάλλων που περιέχονται στα οξείδια μαγγανίου και σε άλλα ορυκτά (κομμάτια πεπιεσμένου ιζήματος) σε βάθη άνω των 5.000 μέτρων.

³⁶ Το 2011 η κυβέρνηση της Παπούα-Νέα Γουινέα χορήγησε την πρώτη άδεια για εξόρυξη με τη μορφή της μισθώσεως σε μία Καναδική εταιρεία (Nautilus Minerals), έργο γνωστό ως Solwara 1 project. Η λειτουργία του ξεκίνησε το 2014 με στόχο την παραγωγή 80.000 τόνων χαλκού και άνω των 4 τόνων χρυσού σε ετήσια βάση.

³⁷ Βλ. H. Ivamy, (1985). *Marine Insurance*, Butterworths, p. 140-170. Στην επιστήμη των ναυτικών ασφαλίσεων ο όρος

έρχονται από σφοδρούς ανέμους και την κίνηση των κυμάτων, τα παλιρροιακά ρεύματα, την ομίχλη, τους υφάλους ιδίως κοντά σε ακτές και τα διάφορα αβυθώθι. Οι απότομες αλλαγές στην κίνηση των ανέμων μεταβάλλουν τις συνθήκες στη θάλασσα και σε συνδυασμό με την αδυναμία του ανθρώπου πολλές φορές να αντιμετωπίσει (ή και να επιβιώσει) αβυθώθι στο θαλάσσιο περιβάλλον, οδηγούν σε απώλειες ανθρωπίνων ζωών, πλοίου, φορτίου και πιθανόν σε θαλάσσια ρύπανση.

Υποστηρίζεται³⁸ υποστηρίζει ότι οι ατυχηματικές απορρίψεις από τα Δ/Ξ είναι δύο ειδών. Η **πρώτη περίπτωση** αφορά στους τερματικούς σταθμούς κατά τη διάρκεια φορτώσεων ή εκφορτώσεων. Οι απορρίψεις αυτές μολονότι αποτελούν μικρό μέρος της θαλάσσιας ρυπάνσεως, πιθανόν να προκαλούν σοβαρές συνέπειες, διότι το πετρέλαιο είναι συνήθως αδιάλυτο και απειλεί τους χώρους των λιμένων³⁹. Η **δεύτερη περίπτωση**, που είναι η πιο σοβαρή και αφορά στα ατυχήματα των Δ/Ξ στη θάλασσα. Αυτά συμβαίνουν κοντά στις ακτές ή και σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας, οι δε περιπτώσεις ολικών απωλειών⁴⁰ πλοίων ή και φορτίων ανήκουν σε επτά επιμέρους κατηγορίες και συνοψίζονται παρακάτω.

4.3.1 Βασικές κατηγορίες ατυχημάτων.

1) **Βύθιση**⁴¹ του πλοίου (foundering or sinking) κυρίως στην ανοικτή θάλασσα λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή μετατοπίσεως του φορτίου, με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δύο κομμάτια. Το να θεωρηθεί η βύθιση σαν ολική απώλεια του πλοίου εξαρτάται από παράγοντες όπως η πιθανότητα να ανελκυστεί σε σχέση με την κατάστασή του και

τον τόπο του ατυχήματος, καθώς και οι διαθέσιμες υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής.

2) **Προσάραξη** του πλοίου (grounding) ή όπως κοινώς αποκαλείται όταν το πλοίο «πέφτει έξω» (stranding) συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία λόγω κυρίως μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας και λανθασμένης πλοηγώσεως. Τα μεγάλα χωρητικότητας Δ/Ξ (Very Large Crude Carriers – VLCC) είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα λόγω των διαστάσεών τους και της υπάρξεως ελάχιστου χώρου για ελιγμούς (maneuvering). Με σκοπό να μειωθούν τα ατυχήματα εξαιτίας προσάραξεων ο IMO έχει εκτιμήσει ποιες θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος είναι κατάλληλες για πλοία με μεγάλα βυθίσματα και ποιες είναι σωστό να αποφεύγονται διότι δεν έχει γίνει ακόμη συστηματική έρευνα⁴².

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν: η περίπτωση του **Metula**, που ενώ έπλεε προς κάποιο λιμάνι της Χιλής με φορτίο 190.000 τόνων πετρελαίου, επέλεξε πορεία διά μέσου των στενών του Μαγγελάνου λόγω της σφοδρής κακοκαιρίας και από λάθος ναυσιπλοΐας προσάραξε σε υφάλους με τη μέγιστη ταχύτητά του, με αποτέλεσμα τη διαρροή 50.000 τόνων φορτίου στο θαλάσσιο περιβάλλον (1974) και η περίπτωση του Ελληνικής πλοιοκτησίας Δ/Ξ **Tasman Spirit**, που προσάραξε στην είσοδο του λιμένα του Καραϊσι στο Πακιστάν προκαλώντας ρύπανση περίπου 30.000 τόνων πετρελαίου (2003) (σх. 4.3α).

3) **Σύγκρουση** (collision) ή **επαφή** του πλοίου (contact). Στην πρώτη περίπτωση, η σύγκρουση είναι με άλλο πλοίο κυρίως σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς και στις θαλάσσιες περιοχές με συ-

θαλάσσιοι κίνδυνοι (perils of the sea) αναφέρεται μόνο σε απρόοπτο ή τυχαίο ατύχημα ή απώλεια στη θάλασσα, δηλαδή δεν περιλαμβάνει τη φυσική κίνηση των ανέμων και των υδάτων.

³⁸ Βλ. M McGonigle – R. Zacher, (1981). *Pollution, Politics and International Law. Tankers at Sea*, p. 20-22.

³⁹ Άλλες πηγές αυτήν την περίπτωση θαλάσσιας ρυπάνσεως τη θεωρούν ως λειτουργική ρύπανση από τα Δ/Ξ, επειδή συνδέεται με τις συνήθειες λειτουργίες τους π.χ. φόρτωση, εκφόρτωση.

⁴⁰ Σύμφωνα με τη Marine Insurance Act (1906), ως ολική απώλεια ορίζεται: όταν το ασφαλισμένο αγαθό (πλοίο) έχει καταστραφεί ή έχει τέτοιας εκτάσεως ζημιά, ώστε να παύσει να θεωρείται ως το αρχικό αγαθό που ασφαλιζόταν ή όταν ο ασφαλιζόμενος έχει υποστεί ανεπανόρθωτη ζημιά. Το ερώτημα είναι εάν το πλοίο παραμένει όπως ήταν (διατηρεί τον χαρακτήρα του ως πλοίο) ή θεωρείται μερικώς ναυάγιο. Αντιθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 2 (2) της συμβάσεως του IMO για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο (Intervention convention, 1969): ως ναυτική απώλεια θεωρείται η σύγκρουση πλοίων, η προσάραξη ή άλλο ατύχημα της ναυσιπλοΐας ή άλλο συμβάν πάνω στο πλοίο ή εξωτερικής φύσεως, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα σοβαρή ζημιά ή απειλή ζημιάς στο πλοίο ή στο φορτίο.

⁴¹ Βλ. H. Bennett, (1996). *The Law of the Marine Insurance*, p. 362-366. Αυτή η μορφή ατυχήματος συχνά είναι η φυσική συνέχεια των άλλων μορφών ατυχημάτων. Στις περισσότερες πηγές η βύθιση του πλοίου δεν αναφέρεται ως είδος ατυχήματος, αλλά ως αποτέλεσμα, αν και το γεγονός ότι, ιδίως πριν τον ερχομό του ατμού, πολλά πλοία βυθίστηκαν χωρίς κανένα ίχνος, ενισχύει την αντίθετη άποψη.

⁴² Βλ. A. Cooper, (1983). *Times Atlas of the Oceans*, Time Books, UWIST.

χνή κυκλοφορία⁴³ π.χ. διεθνή στενά, διώρυγες. Στη δεύτερη περίπτωση έχουμε επαφή του πλοίου με μία μόνιμη εγκατάσταση π.χ. μεταφορικά μέσα ξηράς, προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξορύξεως πετρελαίου⁴⁴. Οι στατιστικές αναλύσεις θεωρούν ότι περίπου το 90% των περιπτώσεων συγκρούσεως και επαφής είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους. Η σωστή εφαρμογή της Συμβάσεως του IMO για την Αποφυγή των Συγκρούσεων στη Θάλασσα (ΔΚΑΣ 1972) με τις τροποποιήσεις της, έχει συμβάλει σε σημαντικό βαθμό στη μείωση αυτού του είδους των ατυχημάτων, π.χ. υιοθέτηση μέτρων όπως οι υποχρεωτικές πορείες πλοίων (traffic separation schemes), ιδίως σε περιοχές που υπάρχει συχνή κυκλοφορία, και νέα βελτιωμένα συστήματα ραντάρ, το λεγόμενο ARPA⁴⁵ (βλ. ανάλυση της Συμβάσεως στο κεφ. 7).

Επί παραδείγματι αναφέρουμε την καταστροφική σύγκρουση του Δ/Ξ *Nagasaki Spirit* (σχ. 4.3β) με το πλοίο Ε/Κ *Ocean Blessing* στο βόρειο τμήμα των στενών της Μαλαισίας (1992). Ως αποτέλεσμα της συγκρούσεως και τα δύο πλοία τυλίχθηκαν στις φλόγες. Μόνο 2 μέλη του πληρώματος του Δ/Ξ επιβίωσαν από το σύνολο των ναυτικών των δύο πλοίων. Το Δ/Ξ προκάλεσε ρύπανση περίπου 12.000 τόνων πετρελαίου.

4) **Έκρηξη** (explosion) ή/και **πυρκαγιά** (fire), που εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε απώλειες ανθρώπινων ζωών, διότι συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες ιδίως κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας και όταν μεταφέρεται επικίνδυνο φορτίο. Ακόμη και μετά την εγκατάσταση νέων συστημάτων στο πλοίο, όπως η χρήση του **αδρανούς αερίου** (Inert Gas System) και η **πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο** (Crude Oil



Σχ. 4.3α

Η προσάραξη του Δ/Ξ Tasman Spirit στο λιμάνι του Καραϊτί (2003).

Washing) για τη μείωση των ποσοστών του οξυγόνου εντός των δεξαμενών φορτίου, δεν έχει επιλύσει οριστικά το πρόβλημα της προλήψεως των εκρήξεων στα Δ/Ξ, αλλά αναμφίβολα έχει συμβάλει στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων λόγω εκρήξεων ιδίως μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Σ' αυτό βοήθησε ότι και το πλήρωμα απέκτησε την ανάλογη εμπειρία στη χρήση αυτών των συστημάτων⁴⁶.

Μία από τις σοβαρότερες εκρήξεις σε Δ/Ξ συνέβη στη Μεσόγειο και συγκεκριμένα στο αγκυροβόλιο της Γένοβας (1991) (σχ. 4.3γ). Πρόκειται για το Δ/Ξ *Haven* κυπριακής πλοιοκτησίας, το οποίο προκάλεσε τη μεγαλύτερη ρύπανση από την πλευρά της ποσότητας που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον [αν και οι διάφορες πηγές διαφοροποιούνται σχετικά με το τελικό ποσό, π.χ. μία πηγή αναφέρει 10.000 τόνους, άλλη (βλ. UNEP) 50.000 τόνους και άλλη 140.000 τόνους]. Επειδή το πλοίο είχε ήδη εκφορτώσει το ¼ του φορτίου και περίμενε οδηγίες για το

⁴³ Το 30% των συγκρούσεων συμβαίνει σε περιοχές όπως η Μάγχη, ενώ το 40% αντίστοιχα στις περιοχές γύρω από τις ακτές της Δ. Ευρώπης, στη Βόρεια Θάλασσα και στη Βαλτική. Βλ. R. Thompson, (1972). "Establishing global traffic flows", *Journal of Navigation*, No 25, p. 488. Θα συμπληρώναμε τις θαλάσσιες περιοχές γύρω από την Ιαπωνία και τη Νότια Κινεζική Θάλασσα, διότι υπάρχει μεγάλος αριθμός μικρών πλοιαρίων (small craft) π.χ. αλιευτικά, αναψυχής, τα οποία συχνά διασχίζουν τις περιοχές αυτές, και τη Μεσόγειο Θάλασσα, διότι είναι συχνό πέρασμα για πολλές πορείες πλοίων π.χ. Σουέζ, Βόσπορος, Γιβραλτάρ, Αδριατική.

⁴⁴ Η μόνη εξαίρεση αφορά στα παγόβουνα, που παρόλο που είναι ψυχρό ύδωρ, θεωρούνται κινούμενα αντικείμενα (objects) και επομένως πρόκειται για σύγκρουση και όχι επαφή ή πρόσκρουση με πλοίο.

⁴⁵ Βλ. IMO News, (1981), No 4, p. 3. Αρκεί να αναφέρουμε ότι στην περίοδο 1956-1961 είχαν ανακοινωθεί 156 συγκρούσεις πλοίων, ενώ κατά την περίοδο 1976-1981 μόνο 45.

⁴⁶ Το έναυσμα για την καθιέρωση των παραπάνω συστημάτων (ενσωματώθηκαν στα Πρωτόκολλα των ΔΣ MARPOL και SOLAS το 1978) έδωσαν οι αλυσιδωτές εκρήξεις σε τρία Δ/Ξ το ίδιο έτος (1969) ενώ έπλεναν τις δεξαμενές φορτίου σε ταξίδι υπό έρμα, πλησίον των ακτών της Αφρικής: το *Marpessa* (206,805 DWT), το οποίο και βυθίστηκε, το *Mactra* (208,560 DWT) και το *Kong Haakon VII* (219,000 DWT), τα οποία τελικώς επισκευάστηκαν.



Σχ. 4.3β

Το Δ/Ε Nagasaki Spirit έχει ρυμουλκηθεί στην Κουάλα Λουμπούρ μετά τη σύγκρουση.

υπόλοιπο φορτίο προς άλλο λιμάνι ή λιμάνια, πιθανότερη είναι η απώλεια 50.000 τόνων. Κατά τη διάρκεια μεταφοράς του φορτίου μεταξύ των δεξαμενών, λόγω ανθρωπίνου λάθους υπέστη ισχυρή έκρηξη. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία κατηγορήθηκε για φτωχό επίπεδο συντηρήσεως, ενώ έξι μέλη του πληρώματος μαζί με τον πλοίαρχο έχασαν τη ζωή τους.

5) Ζημιές ή αστοχία στη δομή του πλοίου (structural failure), που συνήθως εμφανίζονται είτε στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου (hull) είτε στα τοιχώματα των δεξαμενών (bulkheads) εξαιτίας κυρίως καιρικών συνθηκών, μετατοπίσεως φορτίου και μηχανικής βλάβης, κακής συντηρήσεως με προφανή συνέπεια την μη αντοχή των υλικών⁴⁷. Πρέπει όμως να αναφέρομε γι' αυτό το είδος ατυχήματος ότι η σχετική ανθεκτικότητα στην κατασκευή ενός πλοίου



Σχ. 4.3γ

Η έκρηξη, πυρκαγιά και βύθιση του Δ/Ε Haven στο αγκυροβόλιο της Γένοβας (1991).

σχετίζεται άμεσα με την ηλικία του, στοιχείο που επιβεβαιώνεται από τον υψηλό μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου Δ/Ε, ιδίως των μεγάλων πλοίων.

Τούτο όμως σημαίνει ότι είναι εξίσου σημαντική η συμβολή των νπογνωμόνων στην τήρηση των κανονισμών με την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών π.χ. αξιοπλοΐας, ικανότητας. Άλλωστε τα τελευταία χρόνια σε αρκετές περιπτώσεις, είτε από την αρχή της έρευνας είτε στις αίθουσες των δικαστηρίων η ευθύνη έχει διαμοιραστεί ή εξ ολοκλήρου ευθύνεται η ένωση νπογνωμόνων.

Μέχρι το 2000 συνέβησαν 5 καταστροφικές αστοχίες στο κύτος του Δ/Ε και κατέληξαν στην κοπή του σε δύο κομμάτια:

α) **Katina P.** (1992) Μοζαμβίκη, ρύπανση 72.000 τόνοι.

β) **Thanassis A.** (1994) Νότια Κινεζική Θάλασσα, ρύπανση 37.000 τόνοι.

γ) **Nakhodka** (1997) Ιαπωνία, ρύπανση 16.500 τόνοι.

δ) **Erika** (1999) Γαλλία, ρύπανση 19.000 τόνοι και ε) **Volgoneft 248** (1999), Τουρκία, ρύπανση 1.300 τόνοι.

6) Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war losses), οι οποίες συμβαίνουν σε δύο περιπτώσεις:

α) Όταν τα Δ/Ε έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για τη μεταφορά καυσίμων κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων⁴⁸ και

⁴⁷ Σήμερα τα Δ/Ε έχουν τον ειδικό εξοπλισμό που παρακολουθεί τις ροπές κάμψεως (bending moments).

⁴⁸ Ιδίως κατά τη διάρκεια των δύο Παγκοσμίων Πολέμων πολλά Δ/Ε είχαν επιταχθεί από εμπόλεμα κράτη για τη μεταφορά καυσίμων (γνωστά ως **admiralty oilers**). Κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο αποτελούσαν πρωταρχικό στόχο των Γερμανικών υποβρυχίων με σκοπό να εμποδίσουν τον ανεφοδιασμό των συμμαχικών νποπομπών.

β) όταν απασχολούνται εξαιρετικά μεγάλης χωρητικότητας Δ/Ξ για τη μεταφορά πετρελαίου σε περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων για οικονομικούς λόγους και εισέρχονται σε περιοχές που λαμβάνουν χώρα εκθροπραξίες (οπότε αυξάνουν πολύ και τα ασφάλιστρα).

7) **Ετερόκλητα ατυχήματα**, τα οποία μπορούμε να τα διαχωρίσουμε σε τέσσερις υπο-κατηγορίες:

α) **Μικτές μορφές** των παραπάνω π.χ. πυρκαγιά και βύθιση, σύγκρουση και βύθιση, προσάραξη και πυρκαγιά, σύγκρουση και έκρηξη. Το φαινόμενο των μικτών μορφών ατυχημάτων προβάλλει αρκετές δυσκολίες στην κατηγοριοποίησή τους, διότι εξαρτάται από το ποιος οργανισμός κάνει την επεξεργασία των στοιχείων. Για παράδειγμα ένα πλοίο προσαράσσει ενώ προσπαθούσε να αποφύγει μία σύγκρουση, αλλά τελικώς συγκρούεται με άλλο πλοίο, τι είδους ατύχημα θα θεωρηθεί αυτό;

β) **Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου** (scuttling) με τη μέθοδο του ανοίγματος οπών στα ύφαλα του πλοίου για να μην περιέλθει αυτό στην κατοχή του εχθρού σε περιόδους πολέμου ή για την εξοικονόμηση χρημάτων π.χ. ασφάλεια του πλοίου όταν ο πλοιοκτήτης δίνει εντολή για βύθιση του πλοίου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του Δ/Ξ **Salem** (1980), που θεωρήθηκε μία από τις σοβαρότερες υποθέσεις ναυτικής απάτης όταν βυθίστηκε εσκεμμένα από το πλήρωμα πλησίον των ακτών της Σενεγάλης, αφού είχε ήδη εκφορτώσει το φορτίο του στη Ν. Αφρική (190.000 τόνοι), αφήνοντας 15.000 τόνους στις δεξαμενές φορτίου μαζί με θαλασσινό έρμα για να φαίνεται περισσότερο πειστική η απώλεια.

γ) **Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση** (disappearance). Το Δ/Ξ **Milton Iatridis** (1969) φορτωμένο με 9.500 τόνους καυστική σόδα, ενώ έπλεε προς τη Δ. Αυστραλία εξαφανίστηκε ανεξήγητα μαζί με το πλήρωμα. Παρόλο που έγινε η διεξαγωγή εκτεταμένων ερευνών από θάλασσα και αέρα δεν βρέθηκε ούτε ένα αποδεικτικό στοιχείο για την απώλεια του πλοίου και παραμένει ακόμη και σήμερα ένα από τα μυστήρια της θάλασσας.

δ) **Εγκατάλειψη του πλοίου** (abandoned). Το Δ/Ξ **Eastland Trader** (1968) φορτωμένο με αργό πετρέλαιο και κατεύθυνση προς το Χονγκ Κονγκ, εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του κοντά στις ακτές της Αλγερίας, διότι αντιμετώπιζε προβλήματα σοβα-

ρών διαρροών πετρελαίου από τον πυθμένα του.

Ευνόητο είναι ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες φορτίου που μεταφέρονται, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον με όλες τις σχετικές συνέπειες. Ως αποτέλεσμα, τα πολύ μεγάλης χωρητικότητας πλοία απειλούν με σοβαρούς κινδύνους τις περιοχές μέσα στις οποίες κινούνται παρά την προσπάθεια της διεθνούς νομοθεσίας που στοχεύει να περιορίσει τους κινδύνους αυτούς. Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από το αργό πετρέλαιο, τα παράγωγα του πετρελαίου ή ορισμένα χημικά φορτία εξαιρετικά μεγάλης τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα ενώ συγχρόνως η καταπολέμησή της είναι επίπονη, χρονοβόρα και εξαιρετικά δαπανηρή με αμφίβολα μάλιστα αποτελέσματα στις περιπτώσεις εκείνες που δρουν επιβαρυντικές συνθήκες.

Εκτός όμως από τις απώλειες πλοίων που προξένησαν σοβαρή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον, πολλές φορές αποφεύχθηκε η περιβαλλοντική καταστροφή (την τελευταία ίσως στιγμή), διότι δεν δημιουργήθηκε σοβαρή ρύπανση παρά το γεγονός ότι πολλά απ' αυτά τα πλοία ήταν φορτωμένα κυρίως με αργό πετρέλαιο κατά τη στιγμή της καταστροφής. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι τα σωστικά μέσα κατόρθωσαν να θέσουν υπό έλεγχο την κατάσταση ή να διασώσουν μεγάλο μέρος του φορτίου πριν αυτό διαρρεύσει στη θάλασσα.

4.3.2 Ο ανθρώπινος παράγοντας.

Η πραγματικότητα είναι ότι οι προσαράξεις, οι συγκρούσεις και οι εκρήξεις είναι τα αποτελέσματα και όχι οι αρχικές αιτίες μίας απώλειας πλοίου και φορτίου. Εάν κάποιος επιθυμεί να γνωρίσει την πραγματική αιτία, πρέπει να κοιτάξει πίσω από τα στατιστικά δεδομένα και να αναρωτηθεί γιατί συνέβη ένα ατύχημα. Τα πλοία δεν κτυπούν από μόνα τους σε έναν ύφαλο, αλλά οδηγούνται εκεί. Συνεπώς ο ανθρώπινος παράγοντας είναι το βαθύτερο αίτιο προκλήσεως ατυχημάτων, διότι είναι γνωστό ότι ο εργασιακός χώρος του πλοίου παρουσιάζει ιδιαιτερότητες που δεν συναντά κάποιος σε άλλη βιομηχανική μονάδα.

Γνωρίζουμε ήδη ότι σχεδόν το 90% των συγκρούσεων στη θάλασσα είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους⁴⁹. Οι προσαράξεις συχνά οφείλονται σε λάθη

⁴⁹ Η σύγκρουση (1979) ανάμεσα στο ULCC (292,666 DWT) **Atlantic Empress** και το VLCC (210,257 DWT) **Aegean**

πλοηγίσεως και έλλειψη κατάλληλου βοηθητικού εξοπλισμού, ενώ οι εκρήξεις είναι πολλές φορές αποτέλεσμα κακής λειτουργίας του συστήματος αδρανούς αερίου, διότι απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος για τον σωστό χειρισμό, αλλά και διατήρησή του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Ακόμη και το πλέον σύγχρονο πλοίο σε μία στιγμή απροσεξίας γίνεται το μέσο της καταστροφής. Ο πίνακας 4.1 περιλαμβάνει τις βασικές αιτίες που οδηγούν σε ανθρώπινο λάθος.

Πίνακας 4.1
Συνήθεις αιτίες ανθρώπινου
λάθους πάνω στο πλοίο.

Αίτιο	Αριθμός	Ποσοστό %
Ακατάλληλη εποπτεία	38	6,2
Ακατάλληλη μέθοδος	92	15,0
Απροσεξία	118	19,2
Έλλειψη επικοινωνίας	22	3,6
Χωρίς αιτία	96	15,7
Άγνωστη αιτία	246	40,1
Άλλα αίτια	1	0,2
Σύνολο	613	100

Πηγή: J. Wardley Smith, (1973). Oil Spills from Tankers, ITOPPF.

Με την εφαρμογή της αναβαθμισμένης συμβάσεως του IMO για τα Πρότυπα και την Εκπαίδευση των Ναυτικών (STCW 2010) και του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM) καθιερώνεται μία καινοτομία. Ο ρόλος του γραφείου είναι πλέον εξίσου σημαντικός με εκείνον που διαδραματίζει το πλήρωμα και κατά συνέπεια η αδιαφορία, η άγνοια, η υπερβολική σιγουριά ή κάποιο άλλο σύμπτωμα που σχετίζεται με το ανθρώπινο λάθος στο πλοίο είναι το ίδιο κρίσιμο όταν προέρχεται από τη βάση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Για να κατανοήσουμε καλύτερα την ανθρώπινη παρέμβαση ως κύριο αίτιο προκλήσεως ναυτικών ατυχημάτων, είναι πολύ ενδιαφέρον να γίνει μία σύνοψη ανάλυση των παρακάτω σχέσεων:

1) Ναυτικό ατύχημα και επίπεδο εκπαίδευσης.

2) Ναυτικό ατύχημα και μέση θαλάσσια εμπειρία.

3) Ναυτικό ατύχημα και σημαίες ευκολίας.

4) Ναυτικό ατύχημα και επίπεδα διοικήσεως.

Αρκετοί Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες υποστηρίζουν ότι μία ολόκληρη γενιά άριστα εκπαιδευμένων ναυτικών που προέρχονται από αναπτυγμένες χώρες, χάθηκε την περασμένη δεκαετία, διότι υπήρξε ανεπαρκής ζήτηση για εργασία και επόμενο ήταν να στραφεί ως εναλλακτική λύση σε απασχόληση στην ξηρά π.χ. ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί. Όσοι παρέμειναν πάνω στα πλοία μεγάλωσαν σε ηλικία, με αποτέλεσμα οι νέοι ναυτικοί που τους αντικαθιστούν να προέρχονται κατά κανόνα από χώρες του τρίτου κόσμου αλλά και χώρες με σημαίες ευκολίας. Βέβαια αυτό συμφέρει αρκετούς ιδιοκτήτες Δ/Ξ, από τη στιγμή που μειώνεται το λειτουργικό κόστος του πλοίου, δεδομένου ότι αυτά τα πληρώματα είναι κατά κανόνα χαμηλόμισθα, όμως ενδεχομένως να τους εκθέτει από περιβαλλοντική σκοπιά.

Φαίνεται όμως ότι υπάρχουν σοβαρές ατέλειες στο εκπαιδευτικό σύστημα πολλών χωρών, ιδίως αυτών που αρνούνται συστηματικά να υπογράψουν τις σχετικές ΔΣ. Τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών εκδίδονται χωρίς έλεγχο από αυτές τις χώρες και χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για θαλάσσια υπηρεσία. Αρκεί να αναφέρουμε ότι ο Παναμάς χορηγεί ετησίως περίπου 45.000 πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας διαφόρων βαθμών, ενώ είναι αποδεδειγμένο ότι ο αριθμός των σχετικών εξετάσεων δεν ξεπέρασε τις 5.000. Η άποψη της αμερικάνικης ακτοφυλακής είναι ότι αυτή η συνεχής ροή απεριόριστου αριθμού εκδόσεως πιστοποιητικών πρέπει να ελεγχθεί συστηματικά, διότι δεν εξασφαλίζει έναν ναυτικό στην εύρεση εργασίας για οποιονδήποτε τύπο πλοίου. Οι ικανοί ναυτικοί, εφόσον επιτύχουν στις ειδικές εξετάσεις, έτσι και αλλιώς εντός εύλογου χρονικού διαστήματος είναι έτοιμοι να προσφέρουν εργασία σ' έναν ή περισσότερους τύπους πλοίων της άμεσης προτιμήσεώς τους.

Η μέση θαλάσσια υπηρεσία έχει μειωθεί σε κάτω από 6 έτη και μάλιστα η σχετική υπηρεσία πραγματοποιείται σε μεγάλο αριθμό πλοίων διαφόρων

Captain, που οδήγησε στη μεγαλύτερη μέχρι σήμερα έκχυση ποσότητας πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον (280.000 τόνοι), συνέβη κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας, ενώ υποστηρίχθηκε ότι τα ραντάρ δεν λειτουργούσαν. Δύο χρόνια νωρίτερα (1977) δύο αδελφά Δ/Ξ κλάσεως ULCC, το **Venail** (330,954 DWT) και το **Venpet** (330,869 DWT) συγκρούστηκαν πλησίον του λιμένα Port Elisabeth στις ακτές της Ν. Αφρικής. Το πρώτο ήταν φορτωμένο με 307.000 τόνους αργό πετρέλαιο. Η επίσημη αναφορά έδειξε λάθος πλοήγηση του δεύτερου Δ/Ξ σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας, κακή λειτουργία των ραντάρ και τη μη εξοικείωση και των δύο πλοιάρχων με τη διακυβέρνηση ενός γιγαντιαίου Δ/Ξ.

τύπων, φορτίων και μεγεθών (για οικονομικούς λόγους). Αντίθετα στο παρελθόν η μέση θαλάσσια υπηρεσία των 18 ετών ήταν η πλέον συνηθισμένη, ενώ οι ναυτικοί άλλαζαν τύπο πλοίου μάλλον σπάνια. Οι νέες γενιές ναυτικών προτιμούν την απασχόληση στα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και αυτό σημαίνει ότι η παροχή οικονομικών κινήτρων για θαλάσσια υπηρεσία πιθανόν να μην επαρκεί.

Είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγάλη σχέση μεταξύ ναυτικών ατυχημάτων και σημαιών ευκαιρίας ιδίως στα σοβαρά περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως. Πολλές αναπτυγμένες χώρες θεωρούν ότι η ύπαρξη των στόλων σημαιών ευκαιρίας αποτελεί τον κύριο λόγο για τη θεσμοθέτηση αυστηρότερων κανονισμών διεθνώς. Οι σημαίες ευκαιρίες χαρακτηρίζονται από χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών, κακή συντήρηση των πλοίων, φορολογικές απαλλαγές για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες, χαμηλό λειτουργικό κόστος του πλοίου, χαμηλά επίπεδα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, καθώς και ανικανότητα ή και απροθυμία ασκήσεως αποτελεσματικού ελέγχου και δικαιοδοσίας από το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Σχετικά με τα διάφορα επίπεδα διοικήσεως στην ξηρά αλλά και στο πλοίο αναφερόμαστε στις προσπάθειες συμπίεσης του κόστους, στην κατάλληλη επιλογή των ναυτικών αλλά και των στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στην παροχή κινήτρων για μακροχρόνια απασχόληση των ναυτικών σε σταθερή βάση στην ίδια εταιρεία και στην παροχή κινήτρων για αποφυγή προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως. Ο IMO τα τελευταία χρόνια υπεισέρχεται και στον τομέα της διαχειρίσεως (μάντζμεντ) ιδίως για την αναβάθμιση και επαγγελματική κατάρτιση των πληρωμάτων. Αναπόφευκτα δημιουργούνται ποικίλες αντιδράσεις από την πλευρά των πλοιοκτητών, που σαφώς προτιμούν την πλήρη ελευθερία των μελών τους στη διοίκηση και οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων π.χ. οι εταιρείες συχνά αλλάζουν πληρώματα και μάλιστα αλλοδαπών εθνικοτήτων.

Επομένως πολλά ατυχήματα οφείλονται σε λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις του ανθρώπινου δυναμικού που έχει και την ευθύνη διακυβερνήσεως των πλοίων (σχ. 4.3δ). Το ανθρώπινο λάθος χαρα-



Σχ. 4.3δ

Το Δ/Ξ Energy Concentration βυθίστηκε μερικώς ενώ εκφόρτωνε μέρος του φορτίου στο λιμάνι Europort (Rotterdam) 1980 (φαινόμενο hogging).

κτηρίζεται από έλλειψη γνώσεως ή πείρας του αντικειμένου εργασίας⁵⁰. Μερικές φορές παρουσιάζονται και κωμικά φαινόμενα π.χ. παρατηρητές γέφυρας που δεν κατανοούν τις δορυφορικές επικοινωνίες για να αποφευχθούν ενδεχόμενες συγκρούσεις πλοίων, άγνοια χρησιμοποίησης των συγχρόνων συστημάτων στο πλοίο, κακοί υπολογισμοί και λανθασμένες ενδείξεις πυξίδας.

Όμως, οι ικανοί αλλά και οι έμπειροι ναυτικοί πολλές φορές γίνονται υπερόπτες ή και απρόσεκτοι όταν πιέζονται από εμπορικά συμφέροντα (εντολές από το γραφείο ή τους ναυλωτές). Σήμερα μάλιστα που τα περισσότερα πλοία χρησιμοποιούν σύγχρονα συστήματα (αυτοματισμοί, δορυφορικές επικοινωνίες κ.λπ.) απαιτείται τουλάχιστον η ενημέρωση των ναυτικών και η παροχή καταλλήλων οδηγιών για τον χειρισμό και τη χρησιμοποίηση αυτών των συστημάτων. Επίσης πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τους ειδικούς παράγοντες όπως η κούραση εξαιτίας της πολύωρης εργασίας χωρίς διακοπή, η ανία, το άγχος, οι διάφορες αρρώστιες, η σύγχυση και η μέθη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τον τελευταίο παράγοντα είναι η περίπτωση του ναυαγίου του Δ/Ξ **Exxon Valdez** (1989), ο πλοίαρχος του οποίου βρισκόταν υπό την επήρεια αλκοόλ όταν έγινε το ατύχημα, ενώ του είχε

⁵⁰ Ως τυπικό παράδειγμα αναφέρουμε την εσφαλμένη απόφαση αξιωματικού, επειδή δεν έχει εξοικείωση με το πλοίο. Πολλές φορές η κατάσταση χειροτερεύει επειδή ένας αξιωματικός, ενώ ήδη γνωρίζει ότι η απόφαση είναι εσφαλμένη, επιμένει στην άποψή του, πιθανώς διότι δεν επιθυμεί να εκτεθεί σε κατώτερα μέλη του πληρώματος κι αυτό αναπόφευκτα οδηγεί σε καταστροφικές συνέπειες. Επίσης, ένα άλλο παράδειγμα είναι η κακή λειτουργία ενός οργάνου, διότι οι σχετικές πληροφορίες στον οδηγό χρήσεως (instruction manual) δεν είναι κατανοητές.

ήδη αφαιρεθεί το δίπλωμα οδηγήσεως για παρόμοια περιστατικά⁵¹.

4.4 Η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τις λειτουργικές απορρίψεις των εμπορικών πλοίων (operational or deliberate pollution from ships).

Ως λειτουργική ρύπανση θα ορίσουμε την οποιαδήποτε μη ατυχηματικής μορφής ρύπανση που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατό να αναζητηθεί σε κάθε φάση του κύκλου της ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή (κατασκευή ή ναυπήγηση του πλοίου), στην κανονική οικονομική του ζωή (συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγίσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος (διάλυση του πλοίου).

Πρέπει όμως να κάνουμε έναν διαχωρισμό σε αυτήν την ενότητα:

1) Η πρώτη κατηγορία αφορά στις **λειτουργικές απορρίψεις που γίνονται όταν το πλοίο δεν κινείται**, π.χ. παροπλισμός σε ένα λιμάνι (laid up), σε μία επισκευαστική βάση, σε ναυπηγικές γιάρδες, στα διαλυτήρια πλοίων κ.λπ. και

2) η δεύτερη κατηγορία που αφορά στις περιπτώσεις που το πλοίο **εκτελεί ταξίδια** και ρυπαίνει το θαλάσσιο περιβάλλον π.χ. εξαιτίας των φορτώσεων, εκφορτώσεων, ερματισμού, αφερματισμού, λυμάτων, απορριμμάτων.

4.4.1 Ρύπανση κατά τη διαδικασία ναυπηγήσεως του πλοίου.

Η πλέον συνηθισμένη μέθοδος ναυπηγήσεως ενός πλοίου, τουλάχιστον στη σημερινή εποχή, είναι η προκατασκευή μεγάλων τμημάτων του σκάφους, η μεταφορά τους σε μία κλίνη (δεξαμενή) και η άμεση ευθυγράμμιση και συγκόλλησή τους. Επομένως το θαλάσσιο περιβάλλον απειλείται κατά τα στάδια της συναρμολογήσεως ενός πλοίου και της κατασκευής των επιμέρους τμημάτων.

Η συναρμολόγηση πραγματοποιείται εντός της

δεξαμενής είτε πρόκειται για μόνιμη είτε για πλωτή⁵². Και στις δύο μεθόδους ο κίνδυνος προέρχεται από το σημείο επαφής του πυθμένα που στηρίζεται το προς κατασκευή πλοίο, διότι έρχεται σε άμεση επικοινωνία με το θαλάσσιο περιβάλλον μόλις ανοίξει το θυρόπλοιο της δεξαμενής. Η χρήση ανυψωτικών μηχανημάτων και συστημάτων συγκολλήσεως «laser» συντελεί στην παραγωγή αρκετών ρυπογόνων στοιχείων, τα οποία κυρίως είναι διάφορα συρματοσχοινα, εργαλεία, άλλα είδη αρτήσεως, ρινίσματα σιδήρου ή άλλων μετάλλων, άχρηστα ηλεκτρόδια. Η μέθοδος της αμμοβολής χρησιμοποιείται για τον καθαρισμό των μεταλλικών επιφανειών από σκουριές, την προετοιμασία αυτών για τις βαφές και την ομαλή συγκόλληση μεταξύ τους. Από αυτήν τη διαδικασία δημιουργούνται εστίες ρυπάνσεως της μορφής μεγάλων ποσοτήτων άμμου και υπολειμμάτων σκουριών, που εκπίπτουν από τις μεταλλικές επιφάνειες.

Η διαδικασία βαφής του πλοίου, δηλαδή η εφαρμογή των προστατευτικών επιστρώσεων για το εξωτερικό περίβλημα και τα ύφαλά του, είναι μία από τις περισσότερο ρυπογόνες, τόσο από την πλευρά της ποσότητας όσο και από την πλευρά της τοξικότητας. Το πρόβλημα με τα κάθε είδους χρώματα και υφαλοχρώματα (μουράβιες) είναι η πλούσια περιεκτικότητά τους σε βαριά μέταλλα, λ.χ. χαλκός, κασσίτερος, μόλυβδος, ενώ τα αντιρρυπαντικά περιέχουν χρώμιο, τιτάνιο, διοξίνες. Η βαφή του πλοίου διενεργείται σε τρεις φάσεις. Στην **πρώτη φάση** εξετάζεται η προετοιμασία της επιφάνειας (surface preparation), διότι πρέπει να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη συγκόλληση των λαμαρινών με την προϋπόθεση ότι εκτελείται σωστά η διαδικασία της επιστρώσεως (coating). Οι εργασίες αμμοβολισμού (abrasive blasting) και χημικής αναρροφήσεως (chemical stripping) είναι εξίσου σημαντικές, ιδιαίτερα όταν απουσιάζουν συνθήκες υγρασίας. Η **δεύτερη φάση** καλύπτει τη βαφή του εξωτερικού περιβλήματος αλλά και των εσωτερικών χώρων του πλοίου με στόχο την προστασία από τη διάβρωση. Στις περισσότερες μεταλλικές επιφάνειες γίνεται χρήση των διασκορπιστικών (sprays), ενώ υπάρχουν ορισμένα τμήματα που απαιτούν προ-

⁵¹ Ο Hazelwood έγινε ο πιο διάσημος πλοίαρχος μετά τον Smith του Τιτανικού. Αντιμετώπισε πληθώρα αγωγών, αλλά καταδικάστηκε μόνο για την αμέλειά του, που οδήγησε στην απόρριψη πετρελαίου. Και γι' αυτήν την κατηγορία όμως άσκησε έφεση και αθωώθηκε. Ο ίδιος υποστήριξε ότι το ναυάγιο του Exxon Valdez ξεπέρασε σε φήμη και το ατύχημα του Chernobyl.

⁵² Σε αντίθεση με τις ναυπηγήσεις σε «δεξαμενές» ξηρού ή υγρού τύπου, φαίνεται ότι η ναυπήγηση μικρών πλοίων στη στεριά πάνω σε «ναυπηγικές κλίνες» παρουσιάζει μικρότερα φαινόμενα θαλάσσιας ρυπάνσεως, δεδομένου ότι τα εναπομείναντα υλικά δεν ενώνονται άμεσα με το θαλάσσιο περιβάλλον. Σε αυτήν την περίπτωση η ρύπανση περιορίζεται στην ακτή συνήθως με τη μορφή αντικαισθητικής εικόνας.

σεκτική βαφή με ανθρώπινο χέρι. Στα μέρη του πυθμένα του πλοίου χρησιμοποιούνται ειδικές αντισκωριακές βαφές (antifouling bottom paints), οι οποίες περιέχουν τοξικές χρωστικές ουσίες. Η **τρίτη φάση** αφορά στον προσεκτικό καθαρισμό των εργαλείων βαφής μετά τη χρήση. Η ταυτόχρονη χρήση νερού, απορρυπαντικών και διαλυτικών μέσων (cleaning solvents) απαιτεί μεγάλη προσοχή, διότι η έκχυσή τους στο θαλάσσιο περιβάλλον δημιουργεί προβλήματα στους θαλάσσιους οργανισμούς.

Ξεχωριστή αναφορά πρέπει να γίνει για τη ρύπανση που προκαλείται από τα υφαλοχρώματα των πλοίων. Είναι γνωστό ότι τα πλοία κατά τη διάρκεια του επιχειρησιακού βίου τους αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της προσκολληθείσας των διαφόρων φυκών, οστράκων, αλγών και άλλων θαλασσίων μικροοργανισμών στα υφάλα τους και κατά συνέπεια παρεμποδίζουν την ομαλή διεξαγωγή της μεταφορικής υπηρεσίας. Αναμφίβολα, οι οικονομικές επιπτώσεις στη λειτουργία του πλοίου είναι μη ανατρέψιμες. Η μείωση της ταχύτητας πλεύσεως μπορεί να αγγίξει το 40% σ' ένα έτος, η αύξηση της καταναλώσεως καυσίμων και η αύξηση των εξόδων συντηρήσεως, λ.χ. καθαρισμοί, βαφές λόγω ανάγκης συχνών δεξαμενισμών, είναι μερικά από τα επακόλουθα αποτελέσματα⁵³.

Όμως, η χρήση των υφαλοχρωμάτων προκαλεί την απελευθέρωση τοξικών ουσιών, οι οποίες αυξάνονται με την αύξηση της ταχύτητας του πλοίου, δηλαδή όταν δεν είναι απαραίτητο, γεγονός που περιορίζει τη ζωή του αντιρρυπαντικού χρώματος και αυξάνει το κόστος. Επίσης, προκαλεί σημαντικές αλλοιώσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς. Το φαινόμενο αυτό έχει μεγαλύτερη έκταση σε πλουτοπαραγωγικές περιοχές, σε μαρίνες και κλειστούς κόλπους με μικρή κυκλοφορία και ανανέωση του θαλασσινού ύδατος⁵⁴.

Η μέθοδος εγκαταστάσεως της κύριας μηχανής του πλοίου και των βοηθητικών μηχανημάτων δεν είναι λιγότερη ρυπογόνα. Τα συνηθισμένα παραγόμενα υλικά που απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον

είναι τα λιπαντικά από διαρροές της μηχανής και των ηλεκτρομηχανών, υπολείμματα από γράσα, λάδια και βαλβολίνες, υπολείμματα καλωδίων και σωλήνων, υπολείμματα μπαταριών και ψυκτικά υγρά, διάφορα μεταλλικά εξαρτήματα (βίδες, παξιμάδια), στουπιά και άλλης μορφής απορρίμματα. Κατά τη διαδικασία παραγωγής ενέργειας (power plant service), ιδίως στα μεγάλα πλοία, σημαντική ρύπανση μπορεί να προέλθει από τον καθαρισμό των καζανιών και μηχανών (boiler and turbine) και πιθανόν από τα μέρη χαλκευμάτων (fabricating) και γαλβανισμού (electroplating), ενώ προσοχή απαιτείται για τις διάφορες οξυγονοκολήσεις (welding), κοπές χάλυβα (miling), λιπάνσεις (buffing) και στιλβώσεις (polishing).

Οι διαδικασίες της καθελκύσεως και του εξοπλισμού είναι πιθανόν να συμβάλουν σε αύξηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως, διότι προκαλούν πιθανές διαρροές καυσίμων στις δεξαμενές του πλοίου και εμφανίζουν διάφορα υλικά συγκρατήσεως της δεξαμενής, κυρίως κομμάτια ξύλου, σιδήρου και μέρη σχοινιών, διαρροές λαδιών και γενικότερα κάθε είδους υπολείμματα που είχαν παραμείνει στο κατάστρωμα ή είχαν προσκολληθεί στο πλοίο.

Η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται γενικότερα από τη ναυπήγηση του πλοίου οφείλεται στον ανθρώπινο παράγοντα. Η ανευθυνότητα, η άγνοια και η αδιαφορία πολλές φορές σχετίζονται με την εμπορική λειτουργία της επιχειρήσεως. Δεδομένου ότι ο χρόνος για την απομάκρυνση των τελευταίων άχρηστων υλικών αλλά και για τον προσεκτικό καθαρισμό του πυθμένα της δεξαμενής αποτελεί ελάχιστο τμήμα του συνολικού χρόνου που απαιτείται για την κατασκευή ενός πλοίου (περίπου 14-16 μήνες), η συμπεριφορά του ανθρώπινου δυναμικού του ναυπηγείου θα έπρεπε να είναι περισσότερο ευαίσθητη προς το θαλάσσιο οικοσύστημα.

Ως εναλλακτικές μέθοδοι αντιμετώπισης της προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως από τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες προτείνονται:⁵⁵

⁵³ Υπολογίζεται ότι μία αύξηση στην τραχύτητα της γάστρας κατά μέσο όρο 10 cm μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση 0,3-1% της καταναλώσεως καυσίμου. Αυτή η αύξηση είναι ιδιαίτερα σημαντική για τα μεγάλα πλοία, διότι το καύσιμο συμμετέχει έως και 50% στο λειτουργικό κόστος. Με τα παραδοσιακά αντιρρυπαντικά χρώματα τύπου αδιάλυτης μήτρας, είχαν αναφερθεί απώλειες μέχρι και πάνω από 1 knot/h λόγω της αναποτελεσματικότητας αυτών των χρωμάτων. Άλλωστε δεν είναι τυχαίο ότι η διάδοση των συμπολυμερών αυτοστιλπνουμένων υφαλοχρωμάτων (copolymer self-polishing SPC) ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980, τότε που ταυτόχρονα υπήρξε σημαντική αύξηση του κόστους των καυσίμων.

⁵⁴ Σύμφωνα με μία έρευνα, σε 650 πλοία που είχαν διαφόρων τύπων υφαλοχρώματα, μόνο το 18% αυτών δεν προκάλεσαν ρύπανση παραμένοντας 24 μήνες στη θάλασσα, ενώ το 77% αυτών με SPC TBT δεν προκάλεσαν θαλάσσια ρύπανση για διάστημα 48 μηνών.

⁵⁵ Βλ. U.S.E.P.A., (1991), «Guides to Pollution Prevention: the Marine Maintenance and Repair Industry».

1) Ο διαχωρισμός των αποβλήτων (waste segregation), που θα βοηθήσει στη διαδικασία ανακυκλώσεως και στην αντίστοιχη μείωση του κόστους.

2) Η χρήση λιγότερο τοξικών ουσιών π.χ. ανόργανες ενώσεις, που συνήθως περιέχουν λύσεις σαν την καυστική σόδα. Πολλοί κατασκευαστές θεωρούν ότι αυτά τα προϊόντα δεν περιέχουν μεγάλες ποσότητες χλωρίου, είναι βιοαποικοδομήσιμα και χαρακτηρίζονται από χαμηλή πτητικότητα, επομένως δεν εμπεριέχονται στον κατάλογο των επικινδύνων ουσιών.

3) Η συνεχής εκπαίδευση του εργατοτεχνικού προσωπικού με την παροχή κινήτρων για αποφυγή προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως.

4.4.2 Ρύπανση κατά τη διαδικασία συντηρήσεως του πλοίου.

Σε αυτήν την περίπτωση ειδική αναφορά γίνεται μόνο όταν το πλοίο βρίσκεται εντός της παράκτιας ζώνης, σε μία εγκατάσταση ξηράς, διότι εργασίες συντηρήσεως, κυρίως έκτακτης μορφής, είναι δυνατό να εκτελεστούν στη θάλασσα είτε εν πλω είτε όταν το πλοίο δεν κινείται. Σ' αυτό το στάδιο υπάρχουν ομοιότητες με την προηγούμενη περίπτωση ναυπηγήσεως όσον αφορά τις ρυπογόνες ουσίες που παράγονται. Η διαφοροποίηση βασίζεται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει πλέον συναρμολόγηση μερών του πλοίου, αλλά όλα τα μηχανήματα ήδη λειτουργούν σ' αυτό, όμως με έναν σχετικό βαθμό φθοράς, που είναι πιθανό να προκαλέσει σοβαρής μορφής ρύπανση ανάλογα με τις απαιτήσεις των επισκευών.

Οι εργασίες αμμοβολής είναι περισσότερο επικίνδυνες, διότι υπάρχει συσσώρευση του παλαιού στρώματος των χρωμάτων στον πυθμένα της δεξαμενής μαζί με τις ποσότητες άμμου και σωματιδίων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Στη φάση της βαφής ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στα μέρη της σκουριάς και στα πρόσθετα ξύσματα που θα προκύψουν από τυχόν καθαρισμούς στους χώρους φορτίου και δεξαμενών και στα εξαρτήματα καταστρώματος. Οι εργασίες που αφορούν στο μηχανοστάσιο του πλοίου, είναι δυνατό να παράγουν περισσότερες διαρροές και απορρίμματα σε σχέση με αυτές κατά τη ναυπήγησή του, λόγω της φυσιολογικής φθοράς και των ώρων λειτουργίας του. Πολλές φορές είναι αναγκαίο, τμήματα της μηχανής να εξαρμωστούν για επισκευή και να μεταφερθούν στον ευρύτερο χώρο της επισκευαστικής γιάρδας ή να απαιτηθούν εκτεταμένες επισκευές στο πηδάλιο και στον άξονα, οπότε οι διαρροές σε λιπαντικά, γράσα και άλλα ελαιώδη μείγματα να είναι πολύ μεγαλύτερες.

Είναι γνωστό ότι οι διαδικασίες συντηρήσεως και επισκευών συνοδεύουν υποχρεωτικά ένα πλοίο κατά τη διάρκεια του βίου του, λ.χ. σε ένα εμπορικό πλοίο θα πρέπει να καθαρίζονται τα ύφאלά του τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο ή να υποβάλλεται στην τακτική επιθεώρηση της αξιοπλοΐας του σύμφωνα με τους νιογνώμονες. Το πρόβλημα όμως είναι η ανάγκη για συμπίεση του κόστους από την πλευρά του πλοιοκτήτη, δηλαδή ο περιορισμός του συνολικού χρόνου παραμονής του πλοίου στους χώρους επισκευής και ο περιορισμός των νεκρών χρόνων για συντηρήσεις, κατά τους οποίους το πλοίο δεν αποφέρει έσοδα. Γεγονότα που συντελούν στην ένταση αυτού του φαινομένου είναι όταν οι συντηρήσεις και οι επισκευές πραγματοποιούνται:

1) Σε δεξαμενή που βρίσκεται σε θεωρούμενη ακριβή περιοχή όπως πολλά ναυπηγεία των ΗΠΑ και της Δ Ευρώπης, που σημαίνει ότι απαιτείται υψηλή ημερήσια αποζημίωση του χρόνου χρήσεως αυτών, η οποία μπορεί να αγγίξει τις πολλές χιλιάδες δολάρια την ημέρα.

2) Αναγκαστικά σε λάθος χρόνο, όταν δηλαδή έχει ανοίξει η αντίστοιχη κατηγορία αγοράς και υπάρχει έντονη ζήτηση για χωρητικότητα πλοίων αυτού του τύπου, αλλά ο πλοιοκτήτης αδυνατεί να προσφέρει υπηρεσίες (απώλεια εισοδήματος).

Όσο μεγαλώνει η ανάγκη ή απλά η επιθυμία για συμπίεση του κόστους, τόσο είναι πιθανότερη η εμφάνιση φαινομένων όπως:

1) Κακό επίπεδο συντηρήσεως, δηλαδή μόνο οι απολύτως αναγκαίες εργασίες.

2) Πρόχειρες επισκευές, όχι εκτεταμένες αλλά μπαλώματα.

3) Φθηνές επισκευές, δηλαδή ακατάλληλα υλικά ή υλικά κακής ποιότητας, φθηνές απομιμήσεις κ.λπ..

4) Απουσία ειδικών τεχνικών ή επιστημόνων στις περιπτώσεις σοβαρών επισκευών, και

5) επιλογή των χειρότερων λύσεων και των συγκριτικά φθηνότερων από την πλευρά της ασφάλειας, της αξιοπλοΐας και της ευκολίας χειρισμών.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις δεν συντελούν μόνο στην πρόκληση θαλάσσιας ρυπάνσεως, αλλά και στην αύξηση των πιθανοτήτων να εμπλακούν σε ατυχήματα τα εμπορικά πλοία. Γενικότερα, κατά το στάδιο της συντηρήσεως η θαλάσσια ρύπανση θα είναι σοβαρότερη από το αντίστοιχο της ναυπηγήσεως, στοιχείο που δικαιολογείται από την ηλικία του πλοίου, την αναγκαιότητα για περισσότερες επισκευές και την έλλειψη περιβαλλοντικής ευαισθησίας χάριν της οικονομικής πολιτικής.

4.4.3 Ρύπανση κατά τη διαδικασία διαλύσεως του πλοίου.

Στις ειδικές μονάδες διαλύσεως πλοίων και παραγωγής παλιοσίδηρου (scrap), η πρόκληση θαλάσσιας ρυπάνσεως είναι όχι μόνο εξίσου σημαντική αλλά και πολύ εντονότερη από τις δύο προηγούμενες διαδικασίες. Αυτό οφείλεται κυρίως στην πολύ μεγαλύτερη συγκέντρωση υλικών αμελητέας αξίας, τα οποία κατά κανόνα καταλήγουν στη θάλασσα με οποιοδήποτε τρόπο. Από τη μέθοδο διαλύσεως ενός πλοίου προκύπτει θαλάσσια ρύπανση που οφείλεται σε αέρια, υγρά και στερεά απόβλητα.

Δεδομένου ότι εκτελούνται ποικίλες εργασίες κοπής σιδήρου με οξυγόνο και αποσυναρμολογήσεως των λαμαρινών, λόγω της υψηλής θερμοκρασίας, εμφανίζονται υψηλά ποσοστά καπνού και σκόνης, που συντελούν σε ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ απορρίπτονται στο θαλάσσιο περιβάλλον πολλά μεταλλικά τμήματα. Τα υγρά απόβλητα προέρχονται από νερά πλύσεως των χώρων του πλοίου πριν την κοπή με σκοπό να απαλλαγούν αυτοί από κατάλοιπα πετρελαιοειδών, αδρανών σκουριών και υψηλών συστατικών σε βιοχημικά και χημικά απαιτούμενο οξυγόνο (B.O.D – C.O.D.), από νερά των πυροσβεστικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται για την κατάσβεση πυρκαγιών και από νερά πλύσεως των χώρων της διαλυτικής μονάδας για να αποφευχθεί η διαρροή ρυπαντικών ουσιών προς την ξηρά.

Τα στερεά κατάλοιπα προέρχονται από τη συσσώρευση σημαντικών ποσοτήτων σκουριάς, λάσπης, ρινισμάτων σιδήρου, ξύλου και πλαστικών. Η ρύπανση που προκαλούν τα υγρά και στερεά απόβλητα εξαρτάται άμεσα από τα μεγέθη των πλοίων που θα διαλυθούν, από τον σχετικό βαθμό καθαρότητας των καταλοίπων αλλά και από τον προσεκτικό τρόπο εργασίας. Από τα σοβαρότερα προβλήματα κατά τη διάλυση του πλοίου θεωρούμε πως είναι η μεγάλη ποσότητα βαριών μετάλλων και Polychlorinated Biphenyls (P.C.B.), που πιθανό να διασκορπιστούν δίχως αιτία στο θαλάσσιο περιβάλλον. Με άλλα λόγια σ' αυτό το στάδιο έχουμε μία συσσώρευση ετερόκλητων υλικών, που προέρχονται από διάφορα τμήματα του πλοίου και εντείνουν το φαινόμενο της ρυπάν-

σεως. Επίσης, κατά τη διάλυση τα πλοία είναι βέβαια μη επανδρωμένα και επομένως δεν υφίσταται κάποιος σχετικός βαθμός επιφυλακής στις έκτακτες περιπτώσεις.

Γεγονός είναι ότι τα πλοία που οδηγούνται στις μονάδες διαλύσεως, αν και αριθμητικά πολύ λιγότερα από αυτά που επισκευάζονται, έχουν συνήθως μεταλλικά τμήματα με πολύ μεγαλύτερο ποσοστό σκουριάς. Επόμενο ήταν να υπάρξει έντονη αντίδραση στην εγκατάσταση τέτοιων μονάδων σε προηγμένες βιομηχανικά χώρες της Ευρώπης και της Αμερικής. Τα περισσότερα διαλυτήρια έχουν μεταναστεύσει μαζικά στο έδαφος των αναπτυσσόμενων χωρών και ιδιαίτερα στην Ινδία (Alang) και στο Πακιστάν (Karachi). Μικρότερα μερίδια κατέχουν η Κίνα και το Μπαγκλαντές (Chittagong). Επί πλέον, μία σειρά οικονομικών λόγων όπως το αυξημένο εργατικό κόστος και το αυξημένο κόστος για την τήρηση όλων των προβλεπομένων κανόνων ασφάλειας στις βιομηχανικές χώρες, η χαλαρότητα στην εφαρμογή ή ακόμη και η ανυπαρξία σχετικών κανόνων ασφάλειας σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι τα πλοία διαλύονται σε χώρους με ανύπαρκτη υποδομή και ανειδίκευτο προσωπικό⁵⁶.

Η απουσία σχετικού θεσμικού πλαισίου για τη θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τις ναυπηγικές, επισκευαστικές και τις μονάδες διαλύσεως πλοίων σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της εμπορικής ναυτιλίας για υψηλή παραγωγικότητα, καθιστά το πρόβλημα της ρυπάνσεως του παράκτιου περιβάλλοντος ιδιαίτερα σημαντικό. Οσοίσο οι πρωτοβουλίες του IMO για τη δημιουργία και εφαρμογή μίας συμβάσεως που θα αφορά στο ζήτημα της διαλύσεως και ανακυκλώσεως πλοίων, οδήγησαν στην κατάρτιση της Συμβάσεως του Χονγκ-Κονγκ (2009), η οποία δεν έχει γίνει ακόμη αποδεκτή από το σύνολο των κρατών-μελών).

4.4.4 Ρύπανση από τις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως.

Κατά τη διάρκεια τόσο των φορτώσεων όσο και των εκφορτώσεων είναι πολύ πιθανό να προκληθεί ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον διαφορετικής μορφής ανάλογα με το εάν το φορτίο είναι χύδην

⁵⁶ Κάθε έτος 700 περίπου πλοία οδηγούνται στα διαλυτήρια. Τα περισσότερα από αυτά περιέχουν τοξικές ουσίες σε μεγάλες ποσότητες, η απομάκρυνση των οποίων απαιτεί ειδικό εξοπλισμό, έμπειρο προσωπικό και σημαντικές προφυλάξεις. Μεγάλο μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι στις μονάδες ναυπηγήσεως και επισκευών παρουσιάζεται κάποιος βαθμός διασποράς, ενώ στις μονάδες διαλύσεως οι περιοχές είναι λίγες αριθμητικά και όπως είναι φυσικό, επιβαρύνεται πολύ περισσότερο το θαλάσσιο περιβάλλον γύρω από αυτές.

υγρό (π.χ. πετρέλαιο) ή κύδην ξηρό (π.χ. σιτάρι). Η φορτοεκφόρτωση κύδην υγρού φορτίου παρουσιάζει τις περισσότερες πιθανότητες για πρόκληση ρυπάνσεως. Στην περίπτωση αυτή αργό πετρέλαιο, πετρελαϊκά προϊόντα κ.λπ. ξεφεύγουν από τα στόμια ή τον κορμό των σωληνώσεων και διαρρέουν στο θαλάσσιο περιβάλλον προκαλώντας μία αργή αλλά σταθερή ρύπανση.

Εδώ θα πρέπει να θεωρηθεί ότι τα βασικά αίτια προκλήσεως ρυπάνσεως είναι το φθαρμένο υλικό (σωληνώσεων, στομιών, αγωγών κ.λπ.) και η άγνοια, η αδιαφορία ή η αδυναμία εξευρέσεως των καταλλήλων ανταλλακτικών επιτόπου για τις απαραίτητες επισκευές ή και αντικαταστάσεις και όχι το χρηματικό κόστος του εγχειρήματος, το οποίο είναι μάλλον αμελητέο.

Στην περίπτωση που το φορτίο είναι κύδην ξηρό, πάλι μπορεί να προξενήσει ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τόσο κατά τη φόρτωση όσο και κατά την εκφόρτωση και ανεξάρτητα από τη μέθοδο που θα χρησιμοποιηθεί π.χ. χρήση των σιλό, των παλετών κ.λπ. ένα μέρος του φορτίου πέφτει πάνω στο πλοίο ή και κατευθείαν στη θάλασσα στο κενό μεταξύ του τερματικού σταθμού ή της αποβάθρας και του πλοίου. Υπαίτιος μπορεί να είναι ένας ισχυρός άνεμος ή ακόμα (το συννηθέστερο) λάθος υπολογισμός ή αδιαφορία του χειριστή του μηχανήματος φορτοεκφορτώσεως. Η κατάσταση χειροτερεύει αμέσως μετά, διότι η συνήθης πρακτική επέβαλε να ξεπλένεται το κατάστρωμα του πλοίου με κρουνοί υψηλής πίεσεως και τα υπολείμματα του φορτίου να καταλήγουν άμεσα στη θάλασσα με όλες τις δυσάρεστες συνέπειες που επακολουθούσαν.

Αξίζει να αναφέρουμε ένα σύστημα που χρησιμοποιήσαν κατά το παρελθόν τα Δ/Ξ. Πρόκειται για το λεγόμενο **σύστημα φορτώσεως από πάνω** (Load-On-Top-LOT). Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 καθιερώθηκε το σύστημα, προκειμένου να συμβάλει στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρυπάνσεως των εμπορικών πλοίων. Σύμφωνα με αυτό, κατά τη διάρκεια του ερματισμού τα πετρελαϊκά κατάλοιπα των δεξαμενών (τα οποία λόγω διαφοράς του ειδικού βάρους του πετρελαίου από το νερό ανεβαίνουν στην κορυφή), οδηγούνται με κατάλληλες σωληνώσεις σε ειδικά δεξαμενή καταλοίπων (slop tanks) αποφεύγοντας έτσι την εκροή τους μαζί με το θαλασσινό νερό κατά τον αφερματισμό. Στη συνέχεια λειτουργεί ειδικός διαχωριστήρας (oil water separator), που ξεχωρίζει τα πετρελαϊκά κατάλοιπα από τις ήδη υπάρχουσες

προσμίξεις με θαλασσινό νερό, το οποίο θαλασσινό νερό απορρίπτεται καθαρό στη θάλασσα.

Η συμβολή του συστήματος LOT στη μείωση των ποσοστών της ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή από τα εμπορικά πλοία ήταν σημαντική στη δεκαετία που ακολούθησε (1970-1980), μολονότι την ίδια περίοδο αυξήθηκαν σημαντικά οι θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου. Όμως το σύστημα επικρίθηκε σε μεγάλο βαθμό λίγο πριν την καθιέρωση της νέας συμβάσεως του IMO, της MARPOL (1973) διότι:

1) Είχε μικρή πιθανότητα επιτυχίας σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια (λιγότερο από 50 ώρες) π.χ. τα ενδομεσογειακά, διότι το πετρέλαιο δεν προλαβαίνει να ανέβει στην κορυφή της δεξαμενής σε τόσο μικρή χρονική περίοδο.

2) Είχε λιγότερες πιθανότητες να λειτουργήσει αποτελεσματικά σε ταξίδια με δύσκολες καιρικές συνθήκες, διότι ο διαχωρισμός πετρελαίου και νερού στις δεξαμενές καταλοίπων για να είναι πλήρης απαιτούνται τουλάχιστον 36 ώρες με ήρεμη κατάσταση της θάλασσας και εξαρτάται επίσης από το είδος του πετρελαίου.

3) Θεωρήθηκε νομικά παράνομο, διότι ορισμένες φορές οι απορρίψεις ξεπερνούσαν τα όρια της προηγούμενης Συμβάσεως του IMO, της OILPOL (1954), π.χ. η συνολική ποσότητα απορρίψεως να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου (τα πληρώματα συχνά δεν τηρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές ή δεν μπορούσαν να κρίνουν σωστά, λόγω ελλείψεως σχετικής εμπειρίας, την περιεκτικότητα του μείγματος).

4) Θεωρήθηκε οικονομικά ασύμφορο, διότι η κατακράτηση των καταλοίπων επί του πλοίου και η απόρριψή τους στα λιμάνια φορτώσεως θα διπλασίαζε τον χρόνο παραμονής των πλοίων και θα τα εξανάγκαζε, σε μικρά χρονικά ταξίδια, να παραμένουν στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό να διευκολύνουν τη διαδικασία διαχωρισμού πετρελαίου και νερού.

4.4.5 Εκούσια απόρριψη ουσιών από το πλοίο.

Οι εκούσια απορριπτόμενες ύλες από ένα πλοίο μπορεί να είναι τα **πετρελαιοειδή κατάλοιπα** που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου (σεντινόνερα), τα **κατάλοιπα φορτίου**, κυρίως πετρελαιοειδή, που προέρχονται από τους χώρους που τοποθετείται το φορτίο, τα **λύματα του πλοίου** (sewage), τα **απορρίμματα του πλοίου** (garbage) και οι **χημικές ουσίες** (chemicals).

Τα λειτουργικά **απόβλητα κάθε μηχανοστασί-
ου** π.χ. καύσιμα που διαρρέουν από καμένες φλάν-
τζες ή φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, ξυσίματα
χρωμάτων μηχανών, σκουριές, λιπαντικές ύλες κάθε
είδους, θαλασσινό νερό που διαρρέει από το σύστη-
μα ψύξεως, θαλασσινό νερό που εισρέει από τον άξο-
να κ.λπ. συγκεντρώνονται σε σταθερή βάση σε έναν
χώρο που καλείται «σεντίνα» του πλοίου. Όταν τα
απόβλητα γεμίσουν τον χώρο της σεντίνας, προκύπτει
το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά, πρόβλημα το
οποίο μέχρι το πρόσφατο παρελθόν λυνόταν με την
απευθείας διάθεση των σεντινόνερων στο θαλάσσιο
περιβάλλον.

Δεδομένου ότι η βάση των αποβλήτων αυτών είναι
το πετρέλαιο, στη διάρκεια των χρόνων προκλήθηκαν
άπειρες μικρο-κηλίδες πετρελαϊκής ρυπάνσεως, άλ-
λοτε ευκολότερα και άλλοτε δυσκολότερα αντιμετω-
πίσιμες από τις αμυντικές ικανότητες του θαλάσσιου
οικοσυστήματος. Το πρόβλημα συνειδητοποιήθηκε
από τη διεθνή κοινότητα και η πρόσφατη νομοθεσία
προσπάθησε να θέσει, όχι βέβαια ένα τέλος, αλλά
τουλάχιστον ορισμένα αυστηρά όρια στην παραγω-
γή του φαινομένου. Μικροδιαρροές όμως μπορεί να
συμβαίνουν και στους **χώρους του φορτίου** είτε αυτό
είναι υγρό είτε είναι ξηρό αγαθό. Τα κατάλοιπα αυτά
του φορτίου συγκεντρώνονται πάλι σε ειδικό χώρο
(σεντίνα φορτίου) και αργά ή γρήγορα προκύπτει και
πάλι το πρόβλημα της απαλλαγής τους.

Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγμα-
τοποιεί υπερπόντια ταξίδια (20-25 άτομα) δημιουργεί
λύματα οικιακής μορφής σε σταθερή βάση⁵⁷ (π.χ.
απόβλητα αποχετεύσεων, νιπτήρων και λουτρών,
χώρων του πλοίου στους οποίους ζουν ζώα, ακάθαρ-
τα νερά κάθε είδους κ.λπ.). Είναι ευνόητο ότι πολύ
γρήγορα προκύπτει το πρόβλημα της διαθέσεώς τους,
η οποία ακόμα γίνεται απευθείας στο θαλάσσιο πε-
ριβάλλον με μικρούς σχετικά περιορισμούς. Το πρό-
βλημα της απορρίψεως λυμάτων στη θάλασσα έχει
περιοριστεί σημαντικά με βάση το Παράρτημα IV της
ΔΣ MARPOL, σύμφωνα με το οποίο:

1) Τα λύματα θα απορρίπτονται σε απόσταση με-
γαλύτερη των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.

2) Επιτρέπεται όμως να απορριφθούν σε από-
σταση μεγαλύτερη των 4 ν.μ. με την προϋπόθεση να

πολτοποιούνται και να απολυμαίνονται με συστήματα
εγκεκριμένα από τις αρμόδιες κρατικές αρχές.

3) Τα λύματα θα μπορούν να απορρίπτονται οπου-
δήποτε εάν το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση επεξεργα-
σίας λυμάτων, αλλά με αργό ρυθμό και όταν η ταχύ-
τητα του πλοίου είναι μεγαλύτερη από 4 knots/h.

Επίσης, το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου πα-
ράγει μία μεγάλη ποσότητα **απορριμμάτων** κάθε
είδους⁵⁸ (λ.χ. υπολείμματα τροφών, κουτιά, χαρτιά,
πλαστικά, σακούλες κ.λπ.), τα οποία κάθε άλλο παρά
αποτελούν αμελητέα ποσότητα. Μόνο για τη Μεσό-
γειο Θάλασσα έχει υπολογιστεί ότι τα απορρίμματα
που παράγονται στα πλοία και στις πλατφόρμες πε-
τρελαίου φθάνουν ετήσια τους 325.000 τόνους. Εί-
ναι ευνόητο ότι η απευθείας διάθεση τόσο μεγάλων
ποσοτήτων και σε σταθερή μάλιστα βάση, θα διατά-
ρασσε αργά ή γρήγορα το θαλάσσιο οικοσύστημα.
Εξάλλου πολλές φορές έχουμε γίνει μάρτυρες αντι-
αισθητικών εικόνων σε παράκτιες περιοχές από τη
συσσώρευση απορριμμάτων. Όμως σύμφωνα με το
Παράρτημα V της ΔΣ MARPOL:

1) Απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη πλαστι-
κών σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή.

2) Τα υπολείμματα τροφών μπορούν να απορρί-
πτονται σε απόσταση περισσότερο από 12 ν.μ. από
την πλησιέστερη ακτή.

3) Επιτρέπεται η απόρριψη υλικών στοιβασίας,
επενδύσεων, συσκευασίας που επιπλέουν, με την
προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση
μεγαλύτερη των 25 ν.μ. από την ακτή και εκτός θα-
λασσίων περιοχών όπως η Μεσόγειος, η Βαλτική, ο
Περσικός κόλπος.

4) Ύπαρξη σχετικών σταθμών ευκολιών υποδο-
χής στα λιμάνια εντός των ειδικών θαλασσίων περι-
οχών που αναφέραμε αμέσως παραπάνω.

Η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς **χημικών
προϊόντων** την τελευταία δεκαετία είχε ως αποτέλε-
σμα την παράλληλη αύξηση των ποσοστών ρυπάνσε-
ως εξαιτίας των ατυχημάτων των πλοίων που μετα-
φέρουν χημικά φορτία, αλλά και από τις απορρίψεις
που προέρχονται απ' τις λειτουργικές τους διαδικασί-
ες⁵⁹. Μολονότι οι ποσότητες των μεταφερόμενων χη-
μικών είναι σημαντικά μικρότερες από τις αντίστοιχες
των πετρελαιοειδών, οι πιθανότητες ρυπάνσεως του

⁵⁷ Βλ. αναλυτικά το Παράρτημα IV της MARPOL.

⁵⁸ Βλ. αναλυτικά το Παράρτημα V της MARPOL.

⁵⁹ Βλ. αναλυτικά το Παράρτημα II της MARPOL.

θαλασσίου περιβάλλοντος μπορεί να είναι μεγαλύτερες, δεδομένου ότι τα χημικά αποβαίνουν πολλές φορές πολύ πιο επικίνδυνα για τον άνθρωπο από ό,τι το πετρέλαιο. Το πρόβλημα αντιμετωπίζεται διεθνώς από τις συμβάσεις του IMO, δηλαδή:

1) Τη ΔΣ για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SOLAS 1974), όπου στις τροποποιήσεις του έτους 1983 υιοθετήθηκαν οι διεθνείς κώδικες για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χύδην χημικά. Ένας αριθμός των απαιτήσεων αυτών σχετίζεται άμεσα με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, π.χ. η θέση των δεξαμενών σε σχέση με το περίβλημα του πλοίου, έτσι ώστε να παρέχεται πρόσθετη ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος, και

2) τη ΔΣ για τη Θαλάσσια Ρύπανση (MARPOL 1973) και ιδιαίτερα στο Παράρτημά II της, που αφορά στη ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύδην και ισχύει από την 6/4/1987 και στο Παράρτημα III, που αφορά στη ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, φορητές δεξαμενές, Ε/Κ, ή βυτιοφόρα οχήματα και ισχύει από 1/6/1992.

4.4.6 Ρύπανση από διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού.

Τα κάθε είδους πετρελαιοφόρα πλοία είναι αναγκασμένα από τη διάρθρωση της αγοράς να εκτελούν το ένα από τα δύο ταξίδια χωρίς φορτίο, δεδομένου ότι κατευθύνονται από μία καταναλωτική περιοχή πετρελαιοειδών (π.χ. Ιαπωνία, Δ Ευρώπη) σε μία παραγωγική και εξαγωγική περιοχή (π.χ. κράτη της Μέσης Ανατολής και της Β ή Δ Αφρικής) για νέα παραλαβή φορτίου. Στο χωρίς φορτίο αυτό ταξίδι (ballast voyage) είναι αναγκασμένα να γεμίσουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό έρμα (ή αλλιώς σαβούρα) για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση. Πρέπει να σημειωθεί ότι ένα εντελώς άφορτο Δ/Ξ (ούτε θαλασσινό νερό) δεν μπορεί να πλεύσει με ασφάλεια λόγω των υπέρμετρων κινδύνων ανατροπής που παρουσιάζει. Επί πλέον σε ένα άφορτο πλοίο η προπέλα είναι σε μεγάλο βαθμό έξω από την επιφάνεια του νερού καθιστώντας την κίνηση προβληματική από πολλές πλευρές.

Όταν το πλοίο ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο, πραγματοποιεί τις διαδικασίες αφερματισμού, δηλαδή ξαναρίχνει το θαλάσσιο έρμα από τις δεξαμενές φορτίου στη θάλασσα. Τότε όμως συμπαρασύρονται και κάθε είδους κατάλοιπα φορτίου που βρίσκονται

στις δεξαμενές και προκαλείται αξιόλογη πετρελαϊκή κηλίδα. Εάν σκεφθεί κάποιος ότι αυτή ήταν η συνηθισμένη πρακτική επί δεκαετίες και το συνδυάσει με τον αριθμό των πολλών πετρελαιοφόρων πλοίων κάθε τύπου και κατηγορίας χωρητικότητας που κατέφευγε σε αυτήν την πρακτική, μπορεί να αντιληφθεί εύκολα το γιατί το πρόβλημα προσέλαβε δραματικές διαστάσεις.

Το παλαιό σύστημα που διέθεταν τα Δ/Ξ (σήμερα αυτός ο τύπος έχει καταργηθεί, διότι θεωρείται εξαιρετικά ρυπογόνος), είναι οι **δεξαμενές καθαρού έρματος** (Clean Ballast Tanks – CBT), δηλαδή δεξαμενές φορτίου οι οποίες είχαν μετατραπεί προσωρινά σε δεξαμενές μεταφοράς καθαρού έρματος. Όμως οι αντίστοιχες σωληνώσεις και αντλίες των δεξαμενών αυτών παραμένουν στην εξυπηρέτηση του συστήματος φορτοεκφορτώσεως φορτίου, γι' αυτό και απαιτείται προσεκτικός καθαρισμός τους πριν από την τοποθέτηση καθαρού έρματος. Οι CBT στοχεύουν στην ελάττωση της ρυπάνσεως που προκαλείται από τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού. Μεγάλο πλεονέκτημά τους αποτελεί το χαμηλό τους κόστος, το οποίο οφείλεται κυρίως στο ότι δεν χρειάζεται αλλαγή του συστήματος αντλιών και σωληνώσεων του πλοίου, αλλά και το ότι δεν αχρηστεύει διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου, αφού οι ίδιες δεξαμενές χρησιμοποιούνται εναλλακτικά για φορτίο και θαλασσινό έρμα.

Επειδή όμως το πρόβλημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως δεν μπορούσε να περιοριστεί, ο IMO καθιέρωσε από το 1983 τις **ξεχωριστές δεξαμενές έρματος** (Segregated Ballast Tanks – SBT), δεξαμενές δηλαδή οι οποίες προορίζονται από την κατασκευή τους ειδικά για τη μεταφορά θαλασσινού έρματος. Ολόκληρο το κύκλωμα εξυπηρέτησής τους (αντλίες, σωληνώσεις, αντλιοστάσιο) είναι εντελώς ανεξάρτητο από το αντίστοιχο κύκλωμα φορτοεκφορτώσεως των δεξαμενών φορτίου και των καυσίμων, εκμηδενίζοντας έτσι τις πιθανότητες για ρύπανση κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ερματισμού και αφερματισμού.

Η εγκατάστασή τους προβλεπόταν σε επιλεγμένες θέσεις (Protectively Located – PL), ώστε να παρέχεται προστασία του πλοίου και του φορτίου, σε περίπτωση συγκρούσεως ή προσαράξεως. Σύμφωνα με αυτήν την τεχνική, οι δεξαμενές SBT τοποθετούνται στις πλευρές ή στους διπλούς πυθμένες του πλοίου, παρέχοντας μία επί πλέον ασφάλεια.

Η χωρητικότητα των SBT καθορίζεται με τέ-

τοιοιόν τρόπο, ώστε το πλοίο να μπορεί να ταξιδεύει με ασφάλεια και χωρίς να καταφεύγει στη χρησιμοποίηση των δεξαμενών φορτίου για θαλασσινό έρμα (πλιν της περιπτώσεως εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών, οπότε πιθανόν να χρειαστεί επί πλέον έρμα). Μεγάλο πλεονέκτημα των δεξαμενών SBT ως προς τις CBT είναι η καθαρότητα που χαρακτηρίζει το κύκλωμά τους, με εξαφάνιση της πιθανότητας προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως λόγω αφερματισμού. Ωστόσο δύο μεγάλα **μειονεκτήματα** οικονομικής φύσεως μπορούν να χαρακτηρίσουν τη χρήση των SBT, δηλαδή⁶⁰:

1) Αφενός προϋποθέτουν υψηλότατο κόστος μετασκευής λόγω εκτεταμένων εργασιών επί του πλοίου (λ.χ. μετατροπές δεξαμενών, τοποθετήσεις σωληνώσεων, αγορές νέων αντλίων). Άλλωστε λίγο πριν την καθιέρωσή τους, δεν είχαν γίνει αποδεκτές κυρίως από χώρες με μεγάλους στόλους ανεξαρτήτων ιδιοκτητών Δ/Ξ π.χ. Ελλάδα, Νορβηγία, Δανία, διότι δεν γνώριζαν εάν θα γινόταν απόσβεση του πρόσθετου κόστους. Γι' αυτούς τους λόγους έγινε αναγκαία από την αρχή η διαφοροποίηση στην εφαρμογή του συστήματος, ανάλογα με την ηλικία και τη χωρητικότητα των πλοίων. Αυτό διότι πλοία μεγάλης χωρητικότητας ή και μικρής ηλικίας έχουν συνήθως μεγαλύτερες δυνατότητες για απόσβεση του κόστους μετατροπής από αντίστοιχα πλοία μικρής χωρητικότητας ή και μεγάλης ηλικίας.

2) Αφετέρου περιορίζουν σοβαρά τη διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους καθαρής χωρητικότητας, αφού αφαιρούν σημαντικό τμήμα από τις ήδη υπάρχουσες δεξαμενές φορτίου. Ωστόσο επειδή η εφαρμογή του συστήματος πλήττει εξίσου όλους τους πλοιοκτήτες, το πρόβλημα παραμένει στη σύγκριση των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας (που έχουν την υποχρέωση για εφαρμογή των SBT) με πλοία μικρής χωρητικότητας, όπου δεν υπάρχει η αντίστοιχη υποχρέωση.

Είναι όμως αξιοσημείωτο το γεγονός ότι αρκετοί πλοιοκτήτες δεν αντέδρασαν έντονα αρνητικά στην ιδέα της καθιέρωσης των SBT όταν το ζήτημα αντιμετώπιστηκε για πρώτη φορά αλλά και στη συζήτηση στη συνέχεια με τις εταιρείες πετρελαιοειδών παρά το σημαντικό χρηματικό κόστος που θα αναλάμβαναν (υπολογίζεται ένα αυξημένο κόστος κατασκευής ξεχωριστών δεξαμενών έρματος κατά 3-5%). Αυτό οφείλε-

ται κυρίως στο γεγονός ότι το ζήτημα παρουσιάστηκε σε εποχή έντονης και μακροχρόνιας ναυτιλιακής κρίσεως στις μεταφορές χύδην υγρών φορτίων, οπότε οποιοσδήποτε συλλογικός τεχνητός περιορισμός του διαθέσιμου καθαρού tonnage θα βελτίωνε την κατάσταση των εξαιρετικά χαμηλών ναύλων (πράγμα και το οποίο τελικά έγινε σε κάποιο βαθμό).

4.4.7 Διαδικασίες πλύσεως δεξαμενών φορτίου.

Κατά το παρελθόν η συνήθης πρακτική που εφαρμόζονταν μέχρι τη δεκαετία του 1970 για τον καθαρισμό τους με σκοπό να φορτωθεί νέο φορτίο, αφορούσε την πλύση αυτών με θαλασσινό νερό (**μέθοδος Butterworth**) με άμεση συνέπεια την απόρριψη των καταλοίπων φορτίου στη θάλασσα. Η μέθοδος αυτή είναι ο παραδοσιακός τρόπος καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου ενός Δ/Ξ και βασίζεται στη χρησιμοποίηση μίας περιστρεφόμενης δέσμης νερού, η οποία δημιουργείται χάρη σε έναν ειδικό μηχανισμό που μπαίνει στη δεξαμενή φορτίου από ανοίγματα στην οροφή της. Ως μέσο καθαρισμού χρησιμοποιείται το ζεστό νερό (στους 80 °C και πίεση στις 12 ατμόσφαιρες). Επί πλέον, σε ειδικές περιπτώσεις χρησιμοποιούνται και διαλυτικά για τον πλήρη καθαρισμό αντί για νερό, π.χ. καυστική σόδα. Η πλύση των δεξαμενών φορτίου με τη μέθοδο αυτή θεωρείται για τα σημερινά δεδομένα ως εξαιρετικά ρυπογόνα, γι' αυτό και εφαρμόζεται σε λίγες σχετικές περιπτώσεις.

Η διεθνής κοινότητα ανέλαβε την επίλυση των σοβαρών αυτών προβλημάτων με διάφορες ρυθμίσεις, τελική απόρροια των οποίων ήταν η MARPOL π.χ. σήμερα τα Δ/Ξ είναι εφοδιασμένα με το **σύστημα Crude Oil Washing (COW)**, δηλαδή την πλύση των δεξαμενών με φορτίο (αργό πετρέλαιο). Οι εργασίες και τα πειράματα των εταιρειών εκμεταλλεύσεως πετρελαιοειδών έδειξαν ότι το αργό πετρέλαιο ήταν ένας καλός διαλύτης και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως μέσο πλύσεως. Σύμφωνα με το σύστημα COW κατά τη διάρκεια της εκφορτώσεως τμήμα του εξερχόμενου φορτίου επανέρχεται σε κρουνοί υψηλής πίεσεως που στοχεύουν βαθμιαία όλα τα εσωτερικά ελάσματα των δεξαμενών φορτίου. Έτσι αφαιρούνται τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα που απομένουν εκεί μετά την εκφόρτωση του πετρελαίου και εξέρχονται μαζί με το φορτίο.

⁶⁰ Σήμερα, ανάλογα και με το όριο ηλικίας, τα περισσότερα από αυτά τα Δ/Ξ έχουν αποσυρθεί για scrap και όσα ακόμη υπάρχουν πρέπει να έχουν κάνει την απαραίτητη μετασκευή σε Δ/Ξ διπλού πυθμένα και διπλού κύτους.

Τα **πλεονεκτήματα** αυτής της μεθόδου είναι τα εξής:

1) **Αύξηση της παραδιδόμενης ποσότητας πετρελαίου.** Σχεδόν όλα τα υπολείμματα του φορτίου εκφορτώνονται μαζί με το φορτίο, εφόσον το σύστημα COW εκτελείται κατά τη διάρκεια της εκφορτώσεως και το παραδιδόμενο πετρέλαιο επαναφέρεται στη φυσική κατάσταση που φορτώθηκε και δεν υπάρχουν σε αυτό σημαντικές ποσότητες νερού (υπολογίζεται ότι με αυτή τη μέθοδο περίπου το 70-80% των υπολειμμάτων πετρελαίου και λάσπης μπορεί να αποδοθεί στους τερματικούς σταθμούς και τα λιμάνια).

2) **Μείωση της ρυπάνσεως.** Το σύστημα αποδεικνύεται αρκετά αποτελεσματικό στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρυπάνσεως, αφού ελάχιστα κατάλοιπα φορτίου παραμένουν στις δεξαμενές για να αναμιχθούν με το θαλασσινό έρμα.

3) **Αύξηση της μεταφορικής ικανότητας.** Εάν τα κατάλοιπα φορτίου παραμείνουν στις δεξαμενές ενός Δ/Ξ, θα αυξηθούν ύστερα από ορισμένα ταξίδια με συνέπεια τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Με τη μέθοδο COW μειώνονται περίπου 4 φορές οι ποσότητες των καταλοίπων που απομένουν στις δεξαμενές.

4) **Συντήρηση ελασμάτων.** Η μείωση χρήσεως του νερού ως μέσο πλύσεως μειώνει ανάλογα τον ρυθμό διαβρώσεως των ελασμάτων των δεξαμενών.

Αντίθετα, τα **μειονεκτήματα** του συστήματος COW είναι τα εξής:

1) **Υψηλό κόστος.** Η εγκατάσταση του συστήματος συνεπάγεται σημαντική οικονομική δαπάνη για τα υπάρχοντα Δ/Ξ αλλά και πρόσθετα έξοδα συντηρήσεώς του. Άλλωστε όταν παρουσιάστηκε από τις εταιρείες πετρελαιοειδών ως μέθοδος αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρυπάνσεως και ως εναλλακτική λύση προς τις ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (SBT), θεωρήθηκε οικονομικά μη επικερδές μέχρι την πρώτη κρίση πετρελαίου (1973).

2) **Αύξηση του χρόνου εκφορτώσεως.** Ανεξάρτητα από τη χρήση του COW στη διαδικασία πλύσεως των δεξαμενών, η λειτουργία του αυξάνει τη χρονική διάρκεια που απαιτείται για την εκφόρτωση του Δ/Ξ. Αυτός είναι και ο λόγος που απαιτεί υψηλά εκπαιδευμένο πλήρωμα για τη σωστή λειτουργία του συστήματος, διότι παρατηρείται πολλές φορές η εικόνα να ακολουθούνται πιο σύντομες πρακτικές με σκοπό να εξοικονομηθεί χρόνος στο λιμάνι κι αυτό έχει άμεσες συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον.

3) **Απαραίτητη συνύπαρξη του συστήματος αδρανούς αερίου.** Το τελευταίο μειονέκτημα θα

αναλύσουμε εδώ με περισσότερη λεπτομέρεια. Το **σύστημα αδρανούς αερίου** (Inert Gas System – IGS) καθιερώθηκε με το Πρωτόκολλο της ΔΣ SOLAS (1978), επειδή οι πολλές εκρήξεις που σημειώθηκαν σε πολλά Δ/Ξ τις τελευταίες δεκαετίες, προκάλεσαν σημαντική ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για να δημιουργηθεί πυρκαγιά ή έκρηξη σε έναν χώρο όπως οι δεξαμενές φορτίου, πρέπει να συνυπάρχουν οξυγόνο πάνω από 11%, καύσιμη ύλη και πηγή αναφλέξεως (σπινθήρες, στατικός ηλεκτρισμός). Εάν εκλείψει ένα από τα τρία στοιχεία, δεν είναι δυνατόν να συμβεί έκρηξη.

Σύμφωνα με IGS, μείγμα διαφόρων αδρανών αερίων από τα καυσάερια της μηχανής του πλοίου ή της γεννήτριας παραγωγής αδρανούς αερίου (δηλ. διοξείδιο του άνθρακα 12-14%, οξυγόνο 2-4%, διοξείδιο του θείου 0,2-0,3% και άζωτο 75-80%) διοχετεύεται στους χώρους των δεξαμενών φορτίου μετά από κατάλληλη επεξεργασία (πλύση, έλεγχο) στον πύργο καθαρισμού κατά τη διάρκεια που αυτές πλένονται με το σύστημα COW. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η μείωση του οξυγόνου της ατμόσφαιρας των δεξαμενών τυπικά σε ποσοστό κάτω από 8% (συνήθως για πρόσθετα μέτρα ασφάλειας γύρω στο 6%), δηλαδή σε όρια που δεν μπορεί να προκληθεί ανάφλεξη ή έκρηξη. Για τη σωστή λειτουργία του συστήματος απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος και διατήρησή του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Πρέπει να τονιστεί ότι το σύστημα IGS προσφέρει προστασία μόνο στους κλειστούς χώρους των δεξαμενών και έτσι πρέπει να τηρούνται αυστηρά τα υπόλοιπα μέτρα ασφάλειας στο πλοίο.

Το IGS προσφέρει ασφάλεια στο πλοίο κατά τη διάρκεια χρησιμοποίησής του συστήματος COW αλλά δεν είναι άμοιρο ρυπάνσεως. Καθώς τα καυσάερια της μηχανής του πλοίου περνούν μέσα από τον πύργο καθαρισμού, πολλά από αυτά που χαρακτηρίζονται ως δηλητηριώδη π.χ. διοξείδιο του άνθρακα, υδρόθειο κ.λπ. ψύκονται και στέλνονται κατευθείαν στη θάλασσα ως ακατάλληλα για τους χώρους φορτίου. Έτσι προκαλείται μία μικρή αλλά σταθερή σε κάθε διαδικασία εκφορτώσεως ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

4.5 Σταθμοί ή ευκολίες υποδοχής καταλοίπων (ΕΥΚ).

Από τη μέχρι τώρα ανάλυση προκύπτει ότι τα κάθε είδους απόβλητα που δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα και συγκεντρώνονται στα

πλοία, προβλέπεται να διατίθενται σε ειδικές εγκαταστάσεις της ξηράς, τους λεγόμενους σταθμούς ή ευκολίες υποδοχής καταλοίπων (ΕΥΚ) (slop reception facilities). Σύμφωνα με τη MARPOL 1973/1978 κάθε κράτος-μέλος έχει την ευθύνη να εξασφαλίζει επαρκείς ευκολίες υποδοχής για τα κάθε είδους κατάλοιπα και απορρίμματα που παράγονται από τα πλοία. Επί πλέον θα πρέπει να υπάρχουν πολλοί σταθμοί σε μία χώρα, δηλαδή σε διάφορα σημεία που προσεγγίζουν υποχρεωτικά τα πλοία, π.χ. τερματικοί σταθμοί φορτοεκφορτώσεως, επισκευαστικά κέντρα, θαλάσσιες οδοί κ.λπ..

Δυστυχώς όμως η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Οι περισσότερες χώρες δεν έχουν διόλου συμμορφωθεί με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις πιθανόν λόγω άγνοιας του προβλήματος, σχολαστικής γραφειοκρατίας ή ακόμα και οικονομικής στενότητας. Οι υπάρχουσες ΕΥΚ κάθε άλλο παρά μπορούν να χαρακτηριστούν ικανοποιητικές, αφού παρουσιάζουν τα εξής προβλήματα:

1) Είναι ελάχιστες αριθμητικά και μη ορθολογικά κατανομημένες αναλογικά με τις ανάγκες της διεθνούς ναυτιλίας.

2) Είναι ποσοτικά ανεπαρκείς, αφού δεν διαθέτουν τα μηχανήματα και τους αποθηκευτικούς χώρους που θα επέτρεπαν μία γρήγορη εκφόρτωση των κάθε είδους καταλοίπων και απορριμμάτων.

3) Ασκοούν «πολιτική προτιμήσεως» ως προς ορισμένου τύπου κατάλοιπα (τα οποία είναι οικονομικά εκμεταλλεύσιμα) και αδιαφορούν για τα υπόλοιπα. Στις χειρότερες μάλιστα περιπτώσεις προσπαθούν να αποτρέψουν την εκφόρτωση των φτωχών καταλοίπων και των απορριμμάτων με κάθε είδους πολιτική (τιμολογιακή, τελωνειακή, διοικητική).

Οι λόγοι που συντέλεσαν σε αυτό το φαινόμενο ποικίλλουν ανάλογα με τις ανάγκες και τις υποχρεώσεις των παρακτίων κρατών για την παροχή τέτοιων σταθμών στα διάφορα λιμάνια. Συγκεκριμένα, είναι η έλλειψη εμπειρίας για τη δημιουργία τέτοιων ευκολιών υποδοχής, το μεγάλο απαιτούμενο κόστος κατασκευής, η απαιτούμενη παράκτια έκταση κοντά στους λιμένες, καθώς και προβλήματα αισθητικά και περιβαλλοντικά. Επίσης, ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των υπάρχοντων σταθμών υποδοχής καταλοίπων είναι:

1) Οι αποστάσεις μεταξύ των αξιολογών κέντρων ευκολιών υποδοχής είναι πάνω από 500 ν.μ..

2) Υπάρχει σημαντική απώλεια χρόνου, λόγω αδυναμίας των σταθμών ευκολιών υποδοχής για

γρήγορη εξυπηρέτηση (πολλές ευκολίες υποδοχής ζητούν προειδοποίηση μέχρι και 72 ώρες, προκειμένου να δεχτούν τα κάθε είδους απόβλητα, με αποτέλεσμα να υπάρχει καθυστέρηση των πλοίων στα λιμάνια με το ανάλογο οικονομικό κόστος για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες).

3) Υπάρχει άρνηση για εξυπηρέτηση ορισμένων μορφών καταλοίπων, όπως τονίσαμε παραπάνω, φτωχής αξίας π.χ. στην περίπτωση πολλών μειγμάτων πετρελαϊκών καταλοίπων (OIL RESIDUES).

4) Υπάρχει επίσης άρνηση στην παραλαβή των ανεπιθύμητων φορτίων π.χ. απορρίμματα (GARBAGE) με τη χρήση επίπονων διοικητικών μέτρων ή με ακριβές τιμές εξυπηρέτησεως.

5) Υπάρχει πλήρης αδυναμία παραλαβής ορισμένων καταλοίπων που απαιτούν ειδικούς χειρισμούς εκφορτώσεως, αποθηκεύσεως και επεξεργασίας, π.χ. χημικές ουσίες (CHEMICAL RESIDUES).

Μολονότι τα περισσότερα σημεία είχαν προβλεφθεί από τη ΔΣ MARPOL, στην πράξη υπήρξε μεγάλος αριθμός σημαντικών προβλημάτων:

1) Η άρνηση υπογραφής της Συμβάσεως ή έστω των Παραρτημάτων αυτής από πολλές χώρες-μέλη του IMO.

2) Η επιθυμία αρχικά για υπογραφή της Συμβάσεως αλλά με πολλή καθυστέρηση στο στάδιο της επικυρώσεως.

3) Η άρνηση παροχής στοιχείων που αφορούν τις ευκολίες υποδοχής στον IMO από χώρες-μέλη, οι οποίες έχουν μάλιστα υπογράψει πολύ πριν τη Σύμβαση (από τις πολλές προσπάθειες του IMO για να συλλέξει πληροφορίες, έχουν απαντήσει μέχρι και το έτος 1987 μόνο 33 χώρες-μέλη, οι τρεις μάλιστα από τις οποίες ανέφεραν επίσημα ότι δεν έχει γίνει κανένα σχετικό έργο).

4) Η παροχή ανακριβών στοιχείων και δεδομένων στον IMO, στοιχείων που απλώς προσπαθούν να καλύψουν την ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια των περισσότερων από τους σταθμούς ευκολιών υποδοχής που υπάρχουν σήμερα.

Όμως δεν πρέπει να λησμονούμε ότι από το έτος 1994 η εφαρμογή της MARPOL είναι πλέον υποχρεωτική και τα κράτη-μέλη που δεν τηρούν τους όρους της Συμβάσεως αντιμετωπίζουν τουλάχιστον την πιθανότητα να καταγγεληθούν διεθνώς ως μη σεβόμενα την υπογραφή τους, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στη συντήρηση του προβλήματος της ρυπάνσεως των θαλασσών.

Από τις παραπάνω επεξηγήσεις γίνεται κατανο-

τό γιατί η πολιτική της **Σουνδίας** (να δέχεται κάθε είδους απορρίμματα δωρεάν) αποτελεί λαμπρό παράδειγμα. Επίσης η περίπτωση των λιμανιών του **Ισραήλ** είναι άξια αναφοράς. Σε αυτά λειτουργούν παντού κανονικά ευκολίες υποδοχής, το κόστος όμως των οποίων είναι ενσωματωμένο στο τιμολόγιο υπηρεσιών του λιμανιού (ανεξάρτητα δηλαδή από το εάν θα γίνει χρήση των ευκολιών υποδοχής ή όχι). Πρόκειται για μία ενδιαμέση λύση, η οποία πρακτικά έχει αποδώσει. Πιστεύουμε όμως ότι οι λύσεις τύπου Σουνδίας ή Ισραήλ με προσαρμοσμένο και φθινό τιμολόγιο, θα είναι στο μέλλον αναγκαίες για έναν επί πλέον λόγο. Σύμφωνα με τις τελευταίες αποφάσεις του IMO, τα καύσιμα των πλοίων θα γίνουν σταδιακά υψηλής ποιότητας, με αποτέλεσμα τα κατάλοιπα τους να είναι ακόμη περισσότερο φτωχά και μη εκμεταλλεύσιμα, οπότε και οι ΕΥΚ θα αντιμετωπίσουν στο μέλλον ακόμα μεγαλύτερα προβλήματα ως προς την βιωσιμότητά τους.

Προς αυτήν την κατεύθυνση αναμένεται εξάλλου να λειτουργήσει και οποιαδήποτε μελλοντική συμπίεση της τιμής του αργού πετρελαίου και των πετρελαϊκών προϊόντων που μεταφέρονται ως φορτία. Ειδικότερα ορισμένες θαλάσσιες περιοχές, κατά προτίμηση οι κλειστές θάλασσες π.χ. Μεσόγειος, Μαύρη Θάλασσα, έχουν επιτακτική ανάγκη ΕΥΚ. Γι' αυτόν τον λόγο καταρτίστηκε ένα σχέδιο αμέσου δράσεως με τις πρωτοβουλίες του προγράμματος περιβάλλοντος του ΟΗΕ (UNEP), για την εγκατάσταση επαρκών ΕΥΚ τουλάχιστον σε 20 μεσογειακά λιμάνια μέχρι την 1/1/1993 και έναν σημαντικό ακόμη αριθμό σε άλλα λιμάνια ανά τον κόσμο μέχρι την 1/1/1995, το οποίο συμφωνεί με τις απαιτήσεις της MARPOL και των Παραρτημάτων της I, II και V (θυμίζουμε ότι το 30% της παγκόσμιας μεταφοράς πετρελαίου διέρχεται από τη Μεσόγειο και χρησιμοποιεί τα 286 λιμάνια της).

Η διαθεσιμότητα των ΕΥΚ είναι λανθασμένα κατανεμημένη, αλλά και όπου υπάρχουν εμφανίζεται διαφοροποίηση στους τομείς της ποιότητας και του βαθμού ικανότητας αποδοχής καταλοίπων. Η ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας από τα εμπορικά πλοία παραμένει σε μη αποδεκτό επίπεδο. Υπολογίζεται ότι διαρρέουν στον ευρύτερο θαλάσσιο

χώρο της Μεσογείου 450.000 τόνοι πετρελαίου από ακάθαρτο έρμα, 60.000 τόνοι από σεντίνες και κατάλοιπα καυσίμων, 30.000 τόνοι τοξικές ουσίες και περίπου 500.000 m³ απορρίμματα κάθε χρόνο. Τα προβλήματα για την επάρκεια των σταθμών υποδοχής καταλοίπων στη Μεσόγειο είναι:

1) Η έλλειψη πολιτικών αποφάσεων των κυβερνήσεων των κρατών-μελών για κοινή συνεργασία και αντιμετώπιση του προβλήματος.

2) Τα προβλήματα επενδύσεως και χρηματικής υποστήριξης για την κατασκευή νέων σταθμών, την αναβάθμιση των ήδη υπαρχόντων καθώς και την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων τους.

3) Η απροθυμία κοινής εφαρμογής των διατάξεων των συμβάσεων.

4) Ο ανεπαρκής αριθμός εκπαιδευμένου προσωπικού στα Μεσογειακά λιμάνια.

5) Η ανεπαρκής περιφερειακή ανάπτυξη και συνεργασία στους λιμενικούς ελέγχους και στην οργάνωση των θαλασσίων οδών.

Με τα σημερινά δεδομένα, τα μέτρα βελτιώσεως θα πρέπει να αποσκοπούν στην παρακίνηση των Μεσογειακών κρατών να γίνουν μέλη της MARPOL, αλλά και να υπάρξουν οι προϋποθέσεις για άμεση συνεργασία με τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας, λαμβάνοντας υπόψη τη συχνή κυκλοφορία πλοίων από και προς τη θάλασσα αυτή διά μέσου των στενών των Δαρδανελίων.

Στο πλαίσιο της καθιέρωσης νέων στόχων του Μεσογειακού Προγράμματος Δράσεως (Mediterranean Action Plan – MAP), έγινε αντιληπτό ότι η Μεσόγειος δεν αντιμετωπίζει πολύ σοβαρά προβλήματα ρυπάνσεως εν αντιθέσει με άλλες ημικλειστές θάλασσες. Το κυριότερο πρόβλημα εστιάζεται στην έντονη οικονομική δραστηριότητα στην παράκτια ζώνη σε συνδυασμό με τη συχνότητα των ατυχημάτων Δ/Ξ πλησίων ή εντός των λιμενικών ζωνών⁶¹. Η ανατολική Μεσόγειος είναι μία περιοχή με υψηλή πυκνότητα διακινήσεως φορτίων πετρελαίου, διότι αποτελεί έναν σημαντικό διαμετακομιστικό (transit) κόμβο μεταξύ των περιοχών παραγωγής πετρελαίου (Μέση Ανατολή, Ρωσία) και περιοχών εισαγωγής (Δ Ευρώπη, ΗΠΑ)⁶². Η σύγχρονη τάση είναι

⁶¹ Βλ. Α.Β. Αλεξόπουλος, (1999). Η Αναγκαιότητα εγκαταστάσεως και λειτουργίας σταθμών υποδοχής καταλοίπων στον ελληνικό χώρο και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, *Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου: Sustainable Development and Spatial Planning in the European Territory*, NTUA, 1-15.

⁶² Βλ. Α.Β. Αλεξόπουλος, (2002). «Πρότυπα αειφόρου ανάπτυξης και ορθολογική διαχείριση παράκτιων περιοχών: η περίπτωση των ευκολιών υποδοχής καταλοίπων», *Πρακτικά Συνεδρίου INEIT*, Καλαμάτα, 1-16.

να αυξηθεί ακόμη περισσότερο η σπουδαιότητα του κόμβου⁶³.

Στην περιοχή αυτή σημαντική συγκέντρωση πετρελαιοειδών παρατηρείται στον Σαρωνικό Κόλπο, στον θαλάσσιο χώρο ανάμεσα στις ακτές της Κύπρου και στην παράκτια ζώνη του Λιβάνου, όπου καταλήγουν πολλοί αγωγοί μεταφοράς πετρελαίου από τη Σαουδική Αραβία και το Ιράκ, και κατά μήκος της παράκτιας ζώνης των βορειοαφρικανικών κρατών, όπου υπάρχουν τερματικοί σταθμοί και διυλιστήρια.

Ένα σημαντικό πρόβλημα που δεν έχει ακόμη επιλυθεί είναι η διαφοροποίηση στα επίσημα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την επάρκεια και διαθεσιμότητα των ΕΥΚ στη Μεσόγειο Θάλασσα από τις δύο περιεκτικές λίστες, του REMPEC και του IMO. Κατά συνέπεια δεν έχουμε πραγματική εικόνα τόσο για τον αριθμό τους όσο και τις δυνατότητες λειτουργίας τους. Τούτο σημαίνει ότι, ακόμη και σήμερα πολλά κράτη-μέλη δεν δίνουν τις απαραίτητες πληροφορίες είτε για νέες μονάδες λειτουργίας είτε για τις υπάρχουσες ΕΥΚ, σύμφωνα με τον IMO τον Απρίλιο κάθε έτους. Επίσης, μία άλλη παράμετρος που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο είναι οι συγκεκριμένες τιμολογιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές που εφαρμόζει κάθε Μεσογειακό κράτος και που επηρεάζονται από τα εθνικά εμπορικά συμφέροντα⁶⁴, πόσο μάλλον όταν αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των φορτίων ανά γεωγραφική περιοχή, δεν τηρούν πάντοτε φιλική προς το περιβάλλον πολιτική.

Ο κύριος λόγος για τη χρήση των ΕΥΚ είναι η γρήγορη, αξιόπιστη και αποτελεσματική λειτουργία τους⁶⁵. Οκτώ κράτη της Μέσης Ανατολής απαιτούν από τα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους να έχουν καθαρές δεξαμενές από υγρά κατάλοιπα. Κατά συνέπεια, ανεξάρτητα από την πρόθεση, τα περισσότερα κατάλοιπα απορρίπτονται στη θάλασσα. Το Ισραήλ, όπως ήδη αναφέραμε, εφαρμόζει την

πολιτική τιμολογήσεως που προτείνεται και στην κοινοτική οδηγία, προκειμένου η λειτουργία των ΕΥΚ να καθίσταται οικονομικά βιώσιμη. Έτσι, το κόστος είναι ενσωματωμένο στο τιμολόγιο υπηρεσιών του λιμανιού, ανεξάρτητα από το εάν θα γίνει χρήση τους ή όχι.

Στην Ελλάδα, παρά την ύπαρξη εθνικής νομοθεσίας, η ύπαρξη των ΕΥΚ (μόνο πλωτών) δεν έχει βιωσιμότητα, τουλάχιστον μέχρι σήμερα που εφαρμόζεται η πολιτική ανακτήσεως του άμεσου κόστους⁶⁶. Η κατασκευή και λειτουργία μόνιμων ΕΥΚ στα Ελληνικά λιμάνια συναντά προβλήματα ελλείψεως διαθέσιμης χερσαίας εκτάσεως, ελλείψεως τεχνογνωσίας αλλά και μεγάλης καθυστέρησης στην εκπόνηση των σχετικών λιμενικών έργων. Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 20 ΕΥΚ, από τις οποίες το 70% δέχεται μόνο ειδικού τύπου κατάλοιπα, το 20% είναι ποιοτικά και ποσοτικά ανεπαρκείς και το 10% δεν μπορεί να δεχθεί μεγάλης χωρητικότητας πλοία. Στους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης χρησιμοποιούνται Δ/Ξ ως πλωτά εργαστήρια για την παραλαβή των καταλοίπων.

Η **Κοινοτική Οδηγία 2000/59/ΕΚ** για τη διαχείριση των καταλοίπων των εμπορικών πλοίων αναφέρει ότι όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. έχουν επικυρώσει τη ΔΣ MARPOL, όμως απαιτούνται μέτρα βελτιώσεως για τη διαθεσιμότητα των ΕΥΚ (για όλα τα κοινοτικά λιμάνια δίχως εξαίρεση), διαμέσου της εφαρμογής του ισχύοντος διεθνούς θεσμικού πλαισίου. Η οδηγία αναφέρει ρητά τι σημαίνει «επαρκείς» ΕΥΚ, δηλαδή πρέπει να ικανοποιούν τις ανάγκες των χρηστών, ανεξάρτητα από το μέγεθος του πλοίου, και τις ανάγκες του περιβάλλοντος, δίχως να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση για τα πλοία εντός λιμένα. Η υποχρέωση της εξασφάλισης ικανών ΕΥΚ βασίζεται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους-μέλους να μεριμνήσει κατά τον επιθυμητό τρόπο είτε για μόνιμες (fixed facilities) είτε για

⁶³ Βλ. N. Martini and R. Patruno, (2005). "Oil pollution risk assessment and preparedness in the East Mediterranean", *International Oil Spill Conference*, ITOPF, 1-6.

⁶⁴ Τα εμπορικά πλοία, προκειμένου να συμμορφώνονται με τις επιταγές της διεθνούς νομοθεσίας, συχνά αντιμετωπίζουν (α) το κόστος διαφοροποίησης πορείας (προς επίσκεψη σε τέτοια μονάδα) και (β) το κόστος αναμονής (απώλεια χρόνου εντός και εκτός των ΕΥΚ). Τα κόστη αυτά μπορεί να αποδειχθούν οικονομικά ασύμφορα για τον πλοιοκτήτη (απώλεια εσόδων για την απαλλαγή του από κάθε είδους κατάλοιπα).

⁶⁵ Βλ. Α.Β. Αλεξόπουλος και Α. Μαυρανεζούλης, (2003). «Σύγχρονες μέθοδοι παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων των εμπορικών πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις: Η Ελληνική περίπτωση», *Πρακτικά Συνεδρίου ΙΝΕΠ*, Αθήνα, 1-18.

⁶⁶ Η παράδοση των καταλοίπων διευθετείται είτε απευθείας από τα πλοία είτε από την εταιρεία διαχείρισης καταλοίπων και εκδίδεται τιμολόγιο από αυτή ή οι λιμενικές αρχές διαβιβάζουν την παραγγελία στην εταιρεία. Με αυτόν τον τρόπο δεν μειώνεται η πιθανότητα των παρανόμων απορρίψεων στο θαλάσσιο περιβάλλον και μπορεί να αποφευχθεί το κόστος παραλαβής και διαχείρισης των καταλοίπων.

επιπλέουσες (floating) ή κινητές (mobile) εγκαταστάσεις παραλαβής των καταλοίπων. Πιο συγκεκριμένα αναφέρονται τα εξής:

1) Ύπαρξη των ΕΥΚ σε όλα τα κοινοτικά λιμάνια για όλα τα πλοία, περιλαμβάνοντας *αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής*.

2) Το κόστος των ΕΥΚ και ολόκληρη η επεξεργασία καταλοίπων θα καλύπτονται από την *είσπραξη τέλους από τα πλοία* (σύστημα τιμολογήσεως και παρечομένων υπηρεσιών).

3) Οι λιμενικές αρχές θα είναι υπόχρεες στην *καταβολή αποζημιώσεως* εξαιτίας αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην παράδοση ή/και την παραλαβή των καταλοίπων.

4) Υποχρέωση των λιμενικών αρχών να καταρτίζουν *σχέδιο παραλαβής και διακινήσεως καταλοίπων* (waste reception and handling plan).

5) Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να δηλώνει, πριν το πλοίο προσεγγίσει το λιμάνι, στις λιμενικές αρχές τις ποσότητες αποβλήτων και άλλων ειδών καταλοίπων, που έχουν παρακρατηθεί στο πλοίο και προορίζονται προς παράδοση.

6) Τουλάχιστον 25% των εμπορικών πλοίων πρέπει να επιθεωρούνται από τους λιμενικούς ελέγχους στα κοινοτικά λιμάνια (Port State Control)⁶⁷.

Η οδηγία εξαιρεί, όπως οι περισσότερες Διεθνείς και Περιφερειακές Συμβάσεις, τα πολεμικά πλοία και τα πλοία που αφορούν σε κυβερνητικούς σκοπούς. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με το άρθρο 8.4, που αναφέρει ότι δεν πρέπει να υπάρχουν διακρίσεις στον καθορισμό τελών για κάθε πλοίο, κάτι που δεν ισχύει στις ΗΠΑ.

Εξαιτίας της υφιστάμενης ανεπάρκειας των σταθμών υποδοχής καταλοίπων, μία προτεινόμενη λύση διεθνώς είναι οι *πλωτές ευκολίες υποδοχής καταλοίπων*, δηλαδή Δ/Ξ κατάλληλα κατασκευασμένα, που μπορούν να δέχονται και να επεξεργάζονται τα κατάλοιπα και απορρίμματα των πλοίων, όπως η περίπτωση της Ελλάδας που αναφέρθηκε νωρίτερα. Αυτά τα Δ/Ξ βρίσκονται μόνιμα εγκατεστημένα στα λιμάνια. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου συνίστανται στο χαμηλό κόστος εγκαταστάσεως, στη

δυνατότητα μετακινήσεως και στην αποφυγή χρησιμοποίησης παράκτιας εκτάσεως και τεχνολογικού εξοπλισμού των λιμανιών.

Παρουσιάζεται όμως το φαινόμενο αυτού του είδους οι μετατροπές να επιχειρούνται σε πλοία σχετικά μεγάλης ηλικίας και παλαιάς τεχνολογίας. Τα πλωτά εργαστήρια-πλοία αντιμετωπίζουν συχνά το πρόβλημα της τακτικής συντηρήσεως (προφανώς για λόγους οικονομίας, τα τελευταία κατάλοιπα της επεξεργασίας των πετρελαιοειδών, σε μορφή λάσπης, παραμένουν στον πυθμένα των δεξαμενών, ενώ θα έπρεπε ανά τακτικά χρονικά διαστήματα να επιχειρείται καθαρισμός τους), αλλά και της παρακολούθησής και του ελέγχου των εργασιών, διότι είναι μόνιμα αγκυροβολημένα μέσα στον λιμένα.

Είναι λοιπόν πιθανό, εάν το πλωτό εργαστήριο-πλοίο εμφανίζει σημάδια κοπώσεως των υλικών του (κύτος, τοιχώματα δεξαμενών κ.λπ.) λόγω υπερφορτώσεως, ενδεχόμενες άσχημες καιρικές συνθήκες να προκαλέσουν ρήγματα σε κάποια σημεία του πλοίου, με αποτέλεσμα να διαρρεύσουν τα απόβλητα στη θάλασσα, και να αυξηθεί το οικολογικό κόστος.

4.6 Οι ρυθμίσεις του εθνικού δικαίου για την προστασία του περιβάλλοντος.

Στα νομικά κείμενα που υιοθετήθηκαν πριν το 1972 δεν περιλαμβάνεται η έννοια της θαλάσσιας ρυπάνσεως ακόμη και ως υπονοούμενος όρος κι αυτό διότι σχετίζονται με ειδικές μορφές κινδύνων και ζημιών για το θαλάσσιο περιβάλλον. Επόμενο ήταν το περιβαλλοντικό ενδιαφέρον να περιοριζόταν είτε στη ρύπανση από πετρελαιοειδή π.χ. η Σύμβαση OILPOL (1954) του IMO είτε στη ρύπανση που προκαλούσαν τα πυρηνοκίνητα πλοία π.χ. η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από Πυρηνικά (1963), η οποία τότε χαρακτηριζόταν περισσότερο ως επικίνδυνη δραστηριότητα παρά ως περιβαλλοντικό πρόβλημα⁶⁸.

Ένα άλλο στοιχείο αυτής της περιόδου ήταν ότι όλοι οι διεθνείς κανονισμοί ενέπιπταν στο γενικό πλαίσιο του εθνικού διεθνούς δικαίου που περιείχε

⁶⁷ Η εθνική νομοθεσία βασίζεται στον Ν. 1650/86 για την προστασία του περιβάλλοντος, όπου υπάρχουν σποραδικές διατάξεις που αναφέρονται έμμεσα στο ζήτημα της διαθέσεως των αποβλήτων. Επίσης, το Π.Δ. 55/98 (τροποποίηση του Ν. 743/1977 περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος) όπου γίνεται αναφορά στις ΕΥΚ και συνεπικουρείται από αρκετές Υ.Α., λ.χ. η Υ.Α. 181051/536/02.03.1980 περί των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας χερσαίων ΛΕΠΚ. Τέλος, οι Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολεμής της Ρυπάνσεως έχουν εξουσία ελέγχου της παραδιδόμενης ποσότητας πετρελαϊκών καταλοίπων και άλλων αποβλήτων στις ΛΕΠΚ.

⁶⁸ Βλ. J. Timagenis, (1980). *International Control of Marine Pollution*, p. 24-25.

λιγοστούς κανόνες σχετικούς με το πρόβλημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως⁶⁹. Ποιες είναι όμως οι πηγές του εθιμικού δικαίου; Συνήθως θεωρείται ότι το εθιμικό δίκαιο περιέχει δύο στοιχεία, την πρακτική των κρατών και την αποδοχή του ως δίκαιο⁷⁰. Επειδή όμως η ύπαρξη του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου χρονολογείται σχετικά πρόσφατα, αμφισβητείται η διαμόρφωσή του με βάση αυτά τα στοιχεία.

Επόμενο είναι να στραφούμε προς τις διάφορες διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις που αναμφίβολα αποτελούν την πιο περιεκτική πηγή του εθιμικού δικαίου και επηρεάζουν, ακόμη και πριν την επικύρωσή τους, την εθνική νομοθεσία και πρακτική αλλά και επηρεάζονται ταυτόχρονα από αυτήν. Όμως, το ζήτημα δεν είναι τόσο απλό. Πολλές διατάξεις θεωρούνται σήμερα στοιχείο εθιμικού δικαίου, αλλά δεν διευκρινίζεται ποιες από αυτές είναι πραγματικά εθιμικό δίκαιο⁷¹ υποστηρίζεται⁷² ότι το εθιμικό διεθνές δίκαιο βασίζεται στις διάφορες πρακτικές κρατών σε μία δεδομένη περιοχή δραστηριότητας, που είναι κοινές στη διεθνή πρακτική και επομένως θεωρούνται ότι διαθέτουν ισχύ δικαίου.

Είναι αποδεκτό ότι τα αρχικά στοιχεία του εθιμικού θαλάσσιου περιβαλλοντικού δικαίου ανακαλύπτονται στις Συμβάσεις⁷³. Οι διατάξεις αυτών έχουν ένα δημιουργικό χαρακτήρα που αποβλέπει στην καθιέρωση περισσότερο κανόνων γενικής εφαρμογής παρά στη διευθέτηση θεμάτων σκοπιμότητας μεταξύ

κρατών⁷⁴. Όπως υποστηρίζεται (Brubaker)⁷⁵, η σχετικότητα των διατάξεων με το εθιμικό δίκαιο φαίνεται έντονα από το γεγονός ότι κράτη που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη κάποιων συμβάσεων, εξακολουθούν να δεσμεύονται από αυτές.

Μολονότι ως ορόσημο της δημιουργίας περιβαλλοντικού δικαίου άρα και εθιμικού δικαίου είναι η συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) για το ανθρώπινο περιβάλλον⁷⁶, πιθανόν κάποια στοιχεία να εμπεριέχονται στη Συνθήκη της Ρώμης (1957) που δημιούργησε την τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Η συνθήκη δεν αναφέρεται ειδικά σε περιβαλλοντικά θέματα, ίσως επειδή εκείνη την εποχή δεν είχε ακόμη εκτιμηθεί η στενή σχέση οικονομίας και περιβάλλοντος⁷⁷. Όμως, τα άρθρα 100 και 235 φαίνεται να αποτελούν μία αρχική βάση για την ανάπτυξη νομοθεσίας σχετικής με το περιβάλλον.

Ο μεγαλύτερος αριθμός των περιβαλλοντικών διατάξεων που έχουν τεθεί σε ισχύ αφορά στη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία⁷⁸. Σήμερα η Σύμβαση OILPOL (1954) του IMO, ιδίως οι τροποποιήσεις της (1969), θεωρείται εθιμικό δίκαιο⁷⁹. Αμφισβητείται όμως η άποψη εάν η MARPOL (1973/78) αποτελεί μέρος του εθιμικού δικαίου, δεδομένου ότι δεν έχει επικυρωθεί από τα κράτη-μέλη σε ικανοποιητικό βαθμό, πόσο μάλλον όταν υποχρεωτικά προς υπογραφή και επικύρωση είναι μόνο τα δύο πρώτα

⁶⁹ Ο Ε. Ρούκουνας (βλ. Διεθνές Δίκαιο. Τόμος II, 1995) αναρωπιέται εάν υπάρχουν διεθνείς κανόνες που να ρυθμίζουν την πρόληψη και καταστολή της θαλάσσιας ρυπάνσεως, εάν δεσμεύουν αυτοί οι κανόνες μόνο τα κράτη ή και τους ιδιώτες, εάν αναγνωρίζουν αρμοδιότητες σε διεθνείς οργανισμούς και ποια τελικά είναι, εάν υπάρχει, η αποτελεσματικότητά τους.

⁷⁰ Βλ. I. Brownlie, (1979). *Principles of Public International Law*, p. 4-12.

⁷¹ Βλ. M. Belsky, (1985). "Management of Large Marine Ecosystems: Developing a New Rule of Customary International Law", *San Diego Law Review*, Vol. 22, No 4, ο οποίος υποστηρίζει ότι, ακόμη και εάν οι διατάξεις της συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας (LOSC, 1982) δεν γίνονται αυτόματα αποδεκτές ως εθιμικό δίκαιο, αναγνωρίζονται ως το καλύτερο αποδεικτικό στοιχείο εθιμικού δικαίου.

⁷² Βλ. D. Harris, (1986). *Cases and Materials on International Law*, p. 21-36.

⁷³ Βλ. άρθρο 38 της συμβάσεως της Βιέννης για το Δίκαιο των συνθηκών, στο σύγγραμμα του I. Brownlie, (1985). *Basic Documents in International Law*, p. 365.

⁷⁴ Βλ. τα σχόλια του R. Churchill (Law of the Sea, 1992) για την υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας, σελ. 6.

⁷⁵ *Marine Pollution and International Law. Principles and Practice*, (1993), p. 59.

⁷⁶ Βλ. U.N Department of Public Information, (1989). Basic Facts about the United Nations. Αλλά οι εξαγγελίες δεν έχουν χαρακτήρα διεθνούς συνθήκης. Βλ. Ε. Ρούκουνας, οπ. π. σελ. 244.

⁷⁷ Βλ. V. Power, (1992). *E.C. Shipping Law*, p. 402.

⁷⁸ Ο Hakaraa, οπ. π. σελ.132, υποστηρίζει ότι μεγάλος όγκος βιβλιογραφίας και η συμβολή του IMO στο ζήτημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα πλοία είναι αρκετά για να θεωρηθούν η σταθερή βάση για την ύπαρξη εθιμικού νομικού πλαισίου προς αυτή τη μορφή ρυπάνσεως.

⁷⁹ Άλλωστε τούτο επιβεβαιώνεται και από τη Σύμβαση της Γενεύης (1958) για το Δίκαιο της Θάλασσας στα άρθρα 24 και 25 (σχετικά με την ανοικτή θάλασσα), όπου ενώ δεν υπάρχει εκτεταμένη αναφορά στο πρόβλημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως, υποστηρίζεται η άποψη ότι τα κράτη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους γενικά παραδεκτούς και προϋπάρχοντες διεθνείς κανόνες που αφορούν στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, δηλ. έμμεσα αναφέρεται στις Συμβάσεις του IMO, την OILPOL και την LDC (London Dumping Convention, 1972).

Παραρτήματά της⁸⁰. Το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλη ασάφεια στους κανόνες του εθιμικού δικαίου ενισχύεται από γνώμες άλλων συγγραφέων⁸¹, που θεωρούν ότι τα κράτη που δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (LOSC, 1982), η οποία και παραπέμπει στις Συμβάσεις MARPOL και LDC, λόγω ακριβώς της υπάρξεως εθίμου, δεσμεύονται από τις διατάξεις τους.

Υποστηρίζεται⁸² ότι η επιμονή προς καθολική επικύρωση ή αποδοχή από το εθιμικό δίκαιο πριν επιλυθεί το ζήτημα της δικαιοδοσίας και ελέγχου της θαλάσσιας ρυπάνσεως που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία, δεν ενθαρρύνει μία όσο το δυνατόν επιθυμητή υιοθέτηση των διεθνών κανόνων και για τις άλλες μορφές της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Είναι αποδεκτή σήμερα η άποψη ότι υπάρχει γενική υποχρέωση των κρατών να μην ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον· ορθότερα κάθε κράτος έχει την εθιμική υποχρέωση να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που υψώνουν τη σημαία του δεν προκαλούν θαλάσσια ρύπανση. Στις διακρατικές σχέσεις υφίσταται υποχρέωση λήψεως μέτρων από κάθε κράτος, ώστε οι δραστηριότητες που προκαλούν ρύπανση να μην ζημιώνουν άλλο κράτος, πέρα από τα σύνορα (trans-frontier pollution).

Ειδικότερα στην υπόθεση του **Στενού της Κέρκυρας** (1949)⁸³ το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης διατύπωσε την άποψη ότι: «*τα κράτη υπέχουν διεθνή ευθύνη για παράνομες ενέργειες σε βάρος άλλων κρατών και ότι δεν πρέπει να επιτρέπουν στο έδαφός τους δραστηριότητες που είναι αντίθετες προς τα δικαιώματα των άλλων κρατών*»⁸⁴. Η Αλβανία κρίθηκε υπεύθυνη να πληρώσει αποζημιώσεις στη Βρετανία για απώλεια ανθρωπίνων ζωών εξαιτίας εκρήξεων σε θαλάσσιες περιοχές που υπήρχαν ναρκοπέδια.

Ομοίως στην υπόθεση του **Χυτηρίου TRAIL**⁸⁵ στα σύνορα Καναδά και ΗΠΑ, η Καναδική αυτή επιχείρηση που ήταν από τις μεγαλύτερες σιδηρουργιο-βιομηχανίες προκαλούσε μεγάλη ρύπανση,

εκλύοντας στην ατμόσφαιρα 350 τόνους θείου την ημέρα. Η μικτή Διαιτητική Επιτροπή που ανέλαβε την υπόθεση εξέδωσε δύο αποφάσεις, με τις οποίες επιδίκασε αποζημίωση υπέρ των ΗΠΑ: «*Κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί ή να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση του εδάφους του κατά τέτοιον τρόπο προκαλώντας ρύπανση στο έδαφος ενός άλλου κράτους, ιδίως όταν η υφιστάμενη κατάσταση έχει σοβαρές συνέπειες και η ζημία σπριζείται σε ισχυρά αποδεικτικά στοιχεία*»⁸⁶. Πρόσθετα η υπόθεση για τις **πυρηνικές δοκιμές** (1973)⁸⁷ αναφέρεται εξίσου στη διασυνοριακή ρύπανση. Η Αυστραλία και η Νέα Ζηλανδία διαμαρτυρήθηκαν στη γαλλική κυβέρνηση για την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκλήθηκε από πυρηνικές δοκιμές στον Ειρηνικό. Το Διεθνές Δικαστήριο ζήτησε από τη Γαλλία την παύση των δοκιμών. Η υπόθεση εγκαταλείφθηκε όταν η Γαλλία αποφάσισε να σταματήσει όλες τις δραστηριότητες.

Μία άλλη υπόθεση που σχετίζεται με το εθιμικό δίκαιο αλλά επεκτείνεται σε θέματα κρατικής δικαιοδοσίας για τη θαλάσσια ρύπανση, αν και θεωρείται ανεπαρκής από τα περισσότερα κράτη, αφορά στην πρωτοβουλία του Καναδά να ψηφίσει την *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (1970)⁸⁸. Αυτή απαγόρευε οποιαδήποτε ρύπανση και χάραζε ζώνες 100 ν.μ. (λόγω της συχνής κινήσεως των Δ/Ξ), που επιτρεπόταν να περάσουν τα διερχόμενα πλοία από τις Καναδικές Αρκτικές Ακτές. Οι ΗΠΑ διαμαρτυρήθηκαν ότι η συνθήκη αποτελούσε σοβαρή παραβίαση του καθεστώτος της Ανοικτής Θάλασσας.

Το άρθρο 2 της Συμβάσεως της Γενεύης, το οποίο θεωρείται εθιμικό δίκαιο, προβλέπει ότι τα κράτη μπορούν να εξασκούν το δικαίωμα της ελευθερίας στην ανοικτή θάλασσα, με την προϋπόθεση ότι λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον που αυτή η ελευθερία αντιπροσωπεύει για τα άλλα κράτη. Οι αρχές που πηγάζουν από το άρθρο αυτό σε συνδυασμό με τις υποθέσεις του Στενού της Κέρκυρας και του Χυ-

⁸⁰ Βλ. R. Churchill, *οπ. π.* σελ. 256, όπου ο συγγραφέας αφίνει να εννοηθεί ότι πιθανότατα εθιμικό δίκαιο να αποτελεί η Σύμβαση του IMO για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα (Public Law, 1969) αντί της MARPOL.

⁸¹ Βλ. A. Boyle, (1985). *Marine Pollution under the Law of the Sea Convention*, 79 *AJIL*, p.356.

⁸² Βλ. A. Kiss – D. Shelton, (1993). *Manual of European Environmental Law*, p. 294.

⁸³ Βλ. *Corfu Channel case*, [1949], ICJ, Rep. 4.

⁸⁴ Βλ. J. Bates – C. Benson, (1993), «*Marine Environment Law*», p. 1.06. Ο Ε. Ρούκουνας σημειώνει ότι για να υπάρχει ζήτημα ευθύνης ως εθιμικός κανόνας, ο καταλογισμός αφορά είτε σε κρατικές ενέργειες είτε σε ενέργειες των ιδιωτών.

⁸⁵ Βλ. *Trail Smelter Arbitration*, (1941), III R.I.A.A. 1905, 245.

⁸⁶ Τελικά το ποσό που επιδικάστηκε ως αποζημίωση (78.000 δολ.) δεν ανταποκρινόταν ούτε στο μισό των δαπανών που πραγματοποιήσαν οι ΗΠΑ για τη δίκη.

⁸⁷ Βλ. *Nuclear Tests Cases*, (1974), I.C.J., Rep. 253.

⁸⁸ Βλ. IX ILM 605-15 and ND I, pp. 211-221.

τηρίου Trail, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι υπάρχει γενικός εθιμικός κανόνας του διεθνούς δικαίου που ορίζει ότι τα κράτη δεν θα επιτρέπουν στους υπηκόους τους να απορρίπτουν στο θαλάσσιο περιβάλλον ουσίες που πιθανόν να προκαλέσουν ζημιές σε υπηκόους άλλων κρατών.

Όμως η διατύπωση αυτή είναι αρκετά ασαφής ώστε να είναι αποτελεσματική και βέβαια δεν υπάρχει δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη έχοντας υπόψη τον χαρακτήρα του εθιμικού δικαίου. Με αυτόν τον τρόπο καθίσταται κατανοητό πόσο σημαντικές είναι οι ΔΣ για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος⁸⁹.

4.6.1 Πρώιμες διερευνήσεις για τη ρύπανση από πετρελαιοειδή.

Το πρώτο φορτίο πετρελαίου που μεταφέρθηκε μέσω θάλασσας έγινε με τη μέθοδο της στοιβασίας βαρελιών στα αμπάρια του πλοίου *Elizabeth Watts* το 1861. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου ο τύπος του Δ/Ξ που μετέφερε πετρέλαιο ήταν γνωστός με τον **κωδικό T2** και θεωρήθηκε αρκετά ανταγωνιστικός σε σύγκριση με άλλα μεταπολεμικά πλοία, διότι ήταν αποτελεσματικός και οικονομικός.

Το γενικό ενδιαφέρον για τη θαλάσσια ρύπανση από πετρελαιοειδή λόγω της κινήσεως και λειτουργίας των Δ/Ξ φαίνεται να έχει ξεκινήσει από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο (δεν έχει εκτιμηθεί η συνολική ποσότητα που χάθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον), ωστόσο ήταν η περίοδος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου που χαρακτηρίζεται ως η πρώτη φορά που προκλήθηκε μαζική ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος με απευθείας αίτιο τα πολλά πλοία (εμπορικά και πολεμικά), που είτε τορπιλήθηκαν ή βυθίστηκαν ή υπέστησαν άλλου είδους ζημιές⁹⁰.

Από τη δεκαετία του 1950 μία ταχύρρυθμη αναπτυσσόμενη οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο βρισκόταν σε σημείο αυξανόμενης ζητήσεως για καύσιμα και

επομένως αναπτέρωσε το γενικό ενδιαφέρον για το ζήτημα της ρυπάνσεως. Μετά το τέλος του πολέμου, ο παγκόσμιος στόλος των Δ/Ξ γνώρισε μία περίοδο τεράστιας αναπτύξεως (mushroom growth) και μαζί με την άνθηση της βιομηχανίας πετρελαίου οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες προχώρησαν στη ναυπήγηση Δ/Ξ χωρητικότητας εκατομμυρίων τόνων. Τα σουπέρ-τάνκερ (oilbergs) αυτά κατασκευάστηκαν αλλά ταυτόχρονα οι κινήσεις τους περιορίστηκαν λόγω του μεγάλου βυθίσματός τους (deep loaded draft) σε πολύ λίγα λιμάνια και κυρίως απασχολούνταν στο εμπόριο αργού πετρελαίου από την Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή και τον Κόλπο του Μεξικού⁹¹.

Όπως έχομε ήδη τονίσει η ρύπανση από πετρέλαιο που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές διακρίνεται σε δύο κατηγορίες: στη **λειτουργική** και στην **ατυχηματική**. Το γεγονός είναι ότι οι απώλειες των πλοίων είναι το πιο δραματικό φαινόμενο αλλά αναμφίβολα το λιγότερο συχνό όταν αναλύομε το πρόβλημα της πετρελαϊκής ρυπάνσεως στο σύνολό της. Οι μαύρες παλίρροies και η συγκέντρωση πίσσας στις ακτές είναι πιθανότερο να έχουν προκληθεί από τις συνήθεις λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου παρά από ένα ατύχημα⁹².

Η απειλή των ακτών και άλλων ημικλειστών θαλασσίων περιοχών από μία πετρελαιοκλίδα παρατηρήθηκε αρχικά κατά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Ως αποτέλεσμα, μία Συνδιάσκεψη έλαβε χώρα (1921), που αποτελούνταν από ομάδα πλοιοκτητών, εταιρειών πετρελαιοειδών και από εκπροσώπους κυβερνήσεων με σκοπό τη συζήτηση του προβλήματος της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, η οποία κατέληξε στην προετοιμασία του Νόμου ***Oil in Navigable Waters Act (1922)***. Σύμφωνα με αυτόν τον Νόμο, η απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιώδους μείγματος (με νερό) στα χωρικά ύδατα της Βρετανίας και της Β Ιρλανδίας απαγορευόταν, ειδάλλως οι υπαίτιοι θα πλήρωναν πρόστιμο 100 λίρες, ενώ το βιβλίο πετρελαίου που

⁸⁹ Ας μην λησμονούμε ότι, μολονότι η συμμετοχή των κρατών-μελών του ΟΗΕ στο καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου είναι δεσμευτική, η δικαιοδοσία του για την επίλυση διεθνών διαφορών ή για τη γνωμοδότησή του είναι προαιρετική. Με άλλα λόγια απαιτείται η συναίνεση των ενδιαφερομένων κρατών, αν και σύμφωνα με το άρθρο 36 παρ. 2 τα κράτη μέλη μπορούν να δηλώσουν ότι αναγνωρίζουν ως υποχρεωτική τη δικαιοδοσία του δικαστηρίου για θέματα που αφορούν στην ερμηνεία μίας συνθήκης, για ζητήματα Διεθνούς Δικαίου, για την ύπαρξη ενός γεγονότος, το οποίο πιθανόν να αποτελέσει παραβίαση διεθνούς υποχρεώσεως και τη φύση ή την έκταση της επανορθώσεως που οφείλεται στη μη τήρηση της διεθνούς υποχρεώσεως.

⁹⁰ Υπολογίζεται ότι περίπου 4 εκ. τόνοι αργού πετρελαίου διέρρευσαν στο θαλάσσιο περιβάλλον κατά τη διάρκεια των ναυτικών δραστηριοτήτων στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

⁹¹ Ανάμεσα στις κύριες αίτιες ήταν το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ (1967) και η απότομη άνοδος του κατασκευαστικού κόστους των Δ/Ξ.

⁹² Βλ. E. Gold, (1985). *Handbook on Marine Pollution*, GARD publications.

περιέχει οδηγίες για τις φορτώσεις, εκφορτώσεις και μεταφορές του πετρελαίου ήταν υποχρεωτικό να υπάρχει σε όλα τα βρετανικά πλοία.

Μία ακόμη **διεθνής συνδιάσκεψη** έγινε στην Ουάσιγκτον (1926) όπου συζητήθηκε η καθιέρωση ορισμένων ζωνών απαγορεύσεως και τα πλοία που κινούνται με πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη να υποχρεώνονται να εγκαταστήσουν διαχωριστές πετρελαίου, αλλά τελικά η Συνδιάσκεψη δεν είχε επιτυχία, πιθανόν διότι δεν υπήρχαν κοινές απόψεις π.χ. η προσέγγιση της καθιέρωσης απαγορευτικών ζωνών θα χρειαζόταν πρόσθετο υλικό επί του πλοίου και η βιομηχανία δεν ήταν ενθουσιασμένη με αυτό και κατά συνέπεια δεν έλαβε την αναγκαία υποστήριξη από όσους συμμετείχαν. Το ζήτημα της ρυπάνσεως από πετρέλαιο τέθηκε προς συζήτηση ξανά με τις πρωτοβουλίες της ΚτΕ (Κοινωνίας των Εθνών). Ένα **προσχέδιο συμβάσεως** (1935) ήταν έτοιμο, αλλά ο χρόνος δεν επαρκούσε, διότι το 1939 με το ξέσπασμα του Πολέμου αναβλήθηκε η διάσκεψη επ' αόριστο⁹³.

Στο μεταξύ το μέγεθος της παγκόσμιας μεταφοράς πετρελαίου είχε αλλάξει σε σημαντικό βαθμό π.χ. το 1953 άνω των 250 εκ. τόνων πετρελαίου (το μισό σε μορφή αργού πετρελαίου) είχε μεταφερθεί σε ετήσια βάση σε σχέση με τα 90 εκ. τόνους το 1938⁹⁴. Τα περισσότερα Ευρωπαϊκά κράτη ενθάρρυναν τη διύλιση του πετρελαίου για τις τοπικές αγορές τους αντί να εισάγουν ήδη διυλισμένα παράγωγα πετρελαίου από άλλα κράτη και περίπου το 90% των πλοίων πλέον χρησιμοποιούσαν ως καύσιμο το μαζούτ. Μέσω των πρωτοβουλιών της Βρετανίας διορίστηκε η **Επιτροπή Faulkner** με σκοπό να εξετάσει το πρόβλημα της ρυπάνσεως από πετρέλαιο και να προτείνει μέτρα ελέγχου. Το αποτέλεσμα της αναφοράς ήταν η πρόταση καθιέρωσης ενός συστήματος απαγορευτικών ζωνών στην ανοικτή θάλασσα, όπου διάφοροι τύποι πλοίων δεν θα απέρριπταν τα πετρελαιοειδή απόβλητα. Στην ίδια αναφορά έγινε επισήμανση της ανεπάρκειας των ΕΥΚ ως σημαντικό μειονέκτημα της καλύτερης αντιμετώπισης της ρυπάνσεως από πετρέλαιο.

Μέχρι σχεδόν το τέλος της δεκαετίας του 1950 ο ΙΜΟ δεν ήταν ενεργός και η Βρετανία ανέλαβε τις πρωτοβουλίες για τη διεξαγωγή μίας διεθνούς διασκέψεως για τη ρύπανση από πετρέλαιο τον Απρίλιο του 1954 με την παρουσία 32 κρατών που αντιπροσώπευαν το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η διάσκεψη κατέληξε στην υιοθέτηση του πρώτου ουσιαστικά διεθνούς οργάνου για τα περιβαλλοντικά ζητήματα, τη σύμβαση OILPOL.

4.6.2 Η Διεθνής Σύμβαση OILPOL (1954) και οι τροποποιήσεις της.

Στο διάστημα που μεσολάβησε (10 έτη) μέχρι την επίσημη αναγνώριση του ΙΜΟ, ανατέθηκε στη Βρετανία, ως παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη, η άσκηση των αρμοδιοτήτων του οργανισμού. Με την πρωτοβουλία της Αγγλικής Κυβερνήσεως έλαβε χώρα η διεθνής διάσκεψη του Λονδίνου (1954), η οποία κατάρτισε την πρώτη Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της θάλασσας από Πετρέλαιο (OILPOL)⁹⁵. Οι αποφάσεις βασίστηκαν κατά μεγάλο μέρος στο σχέδιο προτάσεων της Επιτροπής Faulkner, ενώ η Σύμβαση τέθηκε επίσημα σε ισχύ το 1958.

Στην αρχική της μορφή η Διεθνής Σύμβαση OILPOL απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος που περιέχει πάνω από 100 ppm⁹⁶ (parts per milion) σε απόσταση λιγότερο από 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές π.χ. Βόρειος Θάλασσα, Βαλτική και Μαύρη Θάλασσα. Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι η απαγόρευση αυτή δεν εφαρμόζοταν για πλοία, εκτός των Δ/Ξ, π.χ. όταν ένα εμπορικό πλοίο προσέγγιζε λιμάνι που δεν διέθετε ΕΥΚ. Στην αρχική της μορφή η OILPOL αποδείχθηκε ανεπιτυχής για τις περισσότερες κυβερνήσεις των κρατών-μελών, μερικώς επειδή οι τελευταίες δεν επιθυμούσαν να επιβάλλουν πρόσθετα κόστη στις βιομηχανίες τους και μερικώς διότι δεν είχαν εκχωρήσει υψηλή προτεραιότητα στα περιβαλλοντικά ζητήματα⁹⁷. Το φυσικό επακόλουθο ήταν να τροποποιηθεί η σύμβαση, αυτήν

⁹³ Ο έλεγχος της ρυπάνσεως από πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου ήταν κάτι παρόμοιο με την άσκηση στρατηγικής και άμυνας. Όλες οι ναυτιλιακές δυνάμεις έπρεπε να υιοθετήσουν τεχνικές με σκοπό να μειώσουν τις απορρίψεις πετρελαίου από τα εμπορικά και τα πολεμικά τους πλοία, έτσι ώστε να αποφύγουν τον εντοπισμό των πετρελαιοκελιδών από τα εχθρικά υποβρύχια.

⁹⁴ Βλ. S. Pritchard, (1987). *The Control of Oil Pollution*, PhD Dissertation, University of Cardiff.

⁹⁵ Το ακρωνύμιο προέρχεται από τη φράση "oil pollution".

⁹⁶ Parts per million (μέρη ανά εκατομμύριο), μονάδα μετρήσεως της περιεκτικότητας του πετρελαίου στο νερό.

⁹⁷ Βλ. M'Gonigle and Zacher, (1981). *Pollution, Politics and International Law: Tankers at Sea*, University California Press.

τη φορά μέσω του ΙΜΟ, που είχε πλέον αναλάβει επίσημα τα ναυτιλιακά θέματα στο διεθνές επίπεδο.

Στις πρώτες τροποποιήσεις (1962) υιοθετούνται πιο αυστηρά μέτρα για τις απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα (καθιέρωση της ζώνης των 100 αντί των 50 ν.μ.). Όμως, δεν υπήρξε πιστή εφαρμογή τους διότι: πρώτον ο βαθμός δυσκολίας εντοπίσεως παραβάσεων των κανόνων απορρίψεως ήταν αρκετά μεγάλος, δεύτερον ήταν σχεδόν δεδομένη η απροθυμία του κράτους της σημαίας του πλοίου να διώξει ποινικά τους πλοιάρχους όταν και εφόσον εντόπιζε παραβάσεις και τρίτον πολλά κράτη-μέλη εξέφρασαν την αντίθεσή τους στην κατασκευή και εγκατάσταση ΕΥΚ, επειδή υπήρχε έλλειψη προηγούμενης εμπειρίας (know how) και υψηλό κόστος κατασκευής⁹⁸.

Στο ενδιάμεσο διάστημα μεταξύ των πρώτων τροποποιήσεων και των επομένων (1969), η ναυτιλιακή βιομηχανία πρότεινε μία φθηνότερη και πρακτικότερη εναλλακτική λύση, το σύστημα LOT⁹⁹, ενώ τα Δ/Ξ υποχρεώθηκαν να απορρίπτουν πετρέλαιο εν πλω (en route) στη θάλασσα μόνο με τη μέθοδο του LOT, το ποσοστό απορρίψεως να μην υπερβαίνει τα 60 λίτρα/μίλι και η συνολική ποσότητα απορρίψεως να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου. Η σύμβαση επικρίθηκε σε έντονο βαθμό, διότι αφενός το LOT δεν είναι εφαρμόσιμο σε μικρές χρονικές διάρκειας ταξίδια και τα περισσότερα λιμάνια δεν διαθέτουν ακόμη ΕΥΚ και αφετέρου οι διατάξεις της αφορούν μόνο στην ηθελημένη απόρριψη (λειτουργική ρύπανση) από πετρέλαιο και όχι σε

άλλα ρυπογόνα στοιχεία. Επίσης, δόθηκε η δυνατότητα στον πλοίαρχο σε έκτακτες περιστάσεις να απορρίψει πετρέλαιο οπουδήποτε με μόνη υποχρέωση να το αναφέρει στην κυβέρνησή του¹⁰⁰.

Κατά την περίοδο 1954-1978 αυτό που αναμφίβολα άλλαξε σχετικά με τον έλεγχο της εσκεμμένης απορρίψεως πετρελαίου στη θάλασσα είναι το επιτρεπτό όριο απορρίψεως από τα διερχόμενα πλοία στην ανοικτή θάλασσα, η αυστηρότερη απαίτηση για τεχνικές εφαρμογές στα πλοία και η απαγόρευση απορρίψεως φορτίου σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές. Με άλλα λόγια, η όλη προσπάθεια μειώσεως της ρυπάνσεως βασίστηκε στις λειτουργικές απορρίψεις των πλοίων¹⁰¹.

Οι τελευταίες τροποποιήσεις της Συμβάσεως (1971) αφορούσαν αποκλειστικά στη ρύπανση από τα ατυχήματα των πλοίων. Αφορμή ήταν το ναυάγιο του *Torrey Canyon* (1967). Αντικείμενό τους ο περιορισμός της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, που προκαλείται από προσάραξη ή σύγκρουση Δ/Ξ με τη **θέσπιση ορίων στις διαστάσεις των δεξαμενών φορτίου** (cargo size limitations). Στις ίδιες τροποποιήσεις γινόταν αναφορά στην ειδική προστασία του Great Barrier Reef¹⁰².

Οι προτάσεις στηρίχθηκαν, με την τεχνική έννοια του όρου, στην υποθετική διαρροή πετρελαίου (hypothetical oil outflow)¹⁰³ καταλήγοντας σε δύο εναλλακτικές λύσεις. Η πρώτη υποστηρίχθηκε από τις ΗΠΑ, τη Βρετανία και από τα πιο πολλά κράτη-μέλη και προέτρεπε στον περιορισμό της υποθετικής διαρρο-

⁹⁸ Βλ. Γ.Π. Βλάχος – Α.Β. Αλεξόπουλος, (1992). *Η Διεθνής Νομοθεσία και Πρακτική που διέπει την Προστασία του Θαλασσί-ου Περιβάλλοντος*, Κ.Ο.Δ.Ε. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

⁹⁹ Το όνομα LOT ήταν αρχικά εμπορική πρόταση από τη στιγμή που παραδιδόταν μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου κατά τη διαδικασία εκφορτώσεως και ταυτόχρονα παραχωρούσε τη δυνατότητα στις κυβερνήσεις και εταιρείες πετρελαιοειδών να αποφύγουν τα οικονομικά βάρη της κατασκευής ΕΥΚ. Στην πορεία ανακαλύφθηκε ότι μπορεί να συμβάλει και στη μείωση της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Σύμφωνα με μία στατιστική του ΙΜΟ, τον Σεπτέμβριο του 1981 το ποσοστό ρυπάνσεως των θαλασσών από πετρέλαιο μειώθηκε κατά 30% περίπου στη δεκαετία 1970-80, παρόλο που την ίδια περίοδο αυξήθηκαν κατά 17% οι μεταφορές πετρελαίου. Βλ. IMCO news, (1981). No. 4, p. 8-9. Επίσης βλ. στο παρόν εγχειρίδιο παράγρ. 4.4.4 σελ. 74.

¹⁰⁰ Όπ. π. υποσ. 94, σελ. 85-102.

¹⁰¹ Βασικά εργαλεία αυτής της προσπάθειας είναι η αρχική σύμβαση OILPOL (1954) με τις δύο τροποποιήσεις της (1962, 1969) αλλά και η συμβολή ορισμένων άλλων συμβάσεων του ΙΜΟ: Civil Liability (1969), Intervention (1969), Fund (1971), LDC (1972), καθώς και κάποιες περιφερειακές συμβάσεις με την προτροπή του UNEP: Oslo (1972), Helsinki (1974), Paris (1974), Barcelona (1976), Kuwait (1978).

¹⁰² Το θαλάσσιο πάρκο του Barrier Reef της Αυστραλίας, το οποίο είναι ορατό και από τη Σελήνη, αποτελείται από 2.500 περίπου ανεξάρτητους σκοπέλους και υφάλους, 400 κοραλλιογενείς νήσους και 1.500 είδη ψαριών. Η προστασία και διατήρησή του με την καθιέρωση ζωνών ασφάλειας κρίθηκε απαραίτητη, επειδή τα τελευταία χρόνια έχει απειληθεί από τον τουρισμό, την παράκτια ρύπανση, αλλά και την πιθανότητα εξορύξεως πετρελαίου. Χαρακτηριστικά αναφέρομε το ατύχημα του Δ/Ξ *Kirki* (1991), που προσάραξε σχετικά κοντά στον μεγάλο ύφαλο και απείλησε τη θαλάσσια πανίδα της περιοχής λόγω εκχύσεως 20.000 τόνων πετρελαίου.

¹⁰³ Αναφέρεται σε ενδεχόμενη διαρροή φορτίου λόγω ζημιάς σε ευαίσθητα σημεία του πλοίου, π.χ. μία πλευρική σύγκρουση θα είναι ισοδύναμη με τη μεταφορική ικανότητα δύο γειτονικών πλευρικών δεξαμενών (wing tanks).

ής πετρελαίου στα 30.000 m³, ανεξάρτητα ποια είναι η χωρητικότητα του Δ/Ξ¹⁰⁴. Η δεύτερη πρόταση που υποστηρίχθηκε από τη Γαλλία, την Ελλάδα και την Ιαπωνία, επέτρεπε μία αύξηση στο μέγεθος των δεξαμενών φορτίου ανάλογη με την αύξηση της χωρητικότητας του τάνκερ, η οποία και τελικά έγινε αποδεκτή από την επιτροπή του ΙΜΟ¹⁰⁵.

Στη συζήτηση που ακολούθησε για την έγκριση της προτεινόμενης λύσεως, υπήρξαν πολλές διαφωνίες από τα κράτη-μέλη σχετικά με τις πιθανές επιδράσεις στην ελάττωση της ρυπάνσεως από τη μείωση των μεγεθών των δεξαμενών φορτίου και στα κόστη που απορρέουν από τη ναυπηγική βιομηχανία και τη θαλάσσια μεταφορά του πετρελαίου. Η γαλλική πλευρά εντόπισε ότι ο περιορισμός στα μεγέθη των δεξαμενών φορτίου επηρεάζει, αυξάνοντας, τη συνολική επιφάνεια και τις γωνίες εντός των δεξαμενών του πλοίου. Τούτο αυξάνει τη λειτουργική ρύπανση και τις πιθανότητες εκρήξεως¹⁰⁶.

Οι οικονομικές συνέπειες από την ενδεχόμενη υιοθέτηση των νέων κανονισμών φαίνονται από τις εκτιμήσεις της βρετανικής πλευράς (πρόσθετο κόστος 2 με 3%), ενώ η γαλλική πλευρά ανέβαζε το ποσοστό σε 10% και επομένως έθετε σε κίνδυνο τη διαθεσιμότητα των VLCC. Η αμερικάνικη εκτίμηση¹⁰⁷ όσον αφορά τα μεταφορικά κόστη ήταν για τα εξαιρετικά μεγάλης χωρητικότητας Δ/Ξ (Ultra Large Crude Carrier – ULCC (πάνω από 350.000 DWT) γύρω στο 2%, ενώ για τάνκερ του 1.000.000 tonnage, 17,5% αντίστοιχα. Με άλλα λόγια το γιγαντιαίο Δ/Ξ θα είχε μικρότερο μεταφορικό κόστος από ένα VLCC ή ULCC¹⁰⁸.

Η πρόταση του Παναμά αξίζει της προσοχής μας,

διότι θεωρείται η περισσότερο ακραία άποψη που κατατέθηκε στη διάσκεψη: «Εάν ο αριθμός και τα μεγέθη των δεξαμενοπλοίων αυξηθούν, επομένως θα αυξηθεί και η πιθανότητα ατυχημάτων, οι συνέπειες από αυτά τα ατυχήματα μπορεί να μειωθούν, εφόσον εγκατασταθεί μία συσκευή που θα προκαλέσει έκρηξη, πυρκαγιά ή με κάποιο άλλο τρόπο αδρανοποιήσει το φορτίο σε έκτακτες περιπτώσεις και θα είναι τοποθετημένη σε τέτοιο μέρος πάνω στο πλοίο, έτσι ώστε θα ενεργοποιείται από το τελευταίο άτομο πριν εγκαταλείψει το πλοίο!»¹⁰⁹.

Η ιαπωνική πλευρά, υποστηριζόμενη από τους Γάλλους, θεώρησε ότι οποιαδήποτε αποτρεπτικά κίνητρα για τη ναυπήγηση μεγάλων Δ/Ξ θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των μικρών και κατά συνέπεια την αύξηση των ατυχημάτων¹¹⁰. Η αλήθεια όμως βρίσκεται σε άλλο σημείο. Το 1971 μόνο η Γαλλία και η Ιαπωνία μπορούσαν να δεχθούν ULCCs στα λιμάνια τους¹¹¹ και επομένως μόνο αυτές οι δύο χώρες θα είχαν άμεσα αρνητικές συνέπειες από τους νέους κανόνες. Η γαλλική πρόταση στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό στη διπλωματία της Γαλλίας, δηλαδή ασκήθηκε μεγάλη πίεση στις γαλλόφωνες χώρες και σ' αυτές του Σοβιετικού μπλοκ, ενώ υπήρξε και άμεση υποστήριξη από τη Βραζιλία¹¹². Δέχθηκε όμως την άρνηση των άλλων κρατών και το μόνο που είχε απομείνει ήταν μία συμβιβαστική λύση από τους Ιάπωνες. Για τα Δ/Ξ κλάσεως ULCC (κυρίως πάνω από 350.000 DWT) έπρεπε να επιτραπεί η αύξηση του μεγέθους των δεξαμενών φορτίου, έτσι ώστε να είναι οικονομικά βιώσιμη η κατασκευή τους, πράγμα που τελικά έγινε αποδεκτό.

¹⁰⁴ Μία ομάδα κρατών (Αίγυπτος, Σουδία, Σοβιετική Ένωση) πρότεινε το όριο αυτό να φθάσει τα 20.000 m³.

¹⁰⁵ Αυτή η πρόταση ήταν η πιο ήπια αλλά ακόμη και τότε ζητούσε μικρότερα μεγέθη δεξαμενών φορτίου για Δ/Ξ πάνω από 200.000 DWT, ενώ η ήδη υπάρχουσα κατάσταση των VLCC δεν συμβιβαζόταν με κάτι ανάλογο.

¹⁰⁶ Πρακτικά οι διαφωνίες αυτές θα είχαν μεγάλη αξία, εάν οι δεξαμενές φορτίου δεν είχαν καθαριστεί καλά και το σύστημα LOT δεν λειτουργούσε σε επιθυμητό βαθμό.

¹⁰⁷ Αξιοσημείωτη είναι η τοποθέτηση των Αμερικανών, που θεώρησαν το παραπάνω κόστος αμελητέο σε σχέση με το κοινωνικό κόστος που θα απορρέει από ενδεχόμενη ρύπανση, ενώ η άποψη ενός αναπτυσσόμενου κράτους, της Βραζιλίας, ήταν εντελώς αντίθετη. Ακόμη και μία αύξηση της τάξεως του 2% αποτελεί μεγάλο ποσοστό για μία χώρα όπως η Βραζιλία, της οποίας η βιομηχανία τώρα αναπτύσσεται.

¹⁰⁸ Βλ. E. Hood, (1971). *Ecology, Shipbuilding Prices and Consumer Cost*, Report on the 16th Annual Tanker Conference.

¹⁰⁹ Βλ. ΙΜΟ, (1971). Document A/VII/SR.9, p. 13.

¹¹⁰ Μία μελέτη που διεξήχθη από τη γαλλική αντιπροσωπεία έδειξε ότι σε μία περίοδο των δέκα τελευταίων ετών ο ρυθμός των ατυχημάτων Δ/Ξ έπεσε ικανοποιητικά με την παράλληλη αύξηση των μεγεθών τους. Άλλες αντιπροσωπείες υποστήριξαν ότι με τα δεδομένα προβλήματα για ελιγμούς, τα απαιτούμενα βυθίσματα και τις μεγάλες χωρητικότητες των δεξαμενών φορτίου, οδηγούμαστε μελλοντικά σε ανυπολόγιστες καταστροφές εάν δε μειωθούν τα μεγέθη των δεξαμενών φορτίου.

¹¹¹ Βέβαια και άλλες χώρες μπορούσαν να προσφέρουν υπηρεσίες σε ULCCs με τη μέθοδο της ελαφρύσεως (lightering), μεταφέροντας μέρος του φορτίου σε μικρότερα Δ/Ξ εκτός ορίων λιμένα ώστε να μειωθεί το βύθισμά τους, αλλά εκείνη την εποχή αυτή η μέθοδος ήταν πολυέξοδη και δημιουργούσε προβλήματα ναυσιπλοΐας και ασφάλειας ιδίως στα ULCCs.

¹¹² Η Βραζιλία, ένα αναπτυσσόμενο κράτος με φιλοδοξίες για ταχύρρυθμη ανάπτυξη της ναυτιλίας της, είχε θεωρήσει τον εαυτό της ως την Ιαπωνία της Λατινικής Αμερικής.

Οι νέες τροποποιήσεις θα εφαρμόζονταν στα πλοία που θα είχαν κατασκευαστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος τους, αλλά θα είχαν επίσης εφαρμογή για τα πλοία που η ημερομηνία παραδόσεώς τους από τα ναυπηγεία ήταν η 1^η Ιανουαρίου 1977 και, για εκείνα που τα συμβόλαια ναυπηγήσεώς τους είχαν υπογραφεί μετά την 1^η Ιανουαρίου 1972. Τούτο επιβεβαιώνει ότι όλα σχεδόν τα πλοία που πρόκειται να ναυπηγηθούν μετά τη διάσκεψη (1971), θα ακολουθούν τις τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούν οι τροποποιήσεις της Συμβάσεως. Ωστόσο η εικόνα που προέκυψε ήταν εντελώς διαφορετική. Οι τελευταίες τροποποιήσεις της OILPOL¹¹³ δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ, διότι 2 χρόνια αργότερα (1973) ο IMO αποφάσισε να την αντικαταστήσει με μία νέα Σύμβαση, τη MARPOL.

4.7 Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL (σύντομη εισαγωγή).

Γεγονός είναι ότι η περίοδος 1951-1971 από θεσμική σκοπιά σε διεθνές επίπεδο καλύπτει μόνο τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο. Δεν αμφισβητείται ότι κατά την ίδια περίοδο υπήρξε μία σημαντική μείωση στις απορρίψεις πετρελαιοειδών ιδίως απ' τα Δ/Ξ κι αυτό διότι η ύπαρξη νέων ΔΣ αλλά και η εγκατάσταση νέων συστημάτων πάνω στα πλοία οδήγησε σε αυστηρότερους εθνικούς κανονισμούς. Μόνο που αυτή η βελτίωση αφορούσε στη λειτουργική ρύπανση.

Το παράδοξο είναι ότι το ναυάγιο του Torrey Canyon δημιούργησε σημαντικό αριθμό συμβάσεων και επομένως υπήρχε πρόσφορο έδαφος για βελτίωση, ιδίως σε τομείς όπως τα επίπεδα εκπαίδευσης των πληρωμάτων και τα πρόσθετα βοηθήματα στη ναυσιπλοΐα, πόσο μάλλον όταν τα ατυχήματα Δ/Ξ συνεχίζονταν, κυριότερα των οποίων ήταν εκείνη την εποχή το *World Glory* (1968)¹¹⁴, το *Polycommander* (1970)¹¹⁵ αλλά και το *Wafra* (1971)¹¹⁶.

Με άλλα λόγια, οι προσπάθειες των κρατών και του IMO στις διασκέψεις που διεξήχθησαν βασίστηκαν περισσότερο στην αποφυγή της λειτουργικής ρυπάνσεως απ' τα εμπορικά πλοία και πολύ λιγότερο στην ατυχηματική ρύπανση μέσω των τελευταίων τροποποιήσεων (1971) της Συμβάσεως, οι οποίες και τελικά ήταν οι μόνες που δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ. Ο Ε. Gold υποστηρίζει ότι οι διατάξεις της δεν μπορούσαν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις ενός περισσότερο ευαισθητοποιημένου για το περιβάλλον κόσμου και από τεχνική πλευρά ήταν απαρχαιωμένες. Ωστόσο, δεν πιστεύουμε ότι εκεί βρίσκεται το πρόβλημα. Η ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν μεν έτοιμη να συμβιβαστεί με την ιδέα μίας νέας και αυστηρότερης περιβαλλοντικής πολιτικής¹¹⁷ (άλλωστε οι πρώτες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές), αλλά αντιδρούσε σθεναρά σε θέματα ναυπηγικής βιομηχανίας και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν δέχθηκε τις τροποποιήσεις για την ατυχηματική ρύπανση¹¹⁸.

Εάν εξετάσουμε προσεκτικά τις προτεραιότητες που

¹¹³ Κάποιοι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι η σύμβαση OILPOL μαζί με τις τροποποιήσεις, ενώ συμμετείχε στη μείωση της θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο, απέτυχε να καθιερώσει ένα καλύτερο σύστημα εφαρμογής των διατάξεών της παρά μόνο μέσω του κράτους της σημαίας του πλοίου (flag state). Υπήρχαν σοβαρά προβλήματα συγκεντρώσεως αποδεικτικών στοιχείων και κατά συνέπεια επιβολής μέτρων ενάντια σε πλοία που ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά σπάνια εισέρχονται στα λιμάνια των συμβαλλόμενων κρατών. Βλ. P. Birnie, (1978). *Enforcement of the International Laws for Prevention of Oil Pollution from Vessels*, pp. 99-100.

¹¹⁴ Το *World Glory* (28.323 GRT) φορτωμένο με αργό πετρέλαιο κόπηκε στα δύο και τυλίχθηκε στις φλόγες πλησίον του λιμένα του Durban, κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας. Δεν υπήρχε καθόλου χρόνος για την ενεργοποίηση των σωστικών λέμβων. Μία μεγάλη πετρελαιοκλίδα μήκους 60 μιλίων και πλάτος 2 μιλίων κινήθηκε προς τις ακτές.

¹¹⁵ Το *Polycommander* (28.945 GRT) προσάραξε σε ύφαλο και αμέσως έπιασε φωτιά 10 μίλια μακριά από το λιμάνι του Vigo, ενώ μετέφερε φορτίο 50.000 τόνων πετρελαίου. Μεγάλο μέρος του φορτίου διέρρευσε στη θάλασσα και ρύπανε τις ακτές, ενώ ένα μέρος της πετρελαιοκλίδας πήρε φωτιά από σπίθες που δημιουργήθηκαν από τις μηχανές διερχόμενου αλιευτικού πλοίου.

¹¹⁶ Το *Wafra* (36.697 GRT) ακινητοποιήθηκε όταν πλημμύρισε το μηχανοστάσιό του πλησίον του ακρωτηρίου Agulhas. Αβοήθητο και ακυβέρνητο λόγω της κακοκαιρίας προσάραξε, με αποτέλεσμα τη διαρροή του φορτίου του (40.000 αργό πετρέλαιο). Πλήθος νεκρών ψαριών και πουλιών ξεβράστηκαν στις ακτές.

¹¹⁷ Τούτο επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι ενώ η OILPOL αντικαταστάθηκε λίγο αργότερα από τη νέα Σύμβαση MARPOL, παραμένει το ισχύον δίκαιο για μεγάλο αριθμό κρατών, 40 περίπου κράτη, ανάμεσα στα οποία υπήρχαν και εκείνα που διέθεταν μεγάλους στόλους Δ/Ξ, για μεγάλο χρονικό διάστημα, πόσο μάλλον όταν όλα περίπου τα Δ/Ξ που ναυπηγήθηκαν μετά το 1972 είχαν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των τροποποιήσεων του 1971.

¹¹⁸ Βλ. P. Dempsey – L. Helling, (1980). "Oil pollution by ocean vessels. An environmental tragedy. The legal regime of flags of convenience, Multilateral conventions and coastal states", 10:1 *Denver Journal of International Law and Policy*, p. 37.

δόθηκαν κατά τη διάρκεια της τελευταίας διασκέψεως, φαίνεται ξεκάθαρα ότι τα προτεινόμενα μέτρα, όπως παραδοσιακά συνέβαινε μέχρι εκείνη τη στιγμή, αφορούν περισσότερο στην **ασφάλεια της ναυσιπλοΐας** και όχι στην **πρόληψη της ατυχηματικής ρυπάνσεως**. Ορισμένα κράτη είχαν οικονομικά κίνητρα παρά περιβαλλοντικά¹¹⁹. Επομένως, η OILPOL απέτυχε όσον αφορά την πρόληψη της ατυχηματικής ρυπάνσεως των Δ/Ξ, ίσως επειδή τα κράτη-μέλη δημιούργησαν ανυπερέβλητα εμπόδια στην καθιέρωση μίας ενιαίας περιβαλλοντικής νομοθεσίας, αλλά το χειρότερο είναι ότι υπήρξε μία ακαμψία στην εφαρμογή μελλοντικής διεθνούς νομοθεσίας, ενώ παράλληλα τα ναυάγια Δ/Ξ δεν σταμάτησαν να συμβαίνουν.

4.7.1 Ιστορική αναδρομή.

Η ιδέα της δημιουργίας μίας ΔΣ που να καλύπτει όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρυπάνσεως τέθηκε για πρώτη φορά το 1968 κατά τη διάρκεια της 23^{ης} Συνόδου της ΓΣ του ΟΗΕ. Η Συνέλευση του ΙΜΟ αποφάσισε να συγκαλέσει μία διεθνή Συνδιάσκεψη για τη θαλάσσια ρύπανση (1973), με σκοπό την προετοιμασία μίας ΔΣ για τη μείωση της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σ' αυτήν την πρωτοβουλία βοήθησε η διεξαγωγή της **Συνδιασκέψεως των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον** της Στοκχόλμς (Stockholm Agreement – SA) το 1972, όπου αναφέρθηκε ρητά ότι ήταν απαραίτητη η συμμετοχή των κρατών-μελών στη Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ, που επρόκειτο να ακολουθήσει. Η προετοιμασία της Συνδιασκέψεως ανατέθηκε στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ (MSC).

Όμως, το 1973 είχαν ήδη περάσει περίπου 24 χρόνια από την πρώτη Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ στο Λονδίνο (1954) σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο που κατάρτισε τη ΔΣ **OILPOL**. Κατά συνέπεια είχε διαφοροποιηθεί σε μεγάλο βαθμό η ναυτιλιακή βιομηχανία, π.χ. αύξηση του μεγέθους του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, αύξηση της μέσης χωρητικότητας των Δ/Ξ, διαφορετική αντίληψη για τις διαστάσεις του φαινομένου της θαλάσσιας ρυπάνσεως κυρίως λόγω του ναυαγίου του Δ/Ξ **Torrey Canyon** (1967) στα στενά της Μάγχης με συνολική απόρριψη 119.000 τόνων αργού πετρελαίου.

Εκείνη την εποχή το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος βασιζόταν μεταξύ άλλων στην τεχνική του συστήματος LOT, το οποίο κρίθηκε παράνομο για τα όρια των απορρίψεων πετρελαϊκών καταλοίπων, σύμφωνα με την OILPOL. Ωστόσο, το ζήτημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως που προέρχεται από τις συνήθεις λειτουργικές διαδικασίες των εμπορικών πλοίων ήταν πρώτη προτεραιότητα για αρκετά κράτη, π.χ. κατά την προεδρία του Νixon στις ΗΠΑ, απαιτήθηκε μία σειρά πιο αποτελεσματικών μέτρων για την κατασκευή και λειτουργία των Δ/Ξ. Φυσικό ήταν ότι η νέα Σύμβαση επρόκειτο να αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα στην πορεία για την έναρξη ισχύος της. Πολλά κράτη, ανάμεσά τους ορισμένα που διέθεταν μεγάλους στόλους Δ/Ξ, είχαν επικυρώσει την OILPOL και δεν ήταν ευνοϊκά προς την πολιτική υιοθέτησεως μίας νέας συμβάσεως.

Η διεθνής Συνδιάσκεψη για τη θαλάσσια ρύπανση πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 8-10 έως τις 2-11-1973. Οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών ήταν 77, ενώ άλλα 7 κράτη συμμετείχαν ως παρατηρητές. Η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε τη ΔΣ για την **Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία** (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL)¹²⁰ αρχικά με τα πέντε Παραρτήματά της. Η MARPOL αντικατέστησε την προηγούμενη Σύμβαση του ΙΜΟ, την OILPOL (1954) και τις τροποποιήσεις της (των ετών 1962, 1969 και 1971) και θεωρείται μία από τις σπουδαιότερες στον τομέα της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Περιλαμβάνει πλέον (από το 1997) έξι Παραρτήματα (πίν. 4.2) και δύο Πρωτόκολλα. Τα Πρωτόκολλα της αναφέρονται σε: υποχρεωτικές αναφορές περιστατικών ρυπάνσεως από επιβλαβείς ουσίες (άρθ. 8 της Συμβάσεως) και διαδικασία διαιτησίας για διακανονισμό διαφωνιών (άρθ. 10 της Συμβάσεως). Η MARPOL είναι Σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας για δύο λόγους:

1) Εφαρμόζεται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές δίχως γεωγραφικούς περιορισμούς.

2) Οι διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως και αποδοχής της Συμβάσεως είναι ανοικτές για οποιοδήποτε κράτος.

¹¹⁹ Η Γαλλία είχε σχέδια για επέκταση των χώρων των τερματικών σταθμών της για εκφόρτωση πετρελαίου απ' τα γιγαντιαία Δ/Ξ, ιδίως στις περιοχές της Antifer (κοντά στο λιμάνι της Χάβρης) και του Fos (κοντά στο λιμάνι της Μασσαλίας). Αυτό το πρόγραμμα είχε ως στόχο όχι μόνο τη μείωση του κόστους για εισαγωγές πετρελαίου, αλλά να κάνει τη Γαλλία το κύριο κέντρο εισαγωγής πετρελαίου της Δ Ευρώπης.

¹²⁰ Η MARPOL είναι ακρωνύμιο της φράσεως «marine pollution».

Πίνακας 4.2
Τα Παραρτήματα της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 1973/1978.

<i>Παράρτημα</i>	<i>Αντικείμενο</i>	<i>Ημερομηνία ισχύος</i>
I	Ρύπανση από πετρέλαιο.	2/10/1983
II	Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες κύδην.	2/10/1983
III	Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες, που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορπτές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα.	1/7/1992
IV	Ρύπανση από λύματα.	27/9/2003
V	Ρύπανση από απορρίμματα.	31/12/1988
VI	Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία.	19/5/2005

Η MARPOL αναφέρεται περισσότερο στα πλοία αντί των θαλασσίων περιοχών, διότι έτσι κι αλλιώς τα πλοία μπορούν να αναζητηθούν οπουδήποτε στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εξάλλου, επειδή το κείμενο της εν λόγω Συμβάσεως δεν αναφέρεται σε θαλάσσιες περιοχές, αυτή εφαρμόζεται ακόμη και στα **εσωτερικά ύδατα** των παρακτίων κρατών, π.χ. κόλποι, όρμιοι, δέλτα ποταμών, λιμάνια. Οι διαφορές της MARPOL με την OILPOL (1954) και τις τροποποιήσεις των ετών 1962 και 1969 είναι οι εξής:

1) Στην επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών (Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος) σύμφωνα με το άρθρο 10 (βρίσκονται ήδη υπό καθεστώς προστασίας).

2) Καμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται σε αυτές τις περιοχές ακόμη και για τα Δ/Ξ που λειτουργούν με το σύστημα LOT. Αντίθετα, καθιερώνει τα συστήματα: *ξεχωριστές δεξαμενές έρματος* (SBT), *πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο* (COW), *διαχωριστήρα νερού πετρελαίου* (Oil Water Separator), *επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων* (Adequate Sludge Tanks) και *αδρανούς αερίου* (IGS), το οποίο υιοθετήθηκε στο αντίστοιχο Πρωτόκολλο της SOLAS 1974.

3) Καλύπτει όλες τις μορφές ρυπάνσεως της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο.

4) Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρυπάνσεως, που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

5) Τα Δ/Ξ από 150 GRT και πάνω, καθώς και όλα τα άλλα πλοία από 400 GRT υπόκεινται σε επιθεωρήσεις (αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές,

περιοδικές) με σκοπό να τους χορηγηθεί το **Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο** (International Oil Pollution Prevention Certificate – IOPPC).

6) Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται μέσα σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους ΕΥΚ.

Οι περισσότεροι κανονισμοί της MARPOL αναφέρονται σε ζητήματα σχεδιασμού, κατασκευής, εξοπλισμού, επιθεωρήσεων των πλοίων, καθώς και των ΕΥΚ. Με άλλα λόγια, η MARPOL καλύπτει όλες τις περιπτώσεις τεχνικής φύσεως για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία, εκτός από τις **εσκεμμένες απορρίψεις υλικών** (dumping) και εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους των εμπορικών πλοίων, εκτός αυτών που χρησιμοποιούνται για την **εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του βυθού των θαλασσών** (π.χ. εξέδρες, επί πλέοντα γεωτρήματα εξορύξεως υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου).

Γενικότερα μέχρι το 1974 είχαν ήδη υιοθετηθεί αρκετές συμβάσεις, τόσο σε διεθνές όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, π.χ. οι ΔΣ του IMO, CLC (1969), FUND (1971), LDC (1972), η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) και οι ΠΣ του Όσλο για τις Απορρίψεις (1972), του Ελσίνκι για το Θαλάσσιο Περιβάλλον (1974) και του Παρισιού για τη Θάλασσα Ρύπανση από τις Χερσαίες Πηγές (1974).

Το κοινό στοιχείο των παραπάνω συμβάσεων, εκτός από τη Σύμβαση του Ελσίνκι, ήταν η αναφορά σε μια μόνο μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως. Αντίθετα, η MARPOL αναφέρεται σε όλες τις μορφές θαλάσ-

σιας ρυπάνσεως που προκαλείται από τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Ο σκοπός της MARPOL ορίζεται σαφώς στο άρθρο 1, όπου ως σημείο αναφοράς είναι η πρόληψη της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την απόρριψη επικινδύνων ουσιών. Πρόσθετα, ο IMO στην Απόφαση Α/237 (VII) της Συνελεύσεώς του τονίζει ότι ο κύριος στόχος της MARPOL είναι η **εξαφάνιση** (complete elimination) της εσκεμμένης ρυπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες τοξικές ουσίες και η **μείωση** (minimization) των απορρίψεων πετρελαίου εξαιτίας ατυχημάτων.

Η επικύρωση της MARPOL υπήρξε χρονοβόρα λόγω οικονομικών και τεχνικών δυσχερειών, π.χ. το Παράρτημα Ι ήταν ατυχώς συνδεδεμένο με το Παράρτημα ΙΙ, το οποίο επέβαλλε πρόσθετα βάρη (αυστηρότερα μέτρα) στα κράτη-μέλη. Ο IMO, με τη σύγκληση Συνδιασκέψεως για την κατάρτιση της MARPOL, είχε την πρόθεση της παγιοποιήσεως αλλά και επεκτάσεως της ήδη τροποποιημένης OILPOL, δεδομένου ότι το 75% της παγκόσμιας χωρητικότητας Δ/Ξ είχε επικυρώσει την τελευταία Σύμβαση.

4.7.2 Σύνοψη περιγραφή των κυριότερων διατάξεων της MARPOL.

Η MARPOL θεωρείται ως η κύρια ΔΣ που αναφέρεται στη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία. Οι κανονισμοί της είναι επαρκείς για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρυπάνσεως και αυτό που χρειάζεται είναι η συμμόρφωση προς αυτούς από τα κράτη-μέλη. Επίσης, απ' τη στιγμή που η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία είναι ο πιο δημοφιλής τομέας για την έκδοση διεθνών κανονισμών, είναι αμφίβολο εάν τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη θα επιθυμούσαν ενδεχόμενες αλλαγές στο υπάρχον σύστημα. Τα άρθρα 1-8 της MARPOL αναφέρονται σε **γενικούς κανονισμούς**. Συγκεκριμένα:

- 1) Στη δικαιοδοσία ελέγχου.
- 2) Στην παράθεση των ορισμών **πλοίο**, δηλαδή πρόκειται για μία ευρεία έννοια του όρου, η οποία περιλαμβάνει οποιοσδήποτε σκάφος χρησιμοποιείται στη θάλασσα και **συμβάν**, δηλαδή ένα γεγονός που αφορά στην απόρριψη ή πιθανή απόρριψη επικινδύνων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- 3) Στην εξαίρεση των πολεμικών πλοίων και των κυβερνητικών πλοίων, που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.
- 4) Στην υποχρέωση όλων των πλοίων για την κατοχή του ΙOPPC προς συμμόρφωση στις διατάξεις της MARPOL.

5) Στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για εντοπισμό παραβάσεων.

6) Στην καθιέρωση των ειδικών θαλασσίων περιοχών, που θεωρούνται αρκετά ευπαθείς στη θαλάσσια ρύπανση από πετρελαιοειδή και επομένως οι απορρίψεις πετρελαίου σε αυτές έχουν απαγορευθεί.

Σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της MARPOL, οι **ειδικές περιοχές** είναι:

1) Η Μεσόγειος από τον παράλληλο 41° Β στα θαλάσσια όρια Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας μέχρι τον μεσημβρινό 5° 36' Δ στα στενά του Γιβραλτάρ.

2) Η Βαλτική θάλασσα από τον κόλπο της Βοθνίας στη Φινλανδία μέχρι την είσοδο της Βαλτικής, που ορίζεται από τον παράλληλο 57° 44.8'.

3) Η Μαύρη Θάλασσα μέχρι τον παράλληλο 41° Β στα θαλάσσια σύνορα Μεσογείου και Εύξεινου Πόντου.

4) Η Ερυθρά Θάλασσα περιλαμβάνοντας τους κόλπους του Σουέζ και της Άκαμπα.

5) Η θαλάσσια περιοχή των Κόλπων, δηλαδή του Περσικού και του Ομάν.

1) Παράρτημα Ι: Ρύπανση από πετρέλαιο.

Αρχικά η MARPOL διατηρεί τα κριτήρια απορρίψεως πετρελαίου στη θάλασσα, που ορίστηκαν από την OILPOL στις τροποποιήσεις του 1969, με μόνη εξαίρεση ότι η μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου που μπορεί να απορριφθεί σε ταξίδι υπό έρμα ενός νέου Δ/Ξ μειώθηκε από 1/15.000 σε 1/30.000 της μεταφερόμενης ποσότητας φορτίου.

Σύμφωνα με τους **κανονισμούς 9-10**, απαγορεύονται οι απορρίψεις πετρελαίου, εκτός εάν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, όπως ο τύπος και το μέγεθος του πλοίου, οι θαλάσσιες περιοχές, η απόσταση από τις ακτές και η κίνηση του πλοίου, ο εξοπλισμός του πλοίου για τον έλεγχο της ρυπάνσεως, τα είδη και η προέλευση των μειγμάτων νερού-πετρελαίου, ο ρυθμός και οι ποσότητες του απορριπτόμενου πετρελαίου. Ωστόσο, δεν ισχύουν οι παραπάνω απαιτήσεις για απόρριψη πετρελαίου, όταν η απόρριψη έγινε με σκοπό την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρώπινες ζωές στη θάλασσα ή ήταν αποτέλεσμα βλάβης με την προϋπόθεση ότι ελήφθησαν όλα τα απαραίτητα μέτρα και ο πλοίαρχος δεν ενήργησε σκόπιμα ή αδιαφόρησε.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 12**, κάθε κράτος-μέλος της MARPOL πρέπει να εξασφαλίζει επαρκείς ΕΥΚ, οι οποίες θα βρίσκονται σε τερματικούς σταθ-

μούς φορτώσεως πετρελαίου, σε λιμάνια επισκευών πλοίων ή οπουδήποτε τα εμπορικά πλοία έχουν να παραδώσουν κατάλοιπα πετρελαίου ή ελαιώδη μείγματα. Σύμφωνα με τον **κανονισμό 13**, πρέπει τα νέα Δ/Ξ μεταφοράς αργού πετρελαίου από 20.000 DWT και άνω και τα υπάρχοντα Δ/Ξ από 40.000 DWT και άνω να διαθέτουν SBT και COW. Αντίστοιχα τα νέα Δ/Ξ μεταφοράς προϊόντων από 30.000 DWT και άνω πρέπει να διαθέτουν SBT και τα υπάρχοντα Δ/Ξ μεταφοράς προϊόντων από 40.000 DWT και άνω να διαθέτουν SBT ή CBT.

Πρόσθετα ο **κανονισμός 13 E** απαιτεί οι SBT να είναι τοποθετημένες σε σημεία που να παρέχουν προστασία (Protectively Located – PL), έτσι ώστε να αποφεύγεται η διαρροή πετρελαίου σε περιπτώσεις προσαράξεως ή συγκρούσεως. Στη συνέχεια, ο **κανονισμός 14** απαγορεύει τον ερματισμό των δεξαμενών καυσίμων του πλοίου για όλα τα νέα Δ/Ξ από 150 GRT και άνω και τα νέα πλοία όλων των άλλων τύπων από 4.000 GRT και άνω. Η μόνη εξαίρεση αφορά σε αφύσικες καταστάσεις ή σε πλοία που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων, π.χ. μεγάλα αλιευτικά σκάφη, ρυμουλκά, όπου επιβάλλεται η τοποθέτηση έρματος σε δεξαμενές καυσίμων και εάν αυτό δεν είναι καθαρό έρμα, τότε πρέπει να παραδοθεί σε ΕΥΚ ή να απορριφθεί στη θάλασσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 ή με τη χρήση του εξοπλισμού που απαιτεί ο κανονισμός 16.

Ο **κανονισμός 15** καθορίζει ότι ένα Δ/Ξ πάνω από 150 GRT πρέπει να συμμορφώνεται με τις παρακάτω απαιτήσεις:

1) Να διαθέτει **δεξαμενές καταλοίπων** με σημαντική χωρητικότητα, έτσι ώστε αυτές να δέχονται υπολείμματα πετρελαίου και κατάλοιπα ακάθαρτου έρματος.

2) Να διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου και για τη μεταφορά των καταλοίπων στις κατάλληλες δεξαμενές.

3) Η ελάχιστη συνολική χωρητικότητα των δεξαμενών καταλοίπων είναι μεταξύ 0,8% και 3% της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, ανάλογα με το σύστημα COW και την ύπαρξη δεξαμενών SBT ή CBT. Τα νέα Δ/Ξ 70.000 DWT και άνω πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον δύο δεξαμενές καταλοίπων.

4) Να διαθέτει το **σύστημα αυτόματης παρακολούθησής και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου** (Oil Discharge Monitoring and Control System – ODMCS), που καταγράφει είτε την απόρριψη πετρελαίου σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι και τη συνο-

λική ποσότητα που απορρίφθηκε στη θάλασσα είτε την περιεκτικότητα του πετρελαίου και τον ρυθμό απορρίψεως.

5) Να διαθέτει εγκεκριμένους **διεπιφανειακούς ανιχνευτές** (Oil/water interface detectors – OWID) για τις δεξαμενές καταλοίπων.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 16**, όλα τα νέα και υπάρχοντα Δ/Ξ πρέπει να εφοδιάζονται με τον ακόλουθο εξοπλισμό που ελέγχει τη λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο:

1) Σύστημα παρακολουθήσεως και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου.

2) Ελαιοδιαχωριστήρα των 100 ppm (parts per million).

3) Σύστημα φιλτραρίσματος των 15 ppm.

Οι παραπάνω απαιτήσεις ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο ή το μέγεθος του πλοίου και με τις θαλάσσιες περιοχές που πρόκειται αυτό να κινηθεί, π.χ. μέσα στις ειδικές περιοχές, το πλοίο πρέπει να διατηρεί σε λειτουργία το σύστημα φιλτραρίσματος πετρελαίου (15 PPM) με αυτόματο διακόπτη της εκροής. Στις περιπτώσεις που εμφανισθεί βλάβη στο ODMCS, η απόρριψη σταματά αυτόματα και ακολουθεί η σχετική εγγραφή στο **Βιβλίο Πετρελαίου** (ΒΠ). Κατά συνέπεια η μονάδα που υπέστη τη βλάβη πρέπει να επισκευασθεί, πριν το πλοίο αναχωρήσει για το επόμενο ταξίδι. Συμπληρωματικά, στα υπάρχοντα πλοία η παύση της απορρίψεως μπορεί να γίνει χειροκίνητα.

Τα Δ/Ξ από 150 GRT και άνω και τα άλλα εμπορικά πλοία από 400 GRT και άνω, υπόκεινται στις εξής επιθεωρήσεις:

1) Αρχική επιθεώρηση, πριν το πλοίο ξεκινήσει τη λειτουργία του με σκοπό να εξασφαλισθεί ότι χορηγείται το Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (IOPCC), του οποίου η διάρκεια δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 5 έτη.

2) Ενδιάμεση επιθεώρηση, κατά τη διάρκεια της περιόδου που ισχύει το IOPPC.

3) Υποχρεωτική ετήσια επιθεώρηση ή έκτακτες επιθεωρήσεις.

4) Περιοδική επιθεώρηση, σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη, για να διαπιστωθεί ότι το IOPP μπορεί να επανεκδοθεί.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 20**, το ΒΠ πρέπει να τηρείται: πρώτον από Δ/Ξ 150 GRT και άνω και δεύτερον από πλοία που δεν είναι Δ/Ξ 400 GRT και άνω. Το ΒΠ περιέχει δύο μέρη. Το **πρώτο μέρος** αφορά σε όλα τα πλοία για τις λειτουργίες του μηχανοστασίου και το **δεύτερο** μόνο στα Δ/Ξ για τις

λειτουργίες φορτώσεως, εκφορτώσεως και ερματισμού. Κάθε ΒΠ πρέπει να διατηρείται για 3 έτη μετά την τελευταία εγγραφή.

Ο **κανονισμός 21** αναφέρεται στις απορρίψεις πετρελαίου από τη λειτουργία των μονίμων ή πλωτών γεωτρυπάνων και άλλων εξεδρών, διότι αυτά θεωρούνται «πλοία» σύμφωνα με τη MARPOL, που βέβαια δεν είναι Δ/Ξ όσον αφορά στους χώρους των μηχανοστασίων τους. Οι **κανονισμοί 22-25** καθορίζουν τις απαιτήσεις για την ελαχιστοποίηση πιθανής ρυπάνσεως από πετρέλαιο εξαιτίας ζημιών στις πλευρές ή στον πυθμένα των Δ/Ξ. Συγκεντρωτικά οι απορρίψεις πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον παρουσιάζονται στον πίνακα 4.3.

2) Παράρτημα II: Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες κύδην.

Η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς χημικών προϊόντων την τελευταία δεκαετία είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των περιστατικών ρυπάνσεως εξαιτίας των ατυχημάτων των πλοίων που μεταφέρουν χημικά φορτία, αλλά και των απορρίψεων που προέρχονται από τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Μολονότι οι ποσότητες των μεταφερομένων χημικών είναι σημαντικά μικρότερες από τις αντίστοιχες των πετρελαιοειδών, οι πιθανότητες ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορεί να είναι σοβαρότερες, δεδομένου ότι τα χημικά αποβαίνουν για

Πίνακας 4.3

Απορρίψεις πετρελαίου σύμφωνα με τη MARPOL.

Δ/Ξ όλων των μεγεθών: απορρίψεις πετρελαίου από τους χώρους δεξαμενών φορτίου και αντλιοστασίου.	
Μέσα σε ειδικές περιοχές ή έξω από ειδικές περιοχές, αλλά εντός 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.	Απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός από το καθαρό ή διαχωρισμένο έρμα.
Έξω από ειδικές περιοχές, αλλά πέραν των 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.	Απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος ή εάν: • Το Δ/Ξ κινείται προς τον προορισμό του. • Ο στιγμιαίος ρυθμός απορρίψεως δεν ξεπερνά τα 60 λίτρα ανά ναυτικό μίλι. • Η συνολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίφθηκε δεν ξεπερνά για τα υπάρχοντα Δ/Ξ το 1/15.000 και για τα νέα Δ/Ξ το 1/30.000 του φορτίου που μετέφερε στο τελευταίο ταξίδι. • Το Δ/Ξ έχει σε λειτουργία το σύστημα παρακολουθήσεως και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου και διάταξη δεξαμενών καταλοίπων σύμφωνα με τον κανονισμό 15.
Δ/Ξ όλων των μεγεθών και όλα τα άλλα πλοία από 400 ν.μ. GRT και άνω: απορρίψεις πετρελαίου από τους χώρους της μηχανής.	
Μέσα σε ειδικές περιοχές.	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός εάν: • Το πλοίο κινείται προς τον προορισμό του. • Η περιεκτικότητα του πετρελαίου στην εκροή χωρίς διάλυση δεν ξεπερνά τα 15 ppm. • Το πλοίο έχει σε λειτουργία μηχανήμα φιλτραρίσματος πετρελαίου των 15 ppm με αυτόματο διακόπτη της εκροής. • Τα νερά των σεντινών δεν έχουν αναμικθεί με κατάλοιπα φορτίου ή με σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου.
Έξω από ειδικές περιοχές.	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός εάν: • Το πλοίο βρίσκεται πέραν των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή. • Το πλοίο κινείται προς τον προορισμό του. • Η περιεκτικότητα πετρελαίου στην εκροή είναι μικρότερη των 100 ppm. • Το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολουθήσεως και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου, ελαιοδιαχωριστήρα ή μηχανήμα φιλτραρίσματος ή άλλη εγκατάσταση σύμφωνα με τον κανονισμό 16. • Τα νερά των σεντινών δεν έχουν αναμικθεί με κατάλοιπα φορτίου ή με σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου.

τον άνθρωπο πολλές φορές πολύ πιο επικίνδυνα από το πετρέλαιο.

Σε αυτό το Παράρτημα περιλαμβάνονται τα κριτήρια απορρίψεως και οι μέθοδοι ελέγχου της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τις τοξικές υγρές ουσίες, που μεταφέρονται σε χύδην μορφή. Περίπου 250 ουσίες έχουν εκτιμηθεί και περιέχονται στη σχετική λίστα του Παραρτήματος. Η απόρριψη των καταλοίπων που δημιουργούν τα πλοία επιτρέπεται να γίνεται μόνο στους ΕΥΚ, με την προϋπόθεση ότι λαμβάνεται υπόψη η κατηγορία των ουσιών. Σε κάθε περίπτωση, καμία απόρριψη τοξικών ουσιών δεν μπορεί να γίνει σε απόσταση μικρότερη των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή¹²¹. Αυστηρότερες ρυθμίσεις υπάρχουν για τη Βαλτική και τη Μαύρη Θάλασσα.

Το πρόβλημα της αντιμετώπισης αυτής της μορφής ρυπάνσεως σε διεθνές επίπεδο διέπεται από:

1) Τη SOLAS (1974/1978), στις τροποποιήσεις (1983) της οποίας υιοθετήθηκαν οι **Διεθνείς Κώδικες για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χύδην χημικά**. Ένας αριθμός των απαιτήσεων αυτών σχετίζεται άμεσα με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, π.χ. η θέση των δεξαμενών σε σχέση με το περίβλημα του πλοίου, έτσι ώστε να παρέχεται πρόσθετη ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος.

2) Τη MARPOL (1973/1978) και ιδιαίτερα στο παρόν Παράρτημα και στο Παράρτημα III που ακολουθεί.

3) Παράρτημα III: Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, Ε/Κ, φορτηγές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα.

Το Παράρτημα αυτό αποτελεί το πρώτο από τα εναλλακτικά Παραρτήματα της MARPOL. Τα κράτη-μέλη που επικύρωσαν τη MARPOL πρέπει να αποδεχθούν τα δύο πρώτα Παραρτήματα, αλλά μπορεί να επιλέξουν την αποδοχή ή τη μη αποδοχή των τριών επομένων Παραρτημάτων. Αυτός είναι ο κύριος λόγος που τα Παραρτήματα III, IV και V χρειάστηκαν περισσότερο χρόνο για να τεθούν σε ισχύ. Οι κανονισμοί του Παραρτήματος III ισχύουν για όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασία. Οι επιβλαβείς ουσίες είναι αυτές που καθορί-

ζονται στον Διεθνή Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (International Dangerous Goods Code – IMDG).

Σύμφωνα με τους κανονισμούς 2-3, οι συσκευασίες που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες πρέπει να είναι ανεξίτηλα σημαδεμένες με τη σωστή τεχνική ονομασία, διότι δεν χρησιμοποιούνται οι εμπορικές ονομασίες. Πρόσθετα πρέπει να διαθέτουν ειδικό σήμα, το οποίο επισημαίνει ότι η ουσία είναι θαλάσσιο ρυπογόνο στοιχείο και έχει διαφορετικό χρώμα από αυτό της συσκευασίας. Η μέθοδος σημάνσεως και επικολλήσεως ετικετών πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες εξακολουθούν να αναγνωρίζονται στις συσκευασίες τουλάχιστον μετά την πάροδο τριών μηνών βυθίσεώς τους μέσα στη θάλασσα.

Ο κανονισμός 4 αναφέρεται στα αποδεικτικά έγγραφα που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά επιβλαβών ουσιών. Ειδικότερα, όταν το πλοίο διαθέτει ειδικό κατάλογο (λίστα) ή δηλωτικό ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, που απαιτείται από την τροποποιημένη ΔΣ SOLAS για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων, τα έγγραφα που απαιτούνται απ' αυτόν τον κανονισμό μπορούν να συνδυαστούν μ' εκείνα που αφορούν στις επιβλαβείς ουσίες. Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνεται διάκριση ανάμεσα στα επικίνδυνα φορτία που αναφέρονται στη SOLAS και στις επιβλαβείς ουσίες που ορίζονται στη MARPOL στο Παράρτημα III.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 5, οι επιβλαβείς ουσίες πρέπει να στοιβάζονται και να ασφαρίζονται με τα κατάλληλα μέσα, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι για το θαλάσσιο περιβάλλον χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος. Ο κανονισμός 6 αναφέρεται στους περιορισμούς που υφίστανται για τη μεταφορά επιβλαβών ουσιών, δηλαδή, για λόγους επιστημονικούς και τεχνικούς, είναι όμως πιθανόν να απαγορευθεί η μεταφορά τους ή να περιοριστεί η ποσότητά τους.

Ο κανονισμός 7 ορίζει ότι απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών ουσιών¹²² που μεταφέρονται σε συσκευασίες, εκτός εάν είναι απαραίτητο για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα. Τέλος, ο πλοίαρχος υποχρεούται, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της MARPOL, να αναφέρει στις αρχές του πλησιέστερου παράκτιου κράτους οποιοδήποτε περιστατικό διαρροής ή πιθα-

¹²¹ Βλ. Α.Β. Αλεξόπουλος, (2009). «Προβλήματα ανεπάρκειας και ελλείψεων στις εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων των εμπορικών πλοίων για τους Μεσογειακούς λιμένες με ιδιαίτερη έμφαση στις νοτιοανατολικές περιοχές», *Πρακτικά Συνεδρίων: Βιώσιμες πόλεις-λιμάνια. Ο κόλπος της Ελευσίνας μέχρι το 2020*, Medsos Network.

¹²² Για τους σκοπούς του Παραρτήματος III, επιβλαβείς ουσίες είναι αυτές που αναγνωρίζονται ως ρυπογόνα στοιχεία στον Κώδικα IMDG ή εκπληρώνουν τα κριτήρια που βρίσκονται στο συνοδευτικό παράρτημα (appendix).

νότιτα διαρροής επιβλαβών ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

4) Παράρτημα IV: Ρύπανση από λύματα.

Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια (20-25 άτομα) δημιουργεί **λύματα** (sewage) οικιακής μορφής σε σταθερή βάση, π.χ. απόβλητα αποχετεύσεων, νιπτήρων και λουτρών, χώρων του πλοίου στους οποίους υπάρχουν ζώα, ακάθαρτα νερά κάθε είδους κ.λπ.. Ευνόητο είναι ότι πολύ γρήγορα προκύπτει το πρόβλημα της διαθέσεώς τους. Σύμφωνα με αυτό το Παράρτημα ισχύουν τα εξής:

1) Τα λύματα θα απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.

2) Επιτρέπεται όμως να απορριφθούν σε απόσταση μεγαλύτερη των 4 ν.μ. με την προϋπόθεση να πολτοποιούνται και να απολυμαίνονται με συστήματα εγκεκριμένα από τις αρμόδιες κρατικές αρχές.

3) Θα μπορούν να απορρίπτονται οπουδήποτε εάν το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων, αλλά με αργό ρυθμό και όταν η ταχύτητα του πλοίου είναι μεγαλύτερη από 4 knots/h¹²³.

Τον Ιούλιο του 2011 ο IMO υιοθέτησε τα πιο πρόσφατα μέτρα γι' αυτό το Παράρτημα που αναφέρονται στη Βαλτική Θάλασσα ως ειδική περιοχή και προστέθηκαν νέες απαιτήσεις για τις απορρίψεις λυμάτων από τα επιβατηγά πλοία όταν βρίσκονται σε ειδικά προστατευόμενες περιοχές.

5) Παράρτημα V: Ρύπανση από απορρίμματα.

Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου παράγει μεγάλη ποσότητα **απορριμμάτων** (garbage) κάθε είδους, π.χ. υπολείμματα τροφών, κουτιά, χαρτιά, πλαστικά, σακούλες κ.ά., τα οποία κάθε άλλο παρά αποτελούν αμελητέα ποσότητα. Ευνόητο είναι ότι η απευθείας απόρριψη τόσο μεγάλων ποσοτήτων και σε σταθερή μάλιστα βάση, θα διατάρασσε αργά ή γρήγορα το θαλάσσιο οικοσύστημα. Εξάλλου πολλές φορές έχουμε γίνει μάρτυρες αντιαισθητικών εικόνων σε παράκτιες περιοχές από τη συσσώρευση απορριμμάτων. Σύμφωνα

με αυτό το Παράρτημα ισχύουν τα εξής:

1) Μέσα σε ειδικές περιοχές:

α) Απαγορεύεται η απόρριψη όλων των ειδών απορριμμάτων εκτός των τροφίμων και

β) επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. απ' την πλησιέστερη ακτή υπολειμμάτων τροφίμων κονιοποιημένων ή αλεσμένων ή όχι.

2) Έξω από ειδικές περιοχές:

α) Απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη πλαστικών σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή· εδώ περιλαμβάνονται τα συνθετικά σχοινιά, τα δίχτυα αλιείας και οι σάκοι απορριμμάτων.

β) Επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 3 ν.μ. από την ακτή υπολειμμάτων τροφίμων κονιοποιημένων ή αλεσμένων, χαρτικών, κουρελιών, γυαλιών.

γ) Επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την ακτή υπολειμμάτων τροφίμων όχι κονιοποιημένων ή αλεσμένων καθώς και χαρτικών, κουρελιών, γυαλιών μεταλλικών φιαλών και παρομοίων απορριμμάτων.

δ) Επιτρέπεται η απόρριψη υλικών στοιβασίας, επενδύσεων, συσκευασίας, που επιπλέουν, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 ν.μ. από την ακτή.

Συμπληρωματικά στις **πλωτές εξέδρες** επιτρέπεται η απόρριψη μόνο κονιοποιημένων ή αλεσμένων υπολειμμάτων τροφίμων σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την ακτή. Εδώ επίσης ανήκουν όλα τα πλοία που βρίσκονται σε απόσταση 500 m από τις ακτές. Όμως, οι κανονισμοί του Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται όταν:

1) Η απόρριψη είναι αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών και για τη διάσωση ανθρώπου στη θάλασσα.

2) Διαφύγουν απορρίμματα λόγω ζημιάς του πλοίου ή του εξοπλισμού του και εφόσον έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή ρυπάνσεως πριν και μετά τη ζημιά και

3) λόγω ατυχήματος απωλεσθούν συνθετικά αλιευτικά δίχτυα και εφόσον έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της απώλειας.

Τα κράτη-μέλη της MARPOL που έχουν επικυρώ-

¹²³ Στην Ελλάδα υπάρχει το **ΠΔ 400/1996**, που αφορά στην πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε νέα πλοία που διαθέτουν δίκτυο αποχετεύσεως λυμάτων και τα οποία είναι:

- Ολικής χωρητικότητας 200 κοx και άνω.
- Ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 200 κοx και τα οποία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν περισσότερους από 10 επιβάτες, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (ΠΓΕ) ή το Πιστοποιητικό Ασφάλειας και
- έχουν τη δυνατότητα, με βάση το ΠΓΕ, να μεταφέρουν περισσότερους από 10 επιβάτες και χορηγείται για πρώτη φορά άδεια σκοπιμότητας για εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ ελληνικών λιμένων.

σει και κατά συνέπεια αποδεχθεί το Παράρτημα, έχουν την υποχρέωση να διαθέτουν επαρκείς ΕΥΚ για την παραλαβή των απορριμμάτων των πλοίων, δίχως να προκαλείται μεγάλη καθυστέρηση. Ο ΙΜΟ έχει εκδώσει οδηγίες για την ελάττωση των απορριμμάτων επί του πλοίου, για τη διαχείριση και αποθήκευσή τους στο πλοίο με τις μεθόδους συγκεντρώσεως και διαχωρισμού, επεξεργασίας, αποθηκεύσεως και παραδόσεως στην ξηρά ή απορρίψεως στη θάλασσα.

Το 2011 ο ΙΜΟ υιοθέτησε εκτεταμένες τροποποιήσεις στο εν λόγω Παράρτημα, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2013 και ουσιαστικά απαγορεύουν την απόρριψη όλων των απορριμμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον εκτός, εάν προβλέπεται κάποια εξαίρεση, υπό ιδιαίτερες συνθήκες.

6) Παράρτημα VI: Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία.

Οι σχετικοί κανονισμοί θέτουν περιοριστικά όρια για τις εκπομπές **οξειδίου του θείου** (SO_x) και **οξειδίου του αζώτου** (NO_x) από τη μηχανή του πλοίου και απαγορεύουν τις εσκεμμένες εκπομπές ουσιών μείξεως του όζοντος. Το Παράρτημα ορίζει ειδικές περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου που πρέπει να καθιερωθούν, π.χ. η Βαλτική Θάλασσα, και η αναλογία οξειδίου του θείου στα καύσιμα του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1,5% m/m. Σύμφωνα με το Παράρτημα αυτό απαγορεύεται η καύση πάνω στο πλοίο συγκεκριμένων προϊόντων, όπως μολυσμένα υλικά σε συσκευασμένη μορφή.

Το 2011 μετά από εκτεταμένες προσπάθειες και δημόσια συζήτηση ο ΙΜΟ υιοθέτησε πρωτοποριακά υποχρεωτικά μέτρα για την τεχνική και επιχειρησιακή ενεργειακή απόδοση, που θα συμβάλουν σε σημαντικό βαθμό στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Αυτά τα μέτρα περιλήφθηκαν σε αυτό το Παράρτημα και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2013.

Γεγονός είναι ότι η MARPOL αποτελούσε την πληρέστερη ΔΣ που κάλυπτε τις διάφορες μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως. Ωστόσο, υπήρχε μεγάλη καθυστέρηση στις διαδικασίες επικυρώσεως και υπογραφής από τα κράτη-μέλη, λόγω και της αδυναμίας επιτεύξεως συμβιβαστικών λύσεων. Πρόσθετα η διεθνής νομοθεσία για τη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία εδώ και τρεις δεκαετίες έχει υποστεί σύγχυση εξαιτίας της υπάρξεως προβλημάτων σε θέματα δικαιοδοσίας, παθητικής συμπεριφοράς των ναυτιλιακών κρατών και τεχνολογικής ανωριμότητας. Τέλος οι δυσκολίες στο στάδιο της επικυρώσεως προκύπτουν απ’

το μεγάλο κόστος και τη μη προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών στις διατάξεις της MARPOL.

Μέχρι το 1976, μόλις τρία κράτη είχαν δεχθεί την από κοινού επικύρωση των δύο πρώτων Πρωτοκόλλων. Τα περισσότερα κράτη έδειχναν φανερό απροθυμία να υπογράψουν κάποιο πρωτόκολλο, που θα επέβαλλε αυστηρότερα μέτρα από τα ήδη υπάρχοντα. Παράλληλα, η αγορά των Δ/Ξ αντιμετώπιζε έντονο πρόβλημα **υπερπροσφοράς**, λόγω του υπερβολικού αριθμού ναυπηγήσεως νέων Δ/Ξ κατά τη διάρκεια της ανόδου της αγοράς τη δεκαετία του 1960. Μέσα σε διάστημα λίγων ετών, το 15% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (world tonnage) των Δ/Ξ είχε ήδη παροπλισθεί. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αναγκάστηκε να εφεύρει τρόπους αντιμετώπισεως του πλεονάσματος, π.χ. ταξίδια με χαμηλή ταχύτητα άρα και χαμηλή κατανάλωση, μερική ναύλωση του πλοίου, επέκταση του χρόνου παραμονής στα λιμάνια. Μέχρι τον Μάρτιο του 1976 είχαν ήδη παροπλισθεί 46 εκατομμύρια κοχ.

Η κατάσταση αυτή παρουσίασε μια ασυνήθιστη ευκαιρία για επίλυση του προβλήματος της λειτουργικής ρυπάνσεως από τα Δ/Ξ, με τη μέθοδο της μετασκευής των SBT στα υπάρχοντα Δ/Ξ. Δεν ήταν τυχαίο ότι η πρόταση έγινε αμέσως αποδεκτή, διότι δινόταν κίνητρο σε ορισμένα κράτη, όχι βέβαια από περιβαλλοντικό, αλλά οικονομικό ενδιαφέρον. Η υιοθέτηση της προτάσεως θα ενεργοποιούσε ξανά μεγάλο τμήμα απ’ την παροπλισμένη χωρητικότητα, μειώνοντας τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Άλλωστε, η Νορβηγία και η Ελλάδα πρότειναν στον ΙΜΟ να διεξαγάγει μία έρευνα για τη μετασκευή SBT στα υπάρχοντα Δ/Ξ (1975). Την πρόταση υποστήριξαν και αρκετά μεσογειακά κράτη, τα οποία δεν διέθεταν στόλους Δ/Ξ, αλλά συχνά αντιμετώπιζαν περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως και ορισμένες χώρες εξαγωγής πετρελαίου, που ήθελαν μια καλύτερη εναλλακτική πρόταση από την κατασκευή ΕΥΚ.

Από την άλλη πλευρά, μία ομάδα ναυτιλιακών κρατών που διέθετε στόλους Δ/Ξ, οι οποίοι ανήκαν σε εταιρείες πετρελαιοειδών, δεν έδειχνε ιδιαίτερη συμπάθεια στις SBT. Την ίδια άποψη είχαν τα αναπτυσσόμενα κράτη, όπως και εκείνα που εισήγαγαν πετρέλαιο, φοβούμενα μια νέα αύξηση στις τιμές (λόγω του μεταφορικού κόστους και της μείξεως της μεταφορικής ικανότητας). Η πρόταση αυτή απορρίφθηκε (πίν. 4.4).

4.7.3 Το Πρωτόκολλο της MARPOL.

Γνωστό είναι ότι το πετρέλαιο παραμένει το πιο ση-

μαντικό ρυπογόνο στοιχείο για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία η πιο διάσημη (sic) πηγή θαλάσσιας ρυπάνσεως από την πλευρά της ρυθμίσεως διεθνών κανόνων. Η ρύπανση από πετρελαιοειδή που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί ζήτημα που ελκύει την κοινή γνώμη και τη βιομηχανία, διότι παραμένει κάτι που δεν μπορεί να αγνοηθεί απ' όλους τους συμμετέ-

χοντες π.χ. διεθνείς οργανισμοί, παράκτια κράτη, κράτη σημαίας, ναυτιλιακές εταιρείες, παρα-ναυτιλιακές δραστηριότητες κ.λπ..

Κατά συνέπεια δεν είναι τυχαίο ότι οι περισσότερες ΔΣ και κώδικες αναφέρονται ειδικά στις κινήσεις των πλοίων. Τα σοβαρά ατυχήματα των εμπορικών πλοίων ιδίως όταν προκαλούν οικολογικές καταστροφές στις συγκεκριμένες περιοχές, αναγκαστικά οδηγούν

Πίνακας 4.4

Θέσεις των κρατών-μελών προς τις αμερικανικές προτάσεις τεχνικού περιεχομένου κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως για τη θαλάσσια ρύπανση (1973).

<i>Κράτη</i>	<i>Κανονισμοί για διυλισμένα πετρέλαια</i>	<i>SBT για Δ/Ξ πάνω από 70.000 DWT</i>	<i>Διπλοί πυθμένες για Δ/Ξ πάνω από 70.000 DWT</i>
Αίγυπτος	X ¹²⁴	X	X
Βουλγαρία	X	X	X
ΕΣΣΔ (πρώην)	X	X	X
Αργεντινή	X	X	
Ινδία	X	X	
Αυστραλία	X	X	O
Καναδάς	X	X	O
Ιταλία	X	X	O
Ρουμανία	X		
Νότιος Αφρική	X		
Βέλγιο	O	X	O
Φινλανδία	X	O	O
Ελλάδα	X	O	O
Γαλλία	O	X	O
Λιβερία	O	X	O
Ολλανδία	O	X	O
Νέα Ζηλανδία	O	X	O
Ηνωμένο Βασίλειο	O	X	O
Δανία	O	O	O
Δ Γερμανία	O	O	O
Ιαπωνία	O	O	O
Νορβηγία	O	O	O
Σουηδία	O	O	O

Πηγή: R. M'Gonigle - M. Zacher, (1981). *Pollution, Politics and International Law*.

¹²⁴ Επεξήγηση: Η ψήφος με τον χαρακτήρα (X) σημαίνει υπέρ και η ψήφος με τον χαρακτήρα (O) κατά. Οι δύο πρώτες προτάσεις εγκρίθηκαν με αποτέλεσμα ψηφοφορίας 23-19 και 30-7, ενώ η τρίτη πρόταση καταψηφίστηκε με ψήφους 9-22. Μόνο 4 από τα 39 αναπτυσσόμενα κράτη συμμετείχαν στην ψηφοφορία.

γούν σε αυστηρότερους κανονισμούς, η εφαρμογή των οποίων έχει τεχνικές, πολιτικές και οικονομικές συνέπειες.

Οι κυριότεροι λόγοι που οδήγησαν στη σύγκληση της **Συνδιασκέψεως για την Ασφάλεια των Δ/Ε και την Πρόληψη της Ρυπάνσεως** (Tanker Safety Pollution Prevention – TSPP), το 1978, δεν ήταν τόσο οι διαδικασίες επισημείωσης του σταδίου επικυρώσεως της MARPOL αλλά αυτό που ονομάζεται **μαύρη περίοδος** για την αγορά των Δ/Ε. Σε περίοδο δύο μηνών (Δεκέμβριος 1976 – Ιανουάριος 1977) συνέβησαν μία σειρά από τα σοβαρότερα ατυχήματα Δ/Ε, τα περισσότερα πλησίον των ακτών των ΗΠΑ, εξαιτίας ανθρώπινου λάθους ή αμέλειας, τα οποία προκάλεσαν σοβαρή ρύπανση και τυχάν εκτεταμένης καλύψεως από τα μέσα ενημερώσεως. Ο πίνακας 4.5 παρουσιάζει τα σχετικά ατυχήματα Δ/Ε στην περιοχή των ΗΠΑ.

Επόμενο ήταν να επισημειωθούν οι διαδικασίες επικυρώσεως με την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου το 1978 κατά τη διάρκεια της TSPP, που έθετε τις προϋποθέσεις για να γίνει κάποιο κράτος συμβαλλόμενο μέλος της MARPOL (ήταν αρκετή η αποδοχή του Παραρτήματος Ι), μολοντί υπήρχε και μία πρόσθετη αξίωση, δηλαδή τα κράτη που θα επικύρωναν την εν λόγω Σύμβαση θα έπρεπε να κατέχουν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Τρεις μήνες μετά το ναυάγιο του Δ/Ε **Argo Merchant** (1976) ανακοινώθηκαν οι λεγόμενες **πρωτοβουλίες του Κάρτερ**. Ο πρόεδρος των ΗΠΑ υποσχέθηκε ένα σχέδιο δράσεως για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από ατυχήματα Δ/Ε σε μία περίοδο πέντε ετών. Ειδικότερα, απαιτούσε **βελτιωμένα συστήματα βοήθειας για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα** (collision avoidance aids), **συστήματα αδρανούς αερίου** (Inert Gas Systems – IGS), βελτίωση των **συστημάτων πλοηγίσεως** (improved steering gears) και τοποθέτηση **διπλών πυθμένων** (double bottoms) σε όλα τα Δ/Ε άνω των 20.000 DWT (για πρώτη φορά γίνεται αναφορά σε αυτό το μέτρο). Παράλληλα συνέβη το ατύχημα του **Amoco Cadiz** (1978), το σοβαρότερο από όλα τα ατυχήματα Δ/Ε εκείνη την εποχή. Το Λιβεριανό Δ/Ε χωρητικότητας 237.439 DWT προσάραξε πλησίον των γαλλικών ακτών στις 16/03/78, προκαλώντας μία από τις σοβαρότερες θαλάσσιες ρυπάνσεις (διέρρευσαν 223.000 τόν. πετρελαίου στη θάλασσα).

Η ενδεχόμενη απειλή ψηφίσεως νέου εθνικού νόμου από την πλευρά των ΗΠΑ (που τελικά έγινε με την εμφάνιση του OPA 1990), οδήγησε τον IMO στη

σύγκληση της Συνδιασκέψεως TSPP τον Φεβρουάριο του 1978 και αποφασίσθηκε τα νέα μέτρα να ενσωματωθούν στα Πρωτόκολλα των MARPOL και SOLAS. Έτσι εξηγείται η καθιέρωση της νέας ονομασίας των εν λόγω Συμβάσεων σε **MARPOL 1973/1978** και **SOLAS 1974/1978**. Αρχικά η πρόταση που αφορούσε στους διπλούς πυθμένες αντικαταστάθηκε από μια εναλλακτική λύση, δηλαδή οι μελλοντικές SBT να είναι τοποθετημένες στο πλοίο σε μέρη που θα είναι δυνατόν να προστατεύουν τις δεξαμενές φορτίου από ενδεχόμενα ρήγματα, στις περιπτώσεις ατυχημάτων (PL – SBT). Ουσιαστικά, η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε μέτρα που αφορούσαν περισσότερο στη λειτουργική ρύπανση παρά σ αυτήν που προκαλείται από τα ατυχήματα των Δ/Ε. Τρεις ήταν οι βασικές εναλλακτικές προτάσεις:

1) Η πρώτη πρόταση πλησίαζε τις αμερικανικές θέσεις, απαιτώντας SBT και IGS για όλα τα Δ/Ε, υπάρχοντα και νέα, πάνω από 20.000 DWT, και υποστηρίχθηκε από την Ελλάδα, τη Σουηδία και τη Νορβηγία.

2) Η δεύτερη πρόταση, στην οποία πρωτοστάτησε η Βρετανία και είχε την υποστήριξη από τις εταιρείες πετρελαιοειδών, στηρίχθηκε στο σύστημα COW για όλα τα Δ/Ε πάνω από 70.000 DWT.

3) Η συμβιβαστική λύση κατατέθηκε από τον εκπρόσωπο του Καναδά και τελικά ήταν αυτή που επικράτησε. Για όλα τα νέα Δ/Ε πάνω από 20.000 DWT θα υπήρχε απαίτηση για PL – SBT, COW και IGS η οποία και θα εφαρμόζοταν στα πλοία που η ημερομηνία ναυπηγήσεώς τους θα ξεκινούσε το μεσοδιάστημα του 1979, ανεξάρτητα εάν το Πρωτόκολλο είχε τεθεί σε ισχύ εκείνη την περίοδο. Για τα υπάρχοντα Δ/Ε άνω από 40.000 DWT απαιτούνταν είτε COW είτε μετασκευή των SBT.

Παρά τις συστηματικές αλλαγές που δέχθηκε η MARPOL (1978) υπήρχε μακρύς δρόμος ακόμη μέχρι να φθάσουμε στον επιθυμητό αριθμό κρατών για το στάδιο της επικυρώσεως. Πραγματικά, πέντε χρόνια πέρασαν (1983) έως τη στιγμή που τέθηκε σε ισχύ το Παράρτημα Ι της MARPOL. Η μεγάλη αυτή καθυστέρηση εν μέρει δεν δικαιολογείται, διότι τα ατυχήματα Δ/Ε όχι μόνο δεν είχαν μειωθεί, αλλά ορισμένα αποδείχθηκαν εξαιρετικά σοβαρά, όσον αφορά τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον· όλα συνέβησαν τα αμέσως επόμενα 2 έτη και αυτή τη φορά στην Ευρώπη (πίν. 4.6).

Πίνακας 4.5
Ρυπάνσεις Δ/Ε πλησίον των ακτών των ΗΠΑ (1976-1977).

Δ/Ε	Ημερομηνία	Σχόλια
Argo Merchant	15.12.76	Προσάραξε σε ύφαλο και διέρρευσαν 28.000 τόνοι πετρελαίου. Αντιμετώπισε σφοδρές καιρικές συνθήκες και κόπηκε σε 3 κομμάτια.
Sansinena	17.12.76	Ενώ έπαιρνε καύσιμα στο λιμάνι του Λ.Α. προκλήθηκε έκρηξη και πυρκαγιά, που το έκοψαν άμεσα σε 2 κομμάτια και μετά από λίγο βυθίστηκε.
Oswego Peace	24.12.76	Ρύπανση 2.000 γαλονιών πετρελαίου στον ποταμό Thames του Connecticut.
Olympic Games	27.12.76	Προσάραξε στον ποταμό Delaware και κατέστρεψε τις ακτογραμμές 3 πολιτειών εκκύνοντας 133.000 γαλόνια πετρελαίου.
Grand Zenith	29.12.76	Πλήρως φορτωμένο με 28.500 τόνους, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού συνάντησε πολύ κακό καιρό και ως αποτέλεσμα χάθηκε μαζί με το πλήρωμα.
Barcola	30.12.76	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.
Mary Ann	31.12.76	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.
Universe Leader	12.01.77	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.
Irenes Challenge	18.01.77	Κόπηκε σε 2 κομμάτια ανοικτά του Midway αμέσως μετά την εισροή νερού στο πλοίο. Μία σημαντική πετρελαιοκπλίδα προκλήθηκε καλύπτοντας μία περιοχή 70 × 60 μίλια.

Βασική πηγή: R.M. M'Gonigle and M.W. Zacher, (1981). *Pollution, Politics and International Law. Tankers at Sea*, University of California Press. **Επεξεργασία στοιχείων:** Α.Β Αλεξόπουλος.

Πίνακας 4.6
Σοβαρά ατυχήματα Δ/Ε στα Ευρωπαϊκά ύδατα (1978-1981).

Δ/Ε	Ημερομηνία	Σχόλια
Amoco Cadiz	16.03.78	Προσάραξη στις ακτές της Βρετάνης· έκχυση 223.000 τόνων αργού πετρελαίου.
Eleni V.	06.05.78	Σύγκρουση με φορτηγό πλοίο λόγω ομίχλης στη Βόρεια Θάλασσα και ρύπανση (περίπου 7.000 τόνοι).
Christos Bitas	12.10.78	Προσάραξη σε βραχώδη περιοχή στην Ιρλανδική θάλασσα και ρύπανση (6.000 τόνοι).
Andros Patria	31.12.78	Αστοχία στη δομή του πλοίου λόγω καιρικών συνθηκών ανοικτά των Ισπανικών ακτών. 48.000 τόνοι διέρρευσαν στη θάλασσα.
Betelgeuse	08.01.79	Έκρηξη στον κόλπο Bantry (Ιρλανδία) και απώλειες ανθρώπινων ζώων. Ρύπανση περίπου 3.000 τόνων (σχ. 4.7α).
Gino	28.04.79	Σύγκρουση με χημικό Δ/Ε λόγω φτωχής ορατότητας ανοικτά της Βρετάνης. 42.000 τόνοι πετρελαίου διέφυγαν από τις δεξαμενές.
Independenta	15.11.79	Σύγκρουση με φορτηγό στα στενά του Βοσπόρου, σοβαρή ρύπανση (95.000 τόνοι).
Irenes Serenade	23.02.80	Έκρηξη στην Πύλο, ρύπανση (80.000 τόνοι).
Tanio	07.03.80	Κόπηκε σε 2 κομμάτια λόγω καιρού. Ρύπανση (περίπου 14.000 τόνοι).
Cavo Cambanos	29.03.81	Ενώ εκφόρτωνε στην Ταρραγόνα υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο, ρύπανση (18.000 τόνοι).

Παράλληλα και στον υπόλοιπο κόσμο καταγράφηκαν την ίδια περίοδο (1979) εξίσου σοβαρά ατυχήματα Δ/Ξ. Πρόκειται για τα εξής¹²⁵:

1) Το Δ/Ξ **Energy Determination**, το οποίο υπέστη έκρηξη σε ταξίδι υπό έρμα.

2) Το Δ/Ξ **Atlantic Empress**, που συγκρούστηκε με το Aegean Captain προκαλώντας σοβαρότατη ρύπανση¹²⁶.

3) Το Δ/Ξ **Atlas Titan**, που αντιμετώπισε πολλαπλές εκρήξεις ενώ γινόταν πλύση των δεξαμενών φορτίου.

4) Το Δ/Ξ **Chevron Hawaii**, το οποίο υπέστη έκρηξη και προκλήθηκε ρύπανση και

5) το Δ/Ξ **Ioannis Angelicoussis** το οποίο υπέστη έκρηξη και πυρκαγιά¹²⁷.

4.7.4 Οι κύριες τροποποιήσεις της MARPOL.

1) Περίοδος 1984-1985.

Οι τροποποιήσεις (τέθηκαν σε ισχύ στις 7 Ιανουαρίου 1986), αναφέρονταν στο Παράρτημα I και είχαν ως στόχο την καλύτερη και αποτελεσματικότερη εφαρμογή των κανονισμών του, π.χ. νέες απαιτήσεις για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από την απόρριψη ελαιωδών καταλοίπων στις ειδικές περιοχές. Σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπεται η απόρριψη **below the waterline**, διότι συντελεί στη μείωση του κόστους από την αποφυγή εγκαταστάσεως προσθέτων σωληνώσεων στο πλοίο.

Οι δεύτερες αφορούν στο Παράρτημα II της MARPOL και τέθηκαν σε ισχύ στις 6 Απριλίου 1987. Με βάση τις τεχνολογικές εξελίξεις από τη δεκαετία του 1970 έχουν ως σκοπό να μειώσουν την ανάγκη για παράδοση των χημικών καταλοίπων στις ΕΥΚ και να βελτιώσουν τη δυνατότητα απορροφήσεως των δεξαμενών φορτίου. Επίσης, καθιερώνουν ως υποχρεωτικό τον Διεθνή Κώδικα για τα Χημικά Φορτία (IBC Code), ο οποίος αναφέρεται όχι μόνο στις διαδικασίες απορρίψεως τέτοιων ουσιών, αλλά και σ' αυτές της μεταφοράς τους.

2) Τα έτη 1987, 1989, 1990 και 1991.

Πρόκειται για την καθιέρωση νέων ειδικών περιοχών προστασίας από τη θαλάσσια ρύπανση. Οι πρώτες περιοχές, που τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Απρι-

λίου 1989, αφορούν στο Παράρτημα I (ρύπανση από πετρέλαιο) και ενσωματώνουν τον κόλπο του Αδεν. Οι επόμενες περιοχές, που τέθηκαν σε ισχύ στις 18 Φεβρουαρίου 1991, αφορούν στο Παράρτημα V (ρύπανση από απορρίμματα) και ορίζουν ως νέα ειδική περιοχή τη Βόρεια Θάλασσα. Οι τελευταίες περιοχές τέθηκαν σε ισχύ στις 17 Μαρτίου 1992 και καθιερώνουν ως ειδική περιοχή την Ανταρκτική, σύμφωνα με τα Παραρτήματα I και V. Οι τελευταίες τέθηκαν σε ισχύ στις 4 Απριλίου 1993 και ορίζουν ως ειδική περιοχή την ευρύτερη Καραϊβική Θάλασσα, σύμφωνα με το Παράρτημα V.

3) Οι τροποποιήσεις του 1992.

Το 1989 συνέβησαν δύο σοβαρά ατυχήματα Δ/Ξ, η προσάραξη του **Exxon Valdez** στην Αλάσκα και η έκρηξη και αστοχία στη δομή του στο **Khark-5** κοντά στις ακτές του Μαρόκου, τα οποία προκάλεσαν το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης, ιδίως το πρώτο μετά την εκτεταμένη κάλυψη από τα μέσα ενημερώσεως. Αυτός ήταν ο λόγος που οι ΗΠΑ ψήφισαν έναν νέο νόμο το 1990, για τη ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο (Oil Pollution Act – OPA), που τελικά είχε σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ιδιαίτερα στην αγορά των Δ/Ξ.

Παράλληλα, τα επόμενα χρόνια ακολούθησαν δύο εξίσου σοβαρά ατυχήματα Δ/Ξ με χρονική διαφορά μόλις ενός μηνός, αυτήν τη φορά όμως σε ευρωπαϊκά ύδατα. Πρόκειται για την προσάραξη του ΟΒΟ **Aegean Sea**, τον Δεκέμβριο του 1992 στο ισπανικό λιμάνι της La Coruña, που προκάλεσε ρύπανση 72.000 τόνων πετρελαίου και την προσάραξη του **Braer** τον Ιανουάριο του 1993 πλησίον των νησιών Σέτλαντ, βόρεια της Σκωτίας με αποτέλεσμα να διαρρεύσουν 85.000 τόνοι πετρελαίου.

Στη Σύνοδο της MEPC του IMO για την τροποποίηση του Παραρτήματος I της MARPOL υιοθετήθηκαν ο κανονισμός 13F, που αναφέρεται στις απαιτήσεις για τα νέα Δ/Ξ, και ο κανονισμός 13G, που αναφέρεται στα υπάρχοντα Δ/Ξ. Βλέπομε λοιπόν ότι από την αρχή της δεκαετίας του 1990 η πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα ατυχήματα των Δ/Ξ βασίζεται σε λύσεις που σχετίζονται με τον σχεδιασμό και τη ναυπήγηση. Σύμφωνα με τον κανονισμό 13F για τα νέα Δ/Ξ πάνω από 600 DWT ισχύουν τα εξής:

¹²⁵ Βλ. αναλυτικά στο παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου τον σχετικό πίνακα.

¹²⁶ Για την ακρίβεια τη μεγαλύτερη ρύπανση (σε ποσότητα) που έχει καταγραφεί, 287.000 τόνοι ανοικτά του Trinidad and Tobago.

¹²⁷ Ρύπανση από διαρροή 31.000 τόνων πετρελαίου.

1) Κατασκευή Δ/Ξ με διπλό πυθμένα ή διπλό περίβλημα (Double Bottom, Double Hull– DB/DH).

2) Κατασκευή Δ/Ξ με ενδιάμεσο κατάστρωμα (Mid-Deck – MD). Όπως ήταν φυσικό, οι ΗΠΑ εξέφρασαν την αντίθεσή τους σε αυτό το εναλλακτικό σχέδιο, διότι θεώρησαν ότι ενδεχόμενη διαρροή πετρελαίου σε περίπτωση ατυχήματος (συγκρούσεως ή προσαράξεως) θα υπερβαίνει την ποσότητα του 1% της μεταφορικής ικανότητας του Δ/Ξ, φθάνοντας το όριο των 7-8%.

3) Οποιοδήποτε άλλο εναλλακτικό σχέδιο, που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων.

Ο IMO είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ, που στο πλαίσió του οι ΗΠΑ διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στις αποφάσεις του. Όμως υπάρχουν πολλά άλλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη, που ο IMO δεν θα ήθελε να δυσαρεστήσει, και επομένως προτάθηκαν οι δύο προηγούμενες εναλλακτικές λύσεις. Το εναλλακτικό σχέδιο κατασκευής Δ/Ξ με MD μετουσιώνει αυτήν την πρακτική, μετά από την επίμονη πρόταση των εταιρειών πετρελαιοειδών και των κρατών που την υποστήριζαν.

Ο **κανονισμός 13F** εφαρμόζεται σε Δ/Ξ 600 DWT και άνω, όπου το συμβόλαιο ναυπηγήσεως έχει γίνει την ή μετά την 6/7/1993 ή οι εργασίες ναυπηγήσεως άρχισαν μετά την 6/1/1994 ή οι εργασίες ολοκληρώθηκαν μετά την 6/7/1996, ενώ για τα νέα Δ/Ξ 5.000 DWT και άνω απαιτείται DH/DB ή άλλο εναλλακτικό σχέδιο ισοδύναμης προστασίας. Ο κανονισμός εξαιρεί πλοία χωρητικότητας μικρότερης από 600 DWT. Τέλος, για τα Δ/Ξ άνω των 20.000 DWT καθιερώθηκαν νέες απαιτήσεις που αφορούσαν σε ζητήματα υποδιαιρέσεως και ευστάθειας.

Μετά από ανάθεση του IMO, μια Ειδική Επιτροπή (Steering Committee) με τη συνεργασία της Intertanko, διεξήγαγε μία μελέτη σχετικά με την αποτελεσματικότητα των DH/DB και των MD Δ/Ξ και κατέληξε ότι προσφέρουν σχεδόν ίση προστασία όταν συμβαίνει κάποιο ατύχημα. Σε περιπτώσεις σφοδρών προσαράξεων (πρόκληση ρήγματος όχι μόνο στο εξωτερικό, αλλά και στο εσωτερικό περίβλημα του DH) το MD θα έχει λιγότερη διαρροή πετρελαίου, ενώ αντίθετα όταν η προσάραξη περιορισθεί σε ζημιές στο εξωτερικό τοίχωμα του πλοίου, χωρίς να υποστεί ρήγμα το εσωτερικό, το σχέδιο DB/DH είναι περισσότερο αποτελεσματικό.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 13G**, τα υπάρχοντα

Δ/Ξ έχουν χρονικό περιθώριο 30 ετών από την ημερομηνία παραδόσεώς τους μέχρι να συμμορφωθούν με τον προηγούμενο κανονισμό (13F), χωρίς κατασκευαστικές μετατροπές, παρά μόνο λειτουργικές διευθετήσεις, π.χ. σταδιακή διάθεση των πλευρικών δεξαμενών φορτίου για χρήση έρματος. Πρόκειται για τα Δ/Ξ που το συμβόλαιο ναυπηγήσεώς τους ήταν μετά τον Ιούνιο του 1979 ή παραδόθηκαν από τα ναυπηγεία μετά τον Ιούνιο του 1982 και ήταν εφοδιασμένα με PL-SBT, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου της ΔΣ MARPOL (1978). Τούτα τα πλοία μπορούν να συμμετέχουν στο εμπόριο πετρελαίου μέχρι να φθάσουν το όριο ηλικίας των 30 ετών. Κατόπιν πρέπει να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 13F.

Ο κανονισμός 13G αφορά και σε μία άλλη κατηγορία, που συμπληρώνει τον υπόλοιπο παγκόσμιο στόλο Δ/Ξ και χωρίζεται σε δύο υποκατηγορίες:

1) Πρόκειται για Δ/Ξ που ήταν ήδη εφοδιασμένα με DB/DH, προσφέροντας προστασία του φορτίου τουλάχιστον κατά 30% και συνεχίζουν τη δραστηριότητά τους μέχρι το όριο των 30 ετών, όπου και πρέπει να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 13F. Θυμίζουμε ότι το πλάτος του DH ή το ύψος των DB πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13G, ώστε να θεωρούνται ως προστατευμένες δεξαμενές.

2) Πρόκειται για το υπόλοιπο μέρος του παγκόσμιου στόλου Δ/Ξ, το οποίο αντιπροσώπευε ικανό ποσοστό. Τα Δ/Ξ που ανήκουν σε αυτήν την υποκατηγορία μπορούν να συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο μέχρι το 25ο έτος της ηλικίας τους, χωρίς καμία μετατροπή. Για να εξακολουθούν να μεταφέρουν πετρέλαιο μετά από αυτό το όριο, αλλά όχι μετά το 30ο έτος, πρέπει να γίνουν οι κατάλληλες μετατροπές, ώστε να συμμορφωθούν με την παραπάνω υποκατηγορία ή με μία εναλλακτική μέθοδο προστασίας. Σύμφωνα με τον κανονισμό 13G, οι απαραίτητες μετατροπές αφορούν κυρίως στον επαναπροσδιορισμό των δεξαμενών φορτίου σε SBT με το απαραίτητο δίκτυο σωληνώσεων.

Πρόσθετα, ο κανονισμός 13G προτείνει τα εξής μέτρα, για την αντιμετώπιση της λειτουργικής ρυπάνσεως:

1) Ένα αυξημένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων.

2) Τροποποιήσεις στο συμπλήρωμα του Πιστοποιητικού ΙΟΡCC με σκοπό να περιληφθούν οι απαιτήσεις που εισάγονται με τους νέους κανονισμούς.

3) Αυστηρότερα κριτήρια απορρίψεως πετρελαιοειδών από Δ/Ξ, π.χ. 15 ppm για τα κατάλοιπα των

σεντινών του μηχανοστασίου, ενώ ο στιγμιαίος ρυθμός απορρίψεως μειώνεται σε 30 l (κάθετος) διανυόμενο ν.μ..

Οι νέοι κανονισμοί θα επηρεάσουν σε σημαντικό βαθμό τους άμεσα ακόλουθους εμπλεκόμενους:

1) Οι επιστήμονες που ασχολούνται με το περιβάλλον θα πρέπει να είναι αρκετά ευχαριστημένοι, μαζί τους όμως και η αμερικανική κυβέρνηση από τη στιγμή που αυτό που επιθυμούσαν έγινε πράξη, έστω και μετά την πάροδο αρκετών ετών.

2) Οι διάφορες ναυπηγικές και επισκευαστικές βιομηχανίες φαίνεται πως θα έχουν ικανοποιητική απασχόληση σε μακροπρόθεσμη βάση.

3) Τα διαλυτήρια πλοίων με τη σειρά τους πιθανόν να βρεθούν στην ευνοϊκή θέση να δέχονται υποχρεωμένους, αλλά και περισσότερο πρόθυμους πελάτες.

4) Οι πλοιοκτήτες που τα πλοία τους δεν χρειάζονται μετατροπές ή δεν έχουν φθάσει τα επιτρεπτά χρονικά όρια, θα παραμείνουν στο εμπόριο ίσως όμως με λιγότερο ανταγωνιστικά πλοία.

5) Οι ερευνητές θα έχουν αρκετή δουλειά σχετικά με την απώλεια χωρητικότητας και τις οικονομίες μετασκευών.

6) Οι νπογνώμονες πρέπει να ενημερώσουν το προσωπικό τους για τις αλλαγές.

4) Οι τροποποιήσεις των ετών 2001 και 2003.

Αυτές οι τροποποιήσεις της MARPOL τέθηκαν σε ισχύ την 1η Σεπτεμβρίου 2002 και αφορούν στο Παράρτημα Ι με συντόμευση του χρόνου της σταδιακής αποσύρσεως των συμβατικών Δ/Ξ (single-hull tankers). Το σχετικό χρονοδιάγραμμα προβλέπει την οριστική απόσυρση όλων των παλαιών Δ/Ξ μέχρι το 2015 ή νωρίτερα. Όλα τα νέα Δ/Ξ που ναυπηγήθηκαν το 1996 και ύστερα πρέπει να έχουν εφοδιασθεί με DH/DB. Ο κανονισμός προσδιορίζει τρεις κατηγορίες Δ/Ξ:

1) Η **πρώτη κατηγορία** περιλαμβάνει τα Δ/Ξ των 20.000 DWT και άνω, που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, μαζούτ, πετρέλαιο καύσεως και λιπαντικά ως φορτίο και αυτά των 30.000 DWT και άνω, που μεταφέρουν άλλα παράγωγα πετρελαίου και τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για τις PL – SBT, γνωστά και με τον όρο **Pre-MARPOL tankers**.

2) Η **δεύτερη κατηγορία** περιλαμβάνει τα Δ/Ξ των 20.000 DWT και άνω κι αυτά των 30.000 DWT και άνω για τη μεταφορά άλλων πετρελαιοειδών

και τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της MARPOL.

3) Η **τρίτη κατηγορία** περιλαμβάνει τα Δ/Ξ των 5.000 DWT και άνω, αλλά κάτω από τα όρια χωρητικότητας που έχουν ορίσει οι δύο παραπάνω κατηγορίες.

Ωστόσο οι τροποποιήσεις αυτές αναθεωρήθηκαν πολύ σύντομα (2003) υιοθετώντας ένα νέο χρονοδιάγραμμα για να επιταχυνθεί ακόμη περισσότερο το σταδιακό πρόγραμμα αποσύρσεως των Δ/Ξ και τέθηκαν σε ισχύ το 2005. Πιο συγκεκριμένα, ο κανονισμός 13G αναφέρει ότι για τα Δ/Ξ της κατηγορίας 1 (pre-MARPOL tankers) το χρονικό όριο ήρθε πιο μπροστά (2005 αντί για 2007), ενώ για τις κατηγορίες 2 και 3 (MARPOL tankers and small tankers) το χρονικό όριο επίσης άλλαξε από το 2015 στο 2010 (πίν. 4.7).

Επίσης, σύμφωνα με τον κανονισμό, το **Σχέδιο Αξιολογήσεως της Καταστάσεως των Δ/Ξ** (Condition Assessment Scheme – CAS) θα εφαρμοσθεί σε όλα τα συμβατικά Δ/Ξ ηλικίας 15 ετών ή περισσότερο, εν αντιθέσει με τις προηγούμενες τροποποιήσεις που αφορούσε μόνο στην πρώτη κατηγορία για τα πλοία που συμμετείχαν στο διεθνές εμπόριο μετά το 2005 και σε όλα τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας μετά το 2010.

Ο κανονισμός επιτρέπει στο κράτος της σημαίας του πλοίου να δίνει την έγκρισή του για τη συνεχή διακίνηση των πλοίων που ανήκουν στις κατηγορίες 2 και 3 μετά το 2010, με την προϋπόθεση ότι είναι ικανοποιητικά τα αποτελέσματα της αξιολογήσεως (CAS), αλλά υπάρχει το χρονικό ορόσημο είτε της επετείου παραδόσεως του πλοίου το 2015, είτε της ημερομηνίας που το πλοίο θα φθάσει τα 25 χρόνια, όποια ημερομηνία είναι νωρίτερα.

Παράλληλα ένας **νέος κανονισμός, ο 13H**, αφορά στην πρόληψη της ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή, όταν τα Δ/Ξ μεταφέρουν πετρέλαιο υψηλής πυκνότητας (Heavy grade Oil – HGO), και απαγορεύει τη μεταφορά τους με συμβατικά Δ/Ξ άνω των 5.000 DWT μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (5/4/2005) και με συμβατικά Δ/Ξ 600 έως 5.000 DWT όχι αργότερα από την επέτειο παραδόσεώς τους το 2008. Σύμφωνα με τον κανονισμό 13H, τα HGO σημαίνουν τα εξής:

1) Αργά πετρέλαιο (crude oils) με πυκνότητα 15°C υψηλότερη από 900 kg/m³.

2) Μαζούτ (fuel oils), που είτε έχουν πυκνότητα 15°C υψηλότερη από 900 kg/m³ είτε ένα κινηματικό ιξώδες 50°C υψηλότερο από 180 mm²/s.

Πίνακας 4.7
Το νέο αλλά και οριστικό πρόγραμμα αποσύρσεως των Δ/Ξ.

<i>Κατηγορία Δ/Ξ</i>	<i>Ημερομηνία αποσύρσεως</i>
Κατηγορία 1	• 5/4/2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν στις 5/4/1982 ή νωρίτερα. • 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν μετά τις 5/4/2005.
Κατηγορίες 2 και 3	• 5/4/2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν στις 5/4/1977 ή νωρίτερα. • 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν μετά τις 5/4/1977 αλλά πριν την 1^η Ιανουαρίου 1978. • 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978 και 1979. • 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 και 1981. • 2008 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982. • 2009 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1983. • 2010 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1984 ή αργότερα.

3) Πίσσα, βιτούμιο (άσφαλτος) και τα γαλακτώματά τους.

5) Οι τροποποιήσεις του 2004.

Οι **πρώτες** τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν την 1η Απριλίου 2004, τέθηκαν σε ισχύ την 1η Αυγούστου 2005 και αφορούν στο Παράρτημα IV της Συμβάσεως και ειδικότερα σε νέα πλοία που πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια και έχουν χωρητικότητα άνω των 400 GT ή διαθέτουν πάνω από 15 άτομα πλήρωμα. Τα υπάρχοντα πλοία είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν με τις νέες διατάξεις του Παραρτήματος, 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος του. Το Παράρτημα απαιτεί τα πλοία να είναι εφοδιασμένα με **σύστημα επεξεργασίας λυμάτων** (sewage treatment plant) ή μία **δεξαμενή παρακρατήσεως των λυμάτων** (sewage holding tank) ή ένα **σύστημα συνεχούς απολυμάνσεως** (sewage continuing and disinfecting system).

Η απόρριψη λυμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον απαγορεύεται, εκτός εάν το πλοίο διαθέτει ένα απ' τα παραπάνω εγκεκριμένα συστήματα και το χρησιμοποιεί όταν βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 3 ν.μ. από την πλησιέστερη ξηρά ή όταν απορρίπτει λύματα μη επεξεργασμένα, αλλά σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. απ' την πλησιέστερη ξηρά.

Οι **δεύτερες** τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν στις 15 Οκτωβρίου 2004, τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007 και αφορούν στα Παραρτήματα I και II της Συμβάσεως. Για το πρώτο Παράρτημα οι τρο-

ποποιήσεις περιλαμβάνουν όλες τις προηγούμενες αλλαγές και διατυπώνουν μία απλούστερη ερμηνεία του περιεχομένου του. Συγκεκριμένα:

1) **Κανονισμός 22.** Προστασία του αντλιοστασίου με διπλό πυθμένα για τα Δ/Ξ άνω των 5.000 DWT ή όσων κατασκευάστηκαν από την 1^η Ιανουαρίου 2007.

2) **Κανονισμός 23.** Απόδοση του πλοίου σχετικά με την **τυχαία διαρροή πετρελαίου** (accidental oil outflow performance). Εφαρμόζεται σε όλα τα Δ/Ξ που παραδόθηκαν την 1^η Ιανουαρίου 2010 ή αργότερα. Επίσης, περιλαμβάνει κατασκευαστικές απαιτήσεις, ώστε να παρέχουν πρόσθετη προστασία από τη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις προσαράξεως ή συγκρούσεως.

3) Για λόγους απλουστεύσεως (περισσότερο φιλικό το Παράρτημα I) καθιερώθηκε ένα νέο σύστημα αριθμήσεως: κανονισμός 13F σε κανονισμό 19, κανονισμός 13G σε κανονισμό 20 και κανονισμός 13H σε κανονισμό 21.

Για το πρώτο Παράρτημα καθιερώνεται η **θαλάσσια περιοχή του Ομάν** (που αποτελεί τμήμα της Αραβικής Θάλασσας) ως **ειδική περιοχή**. Εκεί ανήκουν η Μεσόγειος, η Βαλτική, η Μαύρη Θάλασσα, η Ερυθρά Θάλασσα, ο Περσικός Κόλπος, ο Κόλπος του Aden, η Ανταρκτική και τα ΒΔ Ευρωπαϊκά ύδατα. Θυμίζουμε ότι στις ειδικές περιοχές εφαρμόζονται αυστηρότεροι κανονισμοί για τις απορρίψεις πετρελαιικών καταλοίπων. Για το δεύτερο Παράρτημα καθιερώνονται 4 νέες ομάδες κατηγοριοποίησης για τις τοξικές υγρές ουσίες χύμα (noxious liquid

substances carried in bulk). Οι νέες τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2007 (πίν. 4.8).

6) Οι τροποποιήσεις του 2005.

Υιοθετήθηκαν στις 22 Ιουλίου 2005, τέθηκαν σε ισχύ στις 21 Νοεμβρίου 2006 και αφορούν στους κανονισμούς του Παραρτήματος VI «για την πρόληψη της ρυπάνσεως της ατμόσφαιρας από τα πλοία», περιλαμβάνοντας την καθιέρωση της **Βόρειας Θάλασσας** ως ειδικής περιοχής ελέγχου των εκπομπών θείου. Επίσης, αναβαθμίστηκε και ο τεχνικός κώδικας για το οξείδιο του αζώτου (Nox).

7) Οι τροποποιήσεις του 2006.

Αυτές υιοθετήθηκαν τον Μάρτιο του 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Αυγούστου 2007. Σχετικά με το Παράρτημα I (αφορούν σε προηγούμενες τροποποιήσεις του 2004) περιλαμβάνεται πλέον ένας νέος κανονισμός, ο 12A, για την προστασία των δεξαμενών καυσίμων (oil fuel tanks). Ο κανονισμός πρόκειται να εφαρμοσθεί σε όλα τα πλοία που θα παραδοθούν την 1^η Αυγούστου 2010 ή αργότερα, με συνολική χωρητικότητα καυσίμων 600 m³ ή περισσότερο. Περιέχει

απαιτήσεις για την ειδική θέση προστασίας των δεξαμενών καυσίμου, καθώς και την αποδοτικότητα τους σε περίπτωση τυχαίας διαρροής. Η μέγιστη χωρητικότητα ανά δεξαμενή καυσίμων αγγίζει τα 2.500 m³ και απαιτείται η συνδρομή των αρχών των κρατών-μελών για θέματα ασφάλειας μαζί με την ανάγκη επιθεωρήσεων των πλευρικών δεξαμενών και των διπλών πυθμένων.

Οι ίδιες τροποποιήσεις αφορούν και στο Παράρτημα IV για τα λύματα των πλοίων και προσθέτουν έναν νέο κανονισμό, τον 13, σχετικά με τους **λιμενικούς ελέγχους για διαχειριστικά θέματα** (port state control on operational requirements). Συγκεκριμένα, όταν ένα πλοίο βρίσκεται εντός λιμένα ή τερματικού σταθμού που ανήκει σε άλλο κράτος, υπόκειται σε έλεγχο απ' την τοπική αρχή, όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι γνώστες των διαδικασιών επί του πλοίου για την πρόληψη της ρυπάνσεως από τα λύματα.

Επίσης, σχετικά με το Παράρτημα II τροποποιήθηκε ο Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύδην (BCH Code), ακολουθώντας τις τροποποιήσεις

Πίνακας 4.8
Αναθεωρημένο Παράρτημα II της Συμβάσεως MARPOL.

Κατηγορία	Επιβλαβείς υγρές ουσίες
Κατηγορία X	Εκείνες που, αν απορριφθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω διαδικασίας πλυσίματος των δεξαμενών ή αφερματισμού, θα αποτελέσουν σοβαρό κίνδυνο (major hazard) είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία και επομένως δικαιολογείται η απαγόρευση απορρίψεώς τους.
Κατηγορία Y	Εκείνες που, αν απορριφθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω διαδικασίας πλυσίματος των δεξαμενών ή αφερματισμού, αποτελούν κίνδυνο (hazard) είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία ή προκαλούν ζημιές σε τουριστικές δραστηριότητες (amenities) ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας και επομένως δικαιολογούν τον περιορισμό στην ποσότητα και στην ποιότητα κατά την απόρριψή τους στη θάλασσα.
Κατηγορία Z	Εκείνες που, αν απορριφθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω διαδικασίας πλυσίματος των δεξαμενών ή αφερματισμού, θα αποτελέσουν μικρό κίνδυνο (minor hazard) είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία και επομένως δικαιολογούνται λιγότεροι περιορισμοί (less stringent restrictions) στην ποσότητα και στην ποιότητα κατά την απόρριψή τους στη θάλασσα.
Άλλες ουσίες	Εκείνες που έχουν εκτιμηθεί και αποδειχθεί ότι δεν ανήκουν στις 3 παραπάνω κατηγορίες, διότι θεωρείται ότι δεν είναι επιζήμιες για τους θαλάσσιους πόρους, την ανθρώπινη υγεία, τις ανέσεις ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας. Η απόρριψη σεντινών, έρματος ή άλλων μειγμάτων, που περιέχουν αυτές τις ουσίες δεν υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

του αντίστοιχου Διεθνούς Κώδικα για τα Επικίνδυνα Χημικά και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2007. Για το Παράρτημα I προστέθηκαν νέες τροποποιήσεις τον Οκτώβριο του 2006, που τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Μαρτίου 2008 και αφορούν στην καθιέρωση των νοτίων υδάτων της **Νότιας Αφρικής** ως ειδική περιοχή, με σκοπό την προστασία της άγριας πανίδας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διότι πρόκειται για μία περιοχή οικολογικά ευαίσθητη και με αρκετή κυκλοφορία πλοίων. Για το Παράρτημα III οι ίδιες τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2010 και αφορούν στην εναρμόνιση των διατάξεων του Παραρτήματος με ειδικά κριτήρια ορισμού των ρυπογόνων ουσιών, τα οποία έχουν υιοθετηθεί από την Υποεπιτροπή των Η.Ε. για τη μεταφορά επικινδύνων αγαθών (Transport of Dangerous Goods – TDG).

8) Οι τροποποιήσεις του 2007.

Αφορούν στο Παράρτημα I και περιλαμβάνουν τον **κανονισμό 38.2.5** σχετικά με τις ΕΥΚ (Slop Reception Facilities) εκτός των ειδικών περιοχών. Η υποχρέωση είναι να υπάρχουν τέτοιοι σταθμοί για την παραλαβή πετρελαϊκών μειγμάτων που προέρχονται από τις δεξαμενές φορτίου των Δ/Ξ, σύμφωνα με τον κανονισμό 34 που προβλέπει τις διαδικασίες απορρίψεως από αυτούς τους χώρους. Επίσης, τροποποιείται το Παράρτημα IV, προκειμένου να περιληφθεί ο **κανονισμός 11.1.1** σχετικά με τις απαιτήσεις για την απόρριψη των λυμάτων στη θάλασσα, και συγκεκριμένα από τους χώρους στο πλοίο όπου κατοικούν ζώα. Το είδος των λυμάτων αυτών θα απορριφθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, όχι στιγμιαία αλλά με έναν συνηθισμένο ρυθμό (moderate rate), σύμφωνα με τις απαιτήσεις για την απόρριψη μη επεξεργασμένου λύματος από τις ειδικές δεξαμενές (holding tanks).

9) Οι τροποποιήσεις του 2008.

Περιλαμβάνουν νέα μέτρα για το Παράρτημα VI με σκοπό τη μείωση των βλαβερών εκπομπών από τα πλοία ακόμη περισσότερο. Οι κύριες αλλαγές συνετέλεσαν σε μία προοδευτική μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του θείου από τα πλοία, με την παγκόσμια οριακή περιεκτικότητα σε θείο να μειώνεται αρχικά στο 3,5% (στο παρελθόν το όριο ήταν στο 4,5%) από

την 1^η Ιανουαρίου 2012. Κατόπιν σταδιακά να φθάσει στο 0,5% από την 1^η Ιανουαρίου 2020¹²⁸, με την προϋπόθεση να γίνει επανεξέταση σκοπιμότητας που θα ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι το 2018. Τα όρια που ισχύουν για τις εκπομπές θείου στις περιοχές ελέγχου (Sulphur Emission Control Areas – SECAs) θα μειωθούν στο 1%, ξεκινώντας από την 1^η Ιουλίου 2010 και με σκοπό για περαιτέρω μείωση στο 0,1% από την 1^η Ιανουαρίου 2015.

Επίσης, υπήρξε συμφωνία για μειώσεις και στις εκπομπές του αζώτου από τις μηχανές των πλοίων, με τους πιο αυστηρούς ελέγχους για τις λεγόμενες «Tier III» μηχανές, δηλ. αυτές που τοποθετήθηκαν σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί την ή αργότερα από την 1^η Ιανουαρίου 2015 και απασχολούνται σε περιοχές SECAs.

10) Οι τροποποιήσεις του 2009.

Τέθηκαν σε ισχύ το 2011 και αφορούν στο Παράρτημα I σχετικά με τη μεταφορά φορτίων πετρελαίου ανάμεσα σε Δ/Ξ στη θάλασσα (Ship-to-Ship – STS). Το νέο κεφάλαιο 8 θα εφαρμοστεί σε πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο και έχουν χωρητικότητα άνω των 150 κοχ και θα απαιτείται από οποιοδήποτε Δ/Ξ εμπλέκεται σε STS να έχει ένα σχέδιο (STS plan) που περιγράφει τις διαδικασίες μεταφορτώσεως, το οποίο θα εγκρίνεται από τις εθνικές αρχές. Η ειδοποίηση προς το παράκτιο κράτος πρέπει να γίνει όχι σε λιγότερο από 48 ώρες πριν από τις προγραμματισμένες STS λειτουργίες, αν και επιτρέπεται μία χαλαρότητα σε αυτόν τον κανόνα, υπό ειδικές συνθήκες. Αυτοί οι κανονισμοί δεν πρόκειται να ισχύσουν για τις μεταγίσεις καυσίμων. Επίσης προβλέπονται επακόλουθες (consequential) τροποποιήσεις στο πιστοποιητικό IOPP (International Oil Pollution Prevention Certificate), το συμπλήρωμά του και το βιβλίο πετρελαίου.

Νέες τροποποιήσεις προβλέπονται στο Παράρτημα I και ειδικά στους κανονισμούς 1, 12 13, 17 και 38 που σχετίζονται με τη διαχείριση των υπολειμμάτων πετρελαίου στο πλοίο (on board management of oil residues – sludges). Οι αλλαγές αποσαφηνίζουν τις μακροχρόνιες απαιτήσεις και εξαλείφουν τις υφιστάμενες ασάφειες, προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμόρφωση των πληρωμάτων των πλοίων.

¹²⁸ Αυτό συνέβη κυρίως μετά από την πίεση των ΗΠΑ για χαμηλές όσο το δυνατόν εκπομπές θείου. Το ερώτημα είναι τι θα συμβεί με τη στάση των πλοιοκτητών λόγω του αυξημένου κόστους στα καύσιμα, π.χ. αν θα αλλάξει η αναλογία fuel – diesel oil σε αντίστοιχη ποσότητα.

11) Οι τροποποιήσεις του 2010.

Τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Αυγούστου του 2011 και αφορούν στο Παράρτημα VI, με σκοπό την καθιέρωση μίας νέας περιοχής ελέγχου των εκπομπών στη Β Αμερική, στην οποία οι εκπομπές διοξειδίου του θείου και διοξειδίου του αζώτου και αιωρούμενων σωματιδίων από τα πλοία θα υπόκεινται σε αυστηρότερους ελέγχους σε σχέση με τα όρια που ισχύουν σήμερα.

Προβλέπεται νέος κανονισμός της συμβάσεως για να προστατευθεί η Ανταρκτική ήπειρος από τη ρύπανση βαριών κλασμάτων πετρελαίου (heavy grade oils) στο Παράρτημα I. Πρόκειται για το κεφάλαιο 9, κανονισμός 43, ο οποίος απαγορεύει τη μεταφορά φορτίου σε χύδην μορφή ή τη μεταφορά και χρήση σαν μαζούτ (fuel oil) των εξής: αργό πετρέλαιο που έχει πυκνότητα στους 15°C, υψηλότερα από 900 kg/m³ ή κινηματικό ιξώδες σε 50°C, υψηλότερα από 180 mm²/s ή άσφαλτος πίσσα και τα γαλακτώματά τους (bitumen, tar and their emulsions). Μία εξαίρεση ισχύει για τα πλοία που εμπλέκονται στην ασφάλεια των πλοίων ή σε θέματα έρευνας και διασώσεως.

Επίσης, στο αναθεωρημένο Παράρτημα III (σε ισχύ από την 1^η Ιανουαρίου 2014) έγιναν αλλαγές με σκοπό να συμπίσει με την επόμενη ενημέρωση του υποχρεωτικού κώδικα επικινδύνων φορτίων (IMDG code), διευκρινίζοντας ότι τα αγαθά θα πρέπει να μεταφέρονται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις.

12) Οι τροποποιήσεις του Ιουλίου 2011.

Τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2013 και αφορούν στο Παράρτημα VI. Προστέθηκε ένα νέο κεφάλαιο, το 4, που καθιστά υποχρεωτικό τον **Δείκτη Ενεργειακής Αποδόσεως Σχεδιασμού** (EEDI) για νέα πλοία, και το **Σχέδιο Διαχειρίσεως για την ενεργειακή απόδοση του πλοίου** (SEEMP) για όλα τα πλοία. Άλλες τροποποιήσεις για το ίδιο Παράρτημα προσθέτουν νέους ορισμούς για τις απαιτήσεις έρευνας και πιστοποιήσεως, περιλαμβάνοντας και τη μορφή που θα έχει το **Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδόσεως**.

Οι παραπάνω κανονισμοί θα εφαρμοστούν σε όλα τα πλοία άνω των 400 κοx. Ωστόσο, σύμφωνα με τον κανονισμό 19, η Αρχή μπορεί να παραιτηθεί από την απαίτηση τα νέα πλοία των 400 κοx και άνω να συμμορφωθούν με τις επιταγές του EEDI. Η παραίτηση δεν ισχύει για πλοία άνω των 400 κοx, των οποίων το συμβόλαιο ναυπηγήσεως έχει ενεργοποιηθεί 4 έτη μετά από την έναρξη ισχύος του κεφαλαίου 4.

Το EEDI είναι ένας μη δεσμευτικός μηχανισμός,

που βασίζεται στην απόδοση και επιτρέπει τη χρήση της τεχνολογίας σε πλοία ειδικών κατασκευών. Για όσο χρονικό διάστημα το απαιτούμενο επίπεδο ενεργειακής αποδόσεως επιτυγχάνεται, οι σχεδιαστές πλοίων και οι ναυπηγοί θα έχουν την ελευθερία να χρησιμοποιήσουν την περισσότερο οικονομική λύση, με σκοπό το πλοίο να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς. Το SEEMP καθιερώνει έναν μηχανισμό για τους διαχειριστές πλοίων, ώστε να βελτιώσουν την ενεργειακή απόδοση των πλοίων.

Επίσης για το ίδιο Παράρτημα, έγιναν τροποποιήσεις με σκοπό να οριστούν ορισμένα ύδατα πλησίον των ακτών του Πουέρτο Ρίκο (ΗΠΑ) και των Παρθένων νήσων ως μία ειδική Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών (Emission Control Area – ECA) για τον έλεγχο των εκπομπών οξειδίων του αζώτου, οξειδίων του θείου και αιωρούμενων σωματιδίων. Μία ακόμη τροποποίηση επιφέρει αλλαγές για τα παλιά ατμόπλοια που εξαιρούνται από τις απαιτήσεις για το θείο και σχετίζονται με τις ECA της Β Αμερικής και την περιοχή των ΗΠΑ στην Καραϊβική Θάλασσα.

Ακολουθούν οι τροποποιήσεις του Παραρτήματος IV, που περιλαμβάνουν την πιθανότητα καθιέρωσης ειδικών περιοχών για την απαγόρευση της ρυπάνσεως από τα λύματα που προέρχονται από τη λειτουργία των Ε/Γ πλοίων και ορίζουν τη Βαλτική Θάλασσα ως τέτοια περιοχή. Επίσης οι τροποποιήσεις του Παραρτήματος V περιέχουν την εισαγωγή μίας νέας απαιτήσεως σχετικά με την απαγόρευση όλων των απορριμμάτων στη θάλασσα, εκτός αν ρητά προβλέπεται κάτι διαφορετικό (οι απορρίψεις που επιτρέπονται, περιλαμβάνουν υπολείμματα τροφών, υπολείμματα φορτίου και νερό που χρησιμοποιείται για το πλύσιμο του καταστρώματος και τις εξωτερικές επιφάνειες).

Επίσης, προβλέπεται επέκταση των απαιτήσεων για τις επισημάνσεις (placards) και τα σχέδια διαχείρισεως απορριμμάτων στις σταθερές και πλωτές εξέδρες εξερευνήσεως και εκμεταλλεύσεως του θαλάσσιου βυθού (offshore oil platforms) αλλά και προσθήκη απαιτήσεων για την απόρριψη των πτωμάτων (carcasses) των ζώων.

13) Οι τροποποιήσεις του 2012.

Τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Αυγούστου 2013 και αφορούν σε όλα τα Παραρτήματα της Συμβάσεως πλην του τρίτου. Οι τροποποιήσεις στοχεύουν στην δυνατότητα συμμορφώσεως των μικρών αναπτυσσομένων νησιωτικών κρατών με τις απαιτήσεις των κρατών του

λιμένα, ώστε να προσφέρουν ΕΥΚ για τα κατάλοιπα των πλοίων μέσω περιφερειακών συμφωνιών. Τα συμβαλλόμενα μέρη μίας περιφερειακής συμφωνίας πρέπει να αναπτύξουν ένα Σχέδιο για περιφερειακές ΕΥΚ (regional reception facilities plan) και να προβάλλουν τα χαρακτηριστικά των περιφερειακών κέντρων υποδοχής καταλοίπων, αλλά και τα χαρακτηριστικά των λιμένων με περιορισμένες υπηρεσίες.

4.7.5 Μελέτες περιπτώσεων.

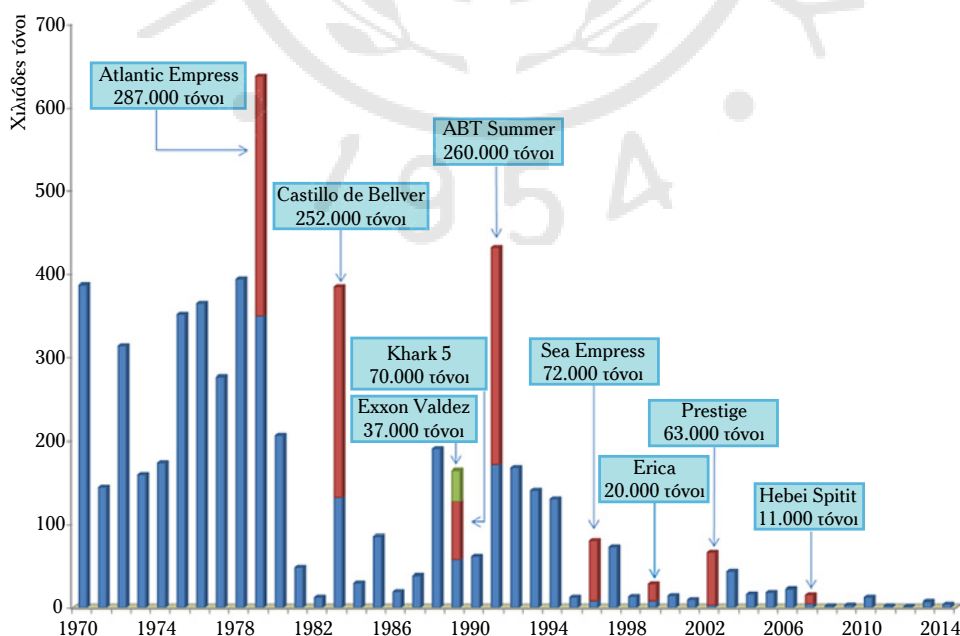
Με βάση τα επίσημα στοιχεία, η περίοδος που ακολουθεί μετά τη δεκαετία του 1970 παρουσιάζει ελάχιστα ατυχήματα Δ/Ξ και κατά συνέπεια ελάχιστα περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως, κυρίως επειδή ξέσπασε ο πόλεμος στον Αραβικό Κόλπο και το σύνολο της χωρητικότητας των μεγάλων Δ/Ξ στράφηκε προς εκείνη την περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν αρκετά από αυτά τα μεγάλα Δ/Ξ να αποτελέσουν θύματα αρκετών επιθέσεων κατά τη διάρκεια των εκθροπραξιών και πολλά από αυτά να καταλήξουν είτε ως ολικές απώλειες είτε ως μερικές απώλειες και σχεδόν ταυτόχρονα να προκληθεί θαλάσσια ρύπανση. Όμως αυτές οι περιπτώσεις καταγράφονται ως απώλειες σε καιρό πολέμου και δεν είναι μέρος της παρούσας αναλύσεως.

Στο διάγραμμα του σχήματος 4.7α παρατηρούμε τα περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα Δ/Ξ σε μία μεγάλη χρονική περίοδο. Ο ιδιωτικός διεθνής

οργανισμός ΙΤΟΡF διαθέτει μία βάση δεδομένων, που περιέχει όλες τις απορρίψεις πετρελαίου από τα Δ/Ξ, τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (ΟΒΟ, Ο/Ο) και των φορτηγίδων (barges), ξεκινώντας από το 1970. Δεν περιλαμβάνει τις περιπτώσεις που είναι αποτέλεσμα πράξεων πολέμου.

Τα διαθέσιμα στοιχεία περιγράφουν το είδος της απορρίψεως πετρελαίου, την ποσότητα απορρίψεως, την αιτία και τον τόπο του συμβάντος, και το υπεύθυνο Δ/Ξ. Για πρακτικούς λόγους οι απορρίψεις γενικά κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το μέγεθος, π.χ. <7 τόνοι, 7-700 τόνοι και >700 τόνοι (<50 bbls, 50-5.000 bbls, >5.000 bbls), αν και η συνολική ποσότητα που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον επίσης καταγράφεται. Σύμφωνα με τον ΙΤΟΡF έχουν ήδη καταγραφεί περίπου 10.000 περιστατικά, το μεγαλύτερο ποσοστό των οποίων (81%) εμπίπτουν στη μικρότερη κατηγορία, των <7 τόνων.

Συνεπώς μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 δεν υπήρξαν σημαντικά περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα αναγκάστηκε να επικεντρωθεί στις συνέπειες που προκλήθηκαν, είτε από νομική είτε από οικονομική σκοπιά, εξαιτίας των ατυχημάτων των Δ/Ξ **Exxon Valdez** (1989) και του **Mega Borg** (1990) στις ακτές της Αλάσκας και του Τέξας (ΗΠΑ). Παράλληλα με την έναρξη της δεκαετίας του 1990 συνέβησαν ορισμένα σοβαρά περιστατικά, αυτήν τη φορά στα Ευρωπαϊκά ύδατα, που



Σχ. 4.7α

Ποσότητες εκχύσεως πετρελαίου κατά την περίοδο 1970 - 2014.

Πίνακας 4.9
Σοβαρά περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως στα Ευρωπαϊκά ύδατα 1989 – 1996.

Δ/Ε	Ημερομηνία	Σχόλια
Khark-5	19.12.89	80.000 τόνοι χύθηκαν ανοικτά των ακτών του Μαρόκο λόγω σφοδρής κακοκαιρίας.
Sea Spirit	06.08.90	Σύγκρουση με το πλοίο LPG <i>Hesperus</i> δυτικά του Γιβραλτάρ, απώλεια 12.500 τόνων πετρελαίου.
Haven	11.04.91	Έκρηξη στο αγκυροβόλιο του λιμένα της Γένοβας, ρύπανση άνω των 50.000 τόνων.
Aegean Sea	03.12.92	Προσάραξη στην είσοδο του λιμένα της La Corunna, 73.000 τόνοι χάθηκαν.
Braer	05.01.93	Λόγω μηχανικής βλάβης σε κακοκαιρία κατέληξε ακυβέρνητο στα βράχια στα νησιά Shetland, προκαλώντας ρύπανση 85.000 τόνων.
Nassia	13.03.94	Σύγκρουση με το φορτηγό <i>Shipbroker</i> στα στενά του Βοσπόρου, περίπου 10.000 τόνοι απορρίφθηκαν.
Sea Empress	15.02.96	Προσάραξη στο λιμάνι του Milford Haven, 72.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν.

ανάγκασαν την ΕΕ σε συνεργασία με τον IMO να υιοθετήσουν άμεσα πιο αυστηρά μέτρα (πίν. 4.9).

Όλα τα παραπάνω Δ/Ε ήταν συμβατικής τεχνολογίας (MARPOL tankers) και στην ουσία κατέδειξαν τη μη ευαισθητοποίηση στην αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών από τα ευρωπαϊκά κράτη και ως εκ τούτου ασκήθηκε πίεση στην ΕΕ να αναλάβει πρωτοβουλίες ενάντια στη ρύπανση από ατυχήματα. Ο IMO προχώρησε στην αναθεώρηση της ΔΣ MARPOL με την καθιέρωση των διπλών πυθμένων στα νέα αλλά και στα υπάρχοντα Δ/Ε.

4.7.6 Η υπόθεση του Δ/Ε Sea Empress.

Το ατύχημα του Δ/Ε Sea Empress καταγράφηκε ως μία από τις σοβαρότερες ρυπάνσεις στα Βρετανικά ύδατα. Το πλοίο προσάραξε στον Ουαλικό τερματικό σταθμό του Milford Haven ενώ ήταν φορτωμένο με 130.000 τόνους πετρελαίου (σχ. 4.7β). Προσάραξε αρκετές φορές (multiple groundings), την πρώτη χτυπώντας συνεχώς στον βραχώδη βυθό (bouncing on and off the rocky sea bottom). Το πλοίο πήρε κλίση από τη δεξιά πλευρά, συνεχίζοντας να τρίβεται και να προσαράσσει ξανά, με αποτέλεσμα την άμεση και εκτεταμένη ζημιά στον πυθμένα του. Ως συνέπεια όλες οι

δεξαμενές φορτίου από τη δεξιά πλευρά, μία κεντρική δεξαμενή και το αντλιοστάσιο έπαθαν σοβαρές ρωγμές και μεγάλη ποσότητα του φορτίου ελευθερώθηκε. Με τη βοήθεια ρυμουλκών το πλοίο ξεκόλλησε, αλλά είχε ήδη πάρει δεξιά κλίση, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το βύθισμά του και η πλώρη του να είναι σχεδόν κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας¹²⁹.

Οι διασώστες εστίασαν στη μείωση του βυθίσματος και σε επόμενο στάδιο ρυμούλκησαν το πλοίο σε προστατευμένο σημείο εντός λιμενικών ορίων. Ο καιρός χειρότερεψε ενώ το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο με την πρύμνη του με δυτική κατεύθυνση προς την ανοικτή θάλασσα. Το σχέδιο διασώσεως ήταν να γυρίσουν το πλοίο στον περιορισμένο χώρο και να τοποθετήσουν την εκτεθειμένη πλώρη του προς τον αναμενόμενο κακό καιρό. Εξαιτίας του καιρού και της αυξήσεως της άμπωτης, το πλοίο προσάραξε και πάλι στα βράχια, αφού έσπασαν τα σχοινιά ρυμουλκήσεως. Ακόμη περισσότερη ποσότητα διέρρευσε στο θαλάσσιο περιβάλλον προκαλώντας οικολογική καταστροφή. Τελικά μετά από 6 ημέρες και 6 προσαράξεις το πλοίο αγκυροβόλησε με ασφάλεια, με συνολική απώλεια άνω των 70.000 τόνων φορτίου. Στον πίνακα 4.10 παρουσιάζονται τα προηγούμε-

¹²⁹ Βλ. R. Edwards and I. White, (1999). "The Sea Empress oil spill: environmental impact and recovery", *Proceedings of the International Oil Spill Conference*, API, pp. 97-102.



Σχ. 4.7β

Η ρύπανση του Sea Empress στο λιμάνι Milford Haven (1996).

Πίνακας 4.10

Προηγούμενα καταγεγραμμένα ατυχήματα στο λιμάνι Milford Haven.

<i>Δεξαμενόπλοιο</i>	<i>Ημερομηνία ναυπηγήσεως</i>	<i>DWT</i>	<i>Ημερομηνία συμβάντος</i>	<i>Σημεία</i>	<i>Ποσότητα φορτίου (σε τόνους)</i>
Borga	1992	123.665	29/10/1995	νορβηγική	Όχι
Christos Bitas	1963	58.829	12/10/1978	ελληνική	5.000
Dona Marika	1954	18.924	05/08/1973	λιβεριανή	3.000
Esso Portsmouth	1959	μη διαθέσιμα στοιχεία	09/07/1960	βρετανική	700

να περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως στο λιμάνι Milford Haven.

Σύμφωνα με την αναφορά της Διοικητικής Αρχής για την έρευνα του ατυχήματος (MAIB) ο Ρώσος πλοίαρχος και ο πλοηγός του λιμένα έπλευσαν προς το εσωτερικό δίχως ένα προσυμφωνημένο πλάνο, αν και έμπειροι ναυτικοί δήλωσαν ότι ήταν η συνήθης πρακτική να ακολουθήσει κάποιος. Υπήρξαν προβλήματα επικοινωνίας μεταξύ των δύο αλλά και ορισμένων μελών του πληρώματος. Οι διαχειριστές του πλοίου ισχυρίστηκαν ότι ο πλοίαρχος κατείχε σε ικανοποιητικό βαθμό την αγγλική γλώσσα. Ο πιλότος αντιμετώπισε κατηγορίες για ανικανότητα και όχι παράπτωμα στην εργασία. Στο δικαστήριο κρίθηκε ένοχος, αλλά άσκησε έφεση, κέρδισε την υπόθεση και επαναπροσλήφθηκε ως «class II pilot». Ως αποτέλεσμα, υπήρξε μεγάλη διχογνωμία ανάμεσα στην

Διοικητική Αρχή για την Έρευνα του ατυχήματος και στην ένωση των πλοηγών στη Βρετανία. Οι αρχές του λιμένα υιοθέτησαν μεθόδους αξιολογήσεως του ρίσκου (FSA) με σκοπό να μελετήσουν όλες τις δυνητικές περιπτώσεις ασφάλειας.

4.8 Ο Νόμος Oil Pollution Act (OPA) 1990.

Αναμφίβολα η πιο σημαντική μονομερής νομοθεσία (unilateral legislation) από την άποψη των λεπτομερέστατων διατάξεων της αλλά περισσότερο για τις επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία (repercussions) και ιδιαίτερα στους στόλους των Δ/Ξ, είναι ο OPA 1990, ο οποίος έγινε Νόμος του κράτους το 1991 και τέθηκε επίσημα σε ισχύ το 1994. Ενεργοποιήθηκε από το ατύχημα του Exxon Valdez στα ύδατα της Αλάσκας (1989), αλλά περιέργως δεν ήταν η

πρώτη φορά που οι ΗΠΑ επιχείρησαν να προτείνουν στο παρελθον παρόμοια νομοθεσία.

Ήταν ουσιαστικά η πρώτη φορά που ο IMO βρέθηκε υπό σφοδρή κριτική και ορισμένα βασικά εργαλεία του, π.χ. η σύμβαση MARPOL, επρόκειτο να αγνοηθούν παντελώς, ιδίως μετά την «μαύρη περίοδο» των πολλών ατυχημάτων Δ/Ξ στα αμερικανικά ύδατα. Ουσιαστικά απειλήθηκε η ίδια η ύπαρξη του IMO. Από την τεχνική σκοπιά, κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως TSPP (1978) ο πρόεδρος των ΗΠΑ Jimmy Carter είχε προτείνει για πρώτη φορά την εισαγωγή του σχεδίου DH/DB (double hull, double bottom), αλλά απορρίφθηκε από τους άλλους αντιπροσώπους των κρατών-μελών.

Παρά το γεγονός ότι οι ΗΠΑ ήταν και παραμένουν μέλος των περισσότερων συμβάσεων του IMO, όπως δείχνει το παρελθόν, ανέκαθεν επιθυμούσαν να ενεργούν αυτόνομα όταν τα συμφέροντά τους δεν συνέπιπταν με τις προσδοκίες του IMO, ιδιαίτερα στα περιβαλλοντικά ζητήματα. Το πρώτο σημάδι ανησυχίας ήταν το ναυάγιο του *Argo Merchant* (1976), που προκάλεσε σοβαρή ρύπανση.

1) Η υπόθεση του *Argo Merchant*.

Τα ανθρώπινα λάθη και τα μηχανολογικά προβλήματα οδήγησαν στο ναυάγιο του Δ/Ξ *Argo Merchant* στις 15 Δεκεμβρίου 1976 (σχ. 4.8α). Το πλοίο είχε ως πηδαλιούχο (helmsman) ένα πρόσωπο ακατάλληλο, δίχως τα απαραίτητα προσόντα, και στην αναφορά που ακολούθησε μετά το ατύχημα, υποστηρίχθηκε ότι δεν είχε εποπτευθεί τις ώρες λίγο πριν την κατάσταση ανάγκης στην οποία βρέθηκε το πλοίο. Ο πλοίαρχος, στην ίδια αναφορά, υποδείκνυε ότι δεν λειτουργούσε η γυροσκοπική πυξίδα. Το πλοίο βρέθηκε εκτός πορείας και τελικά προσάραξε κοντά στο νησί Nantucket κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας.

Ο πλοίαρχος, επειδή φοβήθηκε την καταστροφή του πλοίου, ζήτησε την άδεια να απορρίψει φορτίο σε μία προσπάθεια να ξεκολλήσει το πλοίο. Καμία έγκριση δεν δόθηκε από την εταιρεία διασώσεως που ήταν υπεύθυνη για την αξία του φορτίου. Κάποια άλλα μέτρα που υιοθετήθηκαν με σκοπό τη μείωση της ζημιάς επιχειρώντας να ελαφρύνουν το πλοίο, π.χ. η χρήση των αντλιών έκτακτης ανάγκης και ένα εναέριο σύστημα παραλαβής αντιρυσπανσεως (Air Deliverable Anti-Pollution Transfer System – ADAPTS) απέτυχαν λόγω των καιρικών συνθηκών και των ρηχών υδάτων. Ο στόχος και

συνάμα η ελπίδα ήταν να συμβάλλουν τα έκτακτα μέτρα στη μείωση των πιέσεων που ασκούσαν στο κύτος και να συγκρατήσουν κατά συνέπεια το ήδη βεβαρημένο από ζημιές Δ/Ξ από το να κοπεί οριστικά μέχρι να παραληφθεί το φορτίο του έτσι ώστε να αποφευχθεί περαιτέρω ρύπανση.

Ωστόσο η ρυμούλκηση απέτυχε και το Δ/Ξ κόπηκε σε κομμάτια λίγο μετά από την αποχώρηση του πληρώματος. Αφού το πλοίο περιστρεφόταν στην περιοχή επί 4 ημέρες, τελικά βυθίστηκε το πρωραίο τμήμα και χύθηκε το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου (περίπου 28.000 τόνοι). Η αμερικανική ακτοφυλακή δεν μπόρεσε να βυθίσει το πρυμναίο τμήμα και η οικολογική καταστροφή ήταν αναπόφευκτη. Τα πληρώματα έκτακτης ανάγκης δύο φορές προσπάθησαν να βάλουν φωτιά στο Δ/Ξ, αλλά δίχως αποτέλεσμα.

2) Η υπόθεση του *Exxon Valdez* (1989).

Το ατύχημα του *Exxon Valdez* (1989) αποτέλεσε την αφορμή να υπογράψει ο πρόεδρος Bush τον Νόμο OPA 1990 ύστερα από πολύ μεγάλη πίεση που ασκήθηκε από ομάδες πολιτών, περιβαλλοντικές οργανώσεις και ειδικούς της εγχώριας ναυτιλίας. Ο OPA προέκυψε από ένα ατύχημα Δ/Ξ, του οποίου η ποσότητα πετρελαίου που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον (37.500 τόνοι) ήταν ένα μικρό μέρος της καταστροφής, που προκάλεσε το ατύχημα του Δ/Ξ *Amoco Cadiz* (220.000 τόνοι) στις γαλλικές ακτές (1978).

Στις 24 Μαρτίου 1989 το συμβατικής τεχνολογίας (single-hull) λιβεριανής σημαίας Δ/Ξ προσάραξε στην περιοχή Prince William Sound λίγο έξω από τις ακτές της Αλάσκας. Με σκοπό να αποφύγει τα παγόβουνα που αποσχίστηκαν και κινούνταν ανεξέλεγκτα στην ευρύτερη περιοχή, το πλοίο έφυγε από τους θαλάσσιους διαδρόμους. Ο πλοίαρχος έδωσε εντολή στον τρίτο αξιωματικό να παραμείνει στη γέφυρα του πλοίου παρά την έλλειψη καταλλήλων προσόντων. Γύρω στα μεσάνυχτα και μετά από ένα λάθος ναυσιπλοΐας το Δ/Ξ προσάραξε στον ύφαλο Bligh και έσχισε το κύτος του. Η οικολογική καταστροφή ήταν αναπόφευκτη (σχ. 4.8β).

Το ατύχημα ήταν σύμπτωση πολλών ελλείψεων και λαθών αλλά 5 κύριες αιτίες θεωρήθηκαν οι πλέον κρίσιμες:

1) Ο τρίτος αξιωματικός απέτυχε να κάνει τους απαραίτητους ελιγμούς, πιθανόν επειδή ήταν καταβεβλημένος από κόπωση (fatigue) και υπερβολικό φόρτο εργασίας (excessive workload).

2) Ο πλοίαρχος απέτυχε να ασκήσει σωστά τα καθήκοντά του σχετικά με τη ναυσιπλοΐα λόγω προβλημάτων με το αλκοόλ.

3) Η εταιρεία (Exxon Shipping Company) απέτυχε να επιβλέψει τον πλοίαρχο και να προσφέρει ένα ξεκούραστο και επαρκές πλήρωμα για το Δ/Ξ.

4) Η αμερικανική ακτοφυλακή (US coastguard) απέτυχε να παρέχει ένα αποτελεσματικό σύστημα κυκλοφορίας των πλοίων.

5) Αποτελεσματική πλοήγηση και παροχή συνοδείας δεν υπήρχαν.

Η ρύπανση αυτή έδειξε ότι η πρόληψη και η ανταπόκριση δεν ήταν επαρκείς στην περιοχή, οπότε έγιναν αρκετές βελτιώσεις, π.χ. κάθε Δ/Ξ που διασχίζει την περιοχή και εκτελεί ταξίδια από Αλάσκα προς τις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ πρέπει να είναι εφοδιασμένο με DH/DB από το 2015. Ειδικά για την περιοχή που συνέβη το ατύχημα, κάθε φορά που θα περνά



Σχ. 4.8α

Το ναυάγιο του Argo Merchant κοντά στις ακτές των ΗΠΑ (1976).



Σχ. 4.8β

Τρία ρυμουλκά σπρώχνουν το Δ/Ξ Exxon San Francisco δίπλα στο «ανίκανο» (crippled) Δ/Ξ Exxon Valdez με σκοπό την παραλαβή του υπόλοιπου φορτίου από τις δεξαμενές του.

κάποιο Δ/Ξ, θα συνοδεύεται υποχρεωτικά από άλλα 2 πλοία που θα είναι έτοιμα να παρέχουν βοήθεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Κατά τη διάρκεια αυτού του ταξιδιού θα είναι παρόντες ειδικά εκπαιδευμένοι πιλότοι πάνω στο Δ/Ξ.

Το ατύχημα αυτό προκάλεσε σοβαρή περιβαλλοντική ζημιά στις ακτές της Αλάσκας και ένα πολύ σημαντικό οικονομικό βάρος στην εταιρεία, παρά το γεγονός ότι η συνολική ποσότητα που χάθηκε δεν ανήκει στις 25 πρώτες σύμφωνα με τη λίστα (πίν. 4.11). Επίσης, το ατύχημα αυτό επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και άλλαξε τον τρόπο που η τοπική κοινωνία, οι εθνικές αρχές, τα μέσα ενημερώσεως και η βιομηχανία θα αντιμετώπιζαν μία τέτοιου είδους θαλάσσια ρύπανση στο μέλλον. Ουσιαστικά προκάλεσε μία έκρηξη της νομοθετικής δραστηριότητας στο Κογκρέσο, με αποτέλεσμα την ψήφιση του Νόμου OPA (1990), σύμφωνα με τον οποίο τέθηκε σε εφαρμογή άμεση απόσυρση από τα αμερικανικά ύδατα των συμβατικών Δ/Ξ όπως το Exxon Valdez¹³⁰.

3) Η υπόθεση του Mega Borg (1990).

Ένα ακόμη σοβαρό ατύχημα Δ/Ξ συνέβη εντός

της αμερικανικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) (εύρος 200 ν.μ.) παράλληλα με την έκδοση του OPA. Αυτήν τη φορά ήταν το νορβηγικής πλοιοκτησίας Δ/Ξ **Mega Borg**, το οποίο προκάλεσε θαλάσσια ρύπανση (σχ. 4.8γ). Στις 8 Ιουνίου 1990 μία έκρηξη στις δεξαμενές φορτίου του πλοίου τρύπησε τα τοίχωμα (bulkhead) μεταξύ του αντλιοστασίου και του μηχανοστασίου, προκαλώντας πυρκαγιά και διαρροή φορτίου. Το πλοίο τη στιγμή της εκρήξεως βρισκόταν 50 ν.μ. ανοικτά του λιμένα Galveston (Τέξας), αλλά το αίτιο της εκρήξεως παραμένει άγνωστο.

Η αρχική έκρηξη συνέβη κατά τη διάρκεια ελαφρύσεων, όταν το Δ/Ξ μετέφερε φορτίο σε ένα μικρότερο Ιταλικό Δ/Ξ, το **Fragmura**, με σκοπό να μεταφερθεί το πετρέλαιο στο Χιούστον, διότι το Mega Borg ήταν αρκετά μεγάλο σε μέγεθος για να αγκυροβολήσει στο λιμάνι του Τέξας¹³¹. Δύο ημέρες αργότερα ακολούθησαν άλλες 5 εκρήξεις, που αύξησαν την ποσότητα της ρυπάνσεως. Ωστόσο ο τύπος «ελαφρύ αργό πετρέλαιο», το οποίο μετέφερε το Δ/Ξ εξατμίστηκε πολύ πιο γρήγορα από τον βαρύ τύπο που μετέφερε το Exxon Valdez, που σημαίνει ότι στην περίπτωση του ατυχήματος του Mega Borg η ρύπανση των ακτών ήταν αισθητά λιγότερη¹³².



Σχ. 4.8γ
Η έκρηξη και πυρκαγιά στο Δ/Ξ Mega Borg (1990).

¹³⁰ Βλ. T.A. Birkland, (1998). "In the wake of the Exxon Valdez. How environmental disasters can spur policy change", *Environment* 40(7): pp. 27-32.

¹³¹ Βλ. J.W. Kime, (1990). *On The M/V Mega Borg and Other Oil Spills*, USCG και T.P. Leveille, (1991). *The Mega Borg Fire and Oil Spill. A Case Study*, USCG.

¹³² Ένα ακόμη ατύχημα συνέβη την άνοιξη του 1990, αυτήν τη φορά στο λιμάνι της Νέας Υόρκης. Το Δ/Ξ **B.T. Nautilus** προσάραξε και προκάλεσε διαρροή 260.000 γαλονιών πετρελαίου στη στενή είσοδο του λιμένα. (Ένα βαρέλι πετρελαίου ισούται με 42 γαλόνια ΗΠΑ και ένας μετρικός τόνος ισούται με 7,33 βαρέλια).

Πίνακας 4.11
Οι σοβαρότερες διαρροές πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον από ατυχήματα Δ/Ξ.

Όνομα Δ/Ξ	Έτος ναυπηγήσεως	DWT	Ημ/νία ατυχήματος	Περιοχή ατυχήματος	Αρχικό αίτιο	Σημεία	Ποσότητα (τόνοι)	Σχόλια-Συνέπειες
Atlantic Empress	1974	297.361	19.07.79	Πλησίον του Τομπάγκο	Σύγκρουση	Ελληνική	287.000	Συγκρούστηκε με το Δ/Ξ Aegean Captain. Η μεγαλύτερη μέχρι σήμερα ρύπανση από πετρέλαιο (σε ποσότητα) που έχει επίσημα καταγραφεί.
ABT Summer	1974	267.801	28.05.91	Δ. της Αγκόλας	Έκρηξη	Λιβερίας	260.000	Ολική απόλεια του Δ/Ξ, 5 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Castillo de Bellver	1979	271.540	06.08.83	Πλησίον του Κέιπ Τάουν	Έκρηξη	Ισπανική	252.000	Το Δ/Ξ κόπηκε σε δύο κομμάτια και 3 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Amoco Cadiz	1974	237.439	16.03.78	Γαλλικές Ακτές	Προσάραξη	Λιβερίας	221.000	Καθιέρωση των SBT, COW, IGS στα νέα Δ/Ξ άνω των 20.000 DWT (τροποποιήσεις των ΔΣ MARPOL και SOLAS).
Odyssey	1971	138.392	10.11.88	Νέα Σκωτία	Καιρικές συνθήκες / δομή πλοίου	Λιβερίας	132.000	Χάθηκαν και τα 27 μέλη του πληρώματος (15 Έλληνες και 12 ναυτικοί από την Ονδούρα).
Sea Star	1968	122.230	19.12.72	Κόλπος του Ομάν	Σύγκρουση	N. Κορέα	121.000	Συγκρούστηκε με το Δ/Ξ Horta Barbosa, 12 ναυτικοί πέθαναν.
Torrey Canyon	1959	118.285	18.03.67	Μάγχη	Προσάραξη	Λιβερίας	119.000	Καθιέρωση μειώσεως των διαστάσεων των δεξαμενών φορτίου, της ευθύνης του πλοιοκτήτη και της επεμβάσεως του παράκτιου κράτους στην ανοικτή θάλασσα για περιστατικά ρυπάνσεως (τροποποιήσεις της ΔΣ OILPOL και κατάρτιση των ΔΣ CLC, FUND και INTERVENTION).
Texaco Denmark	N/A (*)	125.424 (GRT) (**)	07.12.71	Βέλγιο	Σύγκρουση	N/A	104.000	Έλλειψη στοιχείων. Πιθανότατα δεν υπήρξε ολική απόλεια ή / και βύθιση του Δ/Ξ.
Urquiola	1973	111.225	12.05.76	Λα Κορούνα	Προσάραξη	Ισπανική	100.000	Βύθιση του Δ/Ξ. Σκοτώθηκε ο πλοίαρχος. Εκτεταμένες ζημιές στις ιχθυοκαλλιέργειες της περιοχής.
Hawaiian Patriot	1965	99.447	23.02.77	Πλησίον της Χαβάης	Καιρικές συνθήκες / δομή πλοίου	Λιβερίας	95.000	1 μέλος του πληρώματος χάθηκε, ενώ δεν προκλήθηκε ρύπανση στα νησιά διότι οι καιρικές συνθήκες ήταν ευνοϊκές.
Independenta	1978	152.408	15.11.79	Βόσπορος	Σύγκρουση	Ρουμανική	95.000	Σύγκρουση με το ελληνικό Φ/Γ Enrialy. Όλο το πλήρωμα (42) χάθηκε. Την ευθύνη είχε ο πλοίαρχος του Φ/Γ για παράβαση των κανονισμών διεθνούς ναυσιπλοΐας.
Julius Schindler	N/A	12.821 (GRT)	11.02.69	Αζόρες	Προσάραξη	N/A	94.000	Έλλειψη στοιχείων.

(συνεχίζεται)

Όνομα Δ/Ξ	Έτος ναυπηγώσεως	DWT	Ημε/νία αυχρήματος	Περι-οχή αυχρήματος	Αρχικό αίτιο	Ση-μαία	Πο-σότητα (τόνοι)	Σχόλια-Συνέπειες
Jakob Maersk	1966	89.412	29.01.75	Πλησίον Λειξόες	Προσάραξη / έκρηξη	Δανική	88.000	6 μέλη του πληρώματος χάθηκαν, ενώ έκλεισε το λιμάνι για λόγους ασφαλείας.
Braer	1975	89.730	05.01.93	Σέτλαντ, Σκωτία	Προσάραξη	Λιβερίας	85.000	Καθιέρωση των νέων Δ/Ξ με DH/DB ή /και MD-ΔΞ ή άλλο εναλλακτικό σχέδιο ίσως προστασίας (τροποποιή-σεις της ΔΣ MARPOL, Κανονισμοί 13F και 13G).
Irenes Serenade	1965	105.460	23.02.80	Πλησίον Πύλου	Έκρηξη	Ελληνική	82.000	Το σοβαρότερο περιστατικό ρυπάνσεως στα ελληνικά ύδατα. 2 ναυτικοί χάθηκαν, ενώ προκλήθηκαν ζημιές στους αγωγούς και την αποβάθρα του σταθμού καυσί-μων.
Khark 5	1975	284.632	19.12.89	Ανοικτά του Μαρόκου	Δομή πλοίου	Ιρανική	80.000	Έλλειψη στοιχείων. Επισκιάστηκε από το ατύχημα του Exxon Valdez την ίδια χρονιά.
Aegean Sea	1973	114.036	03.12.92	Λα Κορούνα	Προσάραξη	Ελληνική	73.000	Καθιέρωση των νέων Δ/Ξ με DH/DB ή /και MD-ΔΞ ή άλλο εναλλακτικό σχέδιο ίσως προστασίας (τροποποιή-σεις της ΔΣ MARPOL, Κανονισμοί 13F και 13G).
Sea Empress	1993	147.273	15.02.96	Ουαλία	Προσάραξη	Λιβερίας	72.000	Καθιέρωση της ευθύνης των λιμενικών αρχών για πε-ριστατικά θαλάσσιες ρυπάνσεως (απόφαση αγγλικών δικαστηρίων).
Katina P.	1966	69.992	17.04.92	Πλησίον Μαπούτο	Δομή πλοίου	Μαλιτέζικη	70.000	Οικολογικές ζημιές και προβλήματα στην αναπαραγω-γή των γαριδίων της περιοχής. Ο Έλληνας πλοίαρχος κρατήθηκε για δύο μήνες από τις Αρχές της Μοζαμβί-κης.
Nova	1975	239.435	06.12.85	Ιράν	Σύγκρουση	Νορβηγική	69.000	Έλλειψη στοιχείων. Δεν υπήρξε ολική απώλεια του Δ/Ξ.
Prestige (***)	1976	81.564	13.11.02	Βόρεια Ισπανία	Δομή πλοίου	Μπαχάμες	63.000	Σε σφοδρή κακοκαιρία, το πλοίο υπέστη ζημιές στο κύ-τος, πήρε κλίση και ακυβέρνητο έπλεε προς την ακτή, όπου οι ισπανικές αρχές αρνήθηκαν ασφαλές καταφύ-γιο με αποτέλεσμα να βυθιστεί στην ανοικτή θάλασσα.
E p i c Colocotronis	1965	65.673	13.05.75	Πουέρτο Ρίκο	Πυρκαγιά / δομή πλοίου	Ελληνική	58.000	Καμιά απώλεια ανθρώπινες ζωής. Το πλοίο θεωρήθη-κε τεκμαρτή απώλεια και πήγε για scrap στην Ταϊβάν.
S i n c l a i r Petrolore	1955	56.089	06.12.60	Ανοικτά της Βραζιλίας	Έκρηξη	Λιβερίας	56.000	Έλλειψη στοιχείων. Βύθιση του Δ/Ξ.
Assimi	1964	59.032	07.01.83	Ανοικτά του Μασκάτ	Πυρκαγιά/ έκρηξη	Ελληνική	53.000	Εσκεμμένη βύθιση του Δ/Ξ διότι αποτελούσε εμπόδιο στις οδούς ναυσιπλοΐας του Ινδικού ωκεανού.

Όνομα Δ/Ξ	Έτος ναυπηγείας	DWT	Ημ/νία ανιχνήματος	Περιοχή ανιχνήματος	Αρχικό αίτιο	Σημεία	Ποσότητα (τόνοι)	Σχόλια-Συνέπειες
Yuyō Maru No.10	1966	53.684	09.11.74	Τόκιο	Σύγκρουση / έκρηξη	Ιαπωνική	52.000	Συγκρούστηκε με το Φ/Γ Pacific Ares. 5 ναυτικοί χάθηκαν ενώ ο πλοίαρχος του Δ/Ξ θεωρήθηκε υπεύθυνος για το ατύχημα.
Metula	1968	210.719	09.08.74	Στενά του Μαγγελάνου	Προσάραξη	Ολλανδική	51.000	Λάθος ναυσιπλοΐας. Προσωρινή απόφαση της χιλιανής κυβέρνησης για την απαγόρευση διπλόλου των στενών από Δ/Ξ άνω των 80.000 DWT και βάρους 50 ποδίων.
Haven (****)	1973	232.164	11.04.91	Γένοβα	Έκρηξη	Κυπριακή	50.000	Βύθιση του Δ/Ξ. 6 μέλη του πληρώματος χάθηκαν. Το Δ/Ξ έκανε το παρθενικό του ταξίδι ύστερα από την παραμονή του για επισκευές σε γιάρδα.
Andros Patria	1970	222.173	31.12.78	Πλινόσιον Ισπανίας	Καιρικές συνθήκες/δομή πλοίου	Ελληνική	48.000	28 μέλη του πληρώματος και 2 επιβάτες πνίγηκαν όταν επιβιβάστηκαν σε βάρκα διασώσεως.
World Glory	1959	47.179	14.06.68	Πλινόσιον Νιράμπαν	Δομή πλοίου/ έκρηξη	Λιβερίας	46.000	25 μέλη του πληρώματος χάθηκαν. Οι καιρικές συνθήκες ευνόησαν την αποφυγή σοβαρής ρυπάνσεως των ακτών.
Br. Ambassador	1958	45.650	10.01.75	Δ. της Ιβόζιμα	Δομή πλοίου/ αέρας	Αγγλική	45.000	Καμιά απώλεια ανθρώπινες ζωές. Αποτυχία ρυμούλκησης.
Pericles G.C.	1967	60.044	09.12.83	Πλινόσιον Νιόχα	Έκρηξη	Ελληνική	44.000	Καμιά απώλεια ανθρώπινες ζωές. Δηλώθηκε ως τεμαρτη απώλεια.
Mandoil II	1958	25.313 GRT	29.02.68	Α. των ΗΠΑ	Σύγκρουση/ πυρραγιά	Λιβερίας	42.000	Συγκρούστηκε με το Φ/Γ Suwaharu Maru. 11 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Gino	1969	50.000	28.04.79	Ανοικτά της Γαλλίας Brittany coast	Σύγκρουση	Λιβερίας	42.000	Μετέφερε φορτίο πετρελαίου βαρύτερο από το νερό, ενώ συγκρούστηκε με το χημικό Δ/Ξ Team Castor σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας και βυθίστηκε.
Ennerdale	N/A	N/A	01.06.70	Ανοικτά των Σεϋκελλών	Επείλη/Προσάραξη	N/A	41.000	Βοηθητικό Δ/Ξ του ΠΝ της Αγγλίας. Όλο το πλήρωμα σώθηκε. Βυθίστηκε από υποβρύχιο του ΠΝ.
Burmah Agate	1963	62.663	01.11.79	Γάλλεστον	Σύγκρουση/ έκρηξη	Λιβερίας	41.000	Συγκρούστηκε με το Φ/Γ Mimosa ενώ βρισκόταν στο ακυροβόλαιο. 32 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Wafra	1956	50.560	27.02.71	Ακρωτήριο Αγκούλας	Μηχανική βλάβη / Προσάραξη	Λιβερίας	40.000	Αποτυχία ρυμούλκησης. Καταστροφή χλωρίδας και πανίδας της ευρύτερης περιοχής.
Tadotsu	1972	132.000	07.12.1978	Κόλπος Ομάν	N/A	Λιβερίας	40.000	Έλλειψη στοιχείων. Πιθανόν δεν υπήρξε απώλεια του Δ/Ξ.

(συνεχίζεται)

Όνομα Δ/Ξ	Έτος ναυπηγείας	DWT	Ημ/νία ατυχήματος	Περιοχή ατυχήματος	Αρχικό αίτιο	Σημεία	Ποσότητα (τόνοι)	Σχόλια-Συνέπειες
J. A. Lavalleya	1975	131.663	28.12.80	Αρζού	Προσάραξη	Ουρ/ουάνς	39.000	Έλλειψη στοιχείων. Πιθανόν δεν υπήρξε απόβλεια του Δ/Ξ.
Napier	1957	39.180	09.06.73	Χιλή	Προσάραξη	Λιβερίας	38.000	Καμιά απόβλεια μέλους του πληρώματος. Το ναυάγιο βομβαρδίστηκε από το ΠΠΝ της Χιλής.
Saint Peter	1957	20.678 (GRT)	11.06.72	Εκουαδόρ	Πυρκαγιά / έκρηξη	Λιβερίας	38.000	Καμιά απόβλεια μέλους του πληρώματος. Βύθιση του Δ/Ξ. Ζημιές στην παραγωγή ψαριών.
Thanassis A	1976	38.877	21.10.94	Ανοικιά της Μανίλας	Δομή πλοίου	N/A	37.000	Το ατύχημα προκάλεσε ο τυφώνας «Teresa». 16 ναυτικοί χάθηκαν.
Exxon Valdez	1986	214.861	24.03.89	Αλάσκα	Προσάραξη	Αμερικής	37.000	Καθιέρωση των Δ/Ξ DH/DB και του καθεστώτος απεριορίστως ευθύνης του πλοιοκτήτη (ψήφισμα του OPA 1990).
Corinthos	1963	54.988	31.01.75	Φιλαδέλφεια	Σύγκρουση	Λιβερίας	36.000	26 ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους όταν το Δ/Ξ συγκρούστηκε με το κημικό Δ/Ξ Edgar M. Queeny κατά τη διάρκεια ελιγμών..
Athenian Venture	1975	31.000	21.04.88	Πλοίων ακρωτηρίου Ρέις	Δομή πλοίου / πυρκαγιά	Κυπριακή	35.000	Όλο το πλήρωμα (25) χάθηκε. Υποστηρίχθηκε ότι το Δ/Ξ υπέστη μία σειρά από εκρήξεις.
Brazilian Marina	1976	319.226	10.01.78	Σάο Σεμπαστιάο	Προσάραξη	Λιβερίας	35.000	Έλλειψη στοιχείων.
Irenes Challenge	1956	33.253	18.01.77	Πλοίων νησιού Μίντγουεϊ	Δομή πλοίου	Λιβερίας	34.000	Σύγκλιση της Συνδιασκέψεως για την ασφάλεια των Δ/Ξ και την πρόληψη της ρυπάνσεως (TSPP) το 1978 και ψήφισμα των Πρωτοκόλλων των ΔΣ MARPOL και SOLAS.
Trader	1957	34.545	11.06.72	NΔ της Ελλάδας	Διαρροή μηχανοστασίου	Ελληνική	34.000	Δεν υπήρξε απόβλεια ανθρώπινων ζωών. Μία πετρέλαιοκπλίδα 100 km ² αναφέρθηκε στο Ιόνιο.
Chryssi	1953	19.183 GRT	26.12.70	NΔ των Βερμούδων	Καιρικές συνθήκες/δομή πλοίου	Παναμά	33.000	21 ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους. Το Δ/Ξ κόπηκε σε δύο κομμάτια και βυθίστηκε.
I. Angelicoussis	1964	67.000	16.08.79	Αγκόλα	Έκρηξη	Ελληνική	31.000	3 ναυτικοί και 1 εργάτης σκοτώθηκαν στον τερματικό σταθμό. Το ατύχημα ήταν από αυτά, που προκάλεσαν τις τροποποιήσεις 1984, 1985 της ΔΣ MARPOL.
Tasman Spirit	1979	87.584	27.07.03	Καράτσι, Πακιστάν	Προσάραξη	Μαλτέζικη	30.000	Το πλοίο προσάραξε στην είσοδο του λιμένα και μετά από 10 ημέρες περίπου λόγω των δυσκόλων καιρικών συνθηκών κόπηκε σε δύο κομμάτια.

4.8.1 Οι διατάξεις του OPA.

Μόλις ψηφίστηκε ο OPA, δέχτηκε αυτόματα σκληρή κριτική για τα εξής δύο αμφιλεγόμενα σημεία του:

1) Για τον σχεδιασμό DH ή DB, δηλαδή για τα διπλά κελύφη και διπύθμενα και

2) για το καθεστώς απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη. Οι προηγούμενες απόπειρες κατά τη Συνδιάσκεψη (TSPP) του IMO το 1978 για την καθιέρωση των DH/DB Δ/Ξ, χάθηκαν μέσα στο γνωστό πλαίσιο συμβιβασμού, που διέπει τις διαδικασίες ιδρύσεως, τροποποιήσεως και τα στάδια υπογραφής και επικυρώσεως μιας ΔΣ. Το ζήτημα ήταν τώρα διαφορετικό απ' την ίδια του τη βάση διότι επρόκειτο για εθνική νομοθεσία. Το ατύχημα έγινε σε θαλάσσια περιοχή που ανήκει στις ΗΠΑ και δεν ήταν δυνατό να αντιμετωπιστεί με χρονοβόρες διαδικασίες.

Πολλές πηγές υποστήριξαν ότι ο OPA ήταν δίχως αμφιβολία μία πολιτική απόφαση, που θεσπίστηκε σε λάθος χρόνο, αλλά εύκολα κατανοητή και ελκυστική για την κοινή γνώμη λόγω της απλότητάς της. Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες Δ/Ξ θεωρούν ότι η τεχνολογία δεν πρέπει να παγώσει με την εμφάνιση του OPA και αναφέρονται βέβαια στην ήδη τροποποιημένη ΔΣ MARPOL με τους κανονισμούς 13F και 13G, οι οποίοι επιτρέπουν και άλλα εναλλακτικά σχέδια Δ/Ξ. Ωστόσο οι πλοιοκτήτες, κυρίως για οικονομικούς λόγους, θα προτιμούσαν την υφιστάμενη τεχνολογία πριν την καθιέρωση του OPA.

Τα τελευταία 15 χρόνια το Κογκρέσο μελετούσε τις μεθόδους που θα του επέτρεπαν να ψηφίσει μια νέα νομοθεσία, σχετική με απορρίψεις πετρελαιοειδών από τα εμπορικά πλοία. Έτσι, ορισμένες διατάξεις του OPA 1990 αφορούν αποκλειστικά στην εγχώρια ναυτιλία, αλλά αρκετές από αυτές έχουν άμεση επίδραση στα αλλοδαπά εμπορικά πλοία που μετέχουν στο εμπόριο με τις ΗΠΑ.

Από τη στιγμή που εμφανίσθηκε ο Νόμος αυτός, είναι ευνόμοτο ότι η μονομερής αυτή αντίδραση των ΗΠΑ, όσον αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, παραμερίζει σε μεγάλο βαθμό τις υπάρχουσες διεθνείς και περιφερειακές συμβάσεις, καθώς και το πεδίο εφαρμογής τους, μόνο που η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για το θαλάσσιο περιβάλλον (εκτεταμένες ζημιές στη θαλάσσια χλω-

ρίδα και πανίδα της Αλάσκας) δεν αρκεί από μόνη της για να αιτιολογήσει ένα περιβαλλοντικό κόστος από τη στιγμή που είχε και πολιτικό κόστος.

Ο Νόμος χωρίζεται σε 9 κεφάλαια, που αντιπροσωπεύουν μία συνολική προσέγγιση προς τη θαλάσσια ρύπανση, αν και οι πιο σημαντικές διατάξεις είναι η πρόληψη, αντιμετώπιση και ευθύνη. Σε αντίθεση με τις ΔΣ που ορίζουν συγκεκριμένα πρότυπα (εξαιρείται η MARPOL με τις τελευταίες τροποποιήσεις του έτους 1992, οι οποίες όμως τέθηκαν σε ισχύ μετά τη θέσπιση της OPA 1990), που πρέπει να εφαρμόζονται, ο OPA σαφώς και προβλέπει ένα συγκεκριμένο σχέδιο για τα Δ/Ξ, δηλαδή καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή των DH ή/και DB για όλα τα νέα Δ/Ξ, που καταπλέουν σε περιοχές δικαιοδοσίας των ΗΠΑ, π.χ. αιγιαλίτιδα ζώνη και αποκλειστική οικονομική ζώνη¹³³. Πιο συγκεκριμένα:

1) Σχετικά με την κατασκευή των Δ/Ξ, η καθιέρωση του σχεδίου-προτύπου DH/DB ήταν άμεσης προτεραιότητας. Για τα νέα πλοία ή αυτά που υποβλήθηκαν σε εκτεταμένες μετατροπές, οι ημερομηνίες-ορόσημο προς συμμόρφωση ήταν η 30^η Ιουνίου 1994 (αναφέρεται στην ημερομηνία υπογραφής του συμβολαίου ναυπηγήσεως) και η 1^η Ιανουαρίου 1995 (αναφέρεται ως ημερομηνία παραδόσεως του πλοίου). Τα Δ/Ξ, που ήδη απασχολούνται στο εμπόριο πετρελαίου πρέπει επίσης να εφοδιαστούν με διπλά κελύφη ή διπλούς πυθμένες σε μία συγκεκριμένη ημερομηνία, διότι υπάρχουν πολλές παράμετροι όπως η ηλικία, η χωρητικότητα και ο τύπος της κατασκευής του πλοίου (συμβατικής τεχνολογίας ή DH/DB που ήδη υπάρχει). Μέχρι το 2010 το αργότερο όλα τα συμβατικής τεχνολογίας Δ/Ξ δεν είχαν τη δυνατότητα να εισέλθουν σε αμερικανικά λιμάνια.

2) Σχετικά με τις λειτουργικές διαδικασίες των Δ/Ξ, αφορά στα πληρώματα και στην κατανάλωση ναρκωτικών και αλκοόλ. Γενικότερα η USCG περιοδικά ελέγχει τους κανονισμούς του κράτους της σημαίας που σχετίζονται με την επάνδρωση, εκπαίδευση, τις ικανότητες και την τήρηση φυλακών. Αυτό γίνεται με σκοπό, σε περίπτωση ατυχήματος, να εξετάσει εάν οι κανονισμοί που εφαρμόζει το πλοίο είναι με παρόμοιους όρους με τους κανόνες των ΗΠΑ ή τους διεθνείς κανονισμούς που αποδέχονται οι ΗΠΑ, π.χ. οι κώδικες ISM και ISPS. Για τα ναρκωτικά και το αλκοόλ ο Νόμος προβλέπει ότι, εάν 2 αξιωματι-

¹³³ Εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα του Exxon Valdez και η ρύπανση που προκάλεσε, πιθανόν οι αλλαγές να μην είχαν γίνει τόσο γρήγορα και να μην επηρεαζόταν άμεσα η παγκόσμια ναυτιλία. Επίσης, αν αυτή η ρύπανση δεν συνέβαινε στα αμερικανικά ύδατα, ενδεχομένως δεν θα ψηφίζονταν κάποιος νέος εθνικός περιβαλλοντικός νόμος.

κοί ανακαλύψουν ότι ο πλοίαρχος βρίσκεται υπό την επήρεια αυτών των ουσιών και δεν μπορεί να ασκήσει τα καθήκοντά του, ο ύπαρχος (first mate) μπορεί να τον αντικαταστήσει (τα πιστοποιητικά ικανότητας θα αναστέλλονται).

3) Σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, αναφέρεται στη ρυμούλκηση και την πλοήγηση. Η Αμερικανική Ακτοφυλακή (United States Coast Guard – USCG) ορίζει περιοχές όπου τα συμβατικής τεχνολογίας Δ/Ξ άνω των 5.000 GRT πρέπει να συνοδεύονται από τουλάχιστον 2 ρυμουλκά. Επίσης γίνεται αναφορά στην παρουσία των ειδικά ευαίσθητων περιοχών, όπου η χρήση του πλοηγού είναι υποχρεωτική.

4) Η πρόληψη της ρυπάνσεως όταν ένα Δ/Ξ μεταφέρει φορτίο στις ΗΠΑ, ανεξάρτητα από τη νηολόγησή του, πρέπει να διαθέτει ένα σχέδιο ανταποκρίσεως (Vessel Response Plan – VRP) και να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ανακτήσεως. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα των ναυτικών και τις υπηρεσίες για να ανταποκριθούν με επιτυχία στις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης (contingency procedures) και να διακόψουν την εκφόρτωση ολόκληρου του φορτίου, ακόμη και αν οι καιρικές συνθήκες δεν το ευνοούν.

5) Η ευθύνη και αποζημίωση, όπου τίθεται το ζήτημα της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Η κατάσταση εδώ προκύπτει από το γεγονός ότι στις ΗΠΑ ισχύουν δύο δίκαια, το **ομοσπονδιακό** (federal law), που επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του στην περίπτωση ζημιάς από θαλάσσια ρύπανση (δηλ. πλησιάζει την έννοια που δίνουν οι συμβάσεις ευθύνης του IMO) και το **πολιτειακό** (state law), όπου το ομοσπονδιακό δίκαιο δεν επεμβαίνει. Με άλλα λόγια κάθε πολιτεία μπορεί να επιβάλλει τους δικούς της κανονισμούς, και στην περίπτωση που εξετάζουμε, οι περισσότερες πολιτείες καθιέρωσαν τον θεσμό της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη, συνοδευόμενη από υποχρεωτική ασφάλιση. Υπό αυτές τις συνθήκες, ποιος μπορεί να εγγυηθεί στην ελεύθερη αγορά πλήρη κάλυψη για την περίπτωση περιβαλλοντικής ζημιάς; Αναμφίβολα όχι ένας ανεξάρτητος ιδιοκτή-

της Δ/Ξ, ακόμα και εάν το P&I club (ασφαλιστικές ενώσεις προστασίας και αποζημιώσεως) του παρείχε ασφαλιστική κάλυψη μέχρι κάποιο όριο.

Εκτός των παραπάνω επίμαχων σημείων, ο OPA 1990 περιέχει ορισμένες διατάξεις που αναμφίβολα συμβάλλουν σε βελτίωση των συνθηκών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως:

1) Θεσπίζοντας κανονισμούς για το σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας των πλοίων (Vessel Traffic Services), έτσι ώστε να ελέγχονται οι παράνομες απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα και να εντοπίζονται οι παραβάτες που προκαλούν τη ρύπανση από πετρελαιοειδή.

2) Βελτίωση των μέσων τηλεπικοινωνίας μεταξύ του πλοίου και της ακτής.

3) Καθορισμός μέσω του IMO των ελαχίστων αποδεκτών προδιαγραφών εκπαίδευσης των ναυτικών σε συνδυασμό με την άσκηση ελέγχου της USCG για τα πιστοποιητικά ικανότητας πλοιάρχου και πληρώματος και της εν γένει επανδρώσεως αλλοδαπών πλοίων που προσεγγίζουν τα αμερικανικά λιμάνια¹³⁴, ενώ σχετικά με τη συντήρηση των πλοίων προβλέπονται αυστηρότεροι αλλά κοινά αποδεκτοί κανονισμοί ελέγχου και επιθεωρήσεων από την πλευρά των νηογνωμόνων.

Επίσης, σχετικές είναι και οι ακόλουθες εξαιρέσεις:

1) Όλα τα νέα εμπορικά πλοία άνω των 5.000 GRT απαιτείται να έχουν DH και DB. Εξαιρούνταν μέχρι την 1/1/2015 τα πλοία που φόρτωναν ή εκφόρτωναν σε σταθμό που βρισκόταν στην ανοικτή θάλασσα, π.χ. Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) ή μεταφόρτωναν σε μικρότερα πλοία πέραν των 60 ν.μ. από τις ακτές των ΗΠΑ. Για τις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως, η USCG κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι σταθμοί εκφορτώσεως στην ανοικτή θάλασσα αποτελούν τον πιο ανώδυνο περιβαλλοντικά τρόπο σε σχέση με την απευθείας παράδοση είτε σε τερματικούς σταθμούς είτε σε φορτηγίδες. Οι σταθμοί αυτοί (LOOP), αποδεικνύονται πιο αποτελεσματικοί, όσον αφορά στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διότι

¹³⁴ Αρκετά χρόνια μετά το ατύχημα του Exxon Valdez πολλοί ναυτιλιακοί παράγοντες έχουν επικεντρωθεί στους κανονισμούς του OPA σχετικά με τις συνέπειες που θα έχει τυχόν απόρριψη πετρελαίου. Την περίοδο 1986-1990 και σε σύνολο αφίξεων πλοίων στις ΗΠΑ που υπερέβησαν τις 17.000, σημειώθηκαν 753 περιστατικά πετρελαϊκής ρυπάνσεως, που επιβάρυναν το θαλάσσιο περιβάλλον με 387.404 βαρέλια πετρελαίου. Από αυτά όμως το 95% αφορούσε σε ρύπανση μικρότερη των 100 βαρελίων, ενώ μόνο 9 ατυχήματα (1,2%) αφορούσαν σε ρύπανση μεγαλύτερη από 700 τόνους, με γνωστότερα το Mega Borg (12.500 τόννοι) και βέβαια το Exxon Valdez (37.500 τόννοι).

μειώνουν σε σημαντικό βαθμό τα ποσοστά ατυχημάτων, π.χ. προσαράξεις, συγκρούσεις, εκρήξεις λόγω αντίξωων καιρικών συνθηκών.

2) Όλα τα υπάρχοντα πλοία άνω των 5.000 GRT θα πρέπει να προσαρμοσθούν στις νέες διατάξεις για τα DH/DB ή να αποσυρθούν σταδιακά αρχίζοντας από το έτος 1995, σύμφωνα με την ηλικία και τη χωρητικότητά τους. Η εφαρμογή του σχεδίου μη αποδοχής των υπαρχόντων πλοίων αρχίζει από το 1995 για πλοία ηλικίας 28 ετών και τελειώνει το 2010 για όσα είναι ηλικίας 23 ετών. Τα πλοία που ήδη διαθέτουν DB/DH έχουν μία πρόσθετη περίοδο χάριτος 5 ετών.

Το DH/DB σε αναλογία με το πλάτος ενός συμβατικού Δ/Ξ, σημαίνει ένα κενό διάστημα περίπου 2 έως 3 m μεταξύ του εξωτερικού κύτους και των δεξαμενών φορτίου. Οι υποστηρικτές των DH και των DB πιστεύουν ότι οι διαρροές στον διπλό πυθμένα μπορούν να αποφευχθούν με αποτελεσματικότερο σχεδιασμό και καλύτερη κατασκευή, δηλαδή ισχυρίζονται ότι τα DH/DB θα προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον καλύτερα σε περιπτώσεις προσαράξεων ή συγκρούσεων σε περιοχές πυκνής κινήσεως, ιδιαίτερα κοντά σε παράκτιες ζώνες όπου η περιβαλλοντική ευαισθησία είναι αρκετά μεγαλύτερη. Κατά συνέπεια, η κατασκευαστική αντοχή του πλοίου θα αυξηθεί, αυξάνοντας έτσι την ικανότητα του πλοίου να επιζήσει μετά από ατύχημα. Η διάρρηξη μιας μεγάλης πλευρικής δεξαμενής έρματος σε πλοίο χωρίς διπλά τοιχώματα, μετά από σύγκρουση ή προσάραξη, θα έχει ως συνέπεια μεγάλη απώλεια πλευστότητας και ευστάθειας.

Ένα άλλο επιχείρημα υπέρ του DH/DB είναι ότι θα προσφέρει καλύτερη τοποθέτηση των δεξαμενών καυσίμων και απλούστευση του συστήματος σωλήνων (transfer system). Με βάση την πείρα που έχουν αποκτήσει διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες από πλοία που είχαν ναυπηγηθεί στη δεκαετία του 1980, ισχυρίζονται ότι το αυξημένο κόστος κατασκευής αντισταθμίζεται από οικονομίες, που προέρχονται από καλύτερο χειρισμό φορτίου και έρματος, ένα αποτελεσματικότερο αποστράγγισμα των δεξαμενών φορτίου και ευκολότερο καθαρισμό των δεξαμενών, που όλα μαζί συντελούν σε ταχύτερες διαδικασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως.

Αντίθετα, σύμφωνα με μια μελέτη του γερμανικού νηογνώμονα (Germanischer Lloyd) προκύπτει ότι σε περιπτώσεις προσκρούσεως σε υφάλους ή βραχώδεις ακτές, το κενό των 2-3 m που ορίζεται για τα Δ/Ξ εφοδιασμένα με DH/DB θα προστατεύσει τις δεξαμενές

φορτίου μόνο όταν το πλοίο έχει ταχύτητα μικρότερη των 4 knots/h. Μια ταχύτητα 7,3 knots/h, στην περίπτωση της προσκρούσεως θα απαιτούσε ένα αντίστοιχο κενό 6 m. Υποστηρίζεται ακόμη ότι με συμβιβασμό στις διαστάσεις των χώρων DH/DB, ώστε το πλοίο να μεταφέρει το ελάχιστο έρμα που απαιτεί η MARPOL, μπορεί να αποφευχθεί η απώλεια μεταφορικής ικανότητας και να εξασφαλισθεί επαρκής προστασία σε περιπτώσεις προσαράξεως και σχετική προστασία σε περιπτώσεις συγκρούσεως.

Αρκετοί ευρωπαϊκοί νηογνώμονες θεωρούν ότι τα Δ/Ξ που είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες θα προσφέρουν προστασία σε περιπτώσεις μη σφοδρής προσκρούσεως (low impact), πράγμα που ισχύει και στα συμβατικά Δ/Ξ. Όταν η προσάραξη στα βράχια ή στα αβαθή ύδατα είναι ισχυρή (strong impact), η νέα αυτή κατασκευαστική τεχνική δεν μειώνει τα ποσοστά ρυπάνσεως, π.χ. στην περίπτωση του *Amoco Cadiz* (1978) προφανώς ο διπλός πυθμένας δεν θα προσέφερε τίποτε, αφού ουσιαστικά το πλοίο κόπηκε σε δύο κομμάτια.

Επί πλέον στο ναυάγιο του *Braer* (1993), εκπρόσωπος των Lloyd's τόνισε ότι το πλοίο προσάραξε και στη συνέχεια έσπασε σε δύο κομμάτια, εξαιτίας της σφοδρής θαλασσοταραχής, πράγμα που δεν θα μπορούσε να αποτραπεί ούτε και στην περίπτωση που το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με διπλά τοιχώματα.

Υπάρχουν όμως αντιρρήσεις ως προς την ωφελιμότητα των Δ/Ξ με διπλούς πυθμένες. Συγκεκριμένα:

1) Η επιθεώρηση ενός μεγάλου Δ/Ξ στους εσωτερικούς χώρους, με σκοπό την ανεύρεση πιθανών διαβρώσεων, είναι μια δύσκολη εργασία κι αυτό γιατί απαιτείται εξέταση τουλάχιστον 1.200 km μεταλλικών κολλήσεων και η αναρρίχηση σε επιφάνειες συνολικού μήκους άνω των 10.000 m.

2) Τα διπλά περιβλήματα προσθέτουν και άλλες δυσκολίες. Εκτός από τη δυσκολία προσβάσεως στον κενό χώρο ανάμεσα στα εξωτερικά περιβλήματα και στις δεξαμενές, η χρήση αυτού του κενού ως δεξαμενής έρματος είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα δημιουργήσει απρόβλεπτα προβλήματα διαβρώσεως.

3) Οι σταγόνες νερού που θα παραμένουν στα τοιχώματα του πλοίου θα επιταχύνουν τις διαδικασίες οξειδώσεως ενώ η εφαρμογή αντιδιαβρωτικών βαφών είναι σχεδόν αδύνατη λόγω του στενού χώρου.

4) Στο κενό μεταξύ των δύο τμημάτων του σκάφους συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες αερίων και, καθώς η περιεκτικότητα σε οξυγόνο θα είναι με-

γάλη, η δημιουργία σπινθήρων και η διαφυγή από τις ρωγμές εκρηκτικών αερίων μπορούν να προκαλέσουν εκρήξεις.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχει η αντίθετη άποψη του αμερικανικού νηογνώμονα (ABS), ο οποίος θεωρεί ότι τα Δ/Ξ αυτού του τύπου μπορούν να είναι φιλικά προς τους επιθεωρητές που θα εισέρχονται στους εσωτερικούς χώρους τους, εφόσον εφαρμόζονται μοντέρνες τεχνικές, που θα είναι αποτέλεσμα της πείρας τόσων ετών. Οι μέθοδοι αυτές μπορούν να εφαρμοσθούν με τη χρήση διαμήκων ελασμάτων που συνδέουν τους νομείς του εσωτερικού και του εξωτερικού σκάφους σε τακτά διαστήματα, αντικαθιστώντας συμβατικά ενισχυτικά υποστυλώματα μεταξύ των δύο τμημάτων του σκάφους. Τα ελάσματα αυτά συνδυαζόμενα με τον ιστό των εγκαρσίων πλαισίων στον πυθμένα του σκάφους, δημιουργούν ένα είδος σκάρας ή πλέγματος. Μ' αυτόν τον τρόπο τα δύο τμήματα του σκάφους θα αντιδρούν στις επενεργούσες δυνάμεις ως μία ενότητα, με τελικό αποτέλεσμα μεγαλύτερη ευκαμψία των μετάλλων και συνεπώς μείωση των πιθανοτήτων δημιουργίας μικρών ρωγμών.

4.8.2 Οι συνέπειες από την εφαρμογή των διατάξεων του OPA.

Περισσότερο από φανερό είναι ότι ο εθνικός Νόμος OPA έχει πολιτικές, νομικές και οικονομικές επιπτώσεις. Οι **πολιτικές επιπτώσεις** βασίζονται σίγουρα στον χαρακτήρα αυτού του Νόμου, που είναι μία μονομερής προσέγγιση και έρχεται σε σύγκρουση με κάποιους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Όταν ένα κράτος ανατρέχει στη δική του εσωτερική νομοθεσία (νέα ή ισχύουσα), ουσιαστικά ανακοινώνει στον υπόλοιπο ναυτιλιακό κόσμο ότι πλέον τα πράγματα έχουν αλλάξει όταν ένα πλοίο επιθυμεί να εισέλθει στην αμερικανική ΑΟΖ, εκτός αν επισκεφθεί την περιοχή του LOOP. Με άλλα λόγια, μολονότι ο IMO αναβάθμισε τη ΔΣ MARPOL (1992), ουσιαστικά αποδεχόμενος το σχέδιο DH/DB, οι ΗΠΑ δεν άλλαξαν τη θέση τους.

Οι **νομικές επιπτώσεις** επικεντρώνονται στο ζήτημα της απεριόριστης ευθύνης. Η αρχική ευθύνη που καθιέρωσε ο OPA, αν και καθόλου εύκολο να εφαρμοστεί, ήταν 10 εκ. δολ. για τα Δ/Ξ άνω των

3.000 GRT. Ακόμη και αυτή την απλή διάταξη του ομοσπονδιακού δικαίου θα μπορούσε να την αντικαταστήσει πολιτειακός νόμος, δηλαδή το ζήτημα της ευθύνης έγινε ολοκληρωτικά κάτι που βασιζόταν στη βούληση του κάθε κυβερνήτη. Τι είχε πραγματικά επιτευχθεί σύμφωνα με το νέο καθεστώς; Η ναυτιλιακή βιομηχανία να εξαρτάται πλέον από τις διαθέσεις του Αμερικανού νομοθέτη να ικανοποιήσει την κοινή γνώμη, αγνοώντας τις ιδιαίτερες συνθήκες που υφίστανται στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Οι **οικονομικές επιπτώσεις** έχουν άρρηκτη σχέση με τα κόστη που προκύπτουν εάν ο πλοιοκτήτης επιθυμεί να συνεχίσει το εμπόριο με τις ΗΠΑ και να παραμείνει ανταγωνιστικός όσον αφορά στα πρότυπα οιοονεί-ποιότητας (quasi-quality). Όμως, δεν έχει μέχρι σήμερα αποδειχθεί ότι προσφέροντας ένα ακριβό πλοίο, είναι απαραίτητη προϋπόθεση ότι δεν θα υποστεί ζημιές ή ακόμη χειρότερα ότι δεν θα καταλήξει ως ολική απώλεια. Ο OPA δημιούργησε μία περίεργη κατάσταση για τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου, ο οποίος επιθυμούσε να συμμορφωθεί με τους νέους κανονισμούς, με αποτέλεσμα να αναγκάζεται να υιοθετεί διαφορετικές πολιτικές παρακινούμενες από οικονομικά κριτήρια. Οι στόλοι του θα απασχολούνταν σε διαφορετικά μέρη του κόσμου εξαρτώμενα από τις εθνικές νομοθεσίες του κάθε παράκτιου κράτους ή του κράτους του λιμένα, ανεξάρτητα αν ίσχυαν οι διεθνείς κανονισμοί¹³⁵.

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου θα είχε επίσης αυξηθεί εξαιτίας των προσθέτων εξόδων επανδρώσεως κι αυτών για τη διαχείριση και ναυσιπλοΐα του πλοίου, π.χ. η συνοδεία πλοίων σε συμβατικά Δ/Ξ όταν διασχίζουν τα αμερικανικά ύδατα ή η διάθεση σχεδίων άμεσης ανταποκρίσεως και η συνεργασία με μία τοπική εταιρεία για την αντιμετώπιση της ρυπάνσεως από πετρέλαιο και τελικά για τα θέματα ασφαλείας να απολαμβάνουν του δικαιώματος κατοχής του **πιστοποιητικού χρηματοδοτικής ευθύνης** (Certificate Of Financial Responsibility – COFR), κάτι που δεν ήταν τόσο εύκολο να αποκτήσει ο ανεξάρτητος πλοιοκτήτης.

4.8.3 Οι τελευταίες εξελίξεις του OPA.

Ο πρωταρχικός στόχος του OPA ήταν να μειώσει τον αριθμό και τον όγκο των απορρίψεων πετρελαί-

¹³⁵ Σύμφωνα με διάφορες αναφορές (Lloyd's), τα κόστη ξεκινούσαν από τα συμβόλαια ναυπηγήσεως μέχρι τα ασφαλιστικά συμβόλαια, π.χ. ένα VLCC Δ/Ξ εφοδιασμένο με DH/DB αντιμετώπιζε ένα πρόσθετο κόστος 15-20% από ό,τι ένα συμβατικό, τα δε κόστη συντηρήσεως και επισκευών άγγιζαν ένα πρόσθετο κόστος του 25%.

ου και επίσης να μειώσει τη ζημιά στους φυσικούς πόρους. Το κίνητρο ήταν να αντιμετωπιστούν τα περιστατικά ρυπάνσεως με την καθιέρωση βελτιωμένων σχεδίων για τα Δ/Ξ και αποτελεσματικές διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και ετοιμότητας¹³⁶.

Ο ΟΡΑ ρητά ορίζει ότι οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές πλοίων¹³⁷ είναι υπεύθυνοι για το κόστος των περιστατικών ρυπάνσεως και όχι μόνο για τις διαδικασίες απορρυπάνσεως μίας περιοχής (clean-up operations) αλλά και για τη συνολική ζημιά στους φυσικούς πόρους. Αυτό εκφράζεται με την παρουσία πάνω στο πλοίο του COFR ως αποδεικτικό ότι ο πλοιοκτήτης έχει την οικονομική δυνατότητα να συμβάλει στην αντιμετώπιση της ρυπάνσεως που ουσιαστικά έχει προκαλέσει. Αν δεν μπορεί να γίνει αυτό ή η ρύπανση οφείλεται σε άγνωστα αίτια, υπάρχει συμπληρωματική οικονομική βοήθεια από ένα **ειδικό ταμείο** (Oil Spill Liability Trust Fund – OSLTF).

Με τον ερχομό του ΟΡΑ κάποιες στατιστικές αναλύσεις¹³⁸ έδειξαν ότι υπάρχει μία μείωση των απορρίψεων πετρελαίου (ίσως λόγω του φόβου που προκαλεί ο θεσμός της απεριόριστης ευθύνης και η σταδιακή απόσυρση των στόλων των συμβατικών Δ/Ξ) και την ίδια στιγμή ο όγκος των απορρίψεων πετρελαίου από τα Δ/Ξ έχει επίσης μειωθεί στο σύνολο των περιπτώσεων. Ορισμένες πηγές¹³⁹ υποστηρίζουν ότι οι κύριοι λόγοι που είχε επιτυχία ο ΟΡΑ είναι η ολοκληρωμένη δέσμη νομοθετικών μέτρων που καλύπτει όλα τα ζητήματα και τα οποία εφαρμόζονται αυστηρά και με συνέπεια. Επίσης, ο Νόμος αυτός απέδειξε ότι είναι δυνατόν να μάθει κάποιος από τα ατυχήματα των Δ/Ξ και να χρησιμοποιήσει αυτήν τη γνώση για να προλάβει παρόμοια περιστατικά (lessons learned).

Ωστόσο, παρά την εισαγωγή και καθιέρωση του πρότυπου σχεδίου DH/DB στα νέα Δ/Ξ, τα ατυχήματα δεν σταμάτησαν, αν και δεν παρατηρήθηκε θαλάσσια ρύπανση. Η μία περίπτωση αφορά στο νορβηγικό Δ/Ξ **Borga**, το οποίο διέθετε διπλό πυθμένα ενώ προσάραξε στο λιμάνι του Milford Haven, λίγους μήνες πριν το σοβαρό ατύχημα του **Sea Empress** (1996) στο ίδιο λιμάνι, αλλά δεν καταγράφηκε διαρροή φορ-

τίου από τις δεξαμενές του. Η δεύτερη περίπτωση είναι αυτή του ελληνικού Δ/Ξ **Propontis** (2007), το οποίο ακούμπησε στον βυθό στην περιοχή του κόλπου της Φινλανδίας. Είχε ναυπηγηθεί το 2006 ως Δ/Ξ εφοδιασμένο με διπλό κύτος. Μετά το ατύχημα έγινε εξέταση των ζημιών και εντοπίστηκαν ρωγμές στην πλώρη του πλοίου, δύο μεγάλα βαθουλώματα (dents) στη δεξιά πλευρά μήκους 20-40 cm και μικρές τρύπες στις δεξαμενές έρματος, αλλά δεν παρατηρήθηκαν προβλήματα στις δεξαμενές φορτίου.

Τα δύο παραπάνω καταγεγραμμένα ατυχήματα δεν προκάλεσαν θαλάσσια ρύπανση, αλλά τι θα συμβεί αν προκύψει λειτουργική ρύπανση που είναι πιο σοβαρή σε ό,τι αφορά στη διάρκειά της και στις συνολικές ποσότητες πετρελαίου που θα χαθούν; Οι λειτουργικές απορρίψεις πετρελαίου στα νέα Δ/Ξ σχετίζονται με τα σημεία που βρίσκονται οι δεξαμενές έρματος και είναι πολύ δύσκολη η επιθεώρησή τους. Μελλοντικά το πρόβλημα αυτό μπορεί να αποβεί περισσότερο σοβαρό αν συνδυαστεί με τη συκέντρωση σκουριάς εντός των δεξαμενών αυτών όσο μεγαλώνει η ηλικία του πλοίου.

4.8.4 Σύγκριση MARPOL και OPA 1990.

Με βάση όλη την προηγούμενη ανάλυση των δύο νομικών εργαλείων, ας επιχειρήσουμε μία σύγκριση. Από τη μία πλευρά έχουμε μία ΔΣ, που είναι ευρέως αποδεκτή από τα κράτη-μέλη (άνω των 150 κρατών που αντιπροσωπεύουν περισσότερο από 99% της παγκόσμιας χωρητικότητας) και από την άλλη πλευρά μία μονομερή νομοθεσία, που αποτελεί δημιούργημα του μεγαλύτερου εισαγωγέα πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο βασικός στόχος της MARPOL είναι να εξαλείψει την εσκεμμένη ρύπανση και να μειώσει σε έναν επιθυμητό βαθμό τις απορρίψεις πετρελαίου που προέρχονται από ατυχήματα. Υπενθυμίζουμε ότι, οι διατάξεις της MARPOL πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και επομένως το πρόβλημα μέχρι πρόσφατα εντοπιζόταν και στην απροθυμία κάποιων κρατών να επικυρώσουν την εν λόγω σύμβαση. Από την άλλη

¹³⁶ Απορίας άξιο είναι ότι ο ΟΡΑ αποδέχεται τις διατάξεις της Συμβάσεως του IMO για την αντιμετώπιση των περιστατικών θαλάσσιων ρυπάνσεως (OPRC 1990), αλλά όχι τις κύριες διατάξεις της ΔΣ MARPOL. Με άλλα λόγια, το διεθνές καθεστώς είναι ανεπαρκές για το στάδιο της προλήψεως της θαλάσσιας ρυπάνσεως, αλλά πλήρως λειτουργικό στο στάδιο της αντιμετώπισης αυτής.

¹³⁷ Αυτό δεν αφορά μόνο τους «operators» αλλά και τους «bareboat charterers» (γυμνή ναύλωση).

¹³⁸ Βλ. A.C. Homan and T. Steiner, (2008). «OPA 90's impact at reducing oil spills», *Marine Policy*, Vol. 32, 4: pp. 711-718.

¹³⁹ Βλ. OCIMF, (2003). The US Oil Pollution Act of 1990. Why was it been so successful at reducing oil spills?

πλευρά, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ο OPA έχει πετύχει τον αρχικό του στόχο. Τα Δ/Ξ συμβατικής τεχνολογίας έχουν ήδη αποκλειστεί από τις επισκέψεις τους σε αμερικανικά λιμάνια, ενώ αυτά που έχουν μετατραπεί σε DH/DB και εφόσον το επιτρέπει το όριο ηλικίας τους μαζί με τα νέα Δ/Ξ έχουν αυτήν τη δυνατότητα. Από όποια σκοπιά και να το εξετάσει κάποιος, οι πλοιοκτήτες Δ/Ξ έχουν γίνει αρκετοί και παρουσιάζουν μία βελτιωμένη εικόνα σχετικά με την κατάσταση των πλοίων τους.

Ένα σημείο υπεροχής του OPA 1990 είναι η υιοθέτηση απ' τον IMO των τροποποιήσεων της MARPOL (1992), σχετικά με τα Δ/Ξ τύπου DH/DB. Από τη στιγμή που πρωτοεμφανίστηκε αυτή η πρόταση, κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως TSPP (1978), ήταν τελικά θέμα χρόνου η θέσπιση εθνικής νομοθεσίας από τις ΗΠΑ σχετικής με τη ρύπανση από πετρέλαιο, αρκεί να συνέβαινε κάποιο ατύχημα στα αμερικανικά ύδατα, γεγονός που τελικά συνέβη (Exxon Valdez). Οι προηγούμενες απόπειρες αυτό ακριβώς είχαν δείξει, μόνο που καμιά απ' τις αντιπροσωπείες των υπολοίπων κρατών στον IMO δεν το είχε προβλέψει ή δεν ήθελε να το παραδεχθεί.

Επιπρόσθετα, η επίσημη θέση των ΗΠΑ αποκλείει τις εναλλακτικές προτάσεις, κρίνοντας ότι μόνο το σχέδιο των DH/DB πληροί τις προϋποθέσεις, μολονότι οι τωρινές αναφορές της MARPOL σχετικά με τις διαστάσεις των δεξαμενών, το βύθισμα και τα μέγιστα βάθη των DB είναι ήδη αποδεκτές. Εξάλλου, κανένα άλλο από τα εναλλακτικά σχέδια ως προς το Δ/Ξ DH/DB δεν έχει ακόμη ναυπηγηθεί και το πιθανότερο είναι να μην κατασκευασθεί στο μέλλον και επομένως είναι αδύνατη η σύγκριση για το ποια πρόταση τελικά είναι οικολογικά η καλύτερη. Οι βασικές διαφορές του OPA από τους κανονισμούς 13F και 13G της MARPOL επικεντρώνονται σε δύο σημεία:

1) Οι απαιτήσεις της πρώτης αφορούν στο να εφοδιάζονται με DH/DB όλα τα νέα Δ/Ξ όταν εισέρχονται σε αμερικανικά ύδατα, ενώ η MARPOL υιοθετεί το ίδιο πρότυπο αλλά για πλοία πάνω από 5.000 DWT.

2) Η MARPOL επιτρέπει και εναλλακτικές μεθόδους σχεδιασμού, π.χ. το **mid-deck** Δ/Ξ, αρκεί αυτές να προσφέρουν ίση προστασία με τα DH/DB

σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων, ενώ ο OPA δεν δέχεται κανένα άλλο σχέδιο.

Ωστόσο, τίθεται το ερώτημα εάν θα έπρεπε οι τροποποιήσεις της MARPOL να υπερισχύουν των διατάξεων του OPA, δεδομένου ότι υιοθετήθηκαν σε μετέπειτα χρονικό στάδιο¹⁴⁰. Οι ΗΠΑ έκαναν επίσημη δήλωση ότι δεν δέχονται το άρθρο 16 της MARPOL, αντιστρέφοντας έτσι τη χρονική ακολουθία. Ποια θα είναι όμως η επίδραση μιας τέτοιας δηλώσεως στα νομικά δικαιώματα και στις υποχρεώσεις των κρατών-μελών που απορρέουν από την εφαρμογή της MARPOL; Σύμφωνα με μία άλλη μέθοδο, όταν ένα κράτος-μέλος επιθυμεί να εμποδίσει την τροποποίηση ενός Παραρτήματος της MARPOL, έτσι ώστε να μην τεθεί σε ισχύ εκφράζεται με την επίσημη αντίδρασή του, υποστηριζόμενη από αριθμό κρατών, που φθάνει το 1/3 του συνολικού αριθμού κρατών-μελών και που ο συνολικός εμπορικός στόλος τους φθάνει τουλάχιστον στο 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ως γνωστόν, οι κανονισμοί 13F και 13G υιοθετήθηκαν τον Μάρτιο του 1992 και το 1/3 των κρατών-μελών δεν είχε εκφράσει αντιρρήσεις. Επομένως, οι ΗΠΑ δεν μπορούσαν να αποφύγουν την έναρξη ισχύος τους.

Η MARPOL είναι μία σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας, την οποία έχουν ήδη επικυρώσει περισσότερα από 150 κράτη. Οι ΗΠΑ ήταν ανάμεσα στις χώρες που είχαν ηγετικό ρόλο κατά τον χρόνο κατάρτισής της (1973), αλλά και κατά τη διάρκεια των τροποποιήσεών της (1978). Είναι επίσης γνωστό ότι οι εκάστοτε αντιπροσωπείες των ΗΠΑ στις διασκέψεις του IMO επηρεάζουν, πολλές φορές άμεσα, την MEPC (επιτροπή προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος) του IMO. Οι ΗΠΑ έχουν στο παρελθόν επικυρώσει την ιδρυτική Σύμβαση του IMO (1948) και είναι ένα από τα πρώτα κράτη-μέλη που έχουν υπογράψει και επικυρώσει τη MARPOL. Κάθε ΔΣ που είναι σε ισχύ δεσμεύει τα κράτη-μέλη της και πρέπει να εφαρμόζεται «καλή τη πίστη». Σύμφωνα με το άρθρο 18 της Συμβάσεως της Βιέννης (1969), ένα κράτος είναι υποχρεωμένο να αποφεύγει τέτοιου είδους πράξεις, που υπερνικούν το αντικείμενο και τον σκοπό μιας συνθήκης.

Ένα άλλο στοιχείο διαφοροποίησης έχει ως γνώμονα τη ρύπανση που προκάλεσε το συμβατικό Δ/Ξ **Prestige** (2002) στις ακτές της Γαλικίας και την

¹⁴⁰ Βλ. A. Ayorinde, (1994). "Inconsistencies between OPA'90 and MARPOL 73/78: what is the effect on legal rights and obligations of the United States and other parties to MARPOL 73/78?" *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 25 1 pp. 55-94.

οικολογική καταστροφή που ακολούθησε¹⁴¹, διότι το σταδιακό πρόγραμμα αποσύρσεως των παλαιών Δ/Ξ που καθιερώνουν η MARPOL και ο ΟΡΑ έχουν το καθένα δικό του σύστημα εφαρμογής βασιζόμενο στο μέγεθος, στην ηλικία και στον τύπο πλοίου. Αλλά το πιο σημαντικό στοιχείο ήταν ότι το Δ/Ξ αυτό δεν θα είχε τη δυνατότητα να ασκήσει εμπόριο στα αμερικανικά ύδατα με βάση του ΟΡΑ.

Μπορεί να υποστηριχθεί ότι και τα δύο νομικά εργαλεία έχουν συμβάλει σε σημαντικό βαθμό στη μείωση των αριθμών των περιστατικών και της ρυπάνσεως που προκάλεσαν τα Δ/Ξ στις θαλάσσιες περιοχές πρωτίτως της Ευρώπης και των ΗΠΑ. Η παρουσία και των δύο δικαιολογείται από το γεγονός ότι η MARPOL προηγείται χρονικά κατά 7 χρόνια του ΟΡΑ (τέθηκε σε ισχύ το 1983) με κάποια κενά στις διατάξεις της, τα οποία έπρεπε να διορθωθούν. Και τα δύο κείμενα στοχεύουν στην πρόληψη της

θαλάσσιας ρυπάνσεως, αλλά οι απαιτήσεις για Δ/Ξ τύπου DH/DB δεν θα είχαν υιοθετηθεί τόσο γρήγορα εάν δεν ήταν απαραίτητη προϋπόθεση των ΗΠΑ για επισκέψεις στα λιμάνια τους.

Από τη στιγμή που δεν υπάρχει ένα κοινό διεθνές καθεστώς (uniform rules), με σκοπό να είναι και πιο «βολικό» για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, παραμένει το κρίσιμο ερώτημα: Ποια θα είναι η κατάσταση εάν ένα Δ/Ξ είναι συμμορφωμένο με τις διατάξεις της MARPOL, αλλά όχι με τις αντίστοιχες του ΟΡΑ; Παρόλο που οι διατάξεις του ΟΡΑ εφαρμόζονται αποκλειστικά στα ύδατα των ΗΠΑ και τα Δ/Ξ που δεν συμμετέχουν στο εμπόριο αυτό δεν αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη, έχουν εμφανιστεί πλέον κράτη, που κατά κανόνα ανήκουν στον ανεπτυγμένο κόσμο, που υιοθετούν παρόμοια αυστηρή εθνική νομοθεσία, π.χ. Αυστραλία, Ιαπωνία.



¹⁴¹ Βλ. ανάλυση του ατυχήματος αυτού στο επόμενο μέρος του παρόντος εγχειριδίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ

5.1 Γενικές παρατηρήσεις.

Το πρώτο πράγμα που πρέπει να μας απασχολήσει είναι η έννοια της ασφάλειας (safety). Πρόκειται για την κατάσταση όπου ο κίνδυνος (risk) βλαβερών επιπτώσεων (στον άνθρωπο) ή ζημιών (στα περιουσιακά στοιχεία ή στο περιβάλλον) έχουν μειωθεί σε αποδεκτό επίπεδο. Ένας άλλος όρος που θα εξετάσουμε είναι η «ελευθερία κινδύνων». Με τη ναυτιλιακή έννοια σημαίνει αποφυγή κινδύνων για το πλοίο και τον εξοπλισμό του, το πλήρωμα και το θαλάσσιο περιβάλλον. Γνωρίζουμε ότι είναι αδύνατο να εξαλείψουμε όλους τους κινδύνους, αλλά μέσω μίας προσεκτικής και συστηματικής διαχείρισης των ενεργειών επί του πλοίου, είναι δυνατό να μειώσουμε τους κινδύνους στο ελάχιστο επίπεδο. Κάποια από τα πιο κατάλληλα εργαλεία για τον έλεγχο και τη μείωση των ρίσκων στη θάλασσα είναι:

- 1) Οι σχετικές διαδικασίες να τηρούνται πιστά.
- 2) Τα κατάλληλα κανάλια επικοινωνίας.
- 3) Η χρήση προσωπικού εξοπλισμού προστασίας.
- 4) Ο σχεδιασμός και η επίβλεψη των διαφόρων εργασιών.
- 5) Η εκπαίδευση και η εξοικείωση.
- 6) Οι άδειες εξειδικευμένης εργασίας κ.λπ..

Με άλλα λόγια η ασφαλής διαχείριση του πλοίου (safe ship management) είναι μία εξαιρετικά σημαντική πτυχή της ποιοτικής διαχείρισης του πλοίου (quality ship management), αλλά τίθεται το ερώτημα τι είναι ποιότητα και τι ποιοτική διαχείριση;

1) Η ποιότητα είναι το σύνολο των γνωρισμάτων και χαρακτηριστικών μίας υπηρεσίας να ικανοποιεί δηλωμένες (stated) ή υπονοούμενες (implied) ανάγκες, π.χ. τιμές, εξοικονόμηση ενέργειας, εμπειρία, ασφάλεια, επικοινωνία, φήμη κ.λπ.. Το πλήρωμα έχει άμεσο αντίκτυπο στις παραπάνω ανάγκες.

2) Το σύστημα ποιοτικής διαχείρισης (QMS) είναι ειδικά σχεδιασμένο να προσφέρει ανεξάρτητη διαβεβαίωση (assurance) ότι ο προμηθευτής (π.χ. η εταιρεία διαχείρισης πλοίων) είναι ικανός να υλοποιήσει με συνέπεια την υπηρεσία με τις προδιαγραφές που απαιτούνται απ' τον πελάτη (π.χ. πλοιοκτήτης, ναυλωτής).

Υποστηρίζεται [Kotler (1994)]¹ ότι γενικότερα η ποιότητα αποτελεί σύνολο χαρακτηριστικών μίας υπηρεσίας, που στηρίζει την ικανότητά του να ανταποκριθεί σε καθορισμένες ή συνεπαγόμενες ανάγκες. Μία εταιρεία που εφαρμόζει πρότυπα ποιότητας στοχεύει στην ικανοποίηση ευρείας ποικιλίας αναγκών του χρήστη ή του καταναλωτή στο συνολικό χρονικό διάστημα που έχει οριστεί. Ένα σημαντικό συμπληρωματικό στοιχείο είναι ότι το προϊόν ή η υπηρεσία ελέγχονται από το QMS της εταιρείας, και επομένως εάν αυτό λειτουργεί με ορθό τρόπο, τότε το τελικό προϊόν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του πελάτη. Το QMS περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- 1) Η πολιτική της εταιρείας σχετικά με τα επίπεδα ποιότητας (πρότυπα).
- 2) Η οργάνωση της εταιρείας (δομή).
- 3) Ποιος κάνει τι; (καθήκοντα και υποχρεώσεις).
- 4) Τι πρόκειται να συμβεί; (διεργασίες και διαδικασίες).
- 5) Ποιες προσπάθειες απαιτούνται; (πόροι).
- 6) Με ποιον τρόπο διενεργούνται η διαχείριση και ο έλεγχος της εταιρείας; (σύστημα διαχείρισης).

Τα πρότυπα ποιότητας (quality standards)² μπορούν να αποδειχθούν χρήσιμα:

- 1) Στον σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στη βελτίωση των συστημάτων της εταιρείας.
- 2) Στο ότι αποτελούν το μέτρο συγκρίσεως (yardstick) για τα συστήματα των εταιρειών και
- 3) στο ότι είναι σημείο αναφοράς για την επίδειξη

¹ Βλ. P. Kotler, (1994). *Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation and Control*, Prentice-Hall, New Jersey.

² Η σειρά προτύπων ποιότητας 9000 περιλαμβάνει δύο πρότυπα-οδηγίες ποιότητας (ISO 9000 και 9004), που παραθέτουν συστάσεις για την επίτευξη του τελικού αποτελέσματος, και τρία πρότυπα (ISO 9001, 9002, 9003), τα οποία προσδιορίζουν τι πρέπει να γίνει για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση της διαχείρισης μ' ένα απ' αυτά τα πρότυπα.

των ικανοτήτων τους. Ωστόσο τα πρότυπα ποιότητας δεν υπαγορεύουν τον τρόπο που θα λειτουργήσει μία εταιρεία και το πώς θα διενεργηθούν οι κατάλληλες διεργασίες είναι δική της επιλογή.

5.2 Πρότυπα ποιότητας στην εμπορική ναυτιλία.

Στον ναυτιλιακό τομέα θα ορίσουμε ως ποιότητα τη δυνατότητα του πλοίου να καλύψει τις ανάγκες της θαλάσσιας μεταφοράς του ιδιοκτήτη του φορτίου. Ωστόσο πρέπει να είναι ξεκάθαρο για τις ναυτιλιακές εταιρείες ότι η ποιότητα είναι ένας δύσκολος στόχος προς επίτευξη εξαιτίας του γεγονότος ότι η παροχή υπηρεσιών είναι αποτέλεσμα συνδυασμού πολλών σταδίων της παραγωγής, π.χ. ένα λιμάνι, το πλοίο, ενδιάμεσα πρόσωπα, ρυμούλκηση, ναυσιπλοΐα κ.λπ..

Μία τυπική ναυτιλιακή εταιρεία που διαθέτει φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην υγρών ή ξηρών φορτίων (tankers, bulk carriers) κατά το παρελθόν στόχευε είτε στην ολική ποιότητα (total quality), που μέχρι σήμερα παραμένει επίμαχο θέμα στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας είτε σε επίπεδα διασφάλισης ποιότητας (quality assurance levels), λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες παραμέτρους:

- 1) Τις επιδόσεις του πλοίου.
- 2) Την αξιοπιστία του πλοίου σχετικά με τις μεταφορικές υπηρεσίες.
- 3) Τον εντοπισμό στοιχείων ποιότητας για το πλοίο και τη ναυτιλιακή εταιρεία.
- 4) Τη συμμόρφωση του πλοίου και της εταιρείας με τους διεθνείς κανονισμούς.
- 5) Την παροχή υπηρεσιών στους πελάτες.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να λάβει υπόψη της ότι πρώτον η ποιότητα υπερβαίνει τα στενά όρια της εταιρείας και του πλοίου και δεύτερον η ποιότητα ως συνολική δέσμευση πρέπει να συνδυάζεται με τα κίνητρα και την κουλτούρα ασφάλειας (safety culture). Σχετικά με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο της εμπορικής ναυτιλίας, οι εθνικές αρχές πρέπει να εξασφαλίζουν την εφαρμογή του διά μέσου των υπηρεσιών επιθεωρήσεως και να θέτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα θέματα ασφάλειας που αφορούν:

- 1) Στη σταθερή κατάσταση του πλοίου (steadiness).

2) Στην ακεραία κατασκευή του (construction integrity).

3) Στη χωρητικότητά του.

4) Στην ικανότητα πλεύσεως και επικοινωνία.

5) Στα σκάφη διασώσεως.

6) Στην προστασία από την πυρκαγιά.

7) Στη θαλάσσια ρύπανση.

8) Στις δεξιότητες του πληρώματος.

Τα πρότυπα ποιότητας ISO 9000 (International Organization for Standardization)³ αποτέλεσαν τη βάση για τη δημιουργία του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως – ΚΑΔ (ISM code), απ τη στιγμή που έθεσαν ένα διεθνές αναγνωρισμένο πλαίσιο, το οποίο δημιούργησε τις συνθήκες για την καλύτερη δυνατή διαμόρφωση των χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής διαχειρίσεως σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στο σχήμα 5.2 διαφαίνεται η σχέση της ποιότητας με την εμπορική ναυτιλία σε στενό και ευρύ πεδίο.

Είναι φανερό ότι, μέσω του στενού πεδίου, η ποιότητα των υπηρεσιών στην εμπορική ναυτιλία ορίζεται από τον IMO διά μέσου των σχετικών διεθνών συμβάσεων και του ΚΑΔ, με στόχο στην πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επομένως, ο ΚΑΔ δεν



Σχ. 5.2

Η αμοιβαία σχέση προτύπων ISO 9000 και Κώδικα ISM.

³ Μία ακόμη γνωστή σειρά προτύπων που είναι παρόμοια με αυτή της σειράς 9000 περί ποιοτικής διαχειρίσεως είναι η καλούμενη 14000 περί περιβαλλοντικής διαχειρίσεως, που δεν χρησιμοποιείται ιδιαίτερα στην εμπορική ναυτιλία. Οι απαιτήσεις αυτής της σειράς είναι ένα αναπόσπαστο μέρος του συστήματος οικολογικής διαχειρίσεως και οικολογικού ελέγχου της ΕΕ, το γνωστό EMAS (Environmental Management System), που εφαρμόζεται σε πολλούς ευρωπαϊκούς λιμένες.

επιδιώκει την ολική ποιότητα με άμεσο τρόπο, αλλά μέσω χρονικών σταδίων. Με άλλα λόγια, ο σκοπός της ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου και της εξασφάλισης ικανοποιητικών επιδόσεων του σε ό,τι αφορά στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως επιβεβαιώνει την ποιότητα υπηρεσιών προς τον πελάτη. Αντιθέτως, η σειρά ISO 9000 έχει την ποιότητα ως βάση της, αλλά δίκως να γίνεται αναφορά σε θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος. Κατά συνέπεια, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες προχώρησαν στις διαδικασίες πιστοποιήσεως με βάση και τα δύο πρότυπα.

Με βάση τον ΚΑΔ, οι εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να συντηρήσουν ένα σύστημα ασφάλειας και ποιότητας (SQM), το οποίο με ευκολία μπορεί να περιληφθεί στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (ΣΑΔ). Το SQM (Safety and Quality Management) περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, θέματα όπως:

- 1) Επίπεδα διοικήσεως και καθαρές γραμμές επικοινωνίας μεταξύ διαχείρισης στην ξηρά (γραφεία εταιρείας) και διαχείρισης στο πλοίο.

- 2) Διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και επικινδύνων καταστάσεων.

- 3) Διαδικασίες για την προετοιμασία και ανταπόκριση καταστάσεων ανάγκης. Τα πλεονεκτήματα του SQM εστιάζουν σε σημαντικές οικονομίες, σκοπεύοντας σε αποτελεσματική αποδοτικότητα, κόστη θαλάσσιας ασφάλισης, κέρδη και την ικανοποίηση και εμπιστοσύνη του πελάτη.

Ο συνδυασμός της σειράς προτύπων ISO 9000 και του ΚΑΔ στη ναυτιλιακή βιομηχανία σχετικά με τη διαχείριση ανθρωπίνων πόρων (human resource management) άμεσα αφορά σ' αυτήν την προσέγγιση και απεικονίζεται στους παρακάτω τομείς:

- 1) **Προσωπικό εταιρείας και πλοίων.** Κάθε εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες, το προσωπικό γραφείου αλλά και του κάθε πλοίου της εταιρείας διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

- 2) **Ανάγκες εκπαίδευσης.** Κάθε εταιρεία είναι υποχρεωμένη να διαθέτει διαδικασίες με βάση τις οποίες εντοπίζονται οι ανάγκες εκπαίδευσης του προσωπικού τόσο για τα γραφεία όσο και για τα πλοία, π.χ. τακτικά προγράμματα καταρτίσεως.

- 3) **Εσωτερικές επιθεωρήσεις.** Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει, σε τακτικά διαστήματα, τη συμμόρφωση όλων των εργαζομένων με τις απαιτήσεις του συστήματος, τις διαδικασίες και τις οδηγίες της εργασίας.

- 4) **Βασικές διεργασίες.** Αυτές αποτελούν όλες τις ενέργειες, που απαιτούνται για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων της εταιρείας.

Στον πίνακα 5.1 παρατίθενται οι σχετικές διατάξεις των δύο προτύπων ποιότητας.

5.3 Διοίκηση Ολικής Ποιότητας.

Τα τελευταία χρόνια έχει επικρατήσει η έννοια της **ολικής ποιότητας** (total quality), διότι δημιουργεί μία αξία για τις εταιρείες, ενώ την ίδια στιγμή επιτυγχάνεται και η ικανοποίηση του πελάτη. Η ποιότητα της υπηρεσίας απαιτεί άξιους συνεργάτες κατά τη διαδικασία της προστιθέμενης αξίας. Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι η ολική ποιότητα ως φιλοσοφία δεν οδηγεί πάντοτε σε θετικά αποτελέσματα. Εξάλλου ο όρος **ποιότητα** αντιστοιχεί σε πολλές χρήσεις, π.χ. τα τελευταία δέκα χρόνια εθιμικά γινόταν χρήση του όρου **βιομηχανική ποιότητα**. Τα χρονικά στάδια της ολικής ποιότητας είναι τα εξής:

- 1) Δέσμευση των ανωτάτων διοικητικών στελεχών της επιχειρήσεως.

- 2) Ποιοτικές μέθοδοι εκπαίδευσεως.

- 3) Βελτίωση των ποιοτικών έργων.

- 4) Ανταμοιβές.

Η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας (Total Quality Management – TQM) αποδείχθηκε την τελευταία δεκαετία, όχι αναγκαστικά για τις επιχειρήσεις του ναυτιλιακού κλάδου, ένα μέσο αποκτήσεως πλεονεκτήματος στον ανταγωνισμό. Η ΔΟΠ είναι μία ολιστική και συστημική προσέγγιση με οριζόντιο προσανατολισμό, που περιλαμβάνει όχι μόνο τους υπαλλήλους και τους προμηθευτές, αλλά και τους εταίρους, και πάλι όχι μόνο αυτούς, και ενσωματώνει μετά τη διαδικασία πωλήσεως και την παροχή υπηρεσιών στους πελάτες. Ένας άλλος ορισμός της ΔΟΠ είναι ότι αποτελεί μία προσέγγιση για τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων και των υπηρεσιών, διά μέσου της συμμετοχής των επιπέδων και των τμημάτων της εταιρείας. Όταν μία εταιρεία επιθυμεί να σχεδιάσει μία στρατηγική που αποσκοπεί στην ανάπτυξη μίας ΔΟΠ, πρέπει να εξετάσει παραμέτρους όπως το εξωτερικό και το εσωτερικό περιβάλλον, οι οποίες με τη σειρά τους αποτελούνται από ορισμένους παράγοντες που επηρεάζουν την πορεία της.

Επομένως τίθεται το ερώτημα: **Υπάρχουν δυνατότητες να εφαρμοστεί και να λειτουργήσει η ΔΟΠ στη ναυτιλιακή βιομηχανία;** Μία άποψη προτείνει ότι η ΔΟΠ μπορεί να υιοθετηθεί στον κλάδο αυτόν της βιομηχανίας. Τα πρόσφατα χρόνια πολ-

Πίνακας 5.1
Σχετικά άρθρα των δύο προτύπων.

	ISO 9002	ISM Code
Καθήκοντα και ευθύνες προσωπικού	✓	✓
Ικανοποιητικά τεκμηριωμένο σύστημα διαχείρισεως	✓	✓
Αναθεώρηση συμβολαίου	✓	
Επιθεωρήσεις προμηθειών	✓	
Προϊόντα που παρέχονται στον πελάτη	✓	
Εντοπισμός των υπηρεσιών	✓	✓
Ειδικές διαδικασίες	✓	✓
Επιθεώρηση πλοίων και εξοπλισμού	✓	✓
Εργαλεία επιθεωρήσεως	✓	
Έλεγχος και αντιμετώπιση των μη-συμμορφώσεων, ατυχημάτων και καταστάσεων	✓	✓
Διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες	✓	✓
Χειρισμός, αποθήκευση, συσκευασία και παράδοση των προϊόντων	✓	
Τήρηση αρχείων αποδεικτικών στοιχείων	✓	✓
Επιθεωρήσεις εσωτερικού συστήματος	✓	✓
Εκπαίδευση	✓	✓
Τεχνικές στατιστικής	✓	

λές ναυτιλιακές εταιρείες προχώρησαν στην υιοθέτηση της ΔΟΠ για λόγους ανταγωνισμού και αυτό τις βοήθησε να κάνουν ορισμένες σκέψεις (lean thinking) για τη διαχείριση διαδικασιών (process management). Αντιλαμβανόμενες ότι οι πελάτες επιθυμούν ακριβείς διεργασίες (φορτώσεις-εκφορτώσεις) με παράδοση εντός χρονικών ορίων και όχι πολλαπλά συμβόλαια με πολλαπλούς ιδιοκτήτες φορτίων, η κατάσταση αυτή ανάγκασε αρκετές εταιρείες να μεταμορφωθούν σε εμπειρογνώμονες της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics experts), ιδίως στις αγορές πλοίων τακτικών γραμμών και στις πολυτροπικές μεταφορές (multimodal transport).

Απ' την άλλη πλευρά, πολλές εταιρείες πιστεύουν ότι τα κόστη της εισαγωγής μεθόδων όπως η ΔΟΠ είναι πολύ μεγαλύτερα από τα πλεονεκτήματα που θα προκύψουν. Πρόσθετα, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εκτεθειμένη σε πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές μεταβλητές και το γεγονός ότι πρέπει να συμμορφώνεται με ένα ευρύ πεδίο θεσμικού πλαισίου ναυτιλιακού περιεχομένου, περιλαμβάνοντας τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς (π.χ. ISM Code, MARPOL, SOLAS, UNCLOS κ.λπ. τους ελέγχους του κράτους της σημαίας ή τον OPA 1990),

μπορεί να αποβεί ένα περιβάλλον μη φιλικό για την επιτυχή εφαρμογή της ΔΟΠ.

Ως ένα σύντομο συμπέρασμα, η εφαρμογή συστημάτων ποιότητας ανταποκρίνεται σε μία μοντέρνα ανάγκη να επαναπροσδιοριστούν οι σχέσεις μεταξύ της εταιρείας και των πελατών, προμηθευτών και πιο σημαντικά των υπαλλήλων της εταιρείας. Η εφαρμογή των συστημάτων ολικής ποιότητας σε εταιρείες που κατέχουν ή διαχειρίζονται τις αγορές χύδην ξηρών και υγρών φορτίων θέτει δύο διαστάσεις υψηλής προτεραιότητας, πρώτον την ενσωματωμένη λειτουργικότητα της εταιρείας και δεύτερον ότι η εφαρμογή τέτοιου είδους συστημάτων στα πλοία έχει διατυπωθεί με βάση την ασφάλεια του πλοίου.

5.4 Η ευρωπαϊκή προσέγγιση.

Έχει ήδη καταγραφεί ότι μία σειρά από ατυχήματα πλοίων και απωλειών ανθρωπίνων ζωών τόνισαν τα μειονεκτήματα των πλοίων χαμηλών προδιαγραφών, τα φτωχά επίπεδα εκπαίδευσης και κατάρτισης στη διαχείριση των πλοίων και την ανεπαρκή διαχείριση τόσο στην ξηρά όσο και επί του πλοίου. Το αβίαστο συμπέρασμα είναι η έλλειψη και συνάμα η ανάγκη για ένα σύστημα ποιοτικής διαχείρισεως

στη διεθνή ναυτιλία. Μολονότι η ΕΕ είχε ενδιαφερθεί από πολύ παλαιά για την ασφάλεια στη θάλασσα, έδειξε το μεγαλύτερο ενδιαφέρον της τις τελευταίες δεκαετίες. Συμβάντα και ατυχήματα στη σημαντική εποχή όπως τα *Aegean Sea* (1992), *Celtic Pride* (1992), *Braer* (1993), *Neptune* (1993) και *BP Trent* (1993) εστίασαν την προσοχή σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας. Κατά την περίοδο 1994-1998 4 ατυχήματα Δ/Ξ, ειδικότερα τα *Maersk Navigator* (1993), *Sea Empress* (1996), *Evoikos* (1997) και *Diamond Grace* (1998) έδωσαν έμφαση στην ανάγκη βελτιώσεως των συστημάτων ασφαλείας και ποιότητας.

Το ισχύον πρότυπο ποιότητας ISO 9002, που είναι και το μόνο που αναγνωρίζεται σε διεθνές επίπεδο, θα προσφέρει στις εταιρείες που επιθυμούν την πιστοποίησή τους και την ενσωμάτωση των απαιτήσεων του ΚΑΔ, διότι όπως έχομε ήδη παρουσιάσει, ο τελευταίος βασίζεται σ' αυτό το πρότυπο και είναι βασικά ένα αναγνωρισμένο πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρυπάνσεως. Το 1987 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έθεσε ένα ερώτημα σχετικά με την αξιοπλοΐα των εμπορικών πλοίων που κινούνται στα κοινοτικά ύδατα εξαιτίας της ολικής απώλειας του πλοίου *Kowloon Bridge* (1986)⁴ (σχ. 5.4) και τις παρ' ολίγον καταστροφικές συνέπειες του Δ/Ξ



Σχ. 5.4

Το ατύχημα του πλοίου συνδυασμένων μεταφορών (iron/ore carrier) *Kowloon Bridge* πλοίων των Ιρλανδικών ακτών.

Capo Emma ανοικτά των ακτών της Ιρλανδίας.

Η ΕΕ επιδιώκει να δώσει το προβάδισμα σε νέες θαλάσσιες περιοχές, όπως συστήματα πορειών πλοίων (routing schemes) σε εξαιρετικά ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές, συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών απ' τα πλοία και την εισαγωγή των μαύρων κουτιών στην εμπορική ναυτιλία (voyage data recorders). Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κυρίως προκύπτει από δύο κατηγορίες (sic):

1) Η ποιότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών από και προς τα ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να αντικατοπτρίζει την αυξημένη επίγνωση των Ευρωπαίων πολιτών για τα θέματα αυτά και γενικότερα την ποιότητα ζωής και

2) τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών αποτελούν μία διακριτική απειλή για την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα.

Υποστηρίζεται η άποψη ότι το διεθνές θεσμικό πλαίσιο που σχετίζεται με τη ναυσιπλοΐα και τα ζητήματα ασφαλείας αλλά και αυτά της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι επαρκές και ουσιαστικά καλύπτει όλες τις περιοχές άμεσου ενδιαφέροντος. Όμως είναι υπό συζήτηση ότι σε ορισμένα σημεία κάποια προβλήματα παραμένουν ιδίως κατά την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών. Αυτό το αμφισβητούμενο σημείο θα καλύψει ο ερχομός του ΚΑΔ και σε συνδυασμό με τις ισχύουσες Διεθνείς και Περιφερειακές Συμβάσεις για την εμπορική ναυτιλία, οι οποίες έχουν αποδειχθεί περισσότερο πετυχημένες στην εφαρμογή τους συγκριτικά με άλλους τομείς. Μια σύντομη ανάλυση SWOT σχετικά με την τωρινή κατάσταση στην ευρωπαϊκή ναυτιλία παρουσιάζεται στον πίνακα 5.2.

5.5 Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code).

5.5.1 Εισαγωγή.

Ο ΚΑΔ όπως ισχύει σήμερα ως ένα έγγραφο, υιοθετήθηκε με το ψήφισμα A.741 (18) και ενσωματώθηκε στις 19 Μαΐου 1994 στη σύμβαση SOLAS 1974 ως Κεφάλαιο IX με τίτλο «Ασφαλής Διαχείριση

⁴ Το πλοίο ήταν αδελφό του *Derbyshire*, ενός συνδυασμένων μεταφορών πλοίο (OBO), το οποίο βυθίστηκε μαζί με 44 άτομα που βρίσκονταν στο πλοίο, δίχως ακόμη και σήμερα να έχουν ανακαλυφθεί τα βασικά αίτια. Το ατύχημα συνέβη στον Ειρηνικό ωκεανό, νότια των Ιαπωνικών ακτών, κατά τη διάρκεια ενός τυφώνα. Χαρακτηρίστηκε από τους Lloyd's ως «αγνωσμένο πλοίο». Βλ. και N. Hooke, (1997). *Maritime Casualties 1963-1996*, 2nd edition, LLP.

Πίνακας 5.2
Ανάλυση SWOT για την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Strengths (δυνατότητες)	Προηγμένη τεχνολογία, εκπαίδευση και ύπαρξη ενός παλιού “know-how” στη ναυτιλία
Weaknesses (αδυναμίες)	Υψηλά λειτουργικά κόστη
Opportunities (ευκαιρίες)	Περαιτέρω απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες
Threats (απειλές)	Πολιτικές προστατευτισμού των τρίτων κρατών και περιφερειοποίηση του εμπορίου

Πηγή: H. Haralambides, (1997). *The Shipping Policy of the EU, Erasmus.*

των Πλοίων». Ως αποτέλεσμα, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν οδηγηθεί εμπορικά προς την πορεία της διασφάλισης ποιότητας (quality assurance) αλλά και ένας σημαντικός αριθμός αυτών έχει συνειδητοποιήσει τα οφέλη της εισαγωγής ελεγχόμενων τεκμηριωμένων συστημάτων διαχειρίσεως και πειθαρχίας.

Παράλληλα ο IMO προέτρεπε τις εθνικές αρχές (διοικήσεις) να εφαρμόσουν τον κώδικα εκ των προτέρων και βέβαια ήταν αρκετά δύσκολο να προβλεφθεί ποιες θα ήταν οι προθέσεις αρκετών κρατών σε αυτό το χρονικό στάδιο. Μολονότι κάποια Σκανδιναβικά κράτη είχαν σκοπό να εισάγουν μέτρα για τα Ε/Γ πλοία, άλλα κράτη της σημαίας ζήτησαν μία περίοδο παρατάσεως, δεδομένου ότι η 1^η Ιουλίου 1998 αποτελούσε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Η συμμόρφωση προς τον ΚΑΔ ήταν υποχρεωτική (mandatory) για τα κράτη που είχαν υπογράψει τη ΔΣ SOLAS για τους εξής τύπους πλοίων:

1) Ro-Ro (Ε/Γ και Ο/Γ) πλοία που απασχολούνται σε κοινοτικά λιμάνια από την 1^η Ιουλίου 1996 (σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου 95/21/EU).

2) Ε/Γ πλοία περιλαμβάνοντας και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη από την 1^η Ιουλίου 1998.

3) Δ/Ξ, χημικά Δ/Ξ, μεταφοράς αερίων, φορτηγά κύδην ξηρού φορτίου και ταχύπλοα σκάφη άνω των 500 κοx από την 1^η Ιουλίου 1998.

4) Άλλα πλοία μεταφοράς φορτίων και κινητές μονάδες γεωτρήσεως (πλατφόρμες, γεωτρύπανα) άνω των 500 κοx από την 1^η Ιουλίου 2002.

Πρόσθετα, ο ΚΑΔ είναι **υποχρεωτικός και σε όλα τα κυβερνητικά πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς**. Επομένως, είναι φανερό ότι ο ΚΑΔ δεν έχει αντίκτυπο σε όλα τα άλλα πλοία μικρότερα από 150 κοx, στα πολεμικά πλοία, μη μηχανοκίνητα σκάφη, ξύλινες κατασκευές, γιοτ,

σκάφη αναψυχής και αλιευτικά σκάφη. Ο λόγος που ο ΚΑΔ εφαρμόστηκε μέσω της SOLAS είναι ότι ισχύει από προεπιλογή (by default) και δεν εξαρτάται από όποια ήδη ισχύουσα θέσπιση μέτρων. Εξάλλου ο κανονισμός 3 του Κεφαλαίου IX της συμβάσεως ορίζει: «*η εταιρεία και το πλοίο θα συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του διεθνούς ΚΑΔ*».

Σύμφωνα με την απόφαση Α. 788 (19), ο IMO υιοθέτησε στις 25 Νοεμβρίου 1995 τις «*οδηγίες για την εφαρμογή του ΚΑΔ από τις διοικήσεις των κρατών-μελών*». Αυτές οι οδηγίες περιγράφουν μία 3μηνη υποχρεωτική λειτουργική περίοδο πριν την έκδοση ανεξάρτητης αξιολογήσεως, όπως του **εγγράφου συμμορφώσεως** (Document Of Compliance – DOC), που αφορά στη διαχείριση της εταιρείας στην ξηρά. Απαιτείται μία πρόσθετη περίοδος 3 μηνών για την αποδοτικότητα πριν την έκδοση μίας ανεξάρτητης αξιολογήσεως πάνω στο πλοίο, το **πιστοποιητικό ασφαλούς διαχειρίσεως** (Safety Management Certificate – SMC) που αφορά στο κάθε πλοίο της εταιρείας.

Ο ΚΑΔ απαιτεί από τις εταιρείες να καθιερώσουν στόχους για την ασφάλεια όπως περιγράφονται στο Τμήμα 1.2 και επί πλέον οι εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να διατηρήσουν ένα **σύστημα ασφαλούς διαχειρίσεως** (Safety Management System – SMS), το οποίο περιλαμβάνει λειτουργικές απαιτήσεις όπως αναφέρονται στο Τμήμα 1.4. Ως αποτέλεσμα των ερευνών στα σοβαρά ατυχήματα των Ro-Ro πλοίων **Herald of Free Enterprise** (1987), **Scandinavian Star** (1990) και **Estonia** (1994), ο IMO επιτάχυνε τις διαδικασίες εφαρμογής του ΚΑΔ.

Έχει ήδη γίνει αποδεκτό ότι σε ορισμένες περιοχές όπως η Ευρώπη, οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Αυστραλία και η Ιαπωνία θα έχουν περισσότερο αυστηρές

πολιτικές και νομοθεσίες από άλλα κράτη κατά την άσκηση των μέτρων απαγορεύσεως εισόδου σε λιμένες ή και κρατήσεως σε αυτούς αλλοδαπών πλοίων. Ειδικότερα η USCG προχώρησε ακόμη περισσότερο (πέρα από τις απαιτήσεις του ΚΑΔ) και εξέδωσε κανονισμούς ζητώντας από τα πλοία που ασκούν εμπόριο στα λιμάνια των ΗΠΑ να δίνουν προηγούμενη ειδοποίηση των σχετικών εγγράφων του ΚΑΔ αρχίζοντας από τον Ιανουάριο του 1998, δηλαδή περίπου 5 μήνες πριν τη λήξη της προθεσμίας, ειδάλλως τα πλοία θα αντιμετωπίσουν την άρνηση εισόδου στα λιμάνια τους.

Επίσης, υπάρχει σχετική διαφοροποίηση στην ταυτότητα των ρυθμιστικών αρχών που εμπλέκονται στις διαδικασίες ελέγχου και παροχών υπηρεσιών (auditing and provision process) των διαφόρων εγγράφων του ΚΑΔ από κράτος σε κράτος. Για παράδειγμα ορισμένα κράτη θα το αναλάβουν μόνα τους όπως η Βρετανία διά μέσου της Ενώσεως Ναυτικής Ασφάλειας (MSA), ενώ άλλοι θα χρησιμοποιήσουν νηογνώμονες, των οποίων όμως η ικανότητα να συνδυάσουν τις εμπορικές και ρυθμιστικές λειτουργίες έχει αμφισβητηθεί.

Με τον ερχομό του ΚΑΔ προέκυψε μεγάλο ενδιαφέρον για τα διαφορετικά πρότυπα εφαρμογής από τα κράτη της σημαίας και από λιμάνι σε λιμάνι, που αναπόφευκτα θα οδηγούσε σε ένα σύστημα δύο ταχυτύπων (two-tier system). Υπήρξαν αρκετές φήμες για πλαστά πιστοποιητικά και ότι ένας αριθμός πλοιοκτητών δεν θα ήταν έτοιμοι να επενδύσουν σε ένα κατάλληλο SMS. Ένας πιθανός συμβιβασμός θα προκύπτει από την ελάχιστη πληρωμή του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους στόχους του ΚΑΔ και τη διαχείριση των πλοίων του με τα ελάχιστα πρότυπα, ώστε να αποφύγει πρόστιμα και κρατήσεις στα λιμάνια.

Επίσης εξαρτάται και από το είδος του εμπορίου. Πολλά κράτη δεν επιβάλλουν αυστηρούς κανονισμούς σε σχέση με θέματα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, πόσο μάλλον όταν έχουν εμφα-

νιστεί νέες σημαίες ευκαιρίες που προέρχονται από μικρά αρχιπελαγικά κράτη (βλ. ανάλυση στο δεύτερο μέρος). Ένας «βολικός» πλοιοκτήτης που διαχειρίζεται πλοία χαμηλών προδιαγραφών λογικά θα επιδιώξει αυτές τις αγορές ως έσοχη λύση, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κανονισμοί του ΚΑΔ και οι κρατήσεις λόγω των ελέγχων του κράτους ελλιμενισμού θέτουν απειλές για τα περιουσιακά του στοιχεία.

Έχοντας ήδη αποδείξει ότι η ποιότητα κοστίζει σε χρήματα, οι νομικές επιπτώσεις του ΚΑΔ δεν θα κάνουν ευκολότερη τη ζωή κάποιων πλοιοκτητών, ιδιαίτερα για αυτούς που διαθέτουν εταιρείες μικρού μεγέθους (συνήθως μέχρι 3 πλοία). Το γεγονός ότι θα έπρεπε όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες να δεσμεύονται από διατάξεις του ΚΑΔ μέχρι την 1^η Ιουλίου 1998, δεν προϋποθέτει ότι όλοι οι χαμηλών προδιαγραφών διαχειριστές πλοίων θα έχουν εκδιωχθεί από τη σχετική αγορά, πόσο μάλλον όταν ακόμη και σήμερα υπάρχουν πελάτες που επιθυμούν φθηνές υπηρεσίες⁵.

Ο πρωταρχικός στόχος του ΚΑΔ είναι, όπως έχουμε τονίσει παραπάνω, να καθιερώσει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Ωστόσο, ο πραγματικός σκοπός του είναι να μειώσει τις επιπτώσεις του ανθρώπινου λάθους τόσο στην ξηρά, όσο και επι του πλοίου με την εφαρμογή του QMS. Οι εταιρείες που δεν θα έχουν τη δυνατότητα να συμμορφωθούν, θα αντιμετωπίσουν σοβαρά προβλήματα στην συμμετοχή τους σε διάφορες αγορές, ιδίως τώρα που ο ΚΑΔ και η αναθεωρημένη ΔΣ STCW έχουν πλέον επιβάλει συγκεκριμένες υποχρεώσεις σε ναυτιλιακές εταιρείες, κυβερνήσεις και οργανισμούς⁶.

5.5.2 Ιστορική αναδρομή.

Η ανάγκη ποιοτικής αναβαθμίσεως της ναυτιλιακής βιομηχανίας προέκυψε από τη διαπίστωση ότι αρκετά και σημαντικά ναυτικά ατυχήματα συνέβησαν

⁵ Σύμφωνα με μελέτες του ΟΟΣΑ, η συμμόρφωση προς τους διεθνείς κανονισμούς κυμαίνεται από 10% μέχρι 50% σε υψηλότερα κόστη έναντι μίας περιπτώσεως που δεν τηρούνται αυτοί οι κανονισμοί. Η καλή πρακτική στην εμπορική ναυτιλία τείνει να είναι κατά 80-100% πιο ακριβή από την φτωχή συντήρηση και επομένως διατηρώντας το πλοίο στο μέγιστο επίπεδο ασφάλειας θα απαιτήσει 300% περισσότερες δαπάνες.

⁶ Αναμφίβολα υπάρχει ένας στενός και άμεσος δεσμός μεταξύ της ΔΣ STCW και του ΚΑΔ. Τα κράτη-μέλη πλέον πρέπει να αποδείξουν ότι τα ναυτιλιακά εκπαιδευτικά τους κέντρα είναι υψηλής ποιότητας και οι διαδικασίες πιστοποίησης των ναυτικών είναι αποδεκτές. Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη εκείνα που δεν θα συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις, θα αντιμετωπίσουν το πρόβλημα ότι οι ναυτικοί τους δεν θα μπορούν να ασκήσουν το επάγγελμά τους λόγω της κατοχής μη αναγνωρισμένων πιστοποιητικών. Ο ΚΑΔ και η STCW θέτουν μία καινοτομία. Ο ρόλος του γραφείου είναι εξίσου σημαντικός με τους ανθρώπους που εργάζονται στο πλοίο και η αδιαφορία ή η άγνοια ή όποιο άλλο σύμπτωμα που σχετίζεται με το ανθρώπινο λάθος στο πλοίο είναι το ίδιο κρίσιμο όταν προέρχεται από τη βάση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως.

κατά τη διάρκεια της περιόδου 1990-2000. Ορισμένα από τα ναυτικά ατυχήματα οδήγησαν τον IMO στην επιτακτική θεσμοθέτηση ενός νέου πρότυπου κώδικα και κατέστησαν επείγουσα την ανάγκη για λήψη μέτρων ως προς τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα. Αξιοσημείωτο είναι ότι τα τελευταία χρόνια, παρά τις σημαντικές τεχνολογικές και τηλεπικοινωνιακές βελτιώσεις στα πλοία, έχουν πραγματοποιηθεί ουσιώδεις αλλαγές στην κουλτούρα της διεθνούς ναυτιλίας, όπως η προσδευτική απόσυρση των παραδοσιακών πλοιοκτητών, η διατήρηση των σημαίων ευκολίας (flags of convenience – FOC) και η εμφάνιση των παραλλήλων ή διπλών νηολογίων (offshore registries), που έχουν διαφορετική αντίληψη του όρου «ασφάλεια» από τα παραδοσιακά νηολόγια⁷.

Επίσης, οι δημογραφικές αλλαγές σε παγκόσμιο επίπεδο και η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, οι μεγάλες ανταγωνιστικές πιέσεις και η τάση διαχωρισμού του πλοιοκτήτη από τον εφοπλιστή ή τον διαχειριστή του πλοίου είναι στοιχεία, τα οποία οφείλουν να έχουν υπόψη τους οι διεθνείς ρυθμιστικές αρχές. Με βάση αυτά τα στοιχεία αρκετοί τεχνικοί σύμβουλοι, πραγματογνώμονες, συγγραφείς και επιστήμονες αναλύοντας τον γενικό ρόλο της ποιότητας στη ναυτιλία, τη διακρίνουν σε σχέση με την υπηρεσία και σε σχέση με την ασφάλεια. Η πρώτη σχετίζεται με την απόδοση του πλοίου, την αξιοπιστία των μεταφορικών υπηρεσιών του, τη συμμόρφωση του πλοίου και της επιχειρήσεως με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς και την εξυπηρέτηση του ναυλωτή. Η δεύτερη καθορίζεται από τον IMO και επικεντρώνεται στην αποφυγή ατυχημάτων και συνεπακόλουθα στην αποφυγή θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Εξετάζοντας το θέμα από την οικονομική πλευρά, οι περισσότερες ναυτιλιακές δραστηριότητες μπορούν να περιγραφούν ως συστήματα, τα οποία ορίζονται από τους ανθρώπους, τον μηχανικό εξοπλισμό και την οργάνωση για την επίτευξη ενός ειδικού σκοπού σε συγκεκριμένο περιβάλλον. Η ασφάλεια κάθε συστήματος μπορεί να μετρηθεί από την ικανότητά του να εκτελεί τους σκοπούς για τους οποίους δημιουργήθηκε, χωρίς απώλειες που οφείλονται σε ατυχήματα. Επομένως, ως **ατυχήματα** ορίζονται οι αποτυχίες του συστήματος, που προκύπτουν από κακή λειτουργία του εξοπλισμού, από τη συμπεριφορά του ανθρώπινου παράγοντα ή από το ίδιο το περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργεί το σύστημα. Εάν ένα χαρακτηριστι-

κό του συστήματος φαίνεται ότι έχει επίδραση στα ατυχήματα, πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες βελτιώσεις στο σύστημα, ώστε να μειωθούν τα ατυχήματα.

Συνεπώς, η εφαρμογή ενός συστήματος ασφαλούς και «εν δυνάμει» ποιοτικής διαχειρίσεως στη ναυτιλία πρέπει να λαμβάνει υπόψη:

- 1) Την επικινδυνότητα αλλά και την ευαισθησία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- 2) Την ποσοτική και ποιοτική διαφορά των μεταφερομένων φορτίων, καθώς και την επικινδυνότητά τους.
- 3) Την ασφάλεια της ζωής των επιβατών και των πληρωμάτων.
- 4) Την ασφαλή διεκπεραίωση μεταφοράς των φορτίων.
- 5) Την τεχνολογική πολυπλοκότητα και πολυσυνθετικότητα των πλοίων.
- 6) Την εργασιακή, εκπαιδευτική και συχνά πολυεθνική σύνθεση των πληρωμάτων, και
- 7) την αδυναμία συνεχούς, άμεσης και αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ ναυτιλιακού γραφείου και πλοίου.

Με βάση αυτήν την προσέγγιση, τις υπάρχουσες συνθήκες και τους υφιστάμενους περιορισμούς γνώσεων, ο IMO το 1993 προετοίμασε την καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, το οποίο ονόμασε **Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως** (International Safety Management Code – ISM Code). Η καινοτομία που εισήγαγε ο ΚΑΔ αφορά στην άμεση και επιτακτική ανάγκη συνεχούς επικοινωνίας γραφείου και πλοίου. Θεωρείται από πολλές πηγές ότι ο ΚΑΔ είναι επαναστατικός, διότι αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια του IMO να θεσπίσει ένα γενικό πρότυπο για τη διαχείριση της ασφάλειας στη ναυτιλία. Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, κάθε εταιρεία έχει ορισμένες βασικές υποχρεώσεις, όπως:

- 1) Να εφαρμόσει ένα δικό της SMS, το οποίο όμως θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου διεθνώς αποδεκτού Κώδικα.
- 2) Να θεσπίσει μία πολιτική ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην οποία θα καθορίζεται ρητά με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι.
- 3) Να καταγράψει τις συγκεκριμένες ευθύνες και αρμοδιότητες του προσωπικού που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας και να τους εξασφαλίσει τα

⁷ Βλ. εκτεταμένη αναφορά στις FOC και offshore registries στο δεύτερο μέρος του εγχειριδίου.

απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Για την αρτιότερη εμπέδωση της «κουλτούρας» του ΚΑΔ, θεωρείται απαραίτητο να δεσμευθεί η διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας ότι θα τον εφαρμόσει και πιθανότατα θα επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή βελτιώσεις στον τρόπο διοικήσεως των πλοίων της, τόσο από την πλευρά της διαχειρίσεως επί του πλοίου (ship-board management), όσο και από την πλευρά της διαχειρίσεως του πλοίου από την ξηρά (shore-based management).

5.5.3 Ορισμοί και σκοποί του ΚΑΔ.

Σκοπός του ΚΑΔ είναι η εξασφάλιση ενός διεθνούς προτύπου για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Η Συνέλευση του ΙΜΟ υιοθέτησε την απόφαση Α.443[XI] (τη 15^η Νοεμβρίου 1989), με την οποία κάλεσε όλες τις κυβερνήσεις να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε να εξασφαλίσουν στον πλοίαρχο τις κατάλληλες προϋποθέσεις, προκειμένου να ανταπεξέρχεται στις ευθύνες της θέσεώς του σε σχέση με τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Συνέλευση υιοθέτησε επίσης την απόφαση Α.680[17] (την 6^η Νοεμβρίου 1991), με την οποία αναγνωρίζεται η ανάγκη για κατάλληλη οργάνωση της διαχειρίσεως της ναυτιλιακής εταιρείας, προκειμένου αυτή να ανταποκρίνεται στις ανάγκες εκείνων που βρίσκονται στο πλοίο, ώστε να διατηρούν υψηλά επίπεδα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Αναγνωρίζοντας ότι δύο ναυτιλιακές εταιρείες ή πλοιοκτήτες δεν λειτουργούν σε κοινή βάση και ότι τα πλοία λειτουργούν κάτω από ένα ευρύ πεδίο διαφορετικών συνθηκών, ο ΚΑΔ βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους. Ο ΚΑΔ διατυπώνεται με γενικούς όρους, έτσι ώστε να μπορεί να έχει ευρεία εφαρμογή. Γεγονός είναι ότι διαφορετικά επίπεδα διαχειρίσεως στην ξηρά ή στο πλοίο απαιτούν μεταβαλλόμενα επίπεδα γνώσεως και αντιλήψεως των περιγραφόμενων θεμάτων.

Ο ακρογωνιαίος λίθος της ασφαλούς διαχειρίσεως είναι η δέσμευση των ανωτέρων κλιμακίων μίας ναυτιλιακής εταιρείας. Στα θέματα της ασφάλειας και της προλήψεως της ρυπάνσεως αυτό ερμηνεύεται ως δέσμευση, αρμοδιότητα, στάση και παρακίνηση των μεμονωμένων προσώπων σε όλα τα επίπεδα που καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα. Για τους βασικούς ορισμούς που χρησιμοποιούνται στον ΚΑΔ,

προς αποφυγή παρερμηνειών, θα πρέπει να λάβομε υπόψη μας ότι ως:

1) **Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως** ορίζεται ο Κώδικας που αφορά στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, όπως υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση του ΙΜΟ.

2) **Εταιρεία** καλείται ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως είναι ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής «γυμνού» πλοίου, που έχει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου και ο οποίος με την ανάληψη τέτοιας ευθύνης συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και την ευθύνη που επιβάλλεται από τον ΚΑΔ.

3) **Αρχή** ονομάζεται η κυβέρνηση της χώρας, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο.

4) **Μη συμμόρφωση** ονομάζεται μία απόκλιση από τις απαιτήσεις που προδιαγράφονται στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (SMS) ή ένα λάθος, το οποίο θα ήταν δυνατό να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των ανθρώπων, του περιβάλλοντος, του πλοίου ή του μεταφερόμενου φορτίου.

5) **Επικίνδυνα περιστατικά** ονομάζονται οι καταστάσεις που μπορούν να οδηγήσουν σε ένα ατύχημα αν εξελιχθούν δυσμενώς, όπως η απώλεια ελέγχου του πλοίου κατά τη διάρκεια ενός συμβάντος στη θάλασσα.

6) **Ατυχήματα** καλούνται τα περιστατικά που περιλαμβάνουν τραυματισμό ή βλάβη στη ζωή ενός ανθρώπου, το περιβάλλον, το πλοίο ή το φορτίο.

7) **Επιβεβαίωση** ονομάζεται η έρευνα και επαλήθευση ότι μία δραστηριότητα ή εργασία γίνεται σύμφωνα με την προδιαγραφόμενη απαίτηση.

8) **Εξουσιοδοτημένο (-α) πρόσωπο** (-α) ονομάζεται ένα πρόσωπο (-α) στην ξηρά με απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο κλιμάκιο της διευθύνσεως (Designated Person Ashore – DPA). Αυτό το πρόσωπο έχει την ευθύνη και εξουσιοδότηση να παρακολουθεί τα θέματα της ασφάλειας και της προλήψεως της ρυπάνσεως. Επίσης, πρέπει να εξασφαλίζει ότι παρέχονται επαρκείς πόροι, και εφόσον απαιτείται, επαρκής υποστήριξη από την ξηρά.

Όλες οι διαδικασίες που απαιτεί ο ΚΑΔ θα πρέπει να τεκμηριώνονται και να καταρτίζονται στο **Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχειρίσεως** (Safety Management Manual – SMM), ένα αντίγραφο του οποίου πρέπει να βρίσκεται στο πλοίο. Κύριοι στόχοι του ΚΑΔ είναι η **πιστοποίηση και εξασφάλιση της ασφάλειας** στη θάλασσα, η πρόληψη βλά-

βης στον άνθρωπο και η απώλεια ανθρώπινης ζωής, όπως επίσης η αποφυγή ζημιάς στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Οι στόχοι της ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας μεταξύ άλλων θα πρέπει να είναι:

1) Η παροχή ασφαλών πρακτικών λειτουργίας του πλοίου και ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας.

2) Η καθιέρωση εξασφαλίσεων έναντι όλων των αναγνωρισμένων κινδύνων.

3) Η συνεχής βελτίωση της εκπαίδευσης ασφαλούς διαχείρισης του προσωπικού της ξηράς και των πλοίων, που περιλαμβάνει την προετοιμασία για αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, τα οποία σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.

Το SMS μίας εταιρείας θα πρέπει να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση του πλοίου με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς, όπως επίσης ότι θα εφαρμόζονται οι απαραίτητοι κώδικες και θα λαμβάνονται υπόψη τα πρότυπα και οι οδηγίες που συνιστώνται από τον Οργανισμό, τις Αρχές, τους Νηογνώμονες και τους διάφορους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

5.5.4 Τροποποιήσεις του ΚΑΔ.

Εν συντομία ο ΚΑΔ αρχικά τροποποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2000 με το ψήφισμα MSC. 104 (73) και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2002. Ακολούθησαν οι τροποποιήσεις τον Δεκέμβριο του 2004 με το ψήφισμα MSC. 179 (79), οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2006, οι τροποποιήσεις τον Μάιο του 2005 με το ψήφισμα MSC. 195 (80), οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2009, και οι τροποποιήσεις του 2008 με το ψήφισμα MSC. 273 (85), που υιοθετήθηκαν την 1^η Ιανουαρίου 2010 και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου του ίδιου έτους. Οι τελευταίες τροποποιήσεις του ΚΑΔ περιλάμβαναν 3 πρόσθετα τμήματα (sections) σχετικά με προσωρινές πιστοποιήσεις (interim certifications), επαληθεύσεις (verifications) και έντυπα των πιστοποιητικών (forms of certificates).

5.5.5 Λειτουργικές απαιτήσεις του ΣΑΔ (SMS).

Ας αρχίσουμε θέτοντας ένα σχετικό ερώτημα: Έχομε ανάγκη ένα σύστημα ασφάλειας; Ουσιαστικά ναι, για τους παρακάτω λόγους:

1) Τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν εξαιτίας των παραβιάσεων των βασικών αρχών ασφάλειας.

2) Η αποτυχία να ακολουθηθούν καθιερωμένες οδηγίες ή διαδικασίες.

3) Η έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσης και εξοικειώσεως.

4) Με την παρουσία ενός γραπτού συστήματος στο πλοίο, με το οποίο εξασφαλίζεται ότι όλο το πλήρωμα είναι εφοδιασμένο με επαρκείς οδηγίες και την κατάλληλη εκπαίδευση να διαχειρίζεται το πλοίο με τον τρόπο που επιθυμεί η εταιρεία, δεν υπάρχει χώρος για ευελιξία.

Το τρίπτυχο «δέσμευση – κοινή λογική – επικοινωνία» αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας στο πλοίο. Με άλλα λόγια, πρέπει να υπάρχει επικοινωνία μεταξύ όλων οποιαδήποτε στιγμή και να χρησιμοποιείται η κοινή λογική σε όλες τις πτυχές της εργασίας (αν κάποιος δεν είναι βέβαιος, απλά πρέπει να ρωτήσει). Η εφαρμογή αποτελεσματικών τεχνικών ασφαλούς διαχείρισης είναι μία δύσκολη εργασία αλλά όχι αδύνατη, και τα θέματα ασφάλειας επί του πλοίου δεν είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του πλοιάρχου, του αξιωματικού γέφυρας ή του πρώτου μηχανικού, αλλά όλου του πληρώματος, διότι όλοι οι ναυτικοί έχουν ευθύνη για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων και για την πρόληψη της ρυπάνσεως.

Επομένως ο ΚΑΔ είναι το μόνο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων. Κατά συνέπεια η συμμόρφωση προς τις διατάξεις αυτού είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο. Οι **κύριοι στόχοι** του ΚΑΔ είναι:

1) Να εξασφαλίσει την ασφάλεια στη θάλασσα.

2) Η πρόληψη των τραυματισμών ή των απωλειών ανθρώπινων ζωών.

3) Η πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον, ιδίως στο θαλάσσιο περιβάλλον και στα περιουσιακά στοιχεία.

Συμπληρωματικά οι **στόχοι της εταιρείας** είναι να:

1) Παρέχει ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.

2) Καθιερώνει μέτρα προστασίας έναντι όλων των προσδιορισθέντων κινδύνων.

3) Βελτιώνει συνεχώς τις δεξιότητες διαχείρισης της ασφάλειας του προσωπικού στην ξηρά και στη θάλασσα.

Το ΣΑΔ πρέπει να εξασφαλίζει:

1) Συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς.

2) Αυτοί οι εφαρμόσιμοι κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που προτείνονται από τον Οργανισμό, τη Διεύθυνση, τους Νηογνώμονες και τους Οργανισμούς της

ναυτιλιακής βιομηχανίας πρέπει να ληφθούν υπόψη.

Ο ΚΑΔ αφορά στη διαχειριστική λειτουργία της εταιρείας από τα στελέχη κορυφής (top level managers) μέχρι και τους εκπαιδευόμενους (trainees), σε όλο το προσωπικό ξηράς, τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το κατώτατο πλήρωμα (ratings on board ships). Ο κύριος σκοπός του ΚΑΔ είναι να εξασφαλίσει την κατάλληλη διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καλύπτοντας όλες τις πτυχές της λειτουργικής διαχείρισης, όπως:

- 1) Διαχείριση φορτίου.
- 2) Ναυσιπλοΐα.
- 3) Μηχανή του πλοίου και λειτουργίες του μηχανοστασίου.
- 4) Συντηρήσεις.
- 5) Δοκιμές και επιθεώρηση του εξοπλισμού της μηχανής.
- 6) Προμήθεια εφοδίων και ανταλλακτικών.
- 7) Προετοιμασία έκτακτης ανάγκης και σχεδιασμός.
- 8) Προσλήψεις, επιλογές και περαιτέρω επιμορφώσεις του πληρώματος.
- 9) Έλεγχος τεκμηρίωσης.

Στην πράξη η εικόνα σχετικά με την εφαρμογή του ΚΑΔ από τις εταιρείες είναι αρκετά διαφορετική, π.χ. ποιοι οι λόγοι που επιλέγονται τα εγχειρίδια ή τα ηλεκτρονικά συστήματα; Τέτοιοι είναι ότι:

1) Ο ΚΑΔ δίνει μόνο οδηγίες, ενώ δεν προτείνει ή δεν περιγράφει στην εταιρεία με ποιον τρόπο θα διαχειριστεί τα πλοία της⁸.

2) Με σκοπό τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς, η εταιρεία χρησιμοποιώντας την ειδική γνώση και εμπειρία, έχει ήδη δημιουργήσει το δικό της εγχειρίδιο ασφαλούς και ποιοτικής διαχείρισης για τους στόλους της.

3) Αυτά τα εγχειρίδια καλύπτουν όλες τις πτυχές της διαχείρισης στο πλοίο και την υποστήριξη από την ξηρά, και ρητά καθορίζουν τον τρόπο διαχείρισης των στόλων.

4) Με την εφαρμογή τους στα πλοία και στην ξηρά, το σύστημα ελέγχεται για τον βαθμό συμμορφώσεώς του με τις απαιτήσεις του ΚΑΔ και εκδίδεται ένα πιστοποιητικό.

Μερικές διατάξεις του Κώδικα απαιτούν πιο διεξοδική ανάλυση, διότι έχουν αλλάξει σε πολύ μεγάλο βαθμό όλο το σύστημα της κουλτούρας ασφάλειας σε ό,τι αφορά στη συμπεριφορά και στη φιλοσοφία. Ο DPA⁹ πρέπει να εξασφαλίζει πρώτον την ασφαλή διαχείριση κάθε πλοίου και να παρέχει έναν σύνδεσμο μεταξύ της εταιρείας και των προσώπων πάνω στο πλοίο. Κάθε εταιρεία πρέπει να ορίζει ένα πρόσωπο ή πρόσωπα στο γραφείο, που θα έχουν απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο διοικήσεως και δεύτερον ότι η ευθύνη και εξουσία του DPA πρέπει να περιλαμβάνουν τον έλεγχο της ασφάλειας και προλήψεως της ρυπάνσεως για κάθε πλοίο και αυτός να εξασφαλίζει επαρκείς πόρους και υποστήριξη από την ξηρά προς εφαρμογή όπου απαιτείται.

Σχετικά με την ευθύνη και εξουσία του πλοιάρχου, αυτός είναι «το αφεντικό» στο πλοίο όπως απορρέει από την ιδιότητά του, αλλά πλέον με την παρουσία πολλών αυστηρών διεθνών απαιτήσεων πρέπει σήμερα να είναι και διαχειριστής (manager) αλλά και συχνά ηγέτης (leader). Είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του «όλου συστήματος» στο πλοίο και πρέπει να επικουρεί το πλήρωμα σε όλα τα μέρη του συστήματος και να δίνει οδηγίες όταν είναι απαραίτητο. Παράλληλα πρέπει το ΣΑΔ σχετικά με το πλοίο να περιέχει μία σαφή δήλωση δίδοντας έμφαση στην εξουσία του πλοιάρχου. Επίσης, η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει στο ΣΑΔ ότι ο πλοίαρχος διαθέτει την επιτακτική εξουσία (overriding authority) και ευθύνη να παίρνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρυπάνσεως και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας όποτε κρίνεται αναγκαίο.

Η εταιρεία πρέπει να ορίζει ρητά και να τεκμηριώνει την ευθύνη του πλοιάρχου σχετικά με:

- 1) Την εφαρμογή της πολιτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της εταιρείας.
- 2) Δίνοντας κίνητρα στο πλήρωμα για την πολιτική αυτή.
- 3) Εκδίδοντας τις κατάλληλες εντολές και οδηγίες με έναν σαφή και απλό τρόπο.
- 4) Επαληθεύοντας ότι ειδικές απαιτήσεις παρατηρούνται.
- 5) Ανασκόπηση του ΣΑΔ και αναφορά των ελλείψεων στο προσωπικό ξηράς.

⁸ Αυτός είναι ένας από τους λόγους που υποστηρίζεται η άποψη ότι ο ΚΑΔ είναι ιδανικός οδηγός για μία νέα εταιρεία και όχι τόσο χρήσιμος σε εταιρείες που έχουν ήδη καθιερωμένη δομή και σχετικές λειτουργίες.

⁹ Ο DPA δεν πρέπει να συγχέεται με τον νέο θεσμό του DPO (designated person on board), ο οποίος είναι υπάλληλος της εταιρείας και όχι μέλος του πληρώματος και αναλαμβάνει όλη την τεκμηρίωση πάνω στο πλοίο με σκοπό να ελαφρύνει το έργο του γραμματικού (chief officer). Αυτή είναι μία νέα πρακτική που υιοθετούν συνήθως μεγάλοι μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες.

Επίσης, η εταιρεία πρέπει να απασχολεί τους κατάλληλους ανθρώπους τόσο στο γραφείο, όσο και στο πλοίο και να εξασφαλίζει ότι:

- 1) Γνωρίζουν τα καθήκοντά τους.
- 2) Ακολουθούν τις οδηγίες για να εξασκήσουν τα καθήκοντά τους.
- 3) Εκπαιδεύονται όποτε είναι αναγκαίο.
- 4) Ο πλοίαρχος διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για να διοικεί.
- 5) Ο πλοίαρχος έχει πλήρη γνώση του ΣΑΔ.
- 6) Ο πλοίαρχος έχει την αναγκαία υποστήριξη της διοικήσεως της εταιρείας.
- 7) Το προσωπικό του πλοίου μπορεί να επικοινωνήσει σε μία γλώσσα που όλοι καταλαβαίνουν και μπορούν να εκτελέσουν αποτελεσματικά τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το ΣΑΔ.

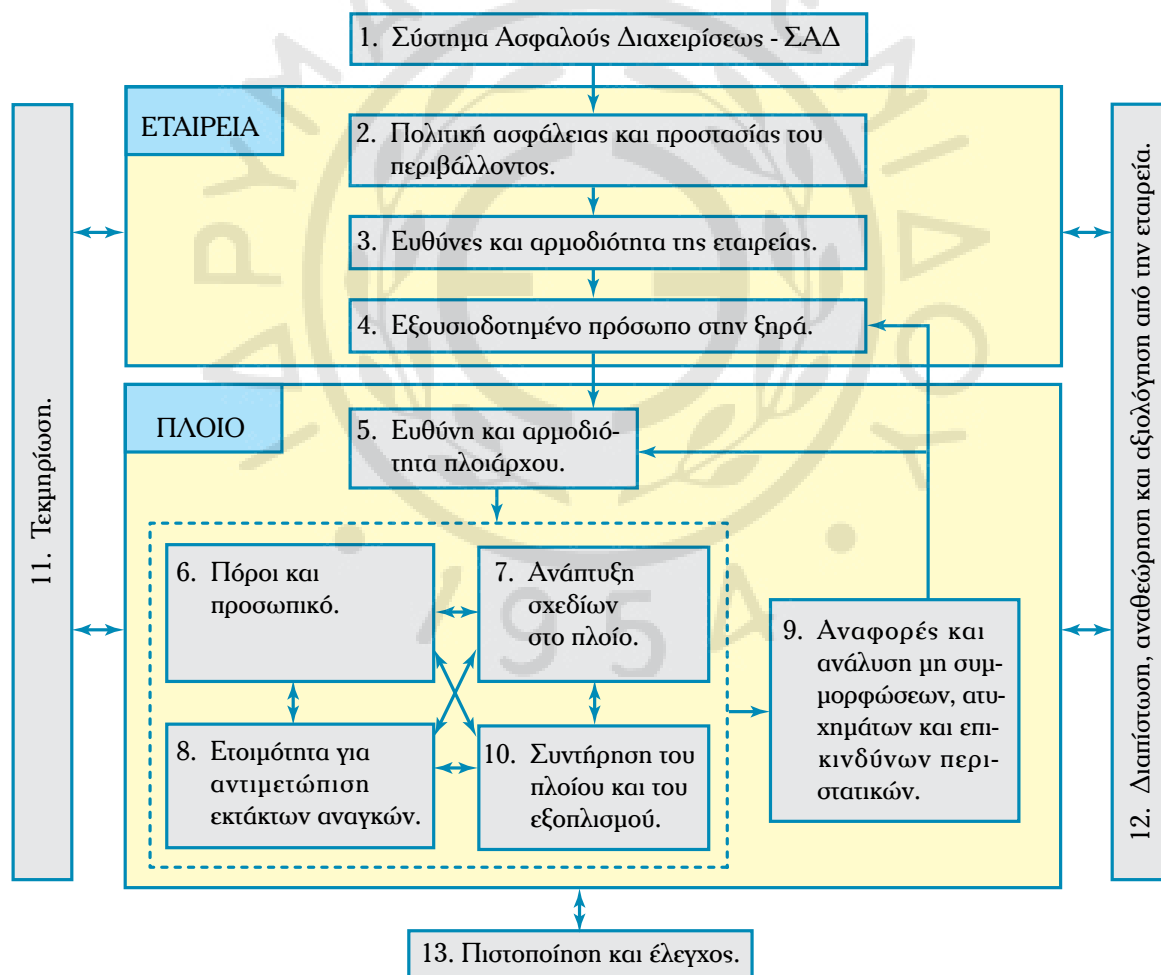
8) Το προσωπικό του πλοίου μπορεί να διαβάσει και να καταλάβει τις σχετικές πληροφορίες που περιέχονται στο ΣΑΔ.

9) Το νέο προσωπικό ή το προσωπικό που μετακινείται σε νέες θέσεις που έχουν σχέση με ζητήματα ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος, να αποκτήσει την απαραίτητη εξοικείωση για την άσκηση των καθηκόντων τους.

5.5.6 Η ανάλυση των διατάξεων του ΚΑΔ.

Στη συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση των **δεκαέξι άρθρων-απαιτήσεων** του ΚΑΔ¹⁰ για τη διαχείριση της ασφαλείας και την πρόληψη της ρυπάνσεως: (πίν. 5.2)

Στο σχήμα 5.5 παρουσιάζονται οι κύριες διατάξεις του Κώδικα ISM και διαχωρίζονται οι δύο συνεργαζόμενες



Σχ. 5.5

Παραστατικό διάγραμμα κυρίων διατάξεων του ΣΑΔ.

¹⁰ Μαζί με τις τελευταίες τροποποιήσεις.

μενες, αλλά απομακρυσμένες γεωγραφικά οργανικές μονάδες μιας τυπικής ναυτιλιακής εταιρείας, δηλαδή το πλοίο και η εταιρεία. Αυτές οι δύο μονάδες αλληλεπιδρούν μεταξύ τους πραγματοποιώντας τις διαδικασίες Τεκμηρίωση και Διαπίστωση, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση από την Εταιρεία (ΔΑΑΕ), ώστε να συνδεθεί το SMS (ΣΑΔ). Στο σύστημα εμπεριέχεται τόσο η διαδικασία του εσωτερικού ελέγχου από το πλήρωμα επί του πλοίου, όσο και η διαδικασία Αναφορών μη Συμμορφώσεων από τον πλοίαρχο και την εταιρεία.

Η διαδικασία ΔΑΑΕ αποτυπώνει τη συνολική συνεργασία εταιρείας και πλοίου σε ό,τι αφορά την απαραίτητη Αναθεώρηση μέσω του συνεχούς ελέγχου της συνεχούς Επαναξιολογήσεως. Η διαδικασία Πιστοποίηση, Διαπίστωση και Έλεγχος (ΠΔΕ) αφορά στον έλεγχο και στην πιστοποίηση με το DOC της εταιρείας και το SMC του πλοίου αντίστοιχα. Τέλος, ολόκληρο το SMS ενημερώνεται συνεχώς γραπτά με όλες τις τροποποιήσεις που πραγματοποιούνται τόσο απ' τη διαδικασία ΔΑΑΕ όσο και από την ΠΔΕ.

1) Γενικά: Το Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως.

Σχετικά με το ΣΑΔ ισχύουν τα εξής, με βάση τον ΚΑΔ: «Κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύσσει, εφαρμόζει και να τηρεί ΣΑΔ», το οποίο θα περιλαμβάνει τις παρακάτω λειτουργικές απαιτήσεις:

1) Πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας.

2) Οδηγίες και διαδικασίες για την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε συμμόρφωση με τη σχετική διεθνή νομοθεσία, καθώς και με εκείνη του κράτους της σημαίας.

3) Καθορισμένα επίπεδα εξουσιοδοτήσεως και γραμμές επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού του πλοίου και της ξηράς.

4) Διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και περιπτώσεων μη συμμορφώσεως με τις διατάξεις αυτού του Κώδικα.

5) Διαδικασίες προετοιμασίας για επέμβαση σε έκτακτες καταστάσεις.

6) Διαδικασίες για εσωτερικούς ελέγχους.

2) Πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.

Σχετικά με την Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος, επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

1) Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώνει μια πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, η οποία θα περιγράφει πώς θα πρέπει να πραγματοποιηθούν οι καθορισμένοι στόχοι.

2) Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η πολιτική εφαρμόζεται και τηρείται σε όλα τα επίπεδα της οργανώσεως τόσο στο πλοίο όσο επίσης και στην ξηρά.

3) Η πολιτική πρέπει να είναι περιεκτική και σαφής. Αυτή θα περιγράφει τον σκοπό του ΣΑΔ και θα καθορίζει μία στρατηγική με σχέδιο δράσεως προς επίτευξη και διατήρηση του σκοπού.

4) Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην αλληλεπίδραση της πολιτικής με άλλες υπάρχουσες πολιτικές και διαδικασίες της εταιρείας. Αυτή πρέπει να οδηγεί στη συνεχή ενθάρρυνση της βελτιώσεως της ασφάλειας και στην ικανότητα ασφαλούς διαχείρισης.

5) Ως μία ένδειξη της υποχρεώσεως των ανωτάτων κλιμακίων της διευθύνσεως, η πολιτική πρέπει να σχεδιάζεται από τον αρμόδιο διευθυντή ή από σχετικά υψηλόβαθμο πρόσωπο που λαμβάνει αποφάσεις και να αναθεωρείται σε τακτικά χρονικά διαστήματα για να εξασφαλίζεται ότι αυτή παραμένει σύγχρονη και αποτελεσματική. Μία στρατηγική για την εφαρμογή του συστήματος θα πρέπει να εξετάζεται κατά τον χρόνο αναπτύξεως της πολιτικής, η οποία κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο θα εξασφαλίζει ότι όλοι οι εργαζόμενοι κατανοούν το περιεχόμενό της και τις υποχρεώσεις που τίθενται από τα υψηλά κλιμάκια της διευθύνσεως, για εκπλήρωση των στόχων της.

3) Ευθύνες και αρμοδιότητες της εταιρείας.

Σχετικά με τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες της εταιρείας, επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «Αν το πρόσωπο το οποίο είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία του πλοίου είναι άλλο εκτός από τον πλοιοκτήτη, ο τελευταίος πρέπει να αναφέρει στην Αρχή το πλήρες όνομα και τα στοιχεία αυτού του προσώπου». Ειδικότερα:

1) Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίσει και να παρουσιάσει εγγράφως την ευθύνη, την εξουσιοδότηση και τις σχέσεις όλου του προσωπικού το οποίο διευθύνει, καθώς επίσης και να εκτελεί και να επαληθεύει εργασίες που σχετίζονται και επηρεάζουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρυπάνσεως.

2) Η εταιρεία είναι υπεύθυνη για την εξασφάλιση ότι παρέχονται επαρκείς πόροι και υποστήριξη από την ξηρά για να είναι ικανό το καθορισμένο πρόσωπο(-α) να εκτελέσει τα καθήκοντά του.

3) Ο λόγος για τον οποίο απαιτείται γραπτός καθορισμός της ευθύνης και της εξουσιοδοτήσεως του προσωπικού είναι η εξασφάλιση του γεγονότος ότι εκείνοι που εμπλέκονται στην ασφαλή διαχείριση και την περιβαλλοντική προστασία γνωρίζουν με λεπτομέρεια τι αναμένεται από αυτούς. Με αυτόν τον τρόπο η λειτουργία του συστήματος καθίσταται αποτελεσματική.

4) Στο προσωπικό που ασχολείται με το ΣΑΔ στην ξηρά και στο πλοίο, πρέπει να δίνονται σαφώς διατυπωμένοι και ξεκάθαροι ορισμοί των ευθυνών και της εξουσιοδοτήσεώς τους. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται κίνητρο στο προσωπικό να κατανοεί τη ζωτική σημασία της αποδόσεώς του (εφόσον υπάρχουν ή καθιερώνονται δείκτες με μετρήσιμα και συγκρίσιμα στοιχεία), ώστε να συμβάλλει στην επιτυχία του ΣΑΔ.

5) Το επίπεδο της εξουσιοδοτήσεως για τα καθήκοντα που περιλαμβάνονται, πρέπει σαφώς να καθορίζεται και τα υψηλά κλιμάκια της διευθύνσεως, που θα εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό της ξηράς και του πλοίου έχει επαρκή προσόντα και εμπειρία για να αναλάβει τα καθήκοντά του.

6) Η χρησιμοποίηση οργανογραμμάτων πρέπει να εξετασθεί, για να δείχνει πώς οι καθορισμένες ευθύνες του προσωπικού ξηράς και πλοίου αλληλοεπηρεάζονται για την επίτευξη των στόχων του συστήματος.

4) Εξουσιοδοτημένο(-α) πρόσωπο(-α).

Όσον αφορά στον DPA, επισημαίνεται από τον ΚΑΔ ότι: «Για να εξασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία κάθε πλοίου και για την καθιέρωση ενός συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και εκείνων που βρίσκονται στο πλοίο, κάθε εταιρεία, ανάλογα με την περίπτωση θα ορίζει ένα πρόσωπο ή πρόσωπα στην ξηρά τα οποία έχουν απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διοίκησης. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του καθορισμένου προσώπου ή προσώπων θα πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση θεμάτων ασφάλειας και πρόληψης της ρυπάνσεως κατά τη λειτουργία κάθε πλοίου και την εξασφάλιση ότι παρέχονται στο βαθμό που απαιτείται επαρκείς πόροι και υποστήριξη από την ξηρά».

Προκειμένου ένα οποιοδήποτε σύστημα διαχείρισεως να διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο, είναι αναγκαίο:

1) Να αναφέρονται οι ελλείψεις του στο υπεύθυνο κλιμάκιο της διευθύνσεως.

2) Να πιστοποιείται η αποτελεσματικότητα και ο βαθμός εφαρμογής του, και

3) να προσδιορίζονται τα πρόσωπα που είναι

υπεύθυνα για την αποκατάσταση των ελλείψεων.

Το καθήκον της εφαρμογής και τηρήσεως του ΣΑΔ αποτελεί ευθύνη της διευθύνσεως. Η πιστοποίηση και η παρακολούθηση των δραστηριοτήτων πρέπει να εκτελούνται από πρόσωπο(-α), που δεν έχει σχέση με τις ευθύνες εφαρμογής. Το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο(-α) πρέπει να έχει κατάλληλα προσόντα και εμπειρία στα θέματα ασφάλειας και ελέγχου της ρυπάνσεως, των εργασιών του πλοίου και θα πρέπει να είναι ενημερωμένο για τις πολιτικές της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.

5) Ευθύνη και δικαιοδοσία πλοιάρχου.

Σχετικά με την ευθύνη και δικαιοδοσία του πλοιάρχου επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίζει σαφώς και να τεκμηριώνει την ευθύνη του πλοιάρχου σχετικά με την:

1) Εφαρμογή της πολιτικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας της εταιρείας.

2) Παρακίνηση του πληρώματος στην τήρηση αυτής της πολιτικής.

3) Έκδοση κατάλληλων εντολών και οδηγιών κατά σαφή και απλό τρόπο.

4) Επαλήθευση ότι τηρούνται οι καθορισμένες απαιτήσεις.

5) Αναθεώρηση του ΣΑΔ και αναφορά των ελλείψεων του προς τη διοίκηση της εταιρείας στην ξηρά.

Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το ΣΑΔ που λειτουργεί στο πλοίο περιέχει μία σαφή δήλωση που δίνει έμφαση στη δικαιοδοσία του πλοιάρχου. Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίζει στο ΣΑΔ ότι ο πλοίαρχος έχει την προέχουσα αρμοδιότητα και την ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρυπάνσεως και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο».

Η σαφής καθοδήγηση για την ευθύνη και την αρμοδιότητα του πλοιάρχου σε θέματα που επηρεάζουν την ασφάλεια του πληρώματος, του περιβάλλοντος, του πλοίου και του φορτίου, είναι σημαντικό στοιχείο στη σύνδεση μεταξύ του πλοίου και της ξηράς. Αν τα ανώτερα κλιμάκια της διευθύνσεως δεσμεύονται για την εφαρμογή του ΣΑΔ και οι προσπάθειες της εταιρείας για βελτίωση της αποδόσεως στους τομείς ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας επιφέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα στο πλοίο, τότε πρέπει να δίδεται κάθε ενθάρρυνση και βοήθεια στους πλοιάρχους για την εφαρμογή του συστήματος.

Οποιοδήποτε σύστημα ελέγχων και ισορροπιών,

εφαρμόζεται από τη διεύθυνση στην ξηρά, πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να είναι προσαρμοσμένο με την προέχουσα εξουσιοδότηση και κρίση του πλοίαρχου να πραγματοποιεί οποιαδήποτε ενέργεια που αυτός θεωρεί ότι είναι η καλύτερη για τα συμφέροντα των επιβατών, του πληρώματος, του πλοίου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

6) Πόροι και ανθρώπινο δυναμικό.

Για τους πόρους (πηγές) και το ανθρώπινο δυναμικό επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «*Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος:*

1) Διαθέτει όλα τα κατάλληλα για διοίκηση προσόντα.

2) Είναι πλήρως ενημερωμένος σχετικά με το ΣΑΔ της Εταιρείας.

3) Έχει την αναγκαία υποστήριξη, προκειμένου να εκτελέσει με ασφάλεια τα καθήκοντά του.

Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε πλοίο επανδρώνεται (ή αλλιώς στελεχώνεται) με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά και είναι σε καλή ιατρική κατάσταση σύμφωνα με τις Εθνικές και Διεθνείς απαιτήσεις.

Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες και να εξασφαλίζει ότι στο νέο προσωπικό και στο προσωπικό που αναλαμβάνει νέα καθήκοντα τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, δίνεται η κατάλληλη εξοικείωση με τα καθήκοντά του. Οδηγίες οι οποίες είναι βασικές πρέπει να παρέχονται, να εντοπίζονται, να γράφονται και να τεκμηριώνονται πριν από τον απόπλου.

Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στο ΣΑΔ της, έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών, κωδίκων και οδηγιών.

Η εταιρεία οφείλει να καθιερώνει και να διατηρεί διαδικασίες για προσδιορισμό οποιασδήποτε εκπαιδεύσεως, η οποία ενδεχομένως απαιτείται για υποστήριξη του ΣΑΔ, και να εξασφαλίζει ότι μια τέτοια εκπαίδευση παρέχεται σε όλο το ενδιαφερόμενο προσωπικό.

Η εταιρεία οφείλει να καθιερώνει διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου θα λαμβάνει ενημέρωση σχετικά με το ΣΑΔ, σε μια γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσες κατανοιές από αυτούς.

Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του πλοίου είναι ικανό να επικοινωνεί αποτελεσματικά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του τα οποία σχετίζονται με το ΣΑΔ».

Ο βασικότερος συντελεστής επιτυχούς εφαρμογής του ΣΑΔ είναι η επιλογή του κατάλληλου προσωπικού για να καλύψει τις θέσεις που επηρεάζουν την απόδοση του συστήματος. Έτσι πρέπει η εταιρεία να διορίζει ως πλοίαρχους μόνο εκείνους οι οποίοι έχουν το απαιτούμενο επίπεδο εκπαίδευσής, διαθέτουν τα ανάλογα διεθνώς αναγνωρισμένα πιστοποιητικά και θεωρούνται από την εταιρεία ότι έχουν την ικανότητα να κυβερνούν τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, στο οποίο πρόκειται να υπηρετήσουν.

Η υποχρέωση να εκτελούνται οι σωστές διαδικασίες πρέπει να διδαχθεί στο προσωπικό του πλοίου, αφού από αυτό εξαρτάται η αποτελεσματικότητα του συστήματος. Η εταιρεία θα πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα στοιχεία, όταν προβαίνει στην επάνδρωση σε σχέση με το ΣΑΔ:

1) Το εμπόριο στο οποίο απασχολείται το πλοίο και ο φόρτος εργασίας του πληρώματος.

2) Η επιδεξιότητα που απαιτείται από το πλήρωμα για την ασφαλή εκτέλεση των καθηκόντων που αυτό αναμένεται να εκτελέσει σε συνθήκες εργασίας και κατά τη διάρκεια εκτάκτων αναγκών.

3) Η συναίσθηση του πληρώματος σε σχέση με τα καθήκοντά του στο ΣΑΔ, και

4) η ύπαρξη των καταλλήλων πιστοποιητικών, των προσόντων και της ιατρικής ικανότητας.

Η εταιρεία είναι αναγκαίο να επιλέγει την καταλληλότερη μέθοδο μεταξύ των υπαρχόντων εκπαιδευτικών συστημάτων, ώστε το προσωπικό της να εξοικειώνεται με τις επιχειρησιακές διαδικασίες. Επίσης πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό είναι εξοικειωμένο με άλλες ΔΣ και κώδικες, που ενσωματώνονται στην εθνική νομοθεσία και διέπουν θέματα ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου και προλήψεως της ρυπάνσεως (όπως επίσης και τους κανονισμούς που θέτουν οι νπογνώμονες).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρουμε ότι πληροφορίες, συστάσεις και οδηγίες που δημοσιεύονται από τους νπογνώμονες καθώς και χρήσιμες οδηγίες για ασφαλείς εργασίες πάνω στο πλοίο αλλά και ασφαλείς συνθήκες εργασίας, που καθορίζονται από διάφορους οργανισμούς της βιομηχανίας, ειδικότερα από το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ISC), το Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Εταιρειών Πετρελαίου (OCIMF) και τη Διεθνή Εταιρεία Χειριστών Υγραριοφόρων και Εγκαταστάσεων (SIGTTO), πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

Οι εταιρείες πρέπει να εξετάζουν την καθιέρωση βιβλιοθηκών στην ξηρά και στο πλοίο, όπου θα δια-

τίθεται υλικό, σχετικό με την ασφάλεια. Οι βιβλιοθήκες αυτές πρέπει να επιβλέπονται, να συντηρούνται και να ενημερώνονται ως προς τις εκδόσεις.

Εκπαιδευτικά γυμνάσια για την ασφάλεια στη θάλασσα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες και απαιτήσεις που παρατίθενται στο ΣΑΔ. Τα γυμνάσια πρέπει να καλύπτουν πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και να αποσκοπούν στην εξασφάλιση ότι τα μέλη του πληρώματος ικανοποιούν τα πρότυπα του ΣΑΔ της εταιρείας και αποκτούν εμπειρία στον έλεγχο καταστάσεων, οι οποίες πιθανόν να ανακύψουν σε μία κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Τα αποτελέσματα των ελέγχων ασφάλειας, των γυμνασίων και η ανάλυση των ατυχημάτων, των επικινδύνων συμβάντων και των περιστατικών μη συμμορφώσεως βοηθούν στον εντοπισμό προσθέτων απαιτήσεων εκπαίδευσης της εταιρείας ή αναγκαίων βελτιώσεων στις διαδικασίες του ΣΑΔ.

Η εταιρεία πρέπει να εξετάζει τρόπους αναθεωρήσεως μεμονωμένων αναγκών αυτο-εκπαίδευσης, καθώς και τρόπους για τον έλεγχο της αξιοπιστίας των αναγραφόμενων προσόντων, σύμφωνα με τις διεθνείς, εθνικές και ειδικές απαιτήσεις της εταιρείας. Η εταιρεία πρέπει να εξετάζει την καθιέρωση διαδικασιών, για τη διεξαγωγή επαναληπτικών σειρών μαθημάτων για το προσωπικό που εμπλέκεται σε κρίσιμες εργασίες ασφάλειας και έκτακτης ανάγκης και τη μεταφορά πρακτικής για το έργο της εκπαίδευσεως/εξοικειώσεως τόσο για το προσωπικό της ξηράς όσο και για εκείνο του πλοίου που εμπλέκεται στο ΣΑΔ. Σημαντικό είναι όλες οι διαδικασίες και οδηγίες που καθιερώνονται στο ΣΑΔ, να είναι γραπτές και διατυπωμένες με τρόπο σαφή και απλό.

Σε περίπτωση περιστατικών που καταλήγουν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και κατά τη διάρκεια αυτών, η ικανότητα των μελών του πληρώματος να επικοινωνούν μεταξύ τους και με τους επιβάτες, προς τους οποίους έχουν ειδικές ευθύνες, αποδείχθηκε κατά το παρελθόν ότι ήταν κρίσιμος συντελεστής στην έκβαση πολλών περιστατικών. Η αποτελεσματική επικοινωνία πρέπει να αποτελεί στόχο για τη βελτίωση των επιπέδων της ασφάλειας και της προληψείας της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Όταν χρησιμοποιούνται συμβεβλημένα πρακτορεία πληρωμάτων, οι εταιρείες πρέπει να εκδίδουν γι' αυτά αντίγραφα των σχετικών διατάξεων του ΣΑΔ μαζί με τις αναγκαίες οδηγίες για τη χρησιμοποίησή τους, πριν απ' τη ναυτολόγηση του επιλεγμένου προσωπικού. Εταιρείες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες

πρακτορείων πληρωμάτων, πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι απαιτήσεις σε αυτόν τον τομέα γίνονται πλήρως αντιληπτές κατά το στάδιο της ναυτολογήσεως. Η απόδοση του πρακτορείου στην εξασφάλιση πληρώματος που ικανοποιεί τις απαιτήσεις αυτές, πρέπει να παρακολουθείται και να τηρούνται ανάλογες εγγραφές.

7) Εκπόνηση σχεδίων για λειτουργίες στο πλοίο.

Σχετικά με την εκπόνηση σχεδίων για λειτουργίες στο πλοίο επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: *«Η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την προετοιμασία των σχεδίων και οδηγιών για βασικές λειτουργίες-κλειδιά στο πλοίο, που αφορούν στην ασφάλεια και στην πρόληψη της ρυπάνσεως. Τα διάφορα καθήκοντα που περιλαμβάνονται, πρέπει να καθορίζονται και να ανατίθενται σε προσωπικό που διαθέτει τα ανάλογα προσόντα».*

Έμφαση πρέπει να δίνεται σε προληπτικές ενέργειες, ενώ διατηρείται η ικανότητα επεμβάσεως και διορθώσεως περιπτώσεων μη συμμορφώσεως ή επικινδύνων καταστάσεων που θα σημειωθούν. Οι εταιρείες πρέπει να εντοπίζουν τις βασικές εργασίες στο πλοίο και να εκδίδουν οδηγίες για τον τρόπο, με τον οποίο πρέπει να εκτελούνται. Σημαντική είναι η συνεχής επίβλεψη και πιστοποίηση της συμμορφώσεως με αυτές τις οδηγίες. Οι διαδικασίες, τα σχέδια και οι οδηγίες του ΣΑΔ μπορούν να αναπτυχθούν για κάθε μία από τις εργασίες αυτές.

Σχετικοί διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί που διέπουν ορισμένα θέματα των εργασιών αυτών είναι ανάγκη να ενσωματώνονται στις διαδικασίες, τα σχέδια και τις οδηγίες της εταιρείας. Πρόσθετα, οι εταιρείες πρέπει να αναφέρονται σε χρήσιμες τεχνικές οδηγίες, που εκδίδονται από διάφορους οργανισμούς της βιομηχανίας. Όλες οι γραπτές διαδικασίες, οδηγίες ή σχέδια πρέπει να είναι σαφείς και απλές. Οι **λίστες ελέγχων** (checklists) είναι δυνατόν να βοηθούν σημαντικά στην εξασφάλιση ότι καλύπτονται όλες οι συνήθεις εργασίες σε λειτουργική φάση.

Αναγνωρίζοντας ότι όλες οι εργασίες στο πλοίο μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, οι εταιρείες μπορούν να διαχωρίζουν τα επίπεδα της ασφάλειας που σχετίζονται με τις εργασίες στο πλοίο, σε δύο κατηγορίες: στις **ειδικές εργασίες** και στις **κρίσιμες εργασίες**. Αυτό είναι δυνατόν να γίνει για τον καθορισμό προτεραιοτήτων λειτουργικής σχεδιάσεως και για να δοθεί το μέγιστο επίπεδο προσοχής σε εκείνες

τις εργασίες του πλοίου, οι οποίες είναι κρίσιμες για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ειδικές εργασίες στο πλοίο χαρακτηρίζονται εκείνες, όπου τα σφάλματα πιθανόν να καταστούν εμφανή μόνο μετά την πρόκληση επικινδύνων καταστάσεων ή όταν συμβούν ατυχήματα. Οι διαδικασίες και οι οδηγίες για ειδικές εργασίες στο πλοίο θα καλύπτουν τα μέτρα προφυλάξεως και τους ελέγχους που στοχεύουν στη διόρθωση μη ασφαλών πρακτικών πριν συμβούν ατυχήματα. Παραδείγματα ειδικών εργασιών είναι τα εξής:

- 1) Ασφάλεια του πλοίου, τρομοκρατία και πειρατεία.
- 2) Εργασίες συντηρήσεως.
- 3) Εξασφάλιση υδατοστεγούς ακεραιότητας.
- 4) Ασφαλής ναυσιπλοΐα, περιλαμβανομένης της διορθώσεως των χαρτών και των εκδόσεων.
- 5) Εργασίες που επηρεάζουν την αξιοπιστία του εξοπλισμού, όπως του μηχανισμού πηδαλιουχίσεως και του συνδεδεμένου μηχανισμού ετοιμότητας του μηχανοστασίου.
- 6) Εργασίες πετρελεύσεως και μεταγγίσεις πετρελαίου στο λιμάνι.
- 7) Διατήρηση της ευστάθειας και αποφυγή της υπερφορτώσεως και υπερκοπώσεως.
- 8) Πρόσδεση φορτίων και άλλων δεμάτων.

Κρίσιμες εργασίες στο πλοίο χαρακτηρίζονται εκείνες όπου ένα σφάλμα δύναται αμέσως να προκαλέσει ένα ατύχημα ή μία κατάσταση η οποία μπορεί να απειλήσει τους ανθρώπους, το περιβάλλον ή το πλοίο. Ειδικότερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην ανάγκη αυστηρής προσηλώσεως στις οδηγίες κατά την εκτέλεση των κρίσιμων εργασιών και πρέπει να παρακολουθείται προσεκτικά η ικανοποιητική απόδοσή τους. Παραδείγματα κρίσιμων εργασιών είναι τα εξής:

- 1) Ναυσιπλοΐα σε περιορισμένες θαλάσσιες περιοχές ή σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα κυκλοφορίας.
- 2) Ναυσιπλοΐα σε συνθήκες μειωμένης ορατότητας.
- 3) Εργασίες που είναι δυνατόν να προκαλέσουν αιφνίδια απώλεια της ικανότητας ελιγμών σε κλειστές ή μεγάλης κυκλοφορίας περιοχές.
- 4) Εργασίες με πολύ δυσμενείς καιρικές συνθήκες.
- 5) Χειρισμός και στοιβαγία επικινδύνων φορτίων και επιβλαβών ουσιών.

6) Πετρέλευση και μετάγγιση πετρελαίου στη θάλασσα.

7) Εργασίες φορτίου σε υγραεριοφόρα, χημικά Δ/Ξ και Δ/Ξ μεταφοράς αργού πετρελαίου.

8) Κρίσιμες εργασίες στο μηχανοστάσιο.

8) Προετοιμασία για έκτακτες ανάγκες.

Σχετικά με την προετοιμασία καταστάσεων έκτακτης ανάγκης επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «*Η Εταιρεία πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τον εντοπισμό, την περιγραφή και την επέμβαση σε πιθανές περιστάσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο. Η Εταιρεία πρέπει επίσης να καθιερώνει προγράμματα για γυμνάσια και ασκήσεις για την προετοιμασία ενεργειών έκτακτης ανάγκης. Το ΣΑΔ θα προβλέπει μέτρα εξασφαλίσεως ότι η οργάνωση της εταιρείας μπορεί να ανταποκριθεί οποιεσδήποτε στους κινδύνους, τα ατυχήματα και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στις οποίες εμπλέκονται τα πλοία της.*»

Σημαντικό είναι η σχεδίαση διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για την ξηρά και το πλοίο να είναι συνεπής και κατάλληλα ολοκληρωμένη. Τα Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης (ΣΕΑ) της ξηράς περιλαμβάνουν:

- 1) Την σύνθεση και τα καθήκοντα των ατόμων που συμμετέχουν.
- 2) Τις διαδικασίες για την κινητοποίηση καταλλήλων εταιρειών που εξειδικεύονται στην υιοθέτηση μέτρων έκτακτης ανάγκης.
- 3) Τις διαδικασίες που ακολουθούν την επέμβαση σε διαφορετικών τύπων ατυχήματα ή επικίνδυνα περιστατικά.
- 4) Τις διαδικασίες για την επίτευξη και διατήρηση επαφής μεταξύ πλοίου και διευθετήσεως στην ξηρά [αναφορά στην απόφαση της Συνελεύσεως του IMO A.648 (16): Γενικές Αρχές για Συστήματα Αναφοράς Πλοίων και Απαιτήσεις Αναφοράς Πλοίου για παραπέρα καθοδήγηση].

5) Την ύπαρξη στο πλοίο των ειδικών σχεδίων, πληροφοριών ευστάθειας και ασφάλειας, καθώς και του φερόμενου εξοπλισμού περιβαλλοντικής προστασίας.

6) Τους καταλόγους ελέγχων ανάλογα με τον τύπο έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι είναι δυνατόν να βοηθούν στη συστηματική απάντηση σε ερωτήματα που τίθενται για το πλοίο κατά τη διάρκεια της επεμβάσεως.

7) Τους καταλόγους των ονομάτων, με τα οποία απαιτείται επαφή και λεπτομέρειες στοιχείων επικοινωνίας με όλα τα σχετικά μέρη, τα οποία είναι ανά-

γκη να ενημερωθούν και να συμβουλευθούν.

8) Τις διαδικασίες για γνωστοποίηση και σύνδεση με τα πλησιέστερα πρόσωπα στο πλοίο.

9) Τις διαδικασίες για την έκδοση δελτίων πληροφοριών προς απάντηση σε ερωτήματα από τα μέσα ενημερώσεως και το κοινό.

10) Τις επεδριμμένες διευθετήσεις για την αρχική επέμβαση της εταιρείας σε περίπτωση προτεινόμενου περιστατικού έκτακτης ανάγκης.

11) Την κατάσταση του προσωπικού της εταιρείας και των ειδικών προσώπων, που διατίθενται αποκλειστικά για την υποστήριξη της επεμβάσεως και για επαρκή βοήθεια για διατήρηση των συνηθισμένων καθηκόντων της.

Τα ΣΕΑ του πλοίου πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους διάφορους τύπους έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι πιθανότατα να ανακύψουν σε ένα πλοίο και οι οποίοι ενδεχομένως να περιλαμβάνουν:

1) Τον καταμερισμό των καθηκόντων.

2) Τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν για την επανάκτηση του ελέγχου της καταστάσεως.

3) Τις μεθόδους επικοινωνίας που πρέπει να χρησιμοποιούνται στο πλοίο.

4) Τις διαδικασίες για αίτηση βοήθειας από τρίτα μέρη.

5) Τις διαδικασίες για ενημέρωση της εταιρείας και αναφοράς προς τις αρμόδιες Αρχές.

6) Τη διατήρηση των επικοινωνιών μεταξύ του πλοίου και της ξηράς.

7) Τις διαδικασίες για τον χειρισμό των μέσων ενημερώσεως ή άλλων πηγών πληροφοριών του πλοίου ή της εταιρείας.

Τα ΣΕΑ πρέπει να καταρτίζονται για να περιγράφουν πώς γίνεται ο χειρισμός εκτάκτων καταστάσεων που σχετίζονται με ζημιά, πυρκαγιά, ρύπανση, προσωπικό, ασφάλεια και φορτίο. Στα παραδείγματα εκτάκτων καταστάσεων μπορεί να περιλαμβάνονται τα εξής:

1) Κατασκευαστική βλάβη.

2) Βλάβη της κύριας μηχανής.

3) Βλάβη του μηχανισμού πηδαλιουχίας.

4) Βλάβη στο σύστημα ηλεκτρικής ισχύος.

5) Σύγκρουση.

6) Προσάραξη.

7) Μετατόπιση φορτίου.

8) Πετρελαιοκηλίδες από φορτίο ή μόλυνση του φορτίου.

9) Πυρκαγιά.

10) Αβάρια φορτίου.

11) Κατάκλιση.

12) Βλάβη στο μηχανοστάσιο.

13) Εγκατάλειψη του πλοίου.

14) Άνθρωπος στη θάλασσα/έρευνα και διάσωση.

15) Είσοδος σε κλειστούς χώρους.

16) Σοβαρός τραυματισμός.

17) Τρομοκρατική ενέργεια ή πειρατεία.

18) Εργασίες ελικοπτέρου.

19) Βλάβη λόγω ιδιαίτερα δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Ο παραπάνω κατάλογος δεν σημαίνει ότι εξαντλεί όλα τα θέματα, γι' αυτό και η εταιρεία θα πρέπει να προσπαθεί να εντοπίζει όλες τις πιθανές καταστάσεις, όπου ένα ΣΕΑ του πλοίου θα απαιτείται και θα σχετίζεται με το πλοίο, την κατασκευή του, τον εξοπλισμό και το είδος των ταξιδιών που εκτελεί.

Επίσης, ενέργειες για την αντιμετώπιση πιθανών εκτάκτων καταστάσεων πρέπει να εκτελούνται κατά τη διάρκεια των γυμνασίων. Ένα πρόγραμμα τέτοιων γυμνασίων, επί πλέον εκείνων που απαιτούνται από τη SOLAS, πρέπει να διεξάγεται για την ανάπτυξη και διατήρηση εμπιστοσύνης στο πλοίο. Τα γυμνάσια αυτά πρέπει να εκτελούνται για εξάσκηση στα ΣΕΑ που καταρτίζονται για κρίσιμες καταστάσεις, και ανάλογα πρέπει να κινητοποιούν τη διεύθυνση στην ξηρά, που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση των ΣΕΑ κάτω από παρόμοιες συνθήκες. Γυμνάσια και ασκήσεις έκτακτης ανάγκης πρέπει να εκτελούνται τακτικά για δοκιμή της αποτελεσματικότητας και σαφήνειας των ΣΕΑ και για την ανάπτυξη εμπιστοσύνης και αρμοδιότητας του προσωπικού, το οποίο εμπλέκεται σε πραγματικές έκτακτες καταστάσεις.

Καταχωρίσεις όλων των γυμνασίων και ασκήσεων που διεξάγονται στην ξηρά και στο πλοίο θα πραγματοποιούνται και θα είναι διαθέσιμες για σκοπούς πιστοποιήσεως. Κατάλληλο προσωπικό θα αξιολογεί τα αποτελέσματα αυτών των γυμνασίων και ασκήσεων ως ένα βοήθημα για τον προσδιορισμό της αποτελεσματικότητας των γραπτών διαδικασιών.

9) Αναφορές και ανάλυση περιπτώσεων μη συμμορφώσεως, ατυχημάτων και επικινδύνων περιστατικών.

Για τις αναφορές και την ανάλυση περιστατικών μη συμμορφώσεως, των ατυχημάτων και των επικινδύνων συμβάντων επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «Το ΣΑΔ θα περιλαμβάνει διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ότι οι περιπτώσεις μη συμμορφώσε-

ως, τα ατυχήματα και οι επικίνδυνες καταστάσεις αναφέρονται στην εταιρεία, διερευνώνται και αναλύονται με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της προληψίας της ρυπάνσεως. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών». Αναλυτικότερα:

1) Το ΣΑΔ καθορίζει ότι ο πλοίαρχος αναφέρει τα ατυχήματα, τα επικίνδυνα συμβάντα, τις περιπτώσεις μη συμμορφώσεως με το ΣΑΔ και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις και βελτιώσεις στο ΣΑΔ προς το(-α) καθορισμένο(-α) πρόσωπο(-α) στην ξηρά. Όταν λαμβάνονται οι αναφορές αυτές από το καθορισμένο(-α) πρόσωπο(-α), πρέπει να εξετάζονται και να αξιολογούνται από το ανάλογο κλιμάκιο της ιεραρχίας της διευθύνσεως για τον προσδιορισμό της διορθωτικής ενέργειας (βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα) και προς εξασφάλιση ότι αποφεύγονται περιπτώσεις να επαναληφθούν παρόμοια περιστατικά.

2) Οι αναφορές θα περιλαμβάνουν μία περιγραφή πιθανών αιτιών, λεπτομέρειες των συνεπειών σε σχέση με βλάβη σε πρόσωπα, ζημιά στο περιβάλλον ή την περιουσία ή και κάθε πρόταση βελτιώσεως. Κάθε παρέκκλιση από τις διαδικασίες και τις οδηγίες του ΣΑΔ (περίπτωση μη συμμορφώσεως) θα καταγράφεται και σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο ΣΑΔ θα αναφέρεται όπως και όπου απαιτείται.

3) Το ΣΑΔ θα σχεδιάζεται για να επιτρέπει συνεχή ενημέρωση, τροποποίηση και βελτίωση ως αποτέλεσμα της ανάλυσης των ατυχημάτων, των επικινδύνων συμβάντων και των περιπτώσεων μη συμμορφώσεως, καθώς επίσης και της αλλαγής των συνθηκών εντός της εταιρείας.

4) Η εταιρεία πρέπει να διαθέτει ένα σύστημα καταγραφής, έρευνας, αξιολογήσεως, αναθεωρήσεως και ανάλυσης των αναφορών, καθώς επίσης και για την ανάληψη των κατάλληλων ενεργειών.

5) Οι αναγκαίες πληροφορίες από τον πλοίαρχο πρέπει να παρέχονται στα πρόσωπα εκείνα, τα οποία συγκέντρωσαν τις αναφορές χρησιμοποιώντας τις κατάλληλες διαδικασίες. Οι πληροφορίες είναι ένα σημαντικό κίνητρο και βοηθούν στην ενθάρρυνση για αποτελεσματικότερη αναφορά. Οι πληροφορίες θα περιλαμβάνουν μία επιβεβαίωση της λήψεως, της αναφοράς, του καθεστώτος της και των τελικών αποφάσεων που λήφθηκαν.

6) Η αξιολόγηση των αναφορών έχει ως αποτέλεσμα τη διορθωτική ενέργεια που ήδη αναλήφθηκε, την κατανομή εμπειριών διά μέσου της εταιρείας, την τροποποίηση των υφισταμένων διαδικασιών και

οδηγιών του ΣΑΔ ή και την ανάπτυξη νέων διαδικασιών του ΣΑΔ.

10) Συντήρηση πλοίου και εξοπλισμού.

Όσον αφορά στη συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού, επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για να εξασφαλίζει ότι το πλοίο συντηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών κανόνων και κανονισμών με οποιαδήποτε πρόσθετη απαίτηση, η οποία ενδεχομένως καθιερώνεται από την εταιρεία». Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων αυτών η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

1) Επιθεωρήσεις διενεργούνται στα κατάλληλα χρονικά διαστήματα.

2) Οποιαδήποτε περίπτωση μη συμμορφώσεως θα αναφέρεται με την πιθανή αιτία που την προκαλεί, αν αυτή είναι γνωστή.

3) Γίνονται κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες, και

4) τηρούνται αρχεία αυτών των δραστηριοτήτων.

Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες στο ΣΑΔ για τον εντοπισμό του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων, των οποίων η αιφνίδια λειτουργική βλάβη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα επικίνδυνες καταστάσεις. Το ΣΑΔ θα προβλέπει ειδικά μέτρα, που αποσκοπούν στην προώθηση της αξιοπιστίας αυτού του εξοπλισμού ή των συστημάτων. Τα μέτρα αυτά θα περιλαμβάνουν τον τακτικό έλεγχο των συστημάτων ετοιμότητας και του εξοπλισμού ή των τεχνικών συστημάτων, που δεν είναι σε διαρκή χρήση. Οι προαναφερθείσες επιθεωρήσεις, καθώς επίσης και τα ειδικά μέτρα θα ενσωματωθούν στη συνήθη λειτουργική συντήρηση του πλοίου.

Πρέπει να καθιερώνονται διαδικασίες, οι οποίες εξασφαλίζουν ότι η συντήρηση, οι επισκευές και οι σχετικές επιθεωρήσεις διεξάγονται με έναν σχεδιασμένο, ασφαλή και χρονικά κατάλληλο τρόπο. Τα άτομα που είναι σε θέσεις υπεύθυνες για τις λειτουργίες του πλοίου, πρέπει να είναι εξοικειωμένα με τις απαιτήσεις της Αρχής, της σημαίας και του νηογνώμονα, που συνήθως απαιτούν γνωστοποίηση ή/και παρακολούθηση των εργασιών από έναν επιθεωρητή στο πλοίο.

Άτομα με τα κατάλληλα προσόντα στην ξηρά πρέπει να διορίζονται για να παρακολουθούν και να παρέχουν επαρκή τεχνική υποστήριξη και τεχνικές πληροφορίες στα πλοία. Διαδικασίες θα εξασφαλίζουν πάντοτε την αξιοπλοΐα του πλοίου και θα περι-

λαμβάνουν αναφορά στον εφοδιασμό και επάρκεια των εργαλείων συντηρήσεως, τεχνικών ενημερώσεως, εφεδρικών εξαρτημάτων και εφοδίων. Διαδικασίες προληπτικής συντηρήσεως θα καθιερώνονται τουλάχιστον για τα παρακάτω:

- 1) Ελάσματα γάστρας και υπερκατασκευής.
- 2) Ασφάλεια, εξοπλισμός καταπολεμήσεως πυρκαγιάς και προστασίας από τη ρύπανση.
- 3) Εξοπλισμός ναυσιπλοΐας.
- 4) Μηχανισμός πηδαλίου.
- 5) Εξοπλισμός αγκυροβολίας και προσδέσεως.
- 6) Κύρια μηχανή και βοηθητικά εξαρτήματα.
- 7) Σωληνώσεις και επιστόμια.
- 8) Εξοπλισμός φορτοεκφορτώσεως του φορτίου.
- 9) Συστήματα αδρανοποιήσεως.
- 10) Συστήματα ανιχνεύσεως πυρκαγιάς, αερίου και θερμότητας.
- 11) Συστήματα υδροσυλλεκτών αντλήσεως έρματος, καθώς και διαχωριστήρας.
- 12) Συστήματα διαθέσεως αποβλήτων και λυμάτων.
- 13) Εξοπλισμός επικοινωνιών.

Οι επιθεωρήσεις που γίνονται με πρωτοβουλία της εταιρείας, πρέπει να σχεδιάζονται κατάλληλα και να εκτελούνται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό. Το ΣΑΔ θα επεξηγή περιληπτικά με ποιον τρόπο πρέπει να διεξάγονται οι επιθεωρήσεις της εταιρείας. Το ΣΑΔ θα περιλαμβάνει τις οδηγίες επιθεωρήσεως του τομέα ασφάλειας του πλοίου, που περιλαμβάνουν αναλυτικές πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση, εκτίμηση και τεκμηρίωση της καταστάσεως του πλοίου.

Συγκεκριμένες διαδικασίες θα εξασφαλίζουν ότι οι περιπτώσεις μη συμμορφώσεως αναφέρονται αμέσως και ότι τίθεται μία ορισμένη χρονική περίοδος για την αποκατάστασή τους. Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι ενήμερος των ευθυνών του για την αναφορά της συντηρήσεως και των απαιτήσεων επισκευών. Επίσης, άλλες διαδικασίες θα εξασφαλίζουν ότι οι αναφορές διερευνώνται και ότι αναλαμβάνονται διορθωτικές ενέργειες, εφόσον απαιτείται. Πρέπει ακόμη να καθορίζεται η ευθύνη και η αρμοδιότητα του προσωπικού που ασχολείται με τις αναφορές αυτές, ενώ ο πλοίαρχος πρέπει να διαθέτει όλη την αναγκαία υποστήριξη από την ξηρά.

Αν και οι πρωτότυπες υπογεγραμμένες εκθέσεις και πιστοποιητικά (ή τα θεωρημένα αντίγραφα) απαιτείται από την αρμόδια Αρχή ή τον νπογνώμονα να κρατούνται στο πλοίο, τα αντίγραφα αυτών, οι εκθέ-

σεις επιθεωρήσεων και οι καταχωρίσεις συντηρήσεως θα φυλάσσονται στην ξηρά από ένα υπεύθυνο πρόσωπο. Εκθέσεις συντηρημένων επιθεωρήσεων θα φυλάσσονται, θα υπογράφονται και, αν είναι δυνατόν, θα περιλαμβάνουν αντίγραφα των εκθέσεων συντηρήσεως. Στις υπογεγραμμένες καταχωρίσεις επιθεωρήσεων θα καταγράφονται οι όποιες ελλείψεις ή διορθωτικές ενέργειες. Οι καταχωρίσεις πρέπει να διατηρούνται στο πλοίο και στην ξηρά για μία προκαθορισμένη χρονική περίοδο.

Χρήσιμο είναι να γίνονται οι κατάλληλες δοκιμές του κρίσιμου εξοπλισμού και των συστημάτων του πλοίου, ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική αξιοπιστία και η χρήση των εναλλακτικών συστημάτων σε περίπτωση αιφνίδιας βλάβης. Η δοκιμή του εξοπλισμού που είναι σε ετοιμότητα λειτουργίας θα βοηθήσει στην εξασφάλιση ότι μια απλή βλάβη δεν προκαλεί απώλεια μιας κρίσιμης για το πλοίο λειτουργίας, που μπορεί να καταλήξει σε ένα ατύχημα. Ο εξοπλισμός και τα συστήματα που δεν είναι συνεχώς σε λειτουργία ή έμειναν ανενεργά για ορισμένο χρόνο, πρέπει να δοκιμάζονται τακτικά και πριν από την πραγματοποίηση κρίσιμων εργασιών. Συστηματικά σχέδια και διαδικασίες για τη δοκιμή κρίσιμων λειτουργιών πρέπει να περιλαμβάνονται στους συνήθεις ελέγχους της φυλακής (βάρδιας).

11) Έγγραφο τεκμηρίωση.

Για την έγγραφη τεκμηρίωση επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «*Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες για τον έλεγχο όλων των εγγράφων και στοιχείων τα οποία σχετίζονται με το ΣΑΔ. Η εταιρεία θα εξασφαλίζει ότι τα ισχύοντα έγγραφα είναι διαθέσιμα σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις, ότι αλλαγές στα έγγραφα εξετάζονται και εγκρίνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό και ότι τα απαρχαιωμένα έγγραφα αποσύρονται άμεσα. Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή και εφαρμογή του ΣΑΔ μπορούν να αναφέρονται ως Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχειρίσεως. Τα σχετικά έγγραφα και αρχεία θα πρέπει να τηρούνται σε μορφή που η εταιρεία θεωρεί πιο αποτελεσματική. Κάθε πλοίο θα είναι εφοδιασμένο με τα αναφερόμενα σε αυτό έγγραφα.*»

Ο έλεγχος όλων των εντύπων και δεδομένων των σχετικών με το ΣΑΔ είναι ζωτικό στοιχείο για την αποτελεσματικότητα του συστήματος. Πρέπει να δίνεται προσοχή στην τεκμηρίωση του ΣΑΔ σε τέτοιο βαθμό, ώστε αυτή να καλύπτει επαρκώς την εφαρμογή του συστήματος στους τομείς ασφάλειας και

προστασίας του περιβάλλοντος. Οι εταιρείες πρέπει να προχωρούν στην τεκμηρίωση κατά τον τρόπο που αυτές βρίσκουν περισσότερο αποτελεσματικό. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο εφοδιασμός με πολλά έντυπα πιθανόν να παρεμποδίζει την αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ.

Τα έντυπα πρέπει να εγκρίνονται πριν από την έκδοση και να εξετάζονται για την επάρκεια και τη φιλικότητά τους προς τον χρήστη σε τακτική βάση. Θα πρέπει να καθιερώνεται μια διαδικασία ελέγχου των εντύπων, η οποία θα επιτρέπει στο προσωπικό να εντοπίζει το καθεστώς αναθεωρήσεως των εντύπων και να αποκλείει τη χρήση εντύπων, που έχουν αντικατασταθεί ή θεωρούνται अपαρχαιωμένα. Για παράδειγμα, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με το να περιληφθεί μία σελίδα αναθεωρήσεων σε κάθε έντυπο, με αρίθμηση των εντύπων ή με την έκδοση περιορισμένου αριθμού αντιγράφων.

Οι μέθοδοι διανομής των εντύπων και η προδιαγραφόμενη θέση ή ο κάτοχός τους πρέπει να καθορίζονται σαφώς. Επίσης, είναι σημαντικό τα έντυπα του ΣΑΔ που υπάρχουν στο πλοίο να είναι σχετικά με το συγκεκριμένο πλοίο. Η εταιρεία θα εξετάζει τον διορισμό ενός προσώπου(-ων) στην ξηρά υπεύθυνου για τον έλεγχο, την τροποποίηση και τη διανομή των εντύπων του ΣΑΔ. Η δραστηριότητα αυτή πρέπει να παρακολουθείται από καθορισμένο πρόσωπο. Ο έλεγχος των εντύπων στο πλοίο είναι ευθύνη του πλοιάρχου. Οι έλεγχοι του ΣΑΔ θα πιστοποιούν την επάρκεια του ελέγχου των εντύπων στο πλοίο.

Η τεκμηρίωση θα σχεδιάζεται και θα καθιερώνονται διαδικασίες, που θα επιτρέπουν να γίνονται αλλαγές και τροποποιήσεις κατά έναν ελεγχόμενο τρόπο. Οι αλλαγές θα εντοπίζονται άμεσα και θα γνωστοποιούνται στο αρμόδιο προσωπικό στην ξηρά και στο πλοίο. Προσωπικό που επηρεάζεται από τις αλλαγές πρέπει πάντοτε να ασχολείται με τον καθορισμό και την εφαρμογή αυτών.

Διαδικασίες θα προδιαγράφουν την αναγκαία γνωστοποίηση προς επιβεβαίωση ότι τα απαρχαιωμένα έντυπα απομακρύνθηκαν και καταστράφηκαν. Μόνο το υπεύθυνο πρόσωπο για τον έλεγχο της τεκμηρίωσης θα κρατεί αντίγραφα των απαρχαιωμένων εντύπων. Όταν το πλοίο αποχωρεί από τον στόλο της εταιρείας (π.χ. πώληση, διάλυση κ.λπ.) όλα τα αντίγραφα των εντύπων του ΣΑΔ θα πρέπει να επιστρέφονται στο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (DPA).

Το ΣΑΔ της εταιρείας θα περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Η οργάνωση της τεκμη-

ρίωσης του ΣΑΔ της εταιρείας θα προσαρμόζεται για να ικανοποιεί την παιδεία της εταιρείας, το μέγεθος, τα πρότυπα του εμπορίου που εκτελούν τα πλοία της κ.λπ.. Η τεκμηρίωση του ΣΑΔ θα στηρίζεται και στα δύο μέρη, δηλαδή στα έγγραφα στο γραφείο και στα εγχειρίδια του πλοίου. Τα εγχειρίδια αυτά θα ταξινομηθούν κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να επιτρέπεται σε κάθε εργαζόμενο που ασχολείται με το ΣΑΔ να στρέφεται αμέσως στις σχετικές διατάξεις του, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Η εταιρεία θα εξασφαλίζει ότι οι σχέσεις μεταξύ του ΣΑΔ και των υπολοίπων συστημάτων στην ξηρά και στο πλοίο έχουν γίνει κατανοητές με κατάλληλο τρόπο και ότι καθιερώνονται οι σχετικές αναφορές.

12) Επαλήθευση, έλεγχος και αξιολόγηση εταιρείας.

Σχετικά με την επαλήθευση, τον έλεγχο και την αξιολόγηση της εταιρείας επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «*Η εταιρεία θα πρέπει να πραγματοποιεί εσωτερικούς ελέγχους για να διαπιστώνει ότι οι δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρυπάνσεως συμμορφώνονται με το ΣΑΔ. Η εταιρεία περιοδικά θα αξιολογεί την απόδοση και όταν απαιτείται θα αναθεωρεί το ΣΑΔ σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθιερώνονται από την εταιρεία*».

Οι έλεγχοι και οι πιθανές διορθωτικές ενέργειες θα πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με τις τεκμηριωμένες έγγραφες διαδικασίες. Το προσωπικό που πραγματοποιεί τους ελέγχους θα είναι ανεξάρτητο των τομέων που ελέγχονται, εκτός και αν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό λόγω του μεγέθους και της φύσεως της εταιρείας. Τα αποτελέσματα των ελέγχων και αναθεωρήσεων θα πρέπει να τίθενται υπόψη όλου του προσωπικού, το οποίο έχει ευθύνη στον συγκεκριμένο τομέα. Το διευθυντικό προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τον συγκεκριμένο τομέα θα πρέπει να πραγματοποιεί έγκαιρα διορθωτικές ενέργειες για τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν.

Τα σχέδια ελέγχων θα προετοιμάζονται και θα περιλαμβάνουν όλα τα τμήματα που εμπλέκονται στο ΣΑΔ για καθένα πλοίο ξεχωριστά. Τα σχετικά τμήματα της εταιρείας θα ελέγχονται από ανώτερα κλιμάκια σε λογικά χρονικά διαστήματα. Τα σχέδια θα καλύπτουν:

1) Τους ειδικούς τομείς και δραστηριότητες που θα ελεγχθούν.

2) Τα προσόντα του προσωπικού που εκτελεί τους ελέγχους, και

3) τις διαδικασίες για την αναφορά των αποτελεσμάτων, τα συμπεράσματα και τις προτάσεις.

Τα ανώτερα κλιμάκια της διεύθυνσεως θα λαμβάνουν τακτικές αναφορές για τη συνέχεια, καταλληλότητα και αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ. Οι αναφορές αυτές θα παρουσιάζονται από το υπεύθυνο προσωπικό για το ΣΑΔ. Οι αντικειμενικές αξιολογήσεις των αποτελεσμάτων των ελέγχων πρέπει να πραγματοποιούνται από αρμόδια πρόσωπα και να γίνεται ανασκόπηση:

- 1) Των δομών οργανωτικής διαχειρίσεως.
 - 2) Των διαδικασιών διοικήσεως.
 - 3) Του προσωπικού, περιλαμβανομένης της ευθύνης και δικαιοδοσίας του.
 - 4) Της εξοικειώσεως με προσήλωση στις πολιτικές του ΣΑΔ, στις διαδικασίες και οδηγίες.
 - 5) Των αιτήσεων για πρόσθετη εξοικείωση ή εκπαίδευση στην εργασία.
 - 6) Της τεκμηρίωσης, των αναφορών και τηρήσεως καταχωρίσεων.
- Οι επιθεωρήσεις της διεύθυνσεως θα διεξάγονται:
- 1) Στην ανάλυση των ατυχημάτων, επικινδύνων συμβάντων και περιπτώσεων μη συμμορφώσεως.
 - 2) Στα ευρήματα των ελέγχων.
 - 3) Στις συστάσεις που ακολουθούν την απόκτηση κλάσεως και τις θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις.
 - 4) Στην εξέταση για ενημέρωση του συστήματος, ως αποτέλεσμα αλλαγών του στόλου, του εμπορίου και των στρατηγικών αγοράς, καθώς και σε νέους κανονισμούς ή αλλαγές στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές τάσεις.

Τα πρακτικά των συναντήσεων της διεύθυνσεως για επισκόπηση θα κρατούνται και θα φυλάσσονται. Τα ευρήματα, συμπεράσματα και συστάσεις θα τεκμηριώνονται. Τα σχέδια ενεργειών που ακολουθούν τα ευρήματα επισκοπήσεως θα τεκμηριώνονται και οι καταχωρίσεις θα διατηρούνται.

13) Πιστοποίηση, επαλήθευση και έλεγχος.

Για την πιστοποίηση, την επαλήθευση και τον έλεγχο επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι: «Το πλοίο θα πρέπει να λειτουργεί από μία εταιρεία, η οποία εκδίδει το DOC σχετικό με αυτό (το πλοίο). Το DOC θα εκδίδεται για κάθε εταιρεία που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ΚΑΔ από την Αρχή, από έναν οργανισμό αναγνωρισμένο από την Αρχή ή από την Κυβέρνηση της χώρας που ενεργεί για λογαριασμό της Αρχής, την οποία η εταιρεία επέλεξε για

να πραγματοποιεί τις δραστηριότητές της. Το DOC θα γίνεται αποδεκτό ως ένδειξη ότι η εταιρεία είναι σε θέση να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα. Ένα αντίγραφο του DOC θα διατίθεται στο πλοίο, προκειμένου ο πλοίαρχος, αν του ζητηθεί, να μπορεί να παρουσιάσει αυτό για επιβεβαίωση της Αρχής ή των αναγνωρισμένων από αυτήν οργανισμών.

Ένα πιστοποιητικό που ονομάζεται SMC θα πρέπει να εκδίδεται για ένα πλοίο από την Αρχή ή αναγνωρισμένο από την Αρχή οργανισμό. Η Αρχή εκδίδοντας το ΣΑΔ θα διαπιστώνει ότι η εταιρεία και η διοίκηση στο πλοίο λειτουργούν σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΣΑΔ. Η Αρχή ή ένας αναγνωρισμένος από την Αρχή οργανισμός θα πρέπει περιοδικά να πιστοποιεί τη σωστή λειτουργία του ΣΑΔ του πλοίου, όπως αυτό έχει εγκριθεί».

14) Προσωρινή πιστοποίηση.

Αυτό το νέο τμήμα αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου εκδίδεται ένα προσωρινό DOC για την διευκόλυνση της αρχικής εφαρμογής του ΚΑΔ όταν: «(1) η εταιρεία έχει μόλις ιδρυθεί ή (2) νέες κατηγορίες πλοίων πρόκειται να προστεθούν σε ένα υφιστάμενο DOC, επαληθεύοντας ότι η εταιρεία έχει ένα ΣΑΔ που εκπληρώνει τους στόχους του ΚΑΔ. Η περίοδος εκδόσεως του προσωρινού DOC δεν μπορεί να υπερβεί τους 12 μήνες και ένα αντίγραφο αυτού πρέπει να τοποθετηθεί στο πλοίο για λόγους επαληθεύσεως.

Επίσης, πρέπει να εκδοθεί και ένα προσωρινό SMC: (1) με την παράδοση των νεότευκτων πλοίων και (2) όταν η εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη για τη διαχείριση ενός νέου πλοίου ή (3) όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία. Η διάρκεια του προσωρινού SMC δεν πρέπει να ξεπερνά τους 6 μήνες. Εκδίδεται μετά την επαλήθευση ότι το DOC ή το προσωρινό DOC είναι σχετικό με το πλοίο υπό εξέταση. Το ΣΑΔ της εταιρείας για το συγκεκριμένο πλοίο περιέχει όλα τα στοιχεία του ΚΑΔ και έχει αξιολογηθεί κατά τη διάρκεια του ελέγχου προς έκδοση του DOC ή του προσωρινού DOC. Εξίσου σημαντικό είναι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα να παρουσιάζονται εξοικειωμένοι με το ΣΑΔ και τις σχεδιασμένες ενέργειες για την εφαρμογή του».

15) Επαληθεύσεις.

Αναφέρεται σε όλες τις επαληθεύσεις που απαιτούνται από τις διατάξεις του ΚΑΔ και πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που είναι αποδεκτές, από την Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που ανέπτυξε ο οργανισμός.

16) Έντυπα πιστοποιητικών.

Αυτό το τμήμα περιέχει στοιχεία για τα έντυπα των πιστοποιητικών: (α) το DOC, το SMC, το προσωρινό DOC και το προσωρινό SMC πρέπει να συντάσσονται σε μορφή εντύπου που αντιστοιχεί σε μονιέλα που υπάρχουν στο παράρτημα του ΚΑΔ. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι αγγλικά ή γαλλικά, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις δύο γλώσσες. Επίσης, οι τύποι των πλοίων που αναφέρονται στο DOC και στο προσωρινό DOC μπορούν να εγκριθούν για να αντικατοπτρίζουν τυχόν περιορισμούς στις λειτουργίες των πλοίων που περιγράφονται στο ΣΑΔ.

5.5.7 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του ΚΑΔ.

Σχετικά με τα **οφέλη και πλεονεκτήματα** του Κώδικα ισχύουν τα εξής:

- 1) Πρόκειται για ένα αξιόπιστο εργαλείο εάν χρησιμοποιείται με τον κατάλληλο τρόπο.
- 2) Είναι αποτελεσματικό στη μείωση των ατυχημάτων των πλοίων και των ζημιών (νομικών απαιτήσεων) εάν χρησιμοποιείται με τον κατάλληλο τρόπο.
- 3) Οι κίνδυνοι αξιολογούνται και λογικές προφυλάξεις υιοθετούνται εάν αυτό γίνεται με λογική προσέγγιση.
- 4) Βοηθά στην αύξηση της ευαισθητοποίησης και της συμμορφώσεως προς τους διεθνείς κανονισμούς.
- 5) Βελτιώνει και εφαρμόζει τη συνείδηση ασφάλειας και συμβάλλει στη βελτίωση των δεξιοτήτων του προσωπικού.
- 6) Καθιερώνει προγράμματα που απευθύνονται σε όλο το προσωπικό.
- 7) Λιγότερη έκθεση σε κρίσιμες αξιώσεις αστικής ευθύνης σε περίπτωση σοβαρής απώλειας.
- 8) Αποφυγή επικαλύψεων και σπατάλη προσπάθειών.
- 9) Συνεχής βελτίωση του ΣΑΔ και ως εκ τούτου της αποδοτικότητας της εταιρείας.
- 10) Μείωση των λειτουργικών λαθών, άρα και μείωση του κόστους.
- 11) Μείωση ατυχημάτων που σχετίζονται με το προσωπικό (προστασία και της περιουσίας).
- 12) Προστασία της φύσεως και του περιβάλλοντος.
- 13) Τυπικοί έλεγχοι του συστήματος και της μη συμμορφώσεως σε αυτό.

14) Μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σαν εργαλείο μάρκετινγκ.

15) Διεθνής αποδοχή του ΣΑΔ της εταιρείας, και

16) ένα αποδεκτό μέσο διασυνδέσεως ανάμεσα στον πελάτη και στην εταιρεία σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών.

Σχετικά με τα **μειονεκτήματα** του ΚΑΔ ισχύουν τα εξής:

- 1) Δεν είναι ένα αρκετά δεσμευτικό εργαλείο διαχειρίσεως.
- 2) Οι διαδικασίες του ΣΑΔ δεν είναι συχνά σχετικές (εξαρτάται από την κάθε εταιρεία).
- 3) Οι πρακτικές εργασίες μπορεί να είναι αρκετά δαπανηρές για αλλαγές.
- 4) Πολύ σπάνια ο χρόνος και οι πόροι εκτρέπονται από τον κύριο στόχο της αποκτήσεως κέρδους από τη μεταφορά των εμπορευμάτων.
- 5) Οι λίστες ελέγχου επιβαρύνουν το σύστημα όταν πρόκειται για τις απαιτήσεις λογιστικού ελέγχου.
- 6) Ικανός αριθμός κανόνων και κανονισμών που απευθύνονται σε προσωπικό με χαμηλού επιπέδου εκπαίδευση.
- 7) Γλώσσα επικοινωνίας (πάρα πολλές μεταφράσεις).
- 8) Έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσής. Οι ανάγκες εκπαίδευσής σπάνια αναφέρονται.
- 9) Έλλειψη προσαρμοστικότητας από την πλευρά της εταιρείας, σχετικά με τους τύπους των πλοίων και τα μοτίβα του εμπορίου (αριθμός του προσωπικού ξηράς, συχνότητα επισκέψεων στο πλοίο κ.λπ.).
- 10) Η συμπεριφορά των αρχών της σημαίας μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα εφαρμογής, ερμηνείας, μεταβολής σε αντικειμενικά πρότυπα.
- 11) Έλλειψη κατάλληλων ελέγχων του ΣΑΔ και επιφανειακή αξιολόγηση (για τον πλοίαρχο, επιθεωρήσεις και αξιολογήσεις των υπεύθυνων προσώπων – superintendents – για τα έγγραφα που παρέλαβε κ.λπ.).
- 12) Η ναυτιλία είναι μία πολυεθνική και πολύπλευρη βιομηχανία με ένα παγκοσμιοποιημένο εργατικό δυναμικό. Η διαφορετικότητα των απόψεων και εμπειριών διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του ΚΑΔ.
- 13) Εσφαλμένες απόψεις ότι οι μεγάλες και επαναλαμβανόμενες ποσότητες γραφειοκρατίας (αλλά και της διοικήσεως να λειτουργήσει) με τη συμπλήρωση πολλών τετραγωνιδίων και λιστών ελέγχου θα

μπορούσαν να αντικαταστήσουν το αίσθημα ναυτοσύνης και καλής εκπαίδευσης.

14) Η ανακάλυψη του θεσμού του DPO (ορισμός κατάλληλου προσώπου στο πλοίο) με σκοπό να επιλύσει πολλά προβλήματα, κυρίως γραφειοκρατίας.

5.5.8 Σχολιασμός ορισμένων διατάξεων του ΚΑΔ.

Ο ΚΑΔ δεν υιοθετεί νέους κανονισμούς για ζητήματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, αλλά ορίζει το σύστημα στο οποίο οι υπάρχουσες ΔΣ του IMO (SOLAS, MARPOL και STCW) θα εφαρμόζονται. Αυτή η συστηματοποίηση της εφαρμογής τους πραγματοποιείται με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλισθεί, να ελεγχθεί, να αποδειχθεί, ότι τα μέτρα που λαμβάνονται είναι αξιόλογα και μετρήσιμα και, αν απαιτείται, να βελτιωθούν. Παράλληλα υπάρχει στενός δεσμός του ΚΑΔ με τους κανονισμούς για τους λιμενικούς ελέγχους με τη μορφή της διατηρήσεως του DOC για τις ναυτιλιακές εταιρείες και του SMC για τα πλοία.

Με απλά λόγια, οι διατάξεις του Κώδικα ISM σχετίζονται με μία δεσμευτική πολιτική ασφάλειας από την κορυφή της εταιρείας μέχρι τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, η οποία εκφράζεται με τη δημιουργία ενός συστήματος έγγραφης πιστοποίησης, με την καθιέρωση περιοδικών ελέγχων από την εταιρεία και την αξιολόγηση από εξωτερικούς φορείς, καθώς και με τη συμμόρφωση προς τους υποχρεωτικούς διεθνείς κανονισμούς στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

1. Σύμφωνα με τον ΚΑΔ, η εταιρεία πρέπει να αναπτύξει, να εφαρμόσει και να διατηρήσει ένα SMS, το οποίο να περιλαμβάνει την περιβαλλοντική πολιτική, τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, τις γραμμές επικοινωνίας (ανάμεσα σε προσωπικό ξηράς και πλήρωμα), τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταποκρίσεως σε έκτακτη ανάγκη και τις διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων (άρθρ. 1.4).

Η προσέγγιση αυτή είναι περισσότερο θεωρητική, διότι αν και ο κώδικας εξηγεί τι σημαίνει ιδανικό επίπεδο διοικήσεως, αποφεύγει να αναλύσει με ποιον τρόπο θα επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

2. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ασκούν μία πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρ. 2).

Αυτό θα έπρεπε να είχε ερμηνευθεί με περισσότερη λεπτομέρεια, διότι δεν διευκρινίζεται εάν εφαρμόζεται είτε στην περίπτωση ενός πλοιοκτήτη, που απλά έχει την πρόθεση να δεσμεύεται από τους διεθνείς κανονισμούς είτε στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης

τηρεί τους διεθνείς κανονισμούς που αφορούν σε όλες τις μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως. Με άλλα λόγια, πρόκειται για τις οικονομικές επιπλοκές του Κώδικα, δηλαδή ο πλοιοκτήτης που ακολουθεί με κάθε λεπτομέρεια τον Κώδικα πρέπει να επενδύσει σημαντικά ποσά για να δημιουργήσει ένα πλήρες ΣΑΔ.

3. Σχετικά με το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο στην ξηρά (DPA), το ΣΑΔ πρέπει να του προσφέρει άμεση πρόσβαση στα υψηλά σιελέχνη της επιχειρήσεως (άρθρ. 3), και ότι αυτό το πρόσωπο θα έχει την ευθύνη να εξασφαλίσει ότι υπάρχει άμεση επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του γραφείου ή και του πλοιοκτήτη (άρθρ. 4).

Συμπληρωματικά είναι απαραίτητη η παροχή νομικών συμβουλών, έτσι ώστε ο ρόλος του DPA να μην εκθέτει την επιχείρηση σε περισσότερους κινδύνους σε σχέση με το παρελθόν, αν και ο κώδικας δεν αποσαφηνίζει με ποιον τρόπο θα επιτευχθεί η διαρκής και άμεση επικοινωνία του πλοίου και του γραφείου.

4. Σύμφωνα με τον κώδικα, ο πλοίαρχος θα εξακολουθήσει να έχει τη δικαιοδοσία και την ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων (άρθρ. 5), ενώ πρέπει να του προσφερθεί η απαραίτητη υποστήριξη για να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια (άρθρ. 6.1.3). Επίσης, πρέπει να έχει πλήρη γνώση του SMS της εταιρείας (άρθρ. 6.1.2), αλλά και η τελευταία να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του (άρθρ. 6.3).

Τα άρθρα 5 και 6 δείχνουν ότι τα καθήκοντα του πλοιάρχου πρέπει να είναι σε έγγραφη μορφή, αλλά σε κανένα άλλο σημείο του Κώδικα δεν αναφέρονται πρόσθετες πληροφορίες και επομένως εύλογο είναι να υπάρξει μεγάλη απόκλιση στην άσκηση της πολιτικής από εταιρεία σε εταιρεία.

5. Οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση πρέπει να αναγνωρίζονται και να διατηρούνται από την εταιρεία μέσω της υποστηρίξεως του ΣΑΔ (άρθρ. 6.5), ενώ οι παραπάνω διαδικασίες να διεξάγονται μέσω πληροφόρησεως σε γλώσσα κατανοητή από το πλήρωμα (άρθρ. 6.6).

Θα ήταν χρήσιμο το SMS να παρείχε πληροφορίες σχετικά με τις συνεχείς εργάσιμες ώρες, τις ελάχιστες περιόδους αναπαύσεως και τις νυχτερινές βάρδιες για όλα τα μέλη του πληρώματος, διότι η ποιτική διαχείριση πάνω στο πλοίο συνδέεται άμεσα με τη φυσική αντοχή του πληρώματος.

6. Ο κώδικας απαιτεί να καθιερωθούν οι διαδικασίες εκείνες που αναγνωρίζουν, περιγράφουν και ανταποκρίνονται σε ζητήματα έκτακτης ανάγκης πάνω στο πλοίο (άρθρ. 8).

Παρέχοντας ειδικές εντολές για γεγονότα, που είναι πιθανόν να συμβούν, αυτό μπορεί να προβληματίσει τον πλοίαρχο, ώστε αυτός να αδυνατεί να ανταποκριθεί σε καθημερινά απλά προβλήματα που συναντά κάποιος στη θάλασσα δίχως να έχει τον κίνδυνο παρεκκλίσεως από τις εντολές του γραφείου.

7. Το ΣΑΔ πρέπει να περιέχει διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ότι μη συμμορφώσεις, ατυχήματα και επικίνδυνες καταστάσεις, αναφέρονται στην εταιρεία, και η τελευταία να καθιερώνει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών κινήσεων (άρθ. 9).

Ωστόσο, ορισμένοι όροι του Κώδικα χρειάζονται καλύτερη ερμηνεία, π.χ. ατύχημα σημαίνει ένα συμβάν που περιλαμβάνει τραυματισμό ή ζημιά στην ανθρώπινη ζωή, στο περιβάλλον, στο πλοίο ή στο φορτίο. Μη συμμόρφωση είναι μία κατάσταση, όπου αντικειμενικά στοιχεία τονίζουν τη μη εκπλήρωση μίας ειδικής απαιτήσεως. Επικίνδυνες καταστάσεις είναι οι περιπτώσεις που πιθανόν να οδηγήσουν σε ένα ατύχημα εάν εξελιχθούν περισσότερο (near-miss situations).

8. Ο κώδικας ορίζει ότι πρέπει να καθιερωθούν οι κατάλληλες διαδικασίες, ώστε το πλοίο να συντηρείται σωστά και οι επιθεωρήσεις να διεξάγονται περιοδικά. Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες στο SMS, με σκοπό την αναγνώριση του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων (άρθ. 10).

Συμπληρωματικά πιθανόν να είναι απαραίτητο η εταιρεία να προτείνει την πρόσκληση ειδικών τεχνικών συμβούλων, με σκοπό τον γενικό έλεγχο της εκάστοτε καταστάσεως του στόλου της.

9. Ο κώδικας απαιτεί την καθιέρωση εσωτερικών ελέγχων για τα θέματα ασφάλειας και προλήψεως της θαλάσσιας ρυπάνσεως αλλά και των περιοδικών εκτιμήσεων της αποδοκότητας της εταιρείας (άρθ. 12), ενώ εισάγει τον θεσμό των ανεξαρτήτων επιθεωρήσεων (άρθ. 12.4).

Στην πράξη όμως δεν φαίνεται να υποστηρίζει τον νέο θεσμό απ' τη στιγμή, που είναι ανεφάρμοστος εξαιτίας του μεγέθους και της φύσεως κάθε εταιρείας.

10. Το DOC πρέπει να εκδοθεί για κάθε εταιρεία που λειτουργεί σύμφωνα με τις επιταγές του κώδικα από τις Αρχές της δημόσιας διοικήσεως ή την κυβέρνηση μίας χώρας ή από έναν διεθνή οργανισμό αναγνωρισμένο από την κυβέρνηση, ενεργώντας για λογαρια-

σμό της δημόσιας διοικήσεως, της οποίας η εταιρεία επέλεξε να διενεργεί τις εργασίες της (άρθ. 13.2).

Υπάρχει μία διχογνωμία μεταξύ του σχετικού άρθρου του κώδικα και του αντίστοιχου κειμένου στον Κανονισμό 4.1 του Κεφαλαίου IX της ΔΣ SOLAS. Η φράση «acting on behalf of» που περιλαμβάνεται στον Κώδικα θα πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να έλθει σε αλληλουχία με την αντίστοιχη φράση που περιέχεται στη SOLAS «at the request of». Το άρθρο αυτό του Κώδικα δημιούργησε αρκετή σύγχυση και ο IMO προχώρησε στην έκδοση των σχετικών οδηγιών¹¹. Το πρόβλημα επιτείνεται όταν τα πλοία είναι νπολογημένα σε ένα κράτος, αλλά η εταιρεία έχει την έδρα της σε άλλο κράτος, π.χ. ελάχιστες εταιρείες πλοιοκτητικές ή διαχειριστικές έχουν τη βάση τους στη Λιβερία ή στον Παναμά.

11. Το πλοίο πρέπει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο, ώστε η εταιρεία που είναι υπεύνητη να έχει εφοδιαστεί με το DOC (άρθ. 13.1).

Με την έκδοση του Πιστοποιητικού Νπολογήσεως δεν σημαίνει αυτόματα ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο, επομένως η ύπαρξη των εγγράφων που καθιερώνει ο κώδικας δεν προσφέρει ανάλογες εγγυήσεις ότι θα γίνουν αποδεκτά δίχως αμφισβητήσεις σε περίπτωση μελλοντικών αγωγών.

12. Το SMC θα πρέπει να εκδίδεται για το πλοίο από τη διοίκηση ή αναγνωρισμένο οργανισμό και η διοίκηση να πιστοποιεί ότι η εταιρεία και η διαχείριση πάνω στο πλοίο λειτουργούν όπως ορίζει το αποδεκτό ΣΑΔ (άρθ. 13.4).

Αναγκαίο είναι να ερμηνευθεί καλύτερα ο όρος «certifying authorities». Οι νπογνώμονες αναγνωρίστηκαν από τα κράτη και τις διοικήσεις των σημαίων των πλοίων για να επιτελέσουν τον σκοπό της πιστοποίησης. Ένα ερώτημα που γεννήθηκε είναι αν οι νπογνώμονες απέκτησαν στην πράξη την εμπειρία των ελέγχων και πόσο ακέραια είναι η κρίση των ελεγκτών σε κράτη ή σε περιοχές που ο έλεγχος δεν είναι ιδιαίτερα αυστηρός.

5.5.9 Νομικές επιπτώσεις του ΚΑΔ.

1) Ζητήματα αξιοπλοΐας.

Σύμφωνα με το ισχύον αγγλικό δίκαιο, ο πλοιοκτήτης όταν έχει συμφωνήσει να μεταφέρει ένα φορτίο για ένα ναυλωμένο ταξίδι, εάν δεν υπάρχει ρητή

¹¹ Βλ. σχετικά Supplemental Guidelines to Administrations on Auditing and Certification of Companies Operating Multi-Flagged Fleets, IMO/MSF Circular 693.

διάταξη, σιωπηρά υποχρεούται να διαθέσει στον ναυλωτή ένα αξιόπλοο πλοίο. Στην περίπτωση που ισχύουν οι **Κανόνες Χάγης-Βίμπυ** (1971/1992), η απόλυτη υποχρέωση του πλοιοκτήτη αντικαθίσταται από την υπόσχεση ότι αυτός πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού θα ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια, ώστε να είναι το πλοίο αξιόπλοο.

Για να είναι αξιόπλοο το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο σε θέματα σχεδιασμού, κατασκευής, τεχνικής καταστάσεως και εξοπλισμού, έτσι ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει τους φυσικούς κινδύνους της θάλασσας και να διαθέτει ικανό πλοίαρχο και αποτελεσματικό πλήρωμα. Ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος για αποζημιώσεις στις περιπτώσεις που εμφανίζονται:

1) Αναξιοπλοΐα κατά το προκαταρκτικό ταξίδι, εκτός εάν προβλέπονται απαλλακτικές ρήτρες.

2) Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ενώ οι απαλλακτικές ρήτρες δεν τον καλύπτουν ακόμη και εάν δεν έχει την ευκαιρία να επισκευάσει ενδεχόμενες ζημιές στο πλοίο.

3) Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ενώ υπάρχουν οι απαλλακτικές ρήτρες και έχει τη δυνατότητα επιλογής των επισκευών, αλλά λόγω αμέλειας τις αγνοεί.

Αντιθέτως, η εμφάνιση ενός προβλήματος, που μπορεί εύκολα να επιλυθεί εν πλω, δεν ορίζεται ως αναξιοπλοΐα, π.χ. η ανάγκη επισκευής ενός από τα δύο καζάνια που εμπόδισε τη σωστή λειτουργία του πλοίου για μικρή χρονική περίοδο. Η ανικανότητα του πλοιάρχου ή του πληρώματος μπορεί να θεωρηθεί ως αναξιοπλοΐα κι αυτή η ανικανότητα μπορεί να εκφράζεται διά μέσου της ανεπάρκειας προσόντων ή γνώσεως του αντικειμένου εργασίας, π.χ. σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου ή τα συστήματα ερματισμού και καυσίμων ή την έλλειψη ικανού αριθμού προσώπων ως μέλη του πληρώματος. Επίσης, ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί αναξιοπλοο όταν ο πλοιοκτήτης δεν το εφοδιάζει με όλα τα απαραίτητα έγγραφα για το ταξίδι¹². Γενικότερα, η ευθύνη του μεταφορέα σχετικά με την αναξιοπλοΐα και τη ζημιά του φορτίου διέπεται σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης (1924) ή τους Κανόνες Χάγης-Βίμπυ (1971/1992). Συγκεκριμένα:

(1) *Άρθρο III Κανονισμός 1: The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to- (a) make the ship seaworthy (b) properly man, equip, and supply the ship (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.*

Η δέουσα επιμέλεια αφορά στην άσκηση της εργασίας του μεταφορέα και όλων των προσώπων (υπαλλήλων και πρακτόρων), που αυτός απασχολεί ή τους έχει δώσει την αρμοδιότητα να παρουσιάσουν ένα αξιόπλοο πλοίο. Κατά συνέπεια ο πλοιοκτήτης, που έχει ήδη ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια με κάθε λεπτομέρεια πριν ξεκινήσει το ναυλωμένο ταξίδι, δεν θα είναι υπεύθυνος εάν ο πλοίαρχος λόγω αμέλειας απέτυχε, πριν την είσοδο σε νέο στάδιο, να επισκευάσει ένα πρόβλημα που αναπτύχθηκε από τη στιγμή που ξεκίνησε το ταξίδι.

(2) *Άρθρο IV Κανονισμός 1: Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy.... whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exception under this article.*

Εάν δεχθούμε ότι η ζημιά προήλθε από την αναξιοπλοΐα, δεν υπάρχει βάρος αποδείξεως στον πλοιοκτήτη σχετικά με την άσκηση δέουσας επιμέλειας, εκτός εάν αποδείξει το θιγόμενο πρόσωπο ότι πρώτον υπήρξε αναξιοπλοΐα και δεύτερον προκλήθηκε ζημιά εξαιτίας αυτής της αναξιοπλοΐας.

(3) *Άρθρο IV Κανονισμός 2: Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising from.... any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents of the carrier contributed to the loss or damage.*

Σχετικά με τη φράση «without the fault or neglect» δεν είναι απαραίτητο για τον μεταφορέα, εάν αυτός

¹² Ως χαρακτηριστικά παραδείγματα αναξιοπλοΐας παραθέτουμε τις εξής δικαστικές αποφάσεις: (α) *Hong Kong v. Kawasaki* (1962), όπου ένα πλοίο κρίθηκε αναξιοπλοο όταν οι μηχανές του αντιμετώπιζαν συχνά προβλήματα λειτουργίας. (β) *McIver v. Tate* (1903), όταν το πλοίο αναχώρησε χωρίς επαρκή καύσιμα λόγω της αμέλειας του πλοιάρχου. (γ) *Kish v. Taylor* (1912), όταν τοποθετήθηκε φορτίο στο κατάστρωμα με τέτοιο τρόπο, ώστε το πλοίο να αντιμετωπίζει προβλήματα ευστάθειας.

επιθυμεί την προστασία του από αυτό το άρθρο, να αποδείξει την ακριβή αιτία της απώλειας, αρκεί να αποδείξει ότι αυτή δεν προκλήθηκε από αμέλειά του. Αλλά είναι αρκετό ότι η απώλεια δεν μπορεί να εξηγηθεί, διότι το βάρος της αποδείξεως έχει ο μεταφορέας, που θα πρέπει να αποδείξει απουσία λάθους ή αμέλειας.

Παράλληλα οι Κανόνες του Αμβούργου (1974) στο Μέρος II, που αφορά στην ευθύνη του μεταφορέα, αναφέρουν τα εξής:

(1) *Άρθρο 5 (περί ευθύνης): The carrier is liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he or his agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.*

Αυτοί οι κανόνες είναι πολύ σημαντικοί όταν το εμπόριο εκτελείται σε περιοχές δικαιοδοσίας, όπου αυτοί εφαρμόζονται υποχρεωτικά. Το βάρος της αποδείξεως, εκτός των περιπτώσεων πυρκαγιάς, έχει ο πλοιοκτήτης, που πρέπει να αποδείξει ότι έλαβε τα αναγκαία μέτρα, ώστε να αποφύγει το συμβάν που προκάλεσε την απώλεια και τις συνέπειές της.

Πρόσθετα, τα αμερικανικά δικαστήρια σε αγωγές για αναξιοπλοΐα έχουν εκδώσει αποφάσεις ότι το στοιχείο των μεταγενεστέρων επισκευών είναι συνήθως όχι αποδεκτό για να αποδείξει την αμέλεια ή την αναξιοπλοΐα. Όμως, όταν η ιδανική συντήρηση ή μία διορθωτική κίνηση δεν έχει σχεδιαστεί ή εκτελεστεί, στοιχείο που συνδέεται άμεσα με τις επιταγές του Κώδικα ή όταν παρόμοια προβλήματα ανακαλύφθηκαν στο παρελθόν στο ίδιο πλοίο ή παρόμοια πλοία, και δεν έχουν επιδιορθωθεί, τέτοιο στοιχείο είναι αποδεκτό για να θεωρηθεί υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης που δεν άσκησε τη δέουσα επιμέλεια ή έδειξε αμέλεια.

Το ερώτημα που τίθεται είναι εάν ο ΚΑΔ επηρεάζει άμεσα το ζήτημα της αξιοπλοΐας. Γνωρίζουμε ότι η αναξιοπλοΐα εφάπτεται όχι μόνο στις φυσικές λειτουργίες του πλοίου και του εξοπλισμού του αλλά επίσης στον πλοίαρχο και στο πλήρωμα. Αυτό σημαίνει ότι ένας προσεκτικός και σώφρων πλοιοκτήτης πρέπει σήμερα και στο μέλλον να έχει υπόψη του τις υποχρεωτικές διατάξεις του Κώδικα σχετικά με θέματα επανδρώσεως, εκπαιδεύσεως, αναφοράς ατυχημάτων, συντηρήσεως κ.λπ..

Επίσης, σχετικά με τη δέουσα επιμέλεια οι κρίσιμες ερωτήσεις θα μπορούσαν να είναι: Ποιο ήταν το

ΣΑΔ; Ήταν επαρκές; Η λειτουργία του ήταν κανονική; Για να δοθούν οι σωστές απαντήσεις είναι φανερό ότι πρέπει να γίνει μία προσεκτική ανάλυση του ΣΑΔ της εταιρείας. Συνήθως, ο ενάγων πρέπει να στηρίξει την υπόθεσή του στο άρθρο III Κανονισμός 1, εκτός εάν τα αίτια της απώλειας οφείλονταν σε αποδεδειγμένους εξωγενείς παράγοντες, ενώ ο εναγόμενος πρέπει να αποδείξει ότι, ακόμη και εάν υπήρξε αναξιοπλοΐα, αυτή δεν προήλθε εξαιτίας «want of due diligence» σύμφωνα με το άρθρο IV Κανονισμός 1.1. Αυτή είναι η σύνδεση με την αρχή της δέουσας επιμέλειας ότι το SMS της εταιρείας θα ερευνηθεί με κάθε λεπτομέρεια, π.χ. στην υπόθεση **The Toledo** (1995) ορίστηκε ότι η απώλεια προήλθε από την πλευρά του εναγόμενου, ο οποίος απέτυχε να εφαρμόσει ένα ιδανικό σύστημα συντηρήσεως και επισκευών. Σ' αυτήν την υπόθεση υποστηρίχθηκε ότι η έκδοση του πιστοποιητικού κλάσεως δεν προϋποθέτει αυτόματα ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο. Επομένως είναι εύκολο να υποθέσουμε ότι η ύπαρξη των πιστοποιητικών του Κώδικα δεν θα προσφέρει προστασία στον πλοιοκτήτη στην περίπτωση που το πλοίο του εμπλακεί σε ένα ατύχημα ή έχει δηλωθεί ως απώλεια.

Πρόσθετα, σε μία ακόμη υπόθεση, **The Muncaster Castle** (1961), πράξη αμέλειας κατά την εργασία από έναν υπάλληλο επισκευαστικής γιάρδας, γιατί δεν έκλεισε ένα καπάκι επιτρέποντας στο νερό να εισέλθει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οδήγησε το δικαστήριο στην απόφαση ότι ήταν έλλειψη δέουσας επιμέλειας από τον πλοιοκτήτη ως βασικό αίτιο της απώλειας. Επομένως, το ίδιο θα ισχύσει στην περίπτωση του διαχειριστή της εταιρείας ή του υπεύθυνου προσώπου, δηλαδή η ευθύνη θα βαρύνει τον πλοιοκτήτη λόγω της δικής του μη ασκήσεως επιμέλειας.

Άξιο μνείας είναι ότι για δύο παλαιότερες υποθέσεις θα είχαν εκδοθεί διαφορετικές αποφάσεις σήμερα που ισχύει ο ΚΑΔ. Στην υπόθεση **Alfred Toepfer v. Tossa Marine** (1984) το δικαστήριο αποφάσισε ότι το πλοίο ήταν ικανό για παροχή υπηρεσιών παρόλο που δεν είχε το πιστοποιητικό από τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών για τις Μεταφορές (ITF). Σύμφωνα με τον Κώδικα, απαιτείται το SMS να υποστηρίζεται από εγχειρίδια ασφαλούς διαχείρισεως αλλά και η δημιουργία και διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων. Επομένως ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να αποκαλύψει το σύστημα των αποδεικτικών στοιχείων καθώς και τα αρχεία για τη συντήρηση και την πιστοποίηση του πληρώματος.

Επίσης, στην υπόθεση **McFadden v. Blue Star**

Line (1905), μόλις το φορτίο τοποθετήθηκε με ασφάλεια στις δεξαμενές του πλοίου, ο μηχανικός άνοιξε μία πόρτα που συνδεόταν με τη ροή του νερού κοντά στα διαφράγματα, και όταν την έκλεισε, δεν την ασφάλισε με τον σωστό τρόπο. Ως αποτέλεσμα, το νερό εισήλθε και προκάλεσε ζημιά στο φορτίο. Η απόφαση στηρίχθηκε στο γεγονός ότι η αποτυχία ασφαλίσεως της πόρτας συνέβη, αφού είχε φορτωθεί το φορτίο και επομένως δεν υπήρξε παραβίαση του όρου της αξιοπλοΐας, ωστόσο σύμφωνα με τον Κώδικα το στοιχείο της αμέλειας πλέον δεν είναι αποδεκτό.

2) Ζητήματα ευθύνης του πλοιοκτήτη.

Αρχικά η σκέψη για το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης των πλοιοκτητών ήταν να ενθαρρύνει αυτούς να συμμετέχουν ή/και να παραμένουν στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός ρίσκου κάθε φορά που ένα πλοίο φεύγει από ένα λιμάνι. Στις περιπτώσεις μάλιστα σοβαρών ατυχημάτων, που υπάρχουν απώλειες ανθρώπινων ζωών και άλλου είδους ζημιές, ο πλοιοκτήτης μπορεί να βρεθεί σε αρκετά δυσχερή θέση να αποζημιώσει τους δικαιούχους, για αγωγές που τα σχετικά ποσά ξεπερνούν κατά πολύ την αξία του πλοίου αλλά και της ίδιας της εταιρείας του.

Τα κύρια νομικά εργαλεία σύμφωνα με τα οποία θεσπίζεται το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης αλλά και πιθανότατα έχει άμεση επιρροή ο ΚΑΔ είναι τα εξής:

1) Η ΔΣ των Βρυξελλών (1957) σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.

2) Η ΔΣ LLMC (1976) για τον περιορισμό της ευθύνης σχετικά με τις ναυτικές αγωγές.

3) Η ΔΣ PAL (1974) σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους.

4) Οι Κανόνες της Χάγης (1924) και οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (1971/1992).

5) Η ΔΣ CLC (1969) για την αστική ευθύνη σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο.

6) Η ΔΣ FUND (1971) για την ίδρυση ενός διεθνούς κεφαλαίου προς αποζημίωση για ζημιές που προέρχονται από ρύπανση πετρελαιοειδών.

7) Ο αμερικανικός Νόμος OPA (1990).

Σύμφωνα με τη ΔΣ των Βρυξελλών, που εξακολουθεί να ισχύει σε ορισμένες χώρες (κυρίως σε αυτές που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο όπως η Ινδία, η Σιγκαπούρη, η Αλγερία, το Ισραήλ), δεν επιτρέπεται περιορισμός της ευθύνης όταν η απώλεια προκλήθηκε από «actual fault or priv-

ity of the owner» του εναγόμενου. Στο ερώτημα ποιος είναι ο owner τα δικαστήρια έδωσαν μία σαφή εικόνα ότι απαιτείται μόνο να αποδειχθεί αποτυχία ή γνώση ενός προσώπου, το οποίο δεν ήταν απλώς υπάλληλος, αλλά περισσότερο το alter ego της εταιρείας, π.χ. η παράλειψη του βοηθού του γενικού διευθυντή της εταιρείας είναι παράλειψη του πλοιοκτήτη. Ορθότερα, αυτό περιλαμβάνει έναν διευθυντή, π.χ. τον DPA, αλλά όχι έναν port captain ή superintendent, αν και κάθε υπόθεση εξετάζεται διαφορετικά και το δικαστήριο πρέπει να αποσαφηνίσει εάν η γνώση ή η αμέλεια ενός προσώπου που ενεργούσε κατ' εντολή της διοικήσεως της εταιρείας μπορεί να αποδοθεί στην εταιρεία ως υπεύθυνος φορέας.

Συμπληρωματικά στην υπόθεση **The Marion** (1984) αποφασίστηκε ότι η αποτυχία εξασφαλίσεως διορθωμένων χαρτών, με τους οποίους είχε εφοδιαστεί το πλοίο, εν αντιθέσει με τους ναυτιλιακούς χάρτες ήταν αποτέλεσμα της προσωπικής γνώσεως του πλοιοκτήτη. Η παράνομη πράξη ενός πλοιοκτήτη σπάνια αμφισβητείται λόγω της φυσικής διακρίσεως μεταξύ πλοίου και γραφείου. Η προσωπική γνώση όμως μπορεί να αποτελέσει ένα σοβαρό ζήτημα, διότι αυτή διαπιστώνεται κάθε στιγμή που κάποιος, ο οποίος κατέχει σημαντική θέση στην εταιρεία, γνώριζε τις συνθήκες κινδύνου και δεν έδωσε την απαιτούμενη λύση στο πρόβλημα.

Σε μία παρόμοια υπόθεση, **The Eurysthenes** (1976), το δικαστήριο επέκτεινε το δόγμα του privity από την ακριβή γνώση στο να καθιστά υπεύθυνους αυτούς που αγνόησαν παντελώς τις ιδιάζουσες συνθήκες του προβλήματος. Επόμενο είναι να θεωρήσουμε ότι ο πλοιοκτήτης θα δυσκολευτεί σε μεγάλο βαθμό να αποδείξει ότι δεν υπήρχε έλλειψη προσωπικής γνώσεως ή λάθους σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως των Βρυξελλών.

Ωστόσο, η κατάσταση δεν είναι τόσο συγκεκριμένη υπό το καθεστώς της Συμβάσεως LLMC. Η απλή γνώση δεν είναι επαρκής, διότι είναι αναγκαίο να αποδειχθεί ότι υπήρξε προσωπική πράξη ή παράλειψη, η οποία διαπράχθηκε με σκοπό να προκαλέσει την απώλεια και με τη γνώση ότι αυτή η απώλεια θα είχε φυσιολογικά προκληθεί (άρθρ. 4). Πρέπει να σημειώσουμε ότι η φράση «actual fault» έχει ήδη αντικατασταθεί από την αντίστοιχη φράση «personal act or omission». Επίσης, είναι η πρώτη ΔΣ στην οποία γίνεται αναφορά του όρου «personal», ο οποίος παραλείπεται ακόμη και από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ.

Ουσιαστικά αυτή η αντικατάσταση μπορεί να προσφέρει στον πλοιοκτήτη την ευκαιρία να περιορίσει την ευθύνη του, ακόμη και εάν η ζημιά προκλήθηκε από την αποτυχία της διαχειρίστριας εταιρείας να εκδώσει το DOC. Με άλλα λόγια, η απαγόρευση των περιορισμών της ευθύνης πρέπει να αποδοθεί σε αυτούς που διαχειρίζονται την εταιρεία περισσότερο απ' τους αντιπροσώπους, π.χ. τον DPA. Ωστόσο, για τους σκοπούς της εν λόγω συμβάσεως, όταν η λειτουργία της τεχνικής διοικήσεως και της ασφαλούς διαχειρίσεως είναι ευθύνη του διαχειριστή, είναι λογικό να ερμηνευθούν ως λάθη ή παραλείψεις των διαχειριστών, γεγονός που δεν έχει ακόμη εξακριβωθεί.

Από την άλλη πλευρά, η συμμόρφωση με τις διατάξεις του κώδικα καθιστά πιο εύκολη τη διαπίστωση της απεισεκψίας από την πλευρά του πλοιοκτήτη, π.χ. ο «negligent superintendent», για τον οποίο ο πλοιοκτήτης δεν θα είναι υπεύθυνος, αρκεί να μην έρχεται σε αντίθεση με το άρθρο 4, διότι σύμφωνα με τον Κώδικα μπορεί να θεωρηθεί ως ο DPA για το ίδιο άρθρο. Η κύρια εργασία αυτού του προσώπου είναι ο δεσμός μεταξύ της διοικήσεως της εταιρείας και του πλοίου. Αυτό το στοιχείο σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις του Κώδικα (άρθ. 9, 10 και 11), να αναφέρει μη συμμορφώσεις, να αναλύει τα ατυχήματα καθώς και να καταγράφει τις εργασίες συντηρήσεως, αποδεικνύεται πιθανώς αρκετά δύσκολο για τον πλοιοκτήτη ή τον διευθυντή της εταιρείας να υποστηρίξει ότι δεν γνώριζε το περιστατικό και αφού απέτυχε να δράσει με βάση τη γνώση, δεν ήταν απερίσκεπτος.

Συμπερασματικά, η εφαρμογή του Κώδικα ISM σε πολλές περιπτώσεις πιθανόν θα προκαλέσει ανυπέρβλητα εμπόδια περιορισμού της ευθύνης όχι μόνο υπό το καθεστώς της ΔΣ του 1957 αλλά και αυτής του 1976, αν και στην τελευταία υπάρχει περισσότερη ελαστικότητα στο δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Ο σώφρων πλοιοκτήτης πρέπει να έχει σφαιρική γνώση της όλης διαδικασίας πάνω στο πλοίο και επομένως να αναπτύξει κατάλληλα συστήματα, τα οποία θα υποστηρίζονται από έγγραφες αποδείξεις, με την πρόθεση ότι σκοπεύει να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του κώδικα. Σε κάθε περίπτωση, όσο καλύτερα λειτουργεί το SMS, τόσο περισσότερο θεωρείται ότι ο πλοιοκτήτης ή ο διευθυντής της εταιρείας έχουν πλήρη γνώση αυτού.

Σχετικά με το δίκαιο που ισχύει στις ΗΠΑ τουλάχιστον ιστορικά δεν έχει αποδειχθεί δύσκολο να καταπέσει το επιχείρημα στα δικαστήρια περί περιορισμού της ευθύνης. Γνωστό είναι ότι οι ΗΠΑ δεν

έχουν επικυρώσει καμία από τις παραπάνω ΔΣ. Επομένως η μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του Κώδικα μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τον Νόμο περί Περιορισμού της Ευθύνης, όπου ειδικά στη ρήτρα 183 ορίζεται: «the liability of the shipowner, whether american or foreigner without the privity or knowledge».

Πρόσφατες αποφάσεις των αμερικανικών δικαστηρίων έχουν εξετάσει με κάθε λεπτομέρεια την ικανότητα του προσωπικού και την αποτελεσματικότητα της εταιρείας σε ζητήματα συντηρήσεως, εκπαίδευσης και επισκευών όταν ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής (bareboat charterer) επιθυμεί τον περιορισμό της ευθύνης του. Επίσης, η ύπαρξη του νέου θεσμού του DPA δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο τις νομικές διαδικασίες σε βάρος του ενδιαφερόμενου, διότι ο πλοιοκτήτης θα δυσκολευθεί να αποδείξει ότι δεν είχε πραγματική ή τεκμαιρόμενη γνώση (actual or constructive knowledge or privity).

Σχετικά με την περίπτωση του περιορισμού της ευθύνης λόγω ζημιάς που προκλήθηκε από ρύπανση πετρελαιοειδών, ουσιαστικά πρέπει να αναφερθούμε στην αγορά των Δ/Ξ. Τα περισσότερα κράτη έχουν υπογράψει και επικυρώσει τη CLC (1969), η οποία έχει τροποποιηθεί δύο φορές ακόμη (Πρωτόκολλα των ετών 1976 και 1992).

Ειδικότερα τα άρθρα V.1 και V.2 ορίζουν: «the ship-owner will be entitled to limit his liability in respect of any incident to an aggregate amount as follows (a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5000 units of tonnage, (b) for ships with excess tonnage thereof, for each additional unit, 420 units of account in addition to the amount mentioned before, (c) provided that this aggregate amount should not exceed in any event 59.7 million units of account. It then goes on to follow the wording of the 1976 convention about the break of limitation due to personal act or omission ... with intent to cause ... or recklessly... would probably result».

Μολονότι η CLC εξαιρεί τις αγωγές προς αποζημίωση ενάντια σε υπαλλήλους ή πράκτορες του πλοιοκτήτη και ως εκ τούτου τους διαχειριστές των πλοίων του, εκτός εάν η ζημιά προκλήθηκε από την προσωπική πράξη ή παράλειψη του διαχειριστή, μελλοντικά με τα μέτρα ασφάλειας και αντιρρυσίας, που ούτως ή άλλως ανήκουν στο πεδίο του διαχειριστή, εάν δράσει απερίσκεπτα και γνωρίζοντας ότι θα προκληθεί ζημιά, αυτός θα βρεθεί εκτεθειμέ-

vos σε αγωγές. Με άλλα λόγια, είναι σχεδόν η ίδια κατάληξη με τη Σύμβαση LLMC (1976).

Ο OPA (1990), ειδικά στη ρήτρα 1004 (c) ορίζει: «the limits of liability do not apply where the incident of oil pollution was approximately caused by the “gross negligence or wilful misconduct of”, or “violation of an applicable federal safety construction or operating regulation” by the responsible party».

Αν και είναι δύσκολο να προβλέψει κάποιος κατά πόσο μία ενδεχόμενη παράβαση διατάξεων του Κώδικα θα ερμηνεύεται μέσα στο πλαίσιο της παραπάνω ρήτρας, υπάρχει πάντοτε ο κίνδυνος ότι αυτό θα ερμηνευθεί με αυτόν τον τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πρωταρχικοί στόχοι του κώδικα είναι η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρυπάνσεως. Πρόσθετα, υπάρχει ο κίνδυνος μία ουσιαστική παραβίαση του κώδικα να δώσει έρεισμα για πιθανότητες σοβαρής αμέλειας (gross negligence) ή παράνομης συμπεριφοράς (wilful misconduct) σύμφωνα με την ενότητα αυτή, αλλά αυτό ακόμη δεν έχει ερευνηθεί.

Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί το ατύχημα του Φ/Γ πλοίου **Brightfield**, το οποίο έχασε την ισχύ της μηχανής του ενώ έπλεε στο νότιο τμήμα του Μιισιπιή και προκάλεσε σοβαρές ζημιές ερχόμενο σε επαφή με τις αποβάθρες. Η έρευνα που ακολούθησε από την αμερικανική ακτοφυλακή επισήμανε μία σειρά από ανακολουθίες, όπως η αποτυχία του πλοιοκλήτη και του πληρώματος να εντοπίσουν και να επιδιορθώσουν προβλήματα της μηχανής, που διαρκούσαν αρκετά χρόνια, αλλά και η αποτυχία του πλοιοκλήτη να εκπαιδεύσει το πλήρωμα κατά τέτοιον τρόπο, ώστε αυτό να γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες της κύριας μηχανής του πλοίου και ιδιαίτερα τα συστήματα αυτοματισμού και να μπορεί να ανταποκρίνεται σε συνθήκες επείγουσας ανάγκης όπως η απώλεια της προώσεως.

Αυτό το ατύχημα πλησιάζει κατά πολύ τις απαιτήσεις του κώδικα, μολονότι η άμεση αιτία του ατυχήματος ήταν η αναστολή της λειτουργίας της μηχανής. Όμως, αυτή ήταν σχεδόν η αναπόφευκτη κορύφωση μίας σειράς αποτυχιών να υιοθετηθεί και να εφαρμοστεί ένα σύστημα και διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισεως, οι οποίες αν είχαν ακολουθηθεί, πιθανώς να είχε αποφευχθεί το μηχανικό πρόβλημα.

3) Ζητήματα θαλάσσιας ασφαλίσεως.

Αρχικά, θα αναφερθούμε ξανά στο ζήτημα της αξιοπλοΐας αλλά από την πλευρά των θαλασσίων

ασφαλίσεων. Συγκεκριμένα ο Νόμος Marine Insurance Act-MIA (1906) στις ενότητες 39 (1), (4) και (5) αναφέρει:

«in a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured».

«a ship is deemed to be seaworthy when it is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the adventure insured».

«in a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness».

Το βάρος της αποδείξεως μίας ενδεχόμενης παραβίασεως της υπονοούμενης υποσχέσεως της αξιοπλοΐας έχει ο ασφαλιστής όταν το επικαλείται. Το γεγονός ότι ένα πλοίο είχε διαρροή αμέσως μόλις ξεκίνησε το ταξίδι, αν και είναι ζήτημα του δικαστηρίου να αποφασίσει εάν το πλοίο ήταν αναξιόπλοο τη στιγμή του απόπλου, δεν επηρεάζει τη γενική αρχή ότι ο θιγόμενος, που ισχυρίζεται την αναξιοπλοΐα, πρέπει να την αποδείξει ούτε μεταφέρεται το βάρος της αποδείξεως στον ασφαλιζόμενο.

Η υπόσχεση αυτή δεν προϋποθέτει ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να δείξει ότι το πλοίο του είναι ελεύθερο εικασιών της αναξιοπλοΐας. Είναι επαρκές εάν πραγματικά είναι αξιόπλοο. Ο όρος αναξιοπλοΐα τη σημερινή εποχή είναι ανοικτός προς περαιτέρω ανάλυση, εκτός εάν αφορά στη φυσική κατάσταση του πλοίου, ενώ στην ευρύτερη εφαρμογή του δεν φαίνεται να εξυπηρετεί τους σκοπούς της υποσχέσεως, π.χ. όταν χρησιμοποιείται σχετικά με την ικανότητα του πλοίαρχου ή του πληρώματος.

Στην υπόθεση **Thomas v. Tyne and Wear Steamship** (1917) ένα πλοίο είχε ασφαλιστεί για ένα χρονικό διάστημα και κατέληξε σε ολική απώλεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Φεύγοντας από το λιμάνι φορτώσεως, ήταν αναξιόπλοο σε δύο σημεία: πρώτον ήταν ακατάλληλο για το ταξίδι επειδή είχε ήδη υποστεί ζημιά λόγω προσαράξεως δύο φορές σε προηγούμενα ταξίδια και δεύτερον το πλήρωμα ήταν ανεπαρκές. Ο ασφαλιζόμενος δεν ήταν γνώστης της αναξιοπλοΐας, αλλά ήξερε για την ανεπάρκεια του πληρώματος. Η απώλεια του πλοίου οφειλόταν σε προηγούμενη ζημιά στο κύτος του. Η απόφαση ήταν ότι ο ασφαλιζόμενος είχε δικαίωμα

αποζημιώσεως, διότι η απώλεια δεν είχε προκληθεί από τη συγκεκριμένη αναξιοπλοΐα, για την οποία ο ασφαλιζόμενος ήταν υπαίτιος.

Η ρήτρα 39 (5) του Νόμου ΜΙΑ (1906) ερμηνεύεται καλύτερα στην υπόθεση *The Star Sea* (1995) πριν από την έναρξη ισχύος του Κώδικα ISM, στην οποία μετά την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι φορτώσεως ξέσπασε φωτιά στο μηχανοστάσιο και επεκτάθηκε σε άλλα μέρη του πλοίου, αναγνωρίζοντάς το ως τεκμαρτή απώλεια. Ο ασφαλιστής αρνήθηκε την αποζημίωση, διότι το πλοίο απέπλευσε σε κατάσταση αναξιοπλοΐας εν γνώσει του ασφαλιζόμενου. Ο δικαστής αποφάσισε βάσει των αποδεικτικών στοιχείων ότι υπήρξε ανικανότητα στη συμπεριφορά του πλοιοάρχου και εξαιτίας αυτού του γεγονότος το πλοίο ήταν αναξιόπλοο. Επίσης, ο πλοιοκτήτης και ο διαχειριστής της εταιρείας δεν έλαβαν γνώση από δύο προηγούμενα περιστατικά πυρκαγιάς, τα οποία είχαν εκδηλωθεί σε άλλα πλοία της ίδιας εταιρείας και συνεπώς τα πληρώματα ήταν ανεκπαίδευτα στην αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών. Τέλος, ο ασφαλιζόμενος είχε πλήρη γνώση αυτών των συμβάντων.

Ο δικαστής αποφασίζοντας ποιος είχε το γενικό πρόσταγμα ελέγχου αναφορικά με τις παραλείψεις, προσπάθησε να αναγνωρίσει τα πρόσωπα που είχαν πλήρη ευχέρεια ή αυτονομία σε θέματα ικανότητας πληρωμάτων και καταστάσεως και συντηρήσεως των συστημάτων ασφάλειας και εξοπλισμού. Απ' την πλευρά του ασφαλιστή, αυτός αρκεί να αποδείκνυε ότι υπήρχε πραγματική γνώση ή υποψία ή έστω αντίληψη τουλάχιστον ενός από τα στελέχη της εταιρείας ότι το πλοίο ήταν πράγματι αναξιόπλοο και την απόφαση του προσώπου αυτού να μην ελέγξει τα στοιχεία από φόβο μήπως αποκτήσει πλήρη γνώση αυτών. Η απόφαση του δικαστηρίου δεν έφθασε σε βάθος αναλύσεως, αρκούσε απλά ότι έπρεπε έτσι και αλλιώς να το γνωρίζουν και όχι ότι το γνώριζαν ή υποψιάζονταν και απέτυχαν να προχωρήσουν σε μία εμπεριστατωμένη έρευνα.

Ως επί το πλείστον, ο κώδικας θα διευκολύνει από εδώ και στο εξής τον ασφαλιστή να αντιμετωπίσει με ευνοϊκότερες γι' αυτόν συνθήκες την υποχρέωση αποζημιώσεως λόγω της υπάρξεως του DPA, ο οποίος διοχετεύει όλες τις πληροφορίες στη διοίκηση της εταιρείας και σε συνδυασμό με το σύστημα επικοινωνίας, το οποίο θα υπάρχει και λειτουργεί ως προαπαιτούμενο διά μέσου του DOC. Επομένως, ο πλοιοκτήτης κινδυνεύει να απωλέσει την ασφαλιστική του κάλυψη σε περίπτωση που το πλοίο βρεθεί

στη θάλασσα σε κατάσταση αναξιοπλοΐας, ενώ αυτός το γνώριζε.

Το εύλογο ερώτημα είναι τι θα συνέβαινε εάν η υπόθεση αυτή εκδικαζόταν μετά την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM. Το πρόβλημα επιτείνεται, διότι η υπόθεση βασίστηκε στους Κανόνες ITC-Hulls (1983). Η αναθεώρησή τους το 1995 πιθανότατα θα δώσει την ευκαιρία στους ασφαλιστές να μην επικαλεστούν την ενότητα 39 (5), διότι η τελευταία έκδοση αυτών (ρήτρες 4.1 και 4.2) αναφέρει:

«It is the duty of the assured, owners and managers at the inception of and throughout the period of this insurance to ensure that: any recommendations required or restriction imposed by the vessel's classification society which relate to the vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition are complied with by the dates required by that society».

«In the event of a breach of the duties set out in clause 4.1 above, unless the underwriters agree to the contrary in writing, they will be discharged from liability under this insurance as from the date of the breach provided that if the vessel is at sea at such date the underwriters' discharge from liability is deferred until arrival at the next port».

Η σχετικότητα του κώδικα τονίζεται από το γεγονός ότι από εδώ και πέρα οι πλοιοκτήτες πρέπει να διαθέτουν ένα σύστημα, βάσει του οποίου όχι μόνο θα ανακαλύπτονται αλλά και θα τεκμηριώνονται τέτοιου είδους προβλήματα και συνεπώς εύκολα αντιλαμβάνεται κάποιος ότι ο πλοιοκτήτης ήξερε ή έπρεπε να γνωρίζει την ύπαρξη προβλημάτων, τα οποία θα έπρεπε να δηλωθούν στον νπογνώμονα, το οποίο ουσιαστικά σημαίνει ότι ασφαλιστής δεν θα δείξει τη δέουσα κατανόηση. Ο ΚΑΔ θα αυξήσει το βάρος της ευθύνης στους πλοιοκτήτες και στους πράκτορές τους και στις περιπτώσεις αποκρύψεως ουσιαστικών στοιχείων προς τους ασφαλιστές τις χρονικές στιγμές, που το συμβόλαιο εκτελείται ή ανανεώνεται.

Σύμφωνα με τη ρήτρα 17 του Νόμου ΜΙΑ, το ασφαλιστικό συμβόλαιο είναι ένα συμβόλαιο που βασίζεται στην αρχή της καλής πίστεως και εάν αυτό δεν είναι ορατό από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, τότε ο θιγόμενος μπορεί να παύσει να δεσμεύεται από το συμβόλαιο. Επίσης, οι ρήτρες 18 (1) και (2) ορίζουν:

«Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every material circumstance which, in the ordi-

nary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract».

«Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk».

Για παράδειγμα, στις υποθέσεις **Associated Oil Carriers v. Union Insurance Society of Canton** (1917) και **British and Foreign Marine Insurance v. Samuel Sanday** (1916) το ερώτημα εάν ήταν σημαντικό στις 31 Ιουλίου 1914 να αποκαλυφθεί ότι ο ναυλωτής του πλοίου ήταν γερμανικής εθνικότητας, η απάντηση ήταν καταφατική, που σημαίνει ότι ο ασφαλιστής θα είχε επηρεαστεί σε κάποιο βαθμό, ώστε να προχωρήσει ή όχι στην υπογραφή του συμβολαίου.

Από την άλλη πλευρά, τα στοιχεία που δεν είναι απαραίτητα να δηλωθούν από τον ασφαλιζόμενο αναφέρονται με λεπτομέρεια στη ρήτρα 18 (3) και ειδικότερα περιλαμβάνουν τις περιπτώσεις εκείνες που πρώτον μειώνουν τον κίνδυνο, δεύτερον είναι γνωστές ή θεωρείται ότι γνωρίζει ο ασφαλιστής, τρίτον έχει παραιτηθεί απ' το δικαίωμά του (waiver) ή έχει αγνοήσει ο ασφαλιστής τις σχετικές πληροφορίες και τέταρτον είναι πλεονασμός να δηλωθούν, διότι υπάρχει ρητή ή υπονοούμενη υπόσχεση.

Ουσιαστικά ο ασφαλιζόμενος δεν υποχρεούται να αποκαλύψει τις μεθόδους φορτώσεως και εκφορτώσεως στα λιμάνια, που αναφέρονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο, τη φόρτωση πάνω στο κατάστρωμα όταν αυτή επιτρέπεται σύμφωνα με κάποιο ισχύον έθιμο του εμπορίου και τη γενική φύση και τα χαρακτηριστικά του ειδικού εμπορίου, με το οποίο σχετίζεται το συμβόλαιο. Συμπερασματικά θεωρούμε ότι σε ένα καλώς λειτουργικό SMS θα υπάρχει αναμφίβολα μαζική ροή σημαντικών πληροφοριών και ο ασφαλέστερος τρόπος είναι, σε περίπτωση δισταγμών, αυτές να δηλώνονται στους ασφαλιστές.

Όταν ο ΚΑΔ έγινε αρχικά γνωστός, ένας αριθμός νέων δεδομένων για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αναπτύχθηκε, αλλά η εκδοχή ότι αυτός θα επηρέαζε άμεσα σημαντικές πτυχές του ναυτικού δικαίου δεν είχε γίνει αντιληπτή. Γεγονός είναι ότι μετά την υιοθέτηση του Κώδικα υπήρξε μία περίοδος αναμονής, διότι ελάχιστοι πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι και ανώτερα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών είχαν

αντιληφθεί τι ακριβώς σήμαινε πλήρης εφαρμογή των διατάξεών του.

Ουσιαστικά ο Κώδικας είναι μία μεγαλύτερη πρόκληση για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι διαθέτουν πλοία χαμηλών προδιαγραφών, αλλά έχει σημαντική επίδραση και στις μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες. Σημειώνουμε ότι αρκετοί πλοιοκτήτες υποστηρίζουν ότι το αυξημένο κόστος, που προέρχεται απ' τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του Κώδικα σε διεθνές επίπεδο, δεν θα επιφέρει ανάλογα υψηλά κέρδη. Συνεπώς οι πλοιοκτήτες που διαχειρίζονται τα πλοία τους με το φθηνότερο δυνατό κόστος θα έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα όταν η ναυλαγορά αντιμετωπίσει οικονομικές δυσχέρειες.

Το γεγονός ότι ο Κώδικας είναι υποχρεωτικός εμπεριέχει παγίδες για τους αγνώμονες, οι οποίοι μπορεί να αφήσουν τον πλοιοκτήτη εκτεθειμένο σε αγωγές που στο παρελθόν είχαν αντιμετωπιστεί με διαφορετικό τρόπο. Με άλλα λόγια, οι πλοιοκτήτες πλέον θα δυσκολεύονται σε μεγαλύτερο βαθμό να αντιμετωπίσουν περιπτώσεις ευθύνης και να διατηρήσουν την ασφαλιστική τους κάλυψη.

5.5.10 Η αξιολόγηση του IMO σχετικά με τον αντίκτυπο και την αποτελεσματικότητα του ΚΑΔ.

Η επιτυχία του ΚΑΔ βασίζεται στην αποτελεσματική εφαρμογή του και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα και τη συνεχή δέσμευση και τα κίνητρα των ατόμων σε όλα τα επίπεδα, τόσο στην ξηρά όσο και στα πλοία, που είναι επιφορτισμένα με την εφαρμογή του. Το αποτέλεσμα της επιτυχούς εφαρμογής του ΚΑΔ προβλέπει την ενίσχυση της κουλτούρας ασφάλειας σε όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Μέσω της εφαρμογής του ΚΑΔ και των απαιτήσεων του κατά την τελευταία δεκαετία, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι νηογνώμονες και άλλοι οργανισμοί θα έχουν αποκτήσει σημαντική εμπειρία αξιολογώντας τα προφανή πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά του, εάν υπάρχουν.

Μία ανεξάρτητη ομάδα εμπειρογνομόνων δημιουργήθηκε με σκοπό τη συγκέντρωση και ανάλυση στοιχείων για να διερευνήσει τον αντίκτυπο του ΚΑΔ και της αποτελεσματικότητάς του. Τα αποτελέσματα της έρευνας¹³ ήταν τα εξής:

1) Όπου ο ΚΑΔ έχει στραφεί προς τη σωστή κατεύθυνση και αποτελεσματικότητα μέσω μίας κουλ-

¹ Βλ. στο www.imo.org/OurWork/HumanElement/Safety/Management/Pages/ISMAssessment.aspx

τούρας ασφάλειας, τότε τα οφέλη ήταν εμφανή.

2) Η συμμόρφωση προς τις επιταγές του ΚΑΔ θα ήταν πολύ ευκολότερη μέσω μίας απλουστεύσεως στις διοικητικές διαδικασίες με:

α) τον εξορθολογισμό και τη μείωση της γραφειοκρατίας που συνοδεύει και υποστηρίζει τη συμμόρφωση προς τον ΚΑΔ, ιδίως το ΣΑΔ,

β) περισσότερη χρήση της τεχνολογίας και της πληροφορικής για τη μείωση της γραφειοκρατίας,

γ) τον εντοπισμό κοινών περιοχών στον ΚΑΔ και π.χ. στον Κώδικα ISPS (βλ. κεφ. 6) και ενσωμάτωση των έγγραφων απαιτήσεων,

δ) παροχή κινήτρων στους ναυτικούς να κάνουν χρήση των συστημάτων αναφοράς και ελέγχου με σκοπό τη βελτίωση των ΣΑΔ,

ε) παρακίνηση των ναυτικών να συμμετέχουν στην ανάπτυξη μίας συνεχούς βελτιώσεως των επιχειρηδίων του ΚΑΔ,

στ) αύξηση των επιπέδων της ολοκληρωμένης εκπαίδευσής για όσους ενδιαφέρονται,

ζ) αναζήτηση μέτρων για τη μείωση του κόστους συμμορφώσεως,

η) ανάπτυξη δεικτών αποδοτικότητας.

3) Ο αντίκτυπος του ελέγχου των κρατών ελλιμενισμού σ' αυτήν την περιοχή δεν έχει ακόμη διερευνηθεί, αλλά διαφαίνεται ότι χρήζει περαιτέρω μελέτης.

5.6 Η έννοια της κουλτούρας ασφάλειας.

Υποστηρίζεται ότι ο πρωταρχικός στόχος του IMO σχετικά με τον ΚΑΔ ήταν η πιθανότητα να δημιουργηθεί μία νέα κουλτούρα προσανατολισμένη στα επίπεδα ασφάλειας στον τομέα της ναυτιλιακής κοινότητας κατά τη διάρκεια του χρόνου (Anderson, 2005). Υπήρχε μεγάλη εμπιστοσύνη ότι αυτή η προσέγγιση θα μείωνε τα ατυχήματα, τις ζημιές, τις σωματικές βλάβες και την απώλεια χρόνου λόγω ασήμαντων συμβάντων. Η κουλτούρα ασφάλειας που παρείχε ο ΚΑΔ θα συνέβαλλε σε ασφαλέστερα πλοία και καθαρότερες θάλασσες.

Μία άλλη πηγή υποστηρίζει ότι ο ΚΑΔ περιέχει το πιο εκτεταμένο παγκόσμια υποχρεωτικό σύνολο κανονισμών για την εμπορική ναυτιλία, που έχει αναληφθεί μέχρι σήμερα. Για πρώτη φορά οι ευθύνες του προσωπικού ξηράς και των πληρωμάτων έχουν ολοκληρωθεί σε ένα σύστημα σχεδιασμένο να εξαλείψει τα ατυχήματα, που προκαλούνται από ανθρώπινα λάθη (Rodriguez, 1999).

Επίσης, υποστηρίζεται ότι σύμφωνα με τον ΚΑΔ

οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές αναμένεται να ακολουθήσουν ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου, να παρέχουν ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, να καθιερώνουν κάποια μέτρα ασφάλειας έναντι όλων των αναγνωρισμένων κινδύνων και να βελτιώνουν συνεχώς τις δεξιότητες της ασφαλούς διαχείρισεως τόσο στα πληρώματα, όσο και στο προσωπικό ξηράς, περιλαμβάνοντας και την ετοιμότητα ανταποκρίσεως σε θέματα έκτακτης ανάγκης (Mandaraka, 2014). Από την πλευρά του ο IMO ορίζει ότι ένας οργανισμός που λειτουργεί με βάση το μοντέλο της κουλτούρας ασφάλειας, αποτελεί αυτόν που δίνει την απαραίτητη προτεραιότητα σε θέματα ασφάλειας και αντιλαμβάνεται ότι η ασφάλεια πρέπει να γίνει διαχειριστική όπως άλλες περιοχές στον ιδιωτικό τομέα. Για την εμπορική ναυτιλία, είναι ο επαγγελματισμός των ναυτικών ίσως ο τρόπος για να ριζώσει η κουλτούρα ασφάλειας.

Αναμφίβολα η κουλτούρα είναι κάτι πολύ παραπάνω από την απλή αποφυγή των ατυχημάτων ή ή το να επιτύχομε τη μείωση του αριθμού αυτών, παρά το γεγονός ότι η πρόληψη των ατυχημάτων είναι ουσιαστικά το πιο σημαντικό βήμα επιτυχίας. Σε ό,τι αφορά στις λειτουργίες πάνω στο πλοίο, η σωστή προσέγγιση είναι το πλήρωμα να «*κάνει το σωστό την ιδανική στιγμή σε σχέση είτε με φυσικές είτε με έκτακτες συνθήκες*». Η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα θα διαδραματίσουν σπουδαίο ρόλο για να εξακριβώσουμε την συμπεριφορά και την αποδοτικότητα του ναυτικού, τις οποίες θα αποδείξει στην εργασία του, και βέβαια αυτό αντικατοπτρίζει σε μεγάλη έκταση την κουλτούρα που θα έχει καθιερώσει η ναυτιλιακή εταιρεία.

Αρκετά από αυτά τα ατυχήματα συμβαίνουν εξαιτίας των μη ασφαλών πρακτικών των ναυτικών. Σήμερα όμως αυτά τα λάθη ή πιο συχνά παραβάσεις της καλής πρακτικής ή καθιερωμένων κανόνων, πρέπει να αποφευχθούν. Αυτοί που προκαλούν τα λάθη συχνά γνωρίζουν ότι τα έχουν διαπράξει κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Πολλοί από αυτούς θα έχουν περάσει την απαραίτητη εκπαίδευση με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων, αλλά, μέσω μίας κουλτούρας που είναι ανεκτική στον «υπολογισμένο κίνδυνο», εξακολουθούν να συμβαίνουν.

Η πρόκληση για τους διαχειριστές τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο είναι με ποιον τρόπο θα μειωθούν οι μη ασφαλείς πράξεις, και η χρήση όχι μόνο των δεξιοτήτων αλλά και των αναγκαιών συμπεριφορών για να εξασφαλιστούν τα πρότυπα ασφαλείας. Ο

απώτερος στόχος είναι να εμπνευστούν οι ναυτικοί προς μία σταθερή και αποτελεσματική αυτορρύθμιση και να ενθαρρύνονται στις προσωπικές τους φιλοδοξίες με την καθιέρωση βελτίστων πρακτικών.

5.6.1 Θεωρίες ηγεσίας στον ναυτιλιακό τομέα: Σύνοψη επισκόπηση.

Σε κάθε οργανισμό η ηγεσία (leadership) είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας με σκοπό τον εντοπισμό του χαρακτήρα, της λειτουργίας και εξέλιξης της εν λόγω επιχείρησης. Στον κλάδο των επιχειρήσεων ο παράγοντας ηγεσία είναι κεντρικό σημείο, διότι καθορίζει τον βαθμό χρησιμοποίησης της ικανότητας των εργαζομένων και έτσι την εξέλιξή τους, καθώς και τη συνολική αποτελεσματικότητα του οργανισμού. Αυτή είναι η διαδικασία που επηρεάζει στάσεις και συμπεριφορές μίας μικρής ή μεγάλης τυπικής ή άτυπης ομάδας ανθρώπων από ένα πρόσωπο με τέτοιο τρόπο, ώστε εθελοντικά, πρόθυμα και με την κατάλληλη συνεργασία των εργαζομένων να προσπαθούν αυτοί να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους (κάτι που προκύπτει από την αποστολή της ομάδας), με μεγαλύτερη αποδοτικότητα.

Η ηγεσία σαν κατάσταση δεν συμπίπτει με τη διοίκηση/διαχείριση (management) και επομένως ένα υψηλό στέλεχος της επιχείρησης δεν είναι εξ ορισμού ηγέτης. Η έννοια της ηγεσίας δεν είναι ταυτόσημη με τις έννοιες της δυνάμεως, της επιρροής και της εξουσίας. Η ηγεσία αποτελεί μία λειτουργία, ενώ η εξουσία και η δύναμη είναι εργαλεία που μπορεί να χρησιμοποιηθούν από έναν ηγέτη. Τα χαρακτηριστικά του ηγέτη όπως υποστηρίζεται (Stodgill, 1974) είναι τα εξής:

- 1) Ευθύνη και επιθυμία για την απόδοση και ολοκλήρωση των καθηκόντων.
- 2) Επιμονή στην επιδίωξη των στόχων.
- 3) Επικίνδυνη συμπεριφορά και πρωτοτυπία κατά την επίλυση προβλημάτων.
- 4) Τάση για την ανάληψη πρωτοβουλιών σε κοινωνικές καταστάσεις.
- 5) Εμπιστοσύνη και αίσθηση της προσωπικής ταυτότητας.
- 6) Προθυμία να αποδεχθεί τις συνέπειες των ενεργειών και των αποφάσεών του.
- 7) Ετοιμότητα να καταστείλει και να μειώσει το διαπροσωπικό άγχος.
- 8) Προθυμία να υπομείνει ματαιώσεις ή την απογοήτευση και καθυστέρηση.
- 9) Ικανότητα να επηρεάσει τη συμπεριφορά των άλλων.

10) Ικανότητα διαρθρώσεως των συστημάτων κοινωνικής αλληλεπίδρασεως σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

Για τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν πολλά επίπεδα διαχειρίσεως και λειτουργίας στο γραφείο και στο πλοίο, ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα αποτελεί προτεραιότητα. Ο πλοίαρχος διοικεί το πλοίο, οι διαχειριστές δίνουν εντολές στον πλοίαρχο, και όλο το σύστημα συντονίζεται και ελέγχεται από τον διευθύνοντα σύμβουλο. Πολλές θεωρίες της ηγεσίας ερμηνεύονται κατά την προσωπική εκτίμηση του ερευνητή, αλλά μία ξεχωριστή σημασίας (Mintzberg, 1989) υποστηρίζει ότι ο πλοίαρχος είναι το κύριο υπεύθυνο πρόσωπο για την παρακίνηση του πληρώματος και την ενεργοποίησή του παράλληλα με την επιλογή και την εκπαίδευσή του, επομένως είναι ο ηγέτης του πλοίου.

Εξίσου σημαντικές είναι οι απόψεις άλλων ερευνητών (Vroom και Yetton, 1973), που ισχυρίζονται ότι η γνώμη των ναυτικών πρέπει να θεωρηθεί κρίσιμη για τις επιχειρησιακές αποφάσεις ενός εμπορικού πλοίου. Από την άλλη πλευρά (Fiedler, 1967) υπάρχει μεγάλη αντίδραση στην άποψη ότι, όταν τα καθήκοντα στις επιχειρήσεις είναι άτυπα και όχι ιεραρχικά, ο ηγέτης θα έχει μεγαλύτερη αποδοτικότητα με βάση το σκεπτικό ότι οι δημοκρατικές διαδικασίες πιέζουν τους ειδικούς να παρέχουν ουσιαστική βοήθεια στον ηγέτη.

5.6.2 Διαχειριστής και ηγέτης.

Ο τρόπος με τον οποίο ένας μάνατζερ ενεργεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία βασίζεται στην προσωπικότητά του. Άλλωστε στον κλάδο αυτόν η λήψη αποφάσεων είναι συνεχής και δεν είναι τόσο δημοκρατική, οπότε και αντιπροσωπεύει την πιο κρίσιμη διαδικασία διαχειρίσεως. Πολλοί μάνατζερ ναυτιλιακών εταιρειών είναι αντίθετοι στο να μοιράζονται την εξουσία που τους δίνει η θέση που κατέχουν, την επιρροή και τη διαδικασία λήψεως αποφάσεων που έχουν ως κύριο καθήκον τους απέναντι στους υφισταμένους τους, διότι αρκετές φορές διακατέχονται από ένα αίσθημα ανωτερότητας (William, 1999).

Ο μάνατζερ προσπαθεί να πετύχει αυτούς και μετρήσιμους στόχους. Ο ηγέτης αντιμετωπίζει διλήμματα-στόχους και συμβάλλει στη σωστή ισορροπία με το να κερδίσει την εμπιστοσύνη των συναδέλφων του και με συνεχή έμπνευση, να ενεργεί παράλληλα με αυτούς (Wheatley, 1994). Οι εντολές σπάνια είναι παραγωγικές. Ο ηγέτης διαχειρίζεται τις αξίες

και πρέπει να δημιουργήσει την κατάλληλη κουλτούρα. Ο μάνατζερ-ηγέτης πρέπει να αξιοποιήσει τις ικανότητες, τα ταλέντα και τις γνώσεις του κάθε προσώπου της επιχειρήσεως, επειδή η οποιαδήποτε αλλαγή είναι ταυτόχρονα μία απειλή, αλλά και μία ευκαιρία.

5.6.3 Πλοίαρχος και ηγέτης.

Το ισοδύναμο του διευθυντή στο γραφείο της ναυτιλιακής επιχειρήσεως είναι ο πλοίαρχος του πλοίου, τα χαρακτηριστικά του οποίου ως ηγέτη είναι η υπογραφή των επισήμων εγγράφων και η άσκηση δημοσίων σχέσεων με τους επιθεωρητές των λιμενικών αρχών. Επίσης, είναι υπεύθυνος για την παροχή κινήτρων και την ενεργοποίηση του πληρώματος, καθώς και τη σταθερή εκπαίδευσή του επί του πλοίου. Παράλληλα ο πλοίαρχος είναι εξοικειωμένος με τους διάφορες πράκτορες και έχει το κύριο δίκτυο πληροφοριών, τις γνώσεις και τις επαφές. Αποτελεί την κεντρική πηγή που λαμβάνει πληροφορίες για την εταιρεία και ειδικότερα για το πλοίο. Επίσης, εξετάζει τις αναφορές και έχει συχνή επαφή με το γραφείο.

Έχει υποστηριχθεί ότι οι μάνατζερ-ηγέτες και οι πλοίαρχοι-ηγέτες πρέπει να στοχεύουν σε βραχυχρόνια αποτελέσματα. Ο ηγέτης πρέπει πάντοτε να βασίζεται κάθε φορά στην κουλτούρα της εταιρείας με σκοπό να βρει τρόπους για συνεχή βελτίωση αλλά και καινοτομίες. Η συμπεριφορά του ηγέτη στο ναυτιλιακό περιβάλλον συνήθως είναι της «δημοκρατικής συμμετοχής». Επομένως πρόκειται για ειδική κατηγορία χαρισματικών ηγετών. Το στοιχείο αυτό δίνει τη δυνατότητα προτροπής των ατόμων να πετύχουν περισσότερα απ' όσα φυσιολογικά τους έχουν ζητηθεί, κατά την άσκηση του έργου τους.

5.6.4 Μελέτη περιπτώσεων.

1) **Express Samina:** πρόκειται για ένα πλοίο Ro-Ro passenger ferry, το οποίο ναυπηγήθηκε το 1966. Στις 26 Σεπτεμβρίου 2000 το πλοίο απέπλευσε από τον Πειραιά με κατεύθυνση την Πάρο, και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προσάραξε σε βραχώδη περιοχή (νησίδες Πόρτες) με ταχύτητα 18 knots. Το αποτέλεσμα ήταν η βύθιση του πλοίου και η απώλεια 82 επιβατών. Το πλήρωμα είχε βάλει το πλοίο στον αυτόματο πιλότο, δίχως όμως τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος να ελέγχει τη διαδικασία (είναι τυπική πρακτική που ακολουθείται από τα περισσότερα πλοία).

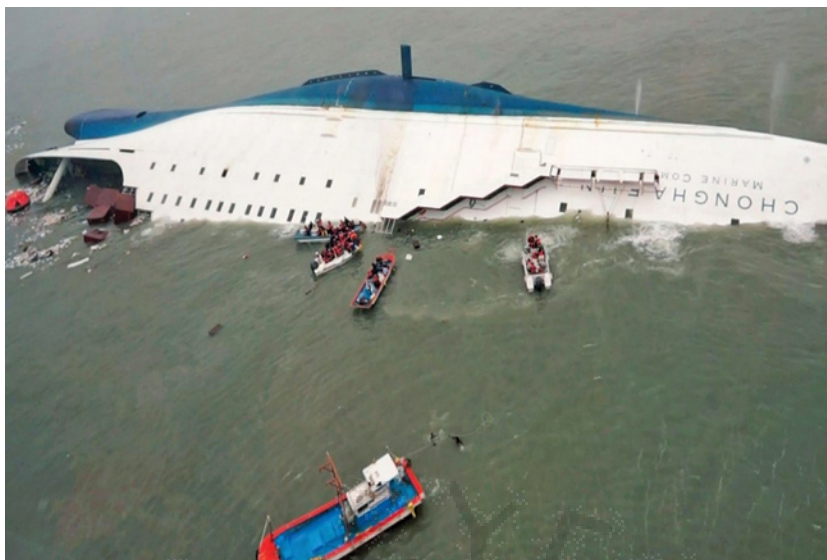
Το πλήρωμα εκκίνησε το σύστημα των σταθερο-

ποιτών (fin stabilizers) για να μειωθούν οι απότομες κινήσεις σε κακές καιρικές συνθήκες, αλλά σ' αυτήν την περίπτωση ο αριστερός σταθεροποιητής δεν λειτούργησε. Αυτό προκάλεσε στο πλοίο να παρασυρθεί και τελικά να βυθιστεί διότι 9 από τις 11 υδατοστεγείς θύρες στο διαμέρισμα του πλοίου (watertight compartment doors) είχαν παραμείνει ανοικτές. Η ΔΣ SOLAS απαιτεί από τους διαχειριστές να κλείνουν και να ασφαλίζουν τις θύρες ασφαλείας. Το θαλασσινό νερό εξαπλώθηκε πέρα από το μηχανοστάσιο και λόγω της ελλείψεως ισχύος το πλήρωμα δεν έκλεισε τις θύρες με ηλεκτρονικό τρόπο (remotely).

Το πλοίο ήταν συμμορφωμένο με την Οδηγία 98/18 περί Euro-SOLAS ως πλοίο ενός διαμερίσματος. Λίγους μήνες πριν το ατύχημα το πλοίο έκανε σημαντικές τεχνολογικές αλλαγές κυρίως στις καμπίνες των επιβατών και στους χώρους κοινής χρήσεως. Ωστόσο, με βάση την εθνική νομοθεσία (το πλοίο ήταν ήδη 35 ετών) έπρεπε να αποσυρθεί από τις τοπικές υπηρεσίες κατά το τέλος του 2001.

Μετά το ατύχημα η έρευνα που ακολούθησε, αποκάλυψε ότι το πλοίο επανήλθε σε υπηρεσία μετά την πάροδο 6 μηνών και ξεκίνησε το πρώτο ταξίδι δίχως να εξασφαλίσει το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας. Παρέλαβε μόνο τα απαραίτητα έγγραφα στην επιστροφή από το ταξίδι χωρίς να γίνει έλεγχος. Στο κρίσιμο ταξίδι επιτράπηκε ο απόπλους μόνο μετά τις υπογραφές δηλώσεων του πλοιάρχου και του επιβλέποντα μηχανικού ότι αναλαμβάνουν την ευθύνη για την ασφάλεια των επιβατών. Ένα από τα συμπεράσματα της έρευνας ήταν ότι το πλοίο αποδείχθηκε αναξιόπλοο, διότι αντιμετώπιζε μηχανολογικά και ηλεκτρολογικά προβλήματα. Η σχετική αναφορά περιλάμβανε και μία λίστα σοβαρών ενεργειών παραλείψεως από την πλευρά του πληρώματος, το οποίο κατηγορήθηκε ότι δεν ήταν κατάλληλα εκπαιδευμένο να διεξάγει τις διαδικασίες εκκενώσεως του πλοίου και αυτές της διασώσεως.

2) **Sewol:** Η βύθιση του πλοίου (σχ. 5.6) συνέβη στις 16 Απριλίου 2014 ενώ βρισκόταν εν πλώ προς το λιμάνι του Jeju από το αντίστοιχο του Incheon. Το νοτιο-κορεάτικο ferry ανατράπηκε ενώ μετέφερε 476 επιβάτες, η πλειονότητα των οποίων ήταν μαθητές σχολείων. Αναχώρησε το βράδυ της 15^{ης} Απριλίου από το λιμάνι Incheon με 2 ½ ώρες καθυστέρηση εξαιτίας ομίχλης. Το πλοίο (χωρητικότητας 6.825 DWT) έστειλε σήμα κινδύνου ενώ βρισκόταν 1,7 ν.μ. ανοικτά του νησιού Gwanmaedo στις 08:58 τοπική ώρα Κορέας. Το πρωί της επόμενης ημέρας το



Σχ. 5.6

Η ανατροπή και βύθιση του πλοίου Sewol.

πλοίο άρχισε να παίρνει νερό και η ανατροπή άρχισε 16 ν.μ. ανοικτά της ΝΔ Κορεάτικης ακτής. Τη χρονική στιγμή του ατυχήματος οι συνθήκες στη θάλασσα ήταν ήρεμες και η ευρύτερη θαλάσσια περιοχή δεν είχε βράχους ή υφάλους.

Από τις 17 Απριλίου η ακτοφυλακή της Νότιας Κορέας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μία παράλογη και ξαφνική στροφή που πήρε το πλοίο προς τα δεξιά, η οποία συνέβη κατά την 08:48 το πρωί, ήταν η κύρια αιτία της ανατροπής του πλοίου. Η απότομη στροφή προκάλεσε στο φορτίο τη μετατόπιση του προς τα αριστερά, με αποτέλεσμα το πλοίο να υποστεί κλίση που αποδείχθηκε ανεξέλεγκτη από το πλήρωμα.

Η υπερφόρτωση και η έλλειψη της κατάλληλης ασφάλειας του φορτίου έχουν επίσης θεωρηθεί ως άμεσες αιτίες του ατυχήματος. Το πλοίο μετέφερε 3.600 τόνους φορτίου, ενώ το όριο ήταν 987 τόννοι. Το ζήτημα της υπερφορτώσεως είχε ήδη επισημανθεί από έναν πλοίαρχο μη απασχολούμενο εκείνη τη στιγμή και τον ύπαρχο. Μερικά μέλη του πληρώματος υποστήριξαν ότι ως δευτερεύουσες αιτίες του ατυχήματος ήταν η έλλειψη δυνάμεως αποκαταστάσεως (restoring force) και οι πρόσφατες ανακαινίσεις στις καμπίνες των επιβατών.

Ως ένα σύντομο συμπέρασμα, το ατύχημα του **Express Samina** συνέβη 14 χρόνια νωρίτερα από αυτό του **Sewol**, που σημαίνει ότι ακόμη και σήμερα υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις πλοίων που δεν συμ-

μορφώνονται με τις απαιτήσεις του ΚΑΔ. Με βάση κάποιες αναφορές¹⁴, μολονότι ο ΚΑΔ είναι ένας Κώδικας που εφαρμόζεται και τηρείται αυστηρά από όλους τους διοικητικούς φορείς, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός καταγεγραμμένων μη συμμορφώσεων τόσο από την πλευρά του πλοίου όσο και από αυτήν της εταιρείας. Σύμφωνα με το περιεχόμενο του ΚΑΔ, η μη συμμόρφωση είναι αποτέλεσμα ή περιστατικό που έχει επιστήσει την προσοχή κάποιου και μπορεί να επηρεάσει με διάφορους τρόπους την ασφάλεια του πλοίου, τον εξοπλισμό του ή το πλήρωμα. Τα ευρήματα επί του πλοίου μπορεί να είναι είτε μέρος του ελέγχου που επιβάλλεται από τον νιογνώμονα είτε μπορεί να προκύψει ως αποτέλεσμα του ελέγχου που διεξήχθη από ένα άτομο π.χ. τον DPA.

5.7 Νέες μέθοδοι για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και η σχέση τους με τον Κώδικα ISM: Αξιολόγηση του ρίσκου.

Γνωρίζουμε ότι ο IMO, προκειμένου να βελτιώσει την ασφάλεια στη ναυτιλία, έχει θεσπίσει μία σειρά από Συμβάσεις, Κώδικες, Συστάσεις και Οδηγίες. Κάθε προσπάθεια βελτιώσεως και εξελίξεως ή τροποποιήσεως στηρίζεται στην αναζήτηση στοιχείων από έρευνες ατυχημάτων, σε πειράματα τεχνικών προδιαγραφών και σε επιστημονικές μελέτες-μεθοδολογίες. Η διεθνής υποχρεωτική καθιέρωση

¹⁴ Βλ. Paris MoU, (2012). Port State Control taking PSC to the next level, Annual Report.

του ΚΑΔ σε αρχικό στάδιο δεν πέτυχε με γρήγορους ρυθμούς τους στόχους της, παρά τις προθέσεις του ΙΜΟ, αλλά αντιθέτως επιβεβαιώνει τις αδυναμίες εφαρμογής του, αν και σήμερα εφαρμόζονται οι διατάξεις του σε ικανοποιητικό βαθμό.

Έχομε φθάσει πλέον σε κάποιο σημείο που ο ΚΑΔ παρά τα προβλήματά του, π.χ. απλό εργαλείο που δεν κοστίζει πολύ, αλλά είναι γενικότερα αποδεκτό από τα περισσότερα κράτη, ακόμη και αυτά που έχουν αυστηρή προσέγγιση σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (ΗΠΑ, Αυστραλία, Ιαπωνία κ.λπ.), έχει αποκαταστήσει κάποιες ισορροπίες μεταξύ διαχειριστών των πλοίων και εν δυνάμει πελατών. Εξάλλου είναι πλέον ενσωματωμένος στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα ανεξάρτητα από τον τύπο του εμπορικού πλοίου, κατά απαίτηση των ναυλωτών. Ο υποχρεωτικός του χαρακτήρας δεν έχει επιλύσει όλα τα προβλήματα, διότι δεν περιέχει οδηγίες και κατάλληλες προδιαγραφές για τους τρόπους που θα γίνουν όσα περιγράφονται στις διατάξεις του. Κατά συνέπεια ίσως είναι πιο πετυχημένη η εφαρμογή του στις νεοσύστατες εταιρείες, αλλά κι αυτές του μικρού μεγέθους (όσον αφορά στον αριθμό των πλοίων και όχι στη χωρητικότητα).

Για τους παραπάνω λόγους θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι ο ΚΑΔ δημιουργήθηκε περισσότερο για να ικανοποιήσει το εξωτερικό περιβάλλον της ναυτιλιακής εταιρείας, δηλαδή τους πελάτες, προμηθευτές, ασφαλιστές, επισκευαστές κ.λπ. και λιγότερο την εσωτερική δομή του παρά την ύπαρξη ειδικού τμήματος, π.χ. τμήμα ασφάλειας και ποιότητας ή θεσμού, π.χ. ΣΑΔ και ΔΡΑ σχετικά με την προσέγγιση της ασφάλειας στη θάλασσα. Το εσωτερικό περιβάλλον μίας ναυτιλιακής εταιρείας (ιδίως αυτών που χαρακτηρίζονται μεγάλου μεγέθους) καθορίζεται από νέες μεθοδολογίες που σχετίζονται με την **αξιολόγηση του ρίσκου**, παρόλο που δεν επιβάλλονται από τη διεθνή κοινότητα μέχρι σήμερα. Πολλές εταιρείες έχουν αναλάβει την πρωτοβουλία να δημιουργήσουν δικές τους φόρμες αξιολογήσεως των κινδύνων, οι οποίες στέλνονται στο πλοίο με σκοπό τη συμπλήρωσή τους. Έτσι είναι πλέον φανερό ότι οι διαχειριστές των πλοίων επιθυμούν να γνωρίζουν την κάθε λεπτομέρεια που έχει σχέση με ένα ατύχημα εξετάζοντάς το από τη ρίζα του προβλήματος.

Με άλλα λόγια, όσο περισσότερο κάποιος εμπλέκεται στην ανάλυση ενός ναυτικού ατυχήματος, τόσο μεγαλύτερη απαίτηση για ρεαλιστική προσέγγιση είναι αναγκαία. Οι τεχνικές έρευνας με τη χρήση

μεθόδων, όπως οι συνεντεύξεις ή αυτοαναφορές ειδικών προσώπων ή διαδικασίες ναυτικών δικαστηρίων έχουν ήδη τεθεί υπό κριτική, διότι οι δύο πρώτες εστιάζουν στην αποδοτικότητα και αξιοπιστία (performance and reliability) και οι δεύτερες στην ευθύνη (liability). Η ανάλυση των ατυχημάτων σήμερα επικεντρώνεται σε συμβάντα (events), μηχανισμούς αστοχίας (failure mechanisms) και βασικές αιτίες (basic causes) με σκοπό να μειωθούν αυτά με την εφαρμογή προληπτικών μόνο μέτρων. Αυτά τα μέτρα συνήθως ομαδοποιούνται με τον εξής τρόπο:

- 1) Τεχνικής φύσεως.
- 2) Διαχειριστικής φύσεως.
- 3) Προσωπικό (ξηράς και πλοίου).
- 4) Διαχείριση ασφάλειας.
- 5) Υψηλά κλιμάκια διοικήσεως.
- 6) Υποδομές.

Ωστόσο, με σκοπό να μειωθεί η πιθανότητα και η συχνότητα των ατυχημάτων, οι μεθοδολογίες αυτές δεν θα ήταν πλήρεις αν δεν αναλύονταν διεξοδικά και τα οφέλη, η αναλογία τους κόστους και η αποτελεσματικότητα. Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της αξιολογήσεως ρίσκου είναι ότι η τεχνική αυτή μπορεί να εφαρμοστεί πριν συμβεί κάποιο ατύχημα ή παρ' ολίγον ατύχημα. Πριν όμως αναφερθούμε σε κάποιες μεθοδολογίες ρίσκου, ας ορίσουμε τι είναι ρίσκο στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Ρίσκο (κίνδυνος) είναι η πιθανότητα να συμβεί κάτι που θα έχει αντίκτυπο στους στόχους που έχουν τεθεί (π.χ. διαχείριση ενεργειών πάνω στο πλοίο, μεταφορά φορτίων από λιμάνι σε λιμάνι δίχως να προκληθούν ζημιές στο πλοίο, το πλήρωμα ή το περιβάλλον). Το ρίσκο μετριέται με τις παραμέτρους συνέπεια (consequence) και πιθανότητα (likelihood). Ο **κίνδυνος** (hazard) είναι μία πηγή πιθανής βλάβης ή μίας καταστάσεως με τη δυνατότητα να προκληθούν απώλειες.

Διαχείριση ρίσκου (risk management) είναι μία συστηματική εφαρμογή διαχείρισεως πολιτικών διαδικασιών και πρακτικών, που σχετίζονται με τα καθήκοντα εντοπισμού, αναλύσεως, αξιολογήσεως, αντιμετώπισεως και ελέγχου των κινδύνων. **Αξιολόγηση ρίσκου** (risk assessment) είναι η διαδικασία που χρησιμοποιείται για να καθορίσει τις προτεραιότητες διαχείρισεως κινδύνων αξιολογώντας και συγκρίνοντας το επίπεδο του κινδύνου έναντι σε προκαθορισμένους κανόνες, στοχεύοντας στα επίπεδα υψηλού κινδύνου.

Κατά συνέπεια ο ΙΜΟ στράφηκε προς αναζήτηση

νέων μεθόδων ασφάλειας της εμπορικής ναυτιλίας, όπως αυτή της **Τυπικής Εκτιμήσεως της Ασφάλειας** (FSA) και της **Αναλύσεως Ανθρώπινης Αξιοπιστίας** (Human Reliability Analysis – HRA). Τα θεμέλια για τον σχεδιασμό ή ανασχεδιασμό συστημάτων είναι ο καθορισμός των διαδικασιών, που ορίζονται απ' τις μεθόδους FSA και η HRA. Κάθε διαδικασία είναι μία ακολουθία βημάτων-ενεργειών, που μετασχηματίζουν μία πληροφορία από μία αρχική κατάσταση (εισορή) σε μία τελική (εκροή). Χαρακτηριστικό στοιχείο της διαδικασίας είναι ότι αυτή μπορεί να υποδιαιρεθεί σε άλλες λιγότερο σύνθετες διαδικασίες. Έτσι μία επιχειρηματική διαδικασία αναλύεται σε μια σειρά επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που εκτελούνται από εργαζόμενους της επιχείρησης. Οι διαδικασίες διαθέτουν δύο βασικές ιδιότητες, δηλαδή έχουν πελάτες (παραλήπτες του αποτελέσματός τους) και διαπερνούν τις διάφορες διευθύνσεις και τα τμήματα της επιχείρησης.

1) Η FSA (Formal Safety Assessment).

Η FSA μπορεί να ορισθεί ως μία διαδικασία, όπου παρατηρείται μια τάση απομακρύνσεως από την απλή χρήση των περιγραφικών κανονισμών και παράλληλα δίδεται μεγαλύτερη έμφαση στη συνολική επίδοση του συστήματος, λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους και τα ρίσκα τα οποία ενδέχεται αυτό να αντιμετωπίσει. Η FSA οφείλει την προώθησή της στον IMO μέσω της Βρετανικής πρωτοβουλίας (Lord Carver's report, 1992). Τα βήματα αυτής της μεθόδου είναι τα ακόλουθα:

1) **Εντοπισμός των κινδύνων** (what might go wrong?). Στόχος αυτής της ενέργειας είναι να δημιουργηθεί ένας κατάλογος με όλα τα σχετικά σενάρια ατυχημάτων, τα οποία συνοδεύονται με τις δυνητικές τους αιτίες αλλά και με τα πιθανά αποτελέσματά τους.

2) **Αξιολόγηση των ρίσκων** (How bad and how likely?). Στόχος αυτής της ενέργειας είναι να αξιολογηθούν οι παράγοντες, που συμμετέχουν στα ήδη εντοπισμένα ρίσκα, σε κάθε σενάριο ατυχήματος, αλλά και κατά σειρά μεγέθους (απ' το μεγαλύτερο προς το μικρότερο).

3) **Έλεγχος εναλλακτικών επιλογών** (Can things be improved?). Στόχος αυτής της ενέργειας είναι να παρουσιάσει κανονιστικά μέτρα, με σκοπό να ελέγξει και να μειώσει τα ρίσκα που εντοπίστηκαν στο δεύτερο βήμα. Η προσοχή εστιάζεται στα μεγαλύτερα ρίσκα.

4) **Αξιολόγηση κόστους-οφέλους** (What would it cost and how much better would it be?). Στην ενέργεια αυτή εντοπίζονται τα κόστη και τα οφέλη από την εφαρμογή της κάθε εναλλακτικής προτάσεως ελέγχου του ρίσκου κάνοντας χρήση καθιερωμένων τεχνικών αξιολογήσεως κόστους-οφέλους.

5) **Συστάσεις για λήψη αποφάσεων** (What actions should be taken?). Εδώ πλέον συγκεντρώνονται οι πληροφορίες που αφορούν στους κινδύνους, στα ρίσκα που συνδέονται με αυτούς και στην αποτελεσματικότητα με βάση το κόστος των εναλλακτικών σεναρίων ελέγχου των ρίσκων και στη συνέχεια προωθούνται σε αυτούς που είναι επιφορτισμένοι με τη λήψη των αποφάσεων.

Πριν το πρώτο στάδιο περί εντοπισμού των κινδύνων, υπάρχει το χρονικό στάδιο [0], όπου ακολουθώντας τη διαδικασία θεσπίσεως κανόνων (rule-making process) του IMO, δηλαδή πριν την εφαρμογή της FSA, πρέπει να γίνει αναφορά στον ορισμό του προβλήματος (problem definition). Όταν αναφερόμαστε σε εμπορικά πλοία, σημαντικά θέματα είναι:

1) Η κατηγορία του πλοίου (συνολικό μήκος, είδος, χωρητικότητα, νέο ή παλαιό πλοίο, είδος φορτίου).

2) Τα συστήματα του πλοίου (διάταξη, υποδιαίρεση, είδος προώσεως).

3) Λειτουργία πλοίου (ανάλογα με το εάν βρίσκεται εντός λιμένα ή εκτελεί ταξίδι).

4) Εξωτερικές επιρροές (συστήματα κυκλοφορίας, προβλέψεις καιρικών συνθηκών, πορείες).

5) Είδος ατυχήματος (σύγκρουση, πυρκαγιά, έκρηξη, προσάραξη).

6) Κίνδυνοι που συνδέονται με τις συνέπειες (τραυματισμοί ή θάνατοι επιβατών ή μελών του πληρώματος, περιβαλλοντικές καταστροφές, ζημιές στο πλοίο, εμπορικός αντίκτυπος).

Σύμφωνα με τον IMO, μία περιοχή που έχει ήδη εφαρμοστεί η FSA είναι η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (1998). Για τον σκοπό αυτόν η Διεθνής Ένωση Νοσηγνωμένων (IACS) είχε πραγματοποιήσει μία μελέτη προσδιορισμού των κινδύνων για τη υδατοστεγανότητα στο πρωραίο τμήμα του πλοίου. Επιπροσθέτως, η FSA έχει αποδειχθεί αρκετά χρήσιμη για την εξασφάλιση της ασφάλειας των ταχυπλόων σκαφών. Γνωρίζουμε ότι η FSA είναι μία μεθοδολογία για την εφαρμογή ρυθμιστικών κανόνων και με την προτίμηση που δείχνει ο IMO σε αυτή, επισημαίνει ότι μπορεί να βοηθήσει

και να εξορθολογήσει την τρέχουσα διαδικασία διαμορφώσεως κανόνων και να διευκολύνει σε έναν προληπτικό έλεγχο των κινδύνων.

Πρέπει όμως να τονιστεί ότι η εμπιστοσύνη στην επιτυχημένη εφαρμογή της FSA εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό απ' την αξιοπιστία των λανθασμένων δεδομένων (failure data) και τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα. Αναμφίβολα δεν είναι εύκολο έργο να συγκεντρώσει κάποιος όλες τις πληροφορίες και την προηγούμενη εμπειρία από τα σοβαρά ατυχήματα απευθυνόμενος στις ναυτιλιακές εταιρείες. Επίσης, η αξιολόγηση του ανθρώπινου παράγοντα βασίζεται στην ανάλυση κριτηρίων όπως το κίνητρο, η συμπεριφορά και η γνώση τους εργασιακού περιβάλλοντος. Συνεπώς είναι αμφισβητούμενο εάν όλοι οι διαχειριστές είναι πρόθυμοι να επενδύσουν μεγάλα ποσά για τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, πόσο μάλλον όταν ο ΚΑΔ έχει ήδη παράγει πρόσθετα κόστη. Πιθανόν είναι προτιμότερο για έναν διαχειριστή πλοίων να ενσωματώσει την FSA στο ήδη υπάρχον ΣΑΔ των στόλων του.

Τα βήματα που η FSA χρησιμοποιεί, παρουσιάζονται με περισσότερη λεπτομέρεια στο σχήμα 5.7α.

2) Η Ανάλυση Ανθρώπινης Αξιοπιστίας (Human Reliability Analysis – HRA).

Οι βιομηχανίες, οι οποίες τακτικά κάνουν χρήση της ποσοτικής αξιολογήσεως του ρίσκου (Quantitative Risk Assessment – QRA) για να εκτιμήσουν τη συχνότητα των απωλειών ενός συστήματος ως μέρος

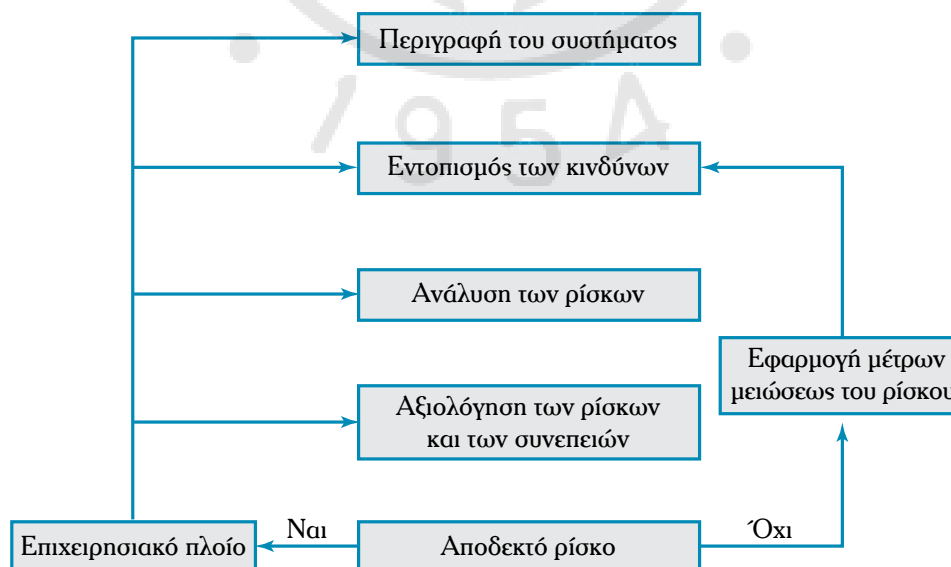
της διαδικασίας σχεδιασμού ή της διοικήσεως των λειτουργιών, έχουν αναγνωρίσει ότι για να καταλήξουν σε έγκυρα αποτελέσματα, είναι απαραίτητο να αξιολογούν τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στην απώλεια του συστήματος. Ο αποδεκτός τρόπος για την ενσωμάτωση του ανθρώπινου παράγοντα στην ποσοτική αξιολόγηση του ρίσκου και τη μέθοδο FSA είναι η χρήση της μεθόδου HRA.

Η HRA είναι μία διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει μία σειρά από δραστηριότητες και τη δυνατότητα χρήσεως μιας σειράς τεχνικών, που εξαρτώνται απ' τον συνολικό στόχο της αναλύσεως. Όπου απαιτείται πλήρως ποσοτικοποιημένη προσέγγιση της FSA, η HRA μπορεί να χρησιμοποιείται για να αναπτύσσεται μία σειρά πιθανοτήτων ανθρώπινου λάθους (Human Error Probabilities – HEPs), με σκοπό να ενσωματωθούν στην πιθανοτική εκτίμηση ρίσκου. Τα βήματα εφαρμογής της μεθόδου HRA, είναι ακριβώς ίδια με αυτά της FSA, και γίνονται παράλληλα, αφού η HRA επικεντρώνεται στον ένα εκ των τριών παραγόντων της FSA, στον ανθρώπινο παράγοντα (σχ. 5.7β).

3) Οφέλη και συμπεράσματα από την εφαρμογή της FSA.

Τα οφέλη από την FSA είναι τα ακόλουθα:

- 1) Συνεπείς και κατανοητές απαιτήσεις σε όλο το μήκος των πλευρών της ασφάλειας.
- 2) Αποτελεσματικότητα κόστους.
- 3) Πρόληψη (pro-action), όχι αντίδραση (reaction).



Σχ. 5.7α

Διάγραμμα ροής της μεθοδολογίας FSA.

4) Κανονισμοί σε αντιστοιχία με την ριψοκινδυνότητα.

5) Εισαγωγή νέων ρίσκων εξαιτίας της αλλαγής της τεχνολογίας.

Τα συμπεράσματα από την FSA ως εργαλείου αλλαγής κουλτούρας είναι τα εξής:

1) Επιστημονική προσέγγιση βασισμένη στο ρίσκο για την καθιέρωση κανονισμών της ασφάλειας στη ναυτιλία.

2) Πρόκειται για μία δομημένη, συστηματική προσέγγιση για χρήση από τον IMO και τα μέλη του, με σκοπό την εξύψωση του κανονιστικού πλαισίου στην ναυτιλία.

3) Η υιοθέτησή της από την κανονιστική αρχή συνιστά μεγάλη αλλαγή κουλτούρας.

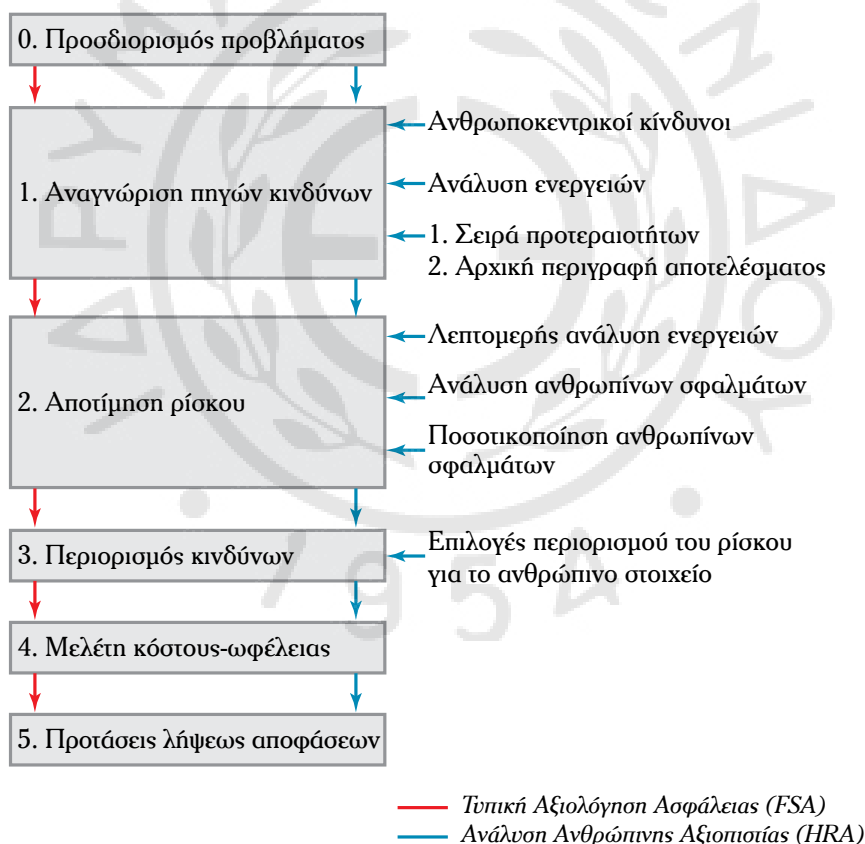
4) Βοηθά στην εδραίωση προτύπων και συμβατικών απαιτήσεων, που αντιμετωπίζουν καλύτερα τα

ρίσκα και είναι δίκαια για όλους τους συμμετέχοντες στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

5) Διευκολύνει την εισαγωγή ενός διαφανούς και δίκαιου κανονιστικού πλαισίου, το οποίο ενθαρρύνει τη συμμόρφωση και οδηγεί στη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας στη θάλασσα.

– Η διαφοροποίηση των μεθοδολογιών FSA και HRA¹⁵ με τον ΚΑΔ.

Ο ΚΑΔ στο άρθρο 7 συνιστά τον σχεδιασμό διαδικασιών και οδηγιών για τις κύριες λειτουργίες του πλοίου που αφορούν στην ασφάλειά του και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Επίσης, στο άρθρο 8 συνιστά τον εντοπισμό και την περιγραφή των επειγουσών καταστάσεων, που είναι δυνατόν να παρουσιασθούν στο πλοίο, αλλά επίσης και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπισή τους,



Σχ. 5.7β

Διάγραμμα Εφαρμογής της HRA στη Διαδικασία της FSA.

¹⁵ Ο IMO επιχείρησε να κάνει χρήση παράλληλα με την FSA μίας άλλης μεθόδου, την **HEAP** (Human Element Analyzing Process), που είναι ένα πρακτικό εργαλείο σχεδιασμένο να αντιμετωπίσει το ανθρώπινο στοιχείο, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μελέτη της ασφάλειας στη θάλασσα και τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και δεν αποτελεί μεθοδολογία αξιολογήσεως του ρίσκου.

συμπεριλαμβανόμενης της αναπτύξεως προγράμματος καταλλήλων ασκήσεων/γυμνασίων. Η έννοια του προγράμματος αυτού θα πρέπει να καλύπτει τις διαδικασίες, τα σχέδια και τις οδηγίες που σχετίζονται μ' αυτές τις καταστάσεις.

Φαίνεται λοιπόν ότι ο ΚΑΔ στα αντίστοιχα άρθρα απαιτεί σχεδιασμό διαδικασιών για την αντιμετώπιση γενικά κάποιων επειγουσών καταστάσεων, χωρίς όμως να ορίζει ακριβώς ποιες είναι αυτές, ούτε τον τρόπο που θα εντοπισθούν. Η FSA σε συνδυασμό με την HRA, έρχονται να συμπληρώσουν και να ποσοτικοποιήσουν τον ΚΑΔ στα αναφερόμενα άρθρα. Η εξειδικευμένη χρήση της FSA σημαίνει όμως ότι βασίζεται περαιτέρω στους **παράγοντες αξιοπιστίας** δηλαδή το πλοίο (Hardware), το σύστημα διαχείρισης (Software) και ο άνθρωπος-χειριστής του συστήματος (Humanware).

1) Το πλοίο και ο εξοπλισμός του.

Η συνολική ασφάλεια του πλοίου και η επίδραση της λειτουργίας της στο περιβάλλον εξαρτάται από το πώς κάθε απλό συστατικό του συστήματος ανταποκρίνεται με τεκμηριωμένο, ισορροπημένο και ολοκληρωμένο τρόπο. Κάθε απώλεια που προκαλείται σε κάτι, το οποίο μπορεί ίσως να φαίνεται αμελητέο σε ένα σύστημα, μπορεί να είναι στη συνέχεια η απαρχή μιας βίαιας πορείας προς τη διάσπαση της συνοχής του συστήματος. Όταν αυτό συμβεί σε κρίσιμες περιοχές του συστήματος, τότε οδηγεί σε επικίνδυνες καταστάσεις.

Επομένως είναι ουσιώδες η ασφάλεια και η αξιοπιστία κάθε επιμέρους συστήματος του Hardware να τίθεται στο πλαίσιο της συνολικής ασφάλειας και αξιοπιστίας του τεχνικού συστήματος (Technical System), έτσι ώστε οι κανόνες, οι κανονισμοί και οι κώδικες πρακτικής να αφομοιώνονται πλήρως. Μ' αυτόν τον τρόπο θα σχηματίσουν τη βάση του λειτουργικού συστήματος (Operational System) και έτσι η αλληλεπίδραση του ανθρώπινου συστήματος (Human System) με τα τεχνικά και λειτουργικά συστήματα να αναγνωρίζονται ως ζωτικής και κύριας σημασίας για τη συνολική απόδοση σε όρους ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Το σκάφος και όλα τα μηχανήματα, συσκευές, όργανα κ.λπ., τα οποία αποτελούν το πλοίο, αναφέρονται ως τεχνικό σύστημα. Κάθε τεχνικό σύστημα σχεδιάζεται για να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένα ταξίδια, ανάγκες ή υπηρεσίες, στις οποίες το πλοίο θα κληθεί να λειτουργήσει. Κάθε επιμέρους στοιχείο

του θα πρέπει να αναλύεται με λεπτομέρεια για να αξιολογείται η καταλληλότητά του σε ό,τι αφορά τον σκοπό που καλείται να ανταποκριθεί και τις συνολικές απαιτήσεις σχεδιασμού του όλου συστήματος. Μία πολύ καλά δομημένη ανάλυση θα είναι σε θέση να δείχνει τις δυνατότητες και τους περιορισμούς της αποδόσεως κάθε επιμέρους στοιχείου του συστήματος, όπως επίσης τη φροντίδα και τη συντήρηση που απαιτείται, προκειμένου να επιτυγχάνεται η ενδεικνυόμενη απόδοση.

2) Οι κανόνες και οι κώδικες πρακτικής.

Τα ατυχήματα μας έμαθαν ότι όσοι περισσότεροι νέοι κανονισμοί διαμορφώνονται, τόσο επιβάλλεται νέο hardware. Είναι επομένως αποδεκτό το γεγονός ότι με μικρές εξαιρέσεις γεγονότων που προκαλούνται από «Act of God», τα ατυχήματα έχουν ως αιτία την ανθρώπινη αστοχία στον σχεδιασμό του hardware και στην προετοιμασία του software. Τα μαθήματα που αποκτήθηκαν από την εμπειρία είναι σε θέση να τροφοδοτούν την προσέγγιση της προλήψεως έτσι ώστε να επιβεβαιώνεται η αρτιότητα των διαδικασιών, οι οποίες και τροποποιούνται ή διορθώνονται κατά τις προκύπτουσες ανάγκες. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας του εντοπισμού των πραγματικών αιτιών των ατυχημάτων είναι δυνατόν να αναλύονται και να εφαρμόζονται διορθωτικές ενέργειες στις εντοπιζόμενες αιτίες, με σκοπό την πρόληψη, παρά στα αποτελέσματα που γεννιούνται από τα ίδια τα ατυχήματα.

Μία καλή στατιστική επίδοση δεν συνεπάγεται απαραίτητα και καλές επιμέρους επιδόσεις. Τα στατιστικά των ατυχημάτων δεν αντιπροσωπεύουν τίποτε άλλο παρά αστοχίες όλων των ατομικών μονάδων, οι οποίες αθροίζονται μαζί. Έτσι οι βελτιώσεις μπορούν να επιτευχθούν μόνο με καλύτερες ατομικές επιδόσεις. Η κριτική ανάλυση των ατυχημάτων και οι στατιστικές θα δώσουν γνώση και εμπειρία στη διοίκηση, με την προϋπόθεση ότι τα σοβαρά ατυχήματα μπορούν να συμβούν σε μας και όχι μόνο σε άλλους.

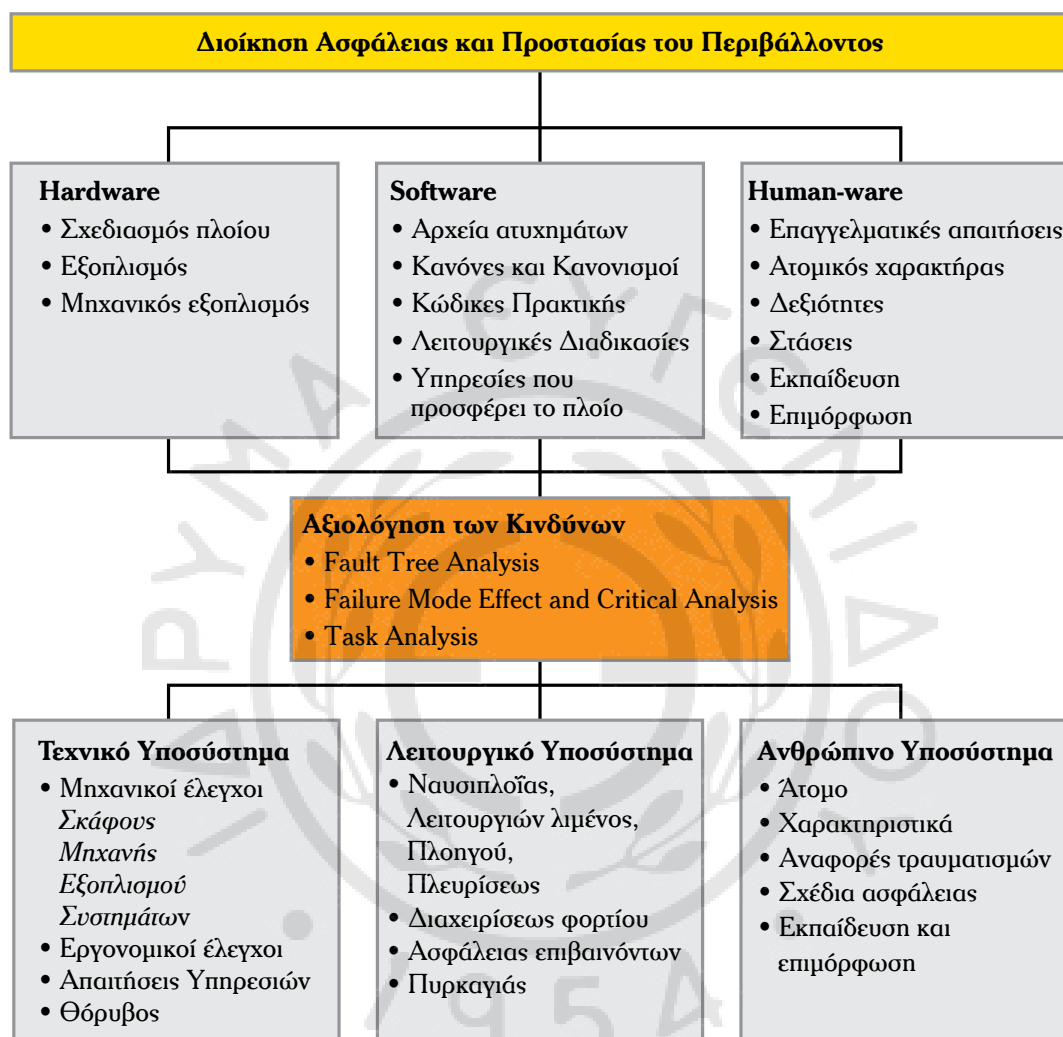
3) Το προσωπικό στη θάλασσα και στην ξηρά.

Κάθε σύνθετη μηχανική κατασκευή ή κάθε software δεν θα είναι ποτέ απόλυτα ασφαλές, όσο απαιτεί συνολική τελειότητα από τους ανθρώπους και τις διαδικασίες που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, στην παραγωγή και στη λειτουργία του, αλλά και στην πρόληψη κάθε συνακόλουθου κινδύνου. Η υπόθεση ότι ο «ανθρώπινος παράγοντας» είναι ο ασθενέστερος κρί-

κος σε κάθε σύστημα όπου παράγεται εργασία είναι γνωστή εδώ και 60 χρόνια. Το ποσοστό του 88% της ανθρώπινης αστοχίας ίσως παραμένει ακόμα έγκυρο. Παρόλ' αυτά είναι πολύ συνηθισμένο ακόμα και σήμερα να απονέμονται ευθύνες σε υφισταμένους για

ελλείψεις οι οποίες έχουν προκληθεί από ελλείψεις στο επίπεδο της ανώτατης διοικήσεως.

Στο σχήμα 5.7γ παρουσιάζονται οι παράγοντες αξιοπιστίας και τα συστήματα του πλοίου σύμφωνα με τον Allievi (1997).



Σχ. 5.7γ

Οι παράγοντες αξιοπιστίας και τα συστήματα του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ – Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

6.1 Γενικές παρατηρήσεις.

Τον Δεκέμβριο του 2002 η ΔΣ SOLAS τροποποιήθηκε με σκοπό να τεθούν μέτρα, για την ενίσχυση του τομέα της **ναυτικής ασφάλειας** (maritime security). Έτσι, δημιουργήθηκε ένα νέο κεφάλαιο της Συμβάσεως, που αφορά αποκλειστικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και κατά συνέπεια υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται με τον **Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων** (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS).

Το Κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και ο Κώδικας ISPS ισχύουν υποχρεωτικά από την 1^η Ιουλίου 2004 για τα συμβαλλόμενα μέρη της Συμβάσεως. Συγκεκριμένα, το Μέρος Α του Κώδικα ISPS είναι υποχρεωτικό, ενώ το Μέρος Β περιλαμβάνει τις οδηγίες συμμορφώσεως. Ωστόσο, για να εκδοθεί το **Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου** (International Ship Security Certificate – ISSC), οι οδηγίες του Μέρους Β θα πρέπει να έχουν ληφθεί υπόψη. Οι κανονισμοί του Κεφαλαίου XI-2 και ο Κώδικας ISPS αναφέρονται σε τέσσερεις κύριους στόχους (πίν. 6.1). Καθορίζονται μέτρα και διαδικασίες που πρέπει να υιοθετηθούν από το κράτος του λιμένα και το κράτος της σημαίας, με σκοπό την προστασία φυσικών προσώπων, πλοίων, φορτίων και λιμένων από τρομοκρατικές επιθέσεις.

Οι κανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται σε επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 GRT και άνω, κινητές πλωτές εξέδρες, παράκτιες κινητές μονάδες γεωτρήσεων και λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες. Οι κανονισμοί δεν ισχύουν για τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά ναυπηγήματα ή άλλα πλοία που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από ένα συμβαλλόμενο κράτος για κυβερνητική, μη εμπορική υπηρεσία. Οι απαιτήσεις του Κώδικα ISPS εφαρμόζονται από τα συμβαλλόμενα με τη ΔΣ SOLAS κράτη στις ναυτιλιακές εταιρείες, τους αξιωματικούς ασφάλειας τόσο της εταιρείας όσο και του πλοίου, τους πλοιάρχους και το προσωπικό ασφάλειας του πλοίου και τις λιμενικές

εγκαταστάσεις με τους αξιωματικούς ασφάλειάς τους.

Το πλοίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα **Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου** (ΣΑΠ), που να έχει εγκριθεί από την αρχή της σημαίας, να φέρει το **Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου**, να εγκαταστήσει ένα **Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού** (Automatic Identification System), να διαθέτει **σύστημα συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου** (Ship Security Alert System) και να έχει μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό αναγνώρισεως του πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά.

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να ορίσουν **Επίπεδα Ασφάλειας** (πίν. 6.2) για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή ευθύνης τους και για τα πλοία σε θαλάσσιες περιοχές και λιμένες μέσα στην περιοχή ευθύνης τους. Προβλέπονται τρία επίπεδα ασφάλειας, που αναφέρονται σε διαδικασίες οι οποίες διαμορφώνονται και κλιμακώνονται ανάλογα με τον βαθμό του κινδύνου. Κατά τον ορισμό των επιπέδων ασφάλειας, οι κυβερνήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την αξιοπιστία της πληροφορίας για την απειλή, τις πιθανές επιπτώσεις, το κατά πόσο είναι επικείμενη και συγκεκριμένη και αν έχει επιβεβαιωθεί ή όχι.

Το ΣΑΠ καθορίζει τα μέτρα που θα εφαρμοσθούν σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για την προστασία των **απαγορευμένων περιοχών του πλοίου** (ship restricted areas), την πρόσβαση στο πλοίο από πλήρωμα, επιβάτες, επισκέπτες και συνεργεία επισκευών, την επιτήρηση της ασφάλειας του πλοίου, τον χειρισμό του φορτίου, τον χειρισμό ασυνόδευτων αποσκευών και την παράδοση των εφοδίων του πλοίου. Στο Επίπεδο 1 αναφέρονται διαδικασίες που εξασφαλίζουν συνεχή προστασία σε ομαλές συνθήκες, στο Επίπεδο 2 λαμβάνονται επιπρόσθετες διαδικασίες, ενώ στο Επίπεδο 3 εφαρμόζονται τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί στα Επίπεδα 1 και 2 με ενίσχυσή τους στις περιπτώσεις που ο κίνδυνος είναι εμφανής.

Οι πιθανές **απειλές ασφάλειας** περιλαμβάνουν σενάρια, όπου οι τρομοκράτες μπορεί να χρησιμοποιήσουν το πλοίο για μεταφορά των ιδίων και των όπλων τους ή να χρησιμοποιήσουν το ίδιο το πλοίο

ή το φορτίο ως όπλο, προκειμένου να διακόψουν την ομαλή λειτουργία του εμπορίου ή το πλοίο μπορεί να αποτελέσει το ίδιο ένα πιθανό τρομοκρατικό στόχο. Παράλληλα, πιθανόν ομάδες τρομοκρατών να έχουν στην κατοχή τους πλοία με τη μορφή της διαχειρίσεώς τους από εταιρείες offshore.

Μία μορφή τρομοκρατίας αποτελούν οι επιθέσεις πειρατείας. Η βασική διάκριση που διαφοροποιεί την πειρατεία από την τρομοκρατία είναι ότι μία πράξη τρομοκρατίας πραγματοποιείται για λόγους πολιτικούς, ενώ η πράξη πειρατείας έχει ως στόχο τη λήψη χρημάτων ή τη δέσμευση εξαρτημάτων του πλοίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις τα μέλη του πληρώματος κρατούνται ως όμηροι μέχρι να καταβληθούν λύτρα για την απελευθέρωσή τους. Σε άλλες περιπτώσεις συλλαμβάνουν το πλοίο, προκειμένου

να το χρησιμοποιήσουν αφού αλλάξουν το όνομά του και τα χρώματά του, ώστε να αποκομίσουν οικονομικά οφέλη (σχ. 6.1).

Στην ουσία ο Κώδικας ακολουθεί την προσέγγιση ότι η εξασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι μία ενέργεια **διαχείρισης του ρίσκου** (risk management activity). Για να καθοριστεί τι είδους μέτρα ασφάλειας είναι τα κατάλληλα, μία αξιολόγηση των ρίσκων πρέπει να γίνει σε κάθε εξειδικευμένη περίπτωση.

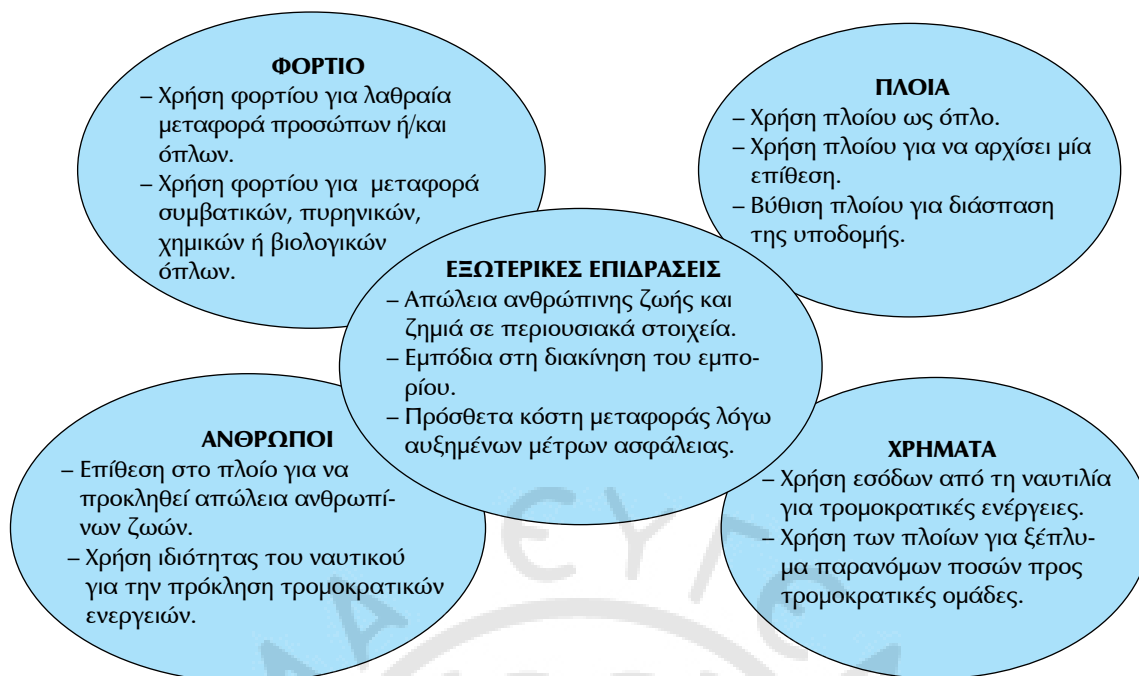
Ο κύριος σκοπός του Κώδικα ISPS είναι να παρέχει ένα τυποποιημένο συνεκτικό πλαίσιο για την αξιολόγηση του ρίσκου, δίνοντας τη δυνατότητα στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών να αντισταθμίσουν τις αλλαγές με τη μορφή απειλών με αλλαγές στην τρωτότητα των πλοίων και των λιμένων μέσω καθορι-

Πίνακας 6.1
Κύριοι στόχοι των μέτρων ασφάλειας.

Συνειδητοποίηση	Είναι το πρώτο κρίσιμο βήμα, ώστε να εμποδισθούν πράξεις που απειλούν πλοίο και λιμενική εγκατάσταση, ενθαρρύνοντας το προσωπικό να συνειδητοποιήσει ότι πρέπει πλέον να είναι συνεχώς σε εγρήγορση στο περιβάλλον, μέσα στο οποίο λειτουργεί.
Μέτρα προλήψεως	Έχουν σχεδιασθεί, ώστε να αποτρέπουν και να δυσκολεύουν κάθε παράνομη προσπάθεια ανόδου στο πλοίο ατόμων, όπλων και εκρηκτικών.
Αντιμετώπιση	Είναι η ετοιμότητα του προσωπικού του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης να αποκρούσει κάθε απειλή κατά της ασφάλειας του πλοίου, της λιμενικής εγκατάστασης και άλλων πλοίων στην περιοχή ελέγχου της.
Διαχείριση των επακολούθων	Είναι η ικανότητα του προσωπικού του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης να διαχειρισθεί σωστά και να περιορίσει σε εύλογο χρονικό διάστημα τις επιπτώσεις ενεργειών κατά της ασφάλειας του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης.

Πίνακας 6.2
Επίπεδα Ασφάλειας σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS.

Επίπεδα Ασφάλειας	Ενέργειες
Επίπεδο 1 (κανονικό)	Σύνθετες επίπεδο λειτουργίας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις με τήρηση μέτρων προστασίας που διατηρούνται συνεχώς.
Επίπεδο 2 (αυξημένο)	Αυξημένα μέτρα ασφάλειας ως επακόλουθο πληροφοριών για πιθανή επίθεση μέσα στην περιοχή που βρίσκεται το πλοίο ή στον λιμένα και τα οποία εφαρμόζονται για όσο χρόνο διαρκεί ο αυξημένος κίνδυνος επιθέσεως.
Επίπεδο 3 (εξαιρετικά αυξημένο)	Εφαρμόζεται με τη λήψη αξιόπιστων πληροφοριών για πιθανή ή επικείμενη επίθεση κατά του πλοίου ή του λιμένα. Διάρκει όσο υπάρχει ο κίνδυνος για πιθανή ή επικείμενη επίθεση.



Σχ. 6.1

Παράμετροι τρομοκρατικών κινδύνων στην εμπορική ναυτιλία.

σμού κατάλληλων επιπέδων ασφάλειας και αντίστοιχων μέτρων ασφάλειας¹. Όπως συμβαίνει με όλες τις ενέργειες της διαχείρισεως ρίσκου, η πιο αποτελεσματική πορεία δράσεως είναι να εξαλείψει την πηγή της απειλής. Πώς μπορεί να γίνει αυτό; Σε αυτή την περίπτωση της διαπράξεως ενεργειών τρομοκρατικής φύσεως ή αλλιώς απειλώντας την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων, είναι κατ' ουσία μία κυβερνητική λειτουργία.

Η **ολική ασφάλεια** (total security) είναι ένας στόχος που κανείς δεν μπορεί να εγγυηθεί και ως εκ τούτου προτιμάται η προσέγγιση της μείωσης του ρίσκου με τη μείωση των πιθανοτήτων σε ένα χαμηλότερο εφικτό επίπεδο (ALARP)². Με σκοπό να καθοριστεί ποια μέτρα ασφάλειας είναι τα κατάλληλα, οι κυβερνήσεις πρέπει να εκτιμήσουν την απειλή και να αξιολογήσουν το ρίσκο μίας δυνητικής παράνομης πράξεως. Επειδή κάθε πλοίο ή λιμενική εγκατάσταση υπόκεινται σε διαφορετικές απειλές, η μέθοδος με την οποία θα προσεγγίσουν τις ειδικές απαιτήσεις του Κώδικα ISPS θα καθοριστούν και τελικά θα εγκρι-

θούν από την Αρχή ή τη συμβαλλόμενη κυβέρνηση, ανάλογα με την περίπτωση.

Προκειμένου να γνωστοποιήσει την απειλή σε λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα πλοίο και να κινήσει τις κατάλληλες ενέργειες ανταποκρίσεως, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση πρέπει να ορίσει το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. Το τελευταίο δημιουργεί έναν δεσμό ανάμεσα στο πλοίο και στη λιμενική εγκατάσταση, δεδομένου ότι προκαλεί την εφαρμογή των καταλλήλων μέτρων ασφάλειας και για τα δύο. Όσο αυξάνει η απειλή, η μόνη λογική αντίδραση είναι να μειωθεί η ευπάθεια. Ο Κώδικας ISPS παρέχει αρκετούς τρόπους να μειώσει αυτήν την τρωτότητα. Κάθε πλοίο και κάθε λιμενική εγκατάσταση πρέπει να καθορίσει τα πρότυπα που χρειάζονται για να εντατικοποιήσει τα μέτρα ασφάλειας με σκοπό να αντισταθμίσει την απειλή μειώνοντας το ποσοστό τρωτότητας.

Μετά την 1^η Ιουλίου 2004 τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν την υποχρέωση να αποδείξουν ότι πράγματι εφαρμόζουν κατάλληλες και τυποποιημένες διαδικασίες διαχείρισεως του ρίσκου. Είναι

¹ Βλ. www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2689

² «As low as reasonably practicable». Αυτό συνεπάγεται τη στάθμιση του κινδύνου ενάντια στον κόπο, χρόνο και χρήματα που απαιτούνται για την καταπολέμησή του. Επομένως το ALARP περιγράφει το επίπεδο που επιθυμούμε να δούμε τους κινδύνους της εργασίας να ελέγχονται. Με τη χρήση της φράσεως «ευλόγως εφικτό» (reasonably practicable) μας δίνεται η δυνατότητα να θέσουμε στόχους ως υπεύθυνοι καθηκόντων αντί να είμαστε περιοριστικοί (prescriptive).

τα νέα μέτρα ασφάλειας αποτελεσματικά; Πρέπει να σημειώσουμε ότι οι νέες απαιτήσεις ασφάλειας αποτελούν τμήμα μίας ευρύτερης στρατηγικής των Η.Ε. για να αντιμετωπιστούν οι τρομοκρατικές ενέργειες και δεν πρέπει να εξετάζονται μεμονωμένα.

6.2 Οι στόχοι του Κώδικα ISPS.

Ο Κώδικας περιέχει ορισμένους ειδικούς στόχους³ τους ακόλουθους:

- 1) Επιτρέπει την ανίχνευση και την αποτροπή των απειλών για την ασφάλεια εντός του διεθνούς πλαισίου.
- 2) Καθιερώνει ρόλους και ευθύνες.
- 3) Επιτρέπει τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών για την ασφάλεια.
- 4) Παρέχει μία μεθοδολογία για την αξιολόγηση της ασφάλειας.
- 5) Εξασφαλίζει ότι υπάρχουν επαρκή μέτρα ασφάλειας.

Επίσης, ο Κώδικας απαιτεί από το προσωπικό του πλοίου και της λιμενικής εγκαταστάσεως τα εξής:

- 1) Συλλογή και αξιολόγηση των πληροφοριών.
- 2) Διατήρηση των πρωτοκόλλων επικοινωνίας.
- 3) Περιορισμένη πρόσβαση. Εμποδίζει την εισαγωγή μη εξουσιοδοτημένων όπλων κ.λπ..
- 4) Παροχή των μέσων για να ενεργοποιηθούν οι συναγερμοί.
- 5) Θέτει σε εφαρμογή τα σχέδια ασφάλειας για το πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση και εξασφαλίζει ότι εκτελούνται η εκπαίδευση και οι ασκήσεις πάνω στο πλοίο.

Ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται σε τρεις κατηγορίες πλοίων για διεθνή ταξίδια:

- 1) Όλα τα πλοία για τα οποία ισχύει ο Κώδικας ISM εκτός των μονάδων ειδικού σκοπού, π.χ. πλωτές μονάδες αποθηκεύσεως (floating storage units).
- 2) Όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις που παρέχουν υπηρεσίες στα πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια.
- 3) Εξαιρέσεις απ' τον κανόνα ισχύουν για τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά σκάφη κ.λπ..

6.3 Ο Κώδικας ISPS και η σχέση του με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο.

Ο Κώδικας ISPS αναφέρεται στη ναυτική ασφάλεια

και επομένως αποτελεί μέρος της ΔΣ SOLAS. Παράλληλα ορισμένες διατάξεις του σχετίζονται με τις απαιτήσεις των ΔΣ MARPOL και STCW, ενώ συμβαδίζει με τον Κώδικα ISM.

Ένας από τους κύριους στόχους της SOLAS είναι να ορίσει τα κατώτατα επίπεδα για την ασφαλή κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων. Σύμφωνα με το Μέρος Α του Κώδικα ISPS, το ΣΑΠ πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες για την καταγραφή λειτουργικών και φυσικών μέτρων ασφάλειας και για τα τρία επίπεδα ασφάλειας. Το ΣΑΠ θα πρέπει να καταγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα επιτηρούνται τα σημεία προσβάσεως των περιοχών όπου βρίσκονται τα σωστικά μέσα και τα συστήματα διασώσεως (Κεφάλαιο III της SOLAS). Επίσης, το ΣΑΠ πρέπει να καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο το προσωπικό του πλοίου χρησιμοποιεί τις ραδιοεπικοινωνίες (Κεφάλαιο IV της SOLAS).

Ο εξοπλισμός ασφάλειας πρέπει να λειτουργεί και να είναι σωστά συντηρημένος, να δίνει τη δυνατότητα ενδοεπικοινωνίας (στο πλοίο) αλλά και με τις εγκαταστάσεις ξηράς και με το προσωπικό της κατάλληλης τοπικής αρχής που είναι αρμόδια για την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας, ώστε να μεταδίδεται το είδος και η έκταση οποιασδήποτε απειλής ή παραβίασεως της ασφάλειας άμεσα. Η ασφάλιση του φορτίου και ο καθορισμός του τρόπου επικοινωνίας πλοίου-ξηράς κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση (Κεφάλαιο VI της SOLAS) πρέπει να καθορίζεται και από το ΣΑΠ. Αυτό μπορεί να επιτυγχάνεται με τον έλεγχο του φορτίου, την εξασφάλιση συνεργασίας με τη λιμενική εγκατάσταση, με τον έλεγχο των σφραγίδων για την αποτροπή επεμβάσεως στο φορτίο κ.λπ..

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, κάθε πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα (Κεφάλαιο VII της SOLAS) και έρχεται σε επαφή με άλλο πλοίο ή με λιμενική εγκατάσταση, υποχρεούται να συμπληρώσει τη **Δήλωση Ασφάλειας**, με την οποία να καθορίζεται η λήψη επί πλέον μέτρων ασφάλειας από τις δύο πλευρές.

Οι κανονισμοί της MARPOL καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις τεχνικής φύσεως για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία, εκτός από τις εσκεμμένες απορρίψεις υλικών. Το ΣΑΠ θα πρέπει να περιλαμβάνει σενάρια εισβολής ή καταλήψεως

³ Η Ευρώπη θέσπισε τον κώδικα ISPS με τον Κανονισμό 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και οι ΗΠΑ με τον νόμο Maritime Transport Security (2002), στα μέρη 101-107 του τίτλου 33 του Κώδικα Ομοσπονδιακών Κανονισμών (Code of Federal Regulations).

του πλοίου από τρομοκράτες, με πρόθεση να προκληθεί ρύπανση ή ζημιά στο πλοίο ή στον λιμένα, όπου θα επισημαίνονται τα πιθανά ευάλωτα σημεία του πλοίου ή οι ενδεχόμενες αδυναμίες του **Σχεδίου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Περιστατικών**. Επίσης, το ΣΑΠ πρέπει να καθορίζει το πλαίσιο, στο οποίο αλληλεπιδρά με τη λιμενική εγκατάσταση. Σ' αυτήν την περίπτωση συμπληρώνεται Δήλωση Ασφάλειας, ώστε να καθορίζονται τα μέτρα που θα λάβει κάθε μέρος σε περίπτωση προκλήσεως ρυπάνσεως, σύμφωνα με τα αντίστοιχα εγκεκριμένα Σχέδια Ασφάλειάς τους.

Η ΔΣ STCW καθιερώνει κριτήρια για την εκπαίδευση και την επιμόρφωση των πληρωμάτων και καθορίζει συγκεκριμένους κανόνες για την αξιολόγηση της ικανότητας, την έκδοση των πιστοποιητικών και την ανανέωσή τους για όλους τους επαγγελματίες ναυτικούς. Αντίστοιχα πιστοποιητικά πρέπει να κατέχουν ο **Αξιωματικός Ασφάλειας Εταιρείας** (AAE) και ο **Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου** (AAΠ). Επίσης, ο Κώδικας ISPS προβλέπει πως το ΣΑΠ πρέπει να καταγράφει τη συχνότητα εκπαίδευσής, γυμνασίων και ασκήσεων. Ο Κώδικας ISM αφορά στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Τόσο ο Κώδικας ISM, όσο και ο Κώδικας ISPS υποχρεώνουν τη ναυτιλιακή εταιρεία να διαθέτει την κατάλληλη οργάνωση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των προσώπων που βρίσκονται στο πλοίο (σχ. 6.3).

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η εταιρεία εξουσιοδοτεί ένα πρόσωπο (designated person) να καθιερώσει μία πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, η οποία θα περιγράφει πώς θα πρέπει να πραγματοποιηθούν οι καθορισμένοι στόχοι (άρθ. 2). Η εταιρεία θα πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να τηρεί ένα **Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως** (ΣΑΔ). Στη συνέχεια εκδίδεται από την Αρχή (ή από τον αναγνωρισμένο από την Αρχή οργανισμό) το **Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως**. Αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, η εταιρεία οφείλει να αποκτήσει το **Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου**.

Οι Κώδικες ISM και ISPS απαιτούν το νέο πλήρωμα να εξοικειωθεί με θέματα ασφάλειας πριν από τον απόπλου του πλοίου και τη διεξαγωγή γυμνασίων ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης, σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τον εντοπισμό, την περιγραφή

και την επέμβαση, σε πιθανές περιστάσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο (άρθ. 8). Αντίστοιχα, ο Κώδικας ISPS απαιτεί το ΣΑΠ να καθορίζει τα μέτρα που θα ληφθούν στο εκάστοτε επίπεδο ασφάλειας για την προστασία των απαγορευμένων περιοχών του πλοίου, την πρόσβαση σ' αυτό, την επιτήρηση της ασφάλειάς του, τον χειρισμό του φορτίου και την παράδοση των εφοδίων.

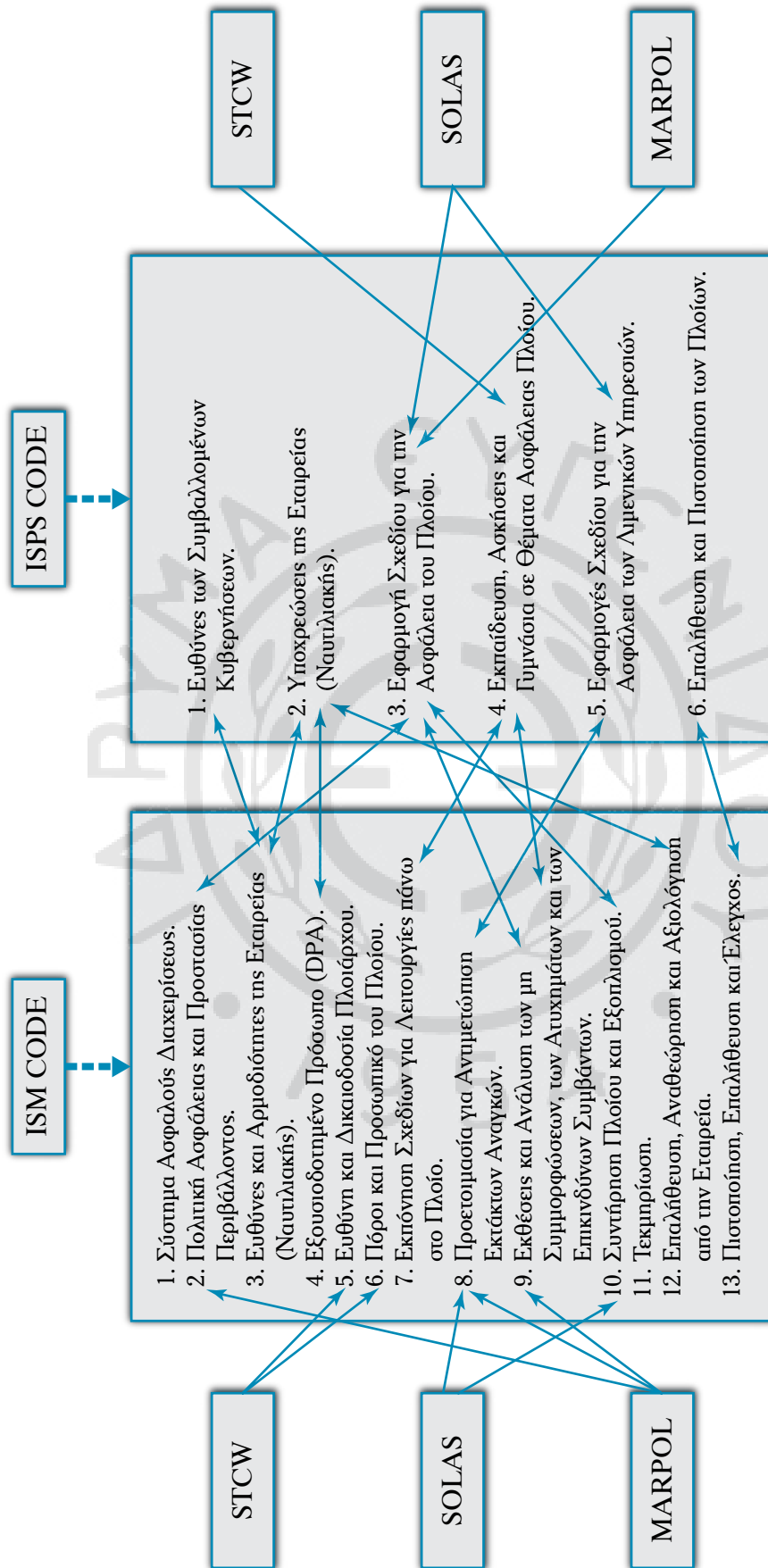
Με βάση τον Κώδικα ISM, η εταιρεία θα πρέπει να πραγματοποιεί εσωτερικούς ελέγχους, να αξιολογεί περιοδικά την απόδοση του προσωπικού και να αναθεωρεί το ΣΑΔ (άρθ. 12). Αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, το ΣΑΠ πρέπει να ελέγχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα από τον ΑΑΠ και το αποτέλεσμα αυτού του ελέγχου να γίνεται γνωστό στον ΑΑΕ, ο οποίος θα πρέπει να προβαίνει σε διορθωτικές κινήσεις. Οι Λιμενικές Αρχές έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν το επίπεδο της εξοικειώσεως του προσωπικού ασφάλειας και του εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου και να λαμβάνουν τις αντίστοιχες αποφάσεις όταν υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι που το απαιτούν.

6.4 Ο Κώδικας ISPS και η σχέση του με τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Αναπόφευκτο είναι ότι ο Κώδικας ISPS θα είχε συγκεκριμένες εμπορικές συνέπειες, αρκετές από τις οποίες δεν είχαν προβλεφθεί από αυτούς που δημιούργησαν το προσχέδιο (draft document). Η ερμηνευμένη εφαρμογή του είναι ουσιαστικά η ανταπόκριση στην πολιτική πίεση που ασκήθηκε εξαιτίας των σχετικά προσφάτων εντόνων απειλών της παγκόσμιας τρομοκρατίας. Έχει υποστηριχθεί ότι οι εμπορικές εκτιμήσεις και ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας, των λιμενικών και διεθνών εμπορικών βιομηχανιών δεν ήταν προτεραιότητα αυτών που προετοίμασαν τον Κώδικα.

Πιθανόν είναι ορθό να υποθέσουμε ότι εκτός από μία τρομοκρατική απειλή ή ένα γεγονός που σχετίζεται με την τρομοκρατία και που μπορεί να προκαλέσει απώλεια ζωής, ζημιά στα περιουσιακά στοιχεία ή άλλες οικονομικές συνέπειες, τα κύρια ζητήματα που πιθανόν να προκύψουν μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών (ιδιοκτητών φορτίων) θα αφορούν σε αξιώσεις για απώλεια χρόνου ή εσόδων ή ασφάλειας λιμένων ή και εφαρμογής ή όχι ειδικών ρητρών για κίνδυνους πολέμων (war risk clauses).

Λίγο πριν την καθιέρωση του Κώδικα, έγινε σα-



Σχ. 6.3

Συνοχέτιση του Κώδικα ISPS με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο.

φές ότι όλα τα ναυλοσύμφωνα πρέπει να περιέχουν ειδική ρήτρα που αναφέρεται στον Κώδικα ISPS και άλλους κανονισμούς για θέματα ασφάλειας. Βέβαια ναυλοσύμφωνα από ναυλοσύμφωνα διαφέρουν και στην περίπτωση της ενσωματώσεως του κώδικα, εντοπίζονται κάποιες διαφορές κυρίως στην καταμερισμό του ρίσκου καθυστέρησης και των εξόδων που μπορεί να υποβληθεί σ' ένα πλοίο, ακόμα και αν ο πλοιοκτήτης και το πλοίο είναι σε πλήρη συμμόρφωση με τις διατάξεις του Κώδικα.

Τα πλοία, αξιοποιώντας τις εγκαταστάσεις ορισμένων λιμένων, υπόκεινται σε επί πλέον επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές (δηλ. το port state control) και πρόσθετα μέτρα ελέγχου. Οι σχετικές αρχές μπορεί να ζητήσουν την παροχή πληροφοριών για το πλοίο, τους ιδιοκτήτες του, τους ναυλωτές, την εταιρεία διαχείρισης, το φορτίο (εάν το πλοίο είναι φορτωμένο), το πλήρωμα και τους επιβάτες, πριν το πλοίο εισέλθει στο λιμάνι. Κανένας δεν μπορεί να αποκλείσει ότι πιθανόν να υπάρχουν ειδικές συνθήκες που να μην επιτραπεί η είσοδος του πλοίου στο λιμάνι. Με σκοπό να αντιμετωπιστούν παρόμοιες καταστάσεις, ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, η ρήτρα για τον ISPS έχει ήδη υιοθετηθεί από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαίου και τους έμπορους τέτοιων φορτίων και έχει περιληφθεί στους πρόσθετους όρους των ναυλοσυμφώνων.

Όσοι στον Κώδικα ISPS ασκήθηκε αυστηρή κριτική κυρίως για λόγους χρόνου και κόστους. Οι απαιτήσεις για τη διαδικασία εφαρμογής για τα λιμάνια και τα πλοία θεωρούνται πολύ σαρωτικές (too sweeping), διότι απαιτείται εκτενής εκπαίδευση του προσωπικού, νέα τεχνολογία και αυξημένη διυπηρεσιακή συνεργασία. Με άλλα λόγια, μολονότι οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι λιμενικές αρχές αντιλαμβάνονται τη σημασία του Κώδικα, πιθανόν να μην βρίσκονται στην κατάλληλη οικονομική θέση⁴ να αναβαθμίσουν τις υποχρεώσεις ασφάλειας όπως περιγράφονται στο κείμενο του Κώδικα ISPS.

Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται μόνο στα Ε/Γ και στα Φ/Γ πλοία άνω των 500 κοχ, που εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια, τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας δεν καλύπτονται.

Αυτό ξεκάθαρα αφήνει ένα κενό, όπου τα μικρά πλοία μπορούν να συνεχίσουν τη λειτουργία τους με χαμηλότερα επίπεδα ασφάλειας και επομένως να αποτελούν ευκολότερους στόχους για τρομοκράτες και πειρατές.

6.5 Αρχές ναυτικής ασφάλειας (maritime security).

Δεν πρόκειται για ένα νέο ζήτημα στη ναυτιλιακή κοινότητα. Αντίθετα, για πολλά χρόνια η ναυτιλιακή βιομηχανία είχε αναγνωρίσει πολυάριθμες απειλές, περιλαμβάνοντας την τρομοκρατία, την πειρατεία, λαθρεπιβάτες (stowaways), το λαθρεμπόριο ανθρωπων και ναρκωτικών, κλοπές φορτίων και υπεξαίρεση (pilferage), απάτες, δωροδοκίες και εκβιασμούς (bribery and extortion). Για την ακρίβεια η πειρατεία και η τρομοκρατία είναι απειλές που ποτέ δεν εξαφανίστηκαν, αντιθέτως έχουν εξελιχθεί σε ολοένα αυξανόμενο πρόβλημα.

Ο θεμελιώδης στόχος της ναυτικής ασφάλειας είναι η καθιέρωση ενός περιβάλλοντος, όπου η άσκηση του θαλάσσιου εμπορίου μπορεί να διεξαχθεί με υψηλό ποσοστό επιτυχίας, δηλ. είτε δεν θα παρεμποδίζεται από εγκληματική δραστηριότητα είτε δεν θα αποτελεί αγωγό (conduit) για τέτοιες ενέργειες. Ως εκ τούτου, όταν αναπτύσσεται ένα προληπτικό πρόγραμμα ασφάλειας, η έμφαση δίνεται στον καθορισμό, στην πρόληψη, στον εντοπισμό και στη μείωση των απωλειών που θα μπορούσαν να αποδοθούν σε εσκεμμένες και εγκληματικές ενέργειες.

Ένα τέτοιο πρόγραμμα απαιτεί συνάμα εισροή πληροφοριών και συντονισμένη συνεργασία των εθνικών και διεθνών αρχών ασφάλειας καθώς και των υπηρεσιών επιβολής του νόμου που συνδέονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Στην περίπτωση της ασφάλειας του λιμένα, ένα αποτελεσματικό σχετικό πρόγραμμα ασφάλειας πρέπει να είναι συνεπές με τις πολιτικές των λιμενικών αρχών και πρέπει να ολοκληρώνεται μέσα από τον σχεδιασμό και τις λειτουργικές διαδικασίες του λιμένα. Ως σύντομη περίληψη, οι αρχές ενός **προγράμματος ναυτικής ασφάλειας** είναι οι εξής:

1) Προληπτικές και ικανές, ώστε να εμποδίσουν

⁴ Με βάση τους υπολογισμούς της Ναυτιλιακής Επιτροπής Μεταφορών του ΟΟΣΑ (Maritime Transport Committee – MTC), τα αρχικά κόστη που πραγματοποιήθηκαν από τους διαχειριστές των πλοίων με σκοπό την εφαρμογή του κώδικα ISPS ήταν περίπου 1.279 εκ. δολ. ΗΠΑ, με ακόμη 730 εκ. για κάθε επιτυχημένο έτος. Βλ. MTC, (2003). *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, Directorate for Science, Technology and Industry.

τη φυσική πρόσβαση και να παρέχουν προστασία στην υποδομή από επιθέσεις.

2) Εθνικώς και διεθνώς συντονισμένες.

3) Ικανές να εντοπίζουν απειλές, ευπάθειες και συνέπειες.

4) Συνεπείς με τις πολιτικές των λιμένων και συμβατές με τον σχεδιασμό και τις λειτουργίες των λιμένων.

5) Αποτελεσματικές όσον αφορά στα κόστη.

6) Μία συνεχιζόμενη διαδικασία.

7) Μία δυναμική και διακυβερνητική διαδικασία που υπόκειται σε βελτίωση και προσαρμογή όπως απαιτούν οι μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Είναι περισσότερο από φανερό ότι μία πετυχημένη εφαρμογή ενός τέτοιου προγράμματος βασίζεται στη δέσμευση όλων των προσώπων και της πλήρους υποστήριξης των υψηλών στελεχών της επιχείρησης. Εξυπακούεται ότι πρέπει να υπάρξει επαγωγή και προγράμματα εκπαίδευσης για όλους όσοι εμπλέκονται σε πολλές πτυχές του προγράμματος.

6.6 Χαρακτηριστικά και ενδιαφερόμενα μέρη του Κώδικα ISPS.

Σύμφωνα με το Μέρος Α-2 του κώδικα, ισχύουν οι εξής **συντομογραφίες**: Αξιοματικός ασφάλειας της εταιρείας (Company Security Officer – CSO), αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Officer – SSO), αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Assessment – SSA), σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Plan – SSP), αξιωματικός ασφάλειας λιμενικής εγκαταστάσεως (Port Facility Security Officer – PFSO), αξιολόγηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκαταστάσεως (Port Facility Security Assessment – PFSA), σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκαταστάσεως (Port Facility Security Plan – PFSP) και επίπεδα ασφάλειας (security levels).

Οι **κύριοι παράγοντες** που θα εφαρμόσουν τον Κώδικα είναι οι ακόλουθοι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφάλειας (Recognized Security Organizations – RSO), οι νπογνώμονες, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις (σημαία), οι εταιρείες, τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Ποιες είναι οι **ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών** (Μέρος Α-4):

1) Να θέσουν το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.

2) Να εγκρίνουν ένα σχέδιο πλοίου.

3) Να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση του πλοίου με τη ΔΣ SOLAS.

4) Να καθορίσουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις που απαιτείται να διαθέτουν PFSO και PFSP.

5) Να δημοσιεύουν γρήγορα τις πληροφορίες (π.χ. μέσω Navtex, ειδοποιήσεις στους ναυτικούς κ.λπ.).

6) Να εκδίδουν τα έγγραφα ταυτότητας στους επιθεωρητές επιβιβάσεως.

7) Να εκδίδουν μέτρα ασφάλειας για τα πλοία που η SOLAS και ο Κώδικα ISPS δεν εφαρμόζονται.

8) Να καθιερώνουν ένα 24ωρο σημείο επαφής για παροχή συμβουλών για τα πλοία τους ή για τα πλοία που πρόκειται να εισέλθουν στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους.

9) Να καθιερώνουν κεντρικά και περιφερειακά σημεία επαφών για την παροχή ενημερωμένης πληροφορίσεως.

Οι **ευθύνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου** είναι (Μέρος Α-6):

1) Πρέπει να συμμορφώνεται με το Μέρος Α του Κώδικα ISPS.

2) Πρέπει να ορίζει έναν CSO.

3) Να καθορίζει έναν SSO για κάθε πλοίο.

4) Να εγκαθιστά εξοπλισμό που απαιτείται από τη ΔΣ SOLAS.

5) Να διεξάγει μία SSA για κάθε πλοίο.

6) Να εκπαιδεύει προσωπικό και να εφαρμόζει σχέδια.

7) Να ελέγχει την εφαρμογή μέσω επιπροσθέτων ελέγχων και αναθεωρήσεως (audit and review).

8) Να παρέχει στον πλοίαρχο μία δήλωση της επιτακτικής αρχής και ευθύνης (overriding authority and responsibility), που θα καταγράφεται στο σχέδιο για τα θέματα ασφάλειας.

θ) Να αποκτά και να διατηρεί το ISSC (International Ship Security Certificate).

Ο **αξιοματικός ασφάλειας της εταιρείας** (CSO) πρέπει να εξασφαλίζει ότι (Μέρος Α-11):

1) Μία SSA εκτελείται σωστά.

2) Ένα SSP έχει ετοιμαστεί και υποβληθεί προς έγκριση.

3) Το SSP έχει τοποθετηθεί στο πλοίο.

4) Σωστή επίγνωση και εκπαίδευση παρέχονται για όλους όσοι εμπλέκονται σε καθήκοντα ασφάλειας.

5) Το SSP παρακολουθείται περιλαμβάνοντας και τους εσωτερικούς ελέγχους για τη συνάφεια και την αποτελεσματικότητά του.

6) Συντονισμός και διασύνδεση με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τον PFSO.

Ο **αξιοματικός ασφάλειας του πλοίου** (SSO) (υπάρχει μόνο ένας για κάθε πλοίο), είναι υπεύθυνος για τα εξής (Μέρος Α-12):

1) Έχει λάβει εκπαίδευση σχετική με τις πτυχές ασφάλειας των πλοίων.

2) Αναφέρεται στον πλοίαρχο.

3) Συμπληρώνει τη δήλωση της ασφάλειας (declaration of security – DOS).

4) Συνεργάζεται με τους CSO και PFSO.

5) Εφαρμόζει και συντηρεί το SSP.

6) Επιθεωρεί τακτικά το πλοίο.

7) Προτείνει αλλαγές στο SSP.

8) Αναφέρει όλα τα περιστατικά και αυτά από αναστέλλουσες παράνομες πράξεις.

9) Ενθαρρύνει θέματα ευαισθητοποιήσεως και επαγρυπνήσεως των επιπέδων ασφάλειας.

Ο **πλοίαρχος** διαθέτει την επιτακτική αρμοδιότητα για τα εξής (Μέρος Α-6):

1) Δεν θα περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο από τη λήψη ή εκτέλεση όποιας αποφάσεως αναγκαίας για τη διατήρηση της ασφάλειας και προστασίας του σκάφους. Αυτό περιλαμβάνει **απόρριψη προσβάσεως προσωπών** και **άρνηση φορτώσεως του φορτίου**.

2) Εάν, σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση, προκύπτει σύγκρουση μεταξύ της ασφάλειας και προστασίας, θα δώσει προτεραιότητα στην ασφάλεια του πλοίου.

Μία **αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου** (SSA) περιέχει τα εξής (Μέρος Α-8):

1) Τη βάση για το SSP.

2) Διενεργείται στο προσκήνιο, για κάθε πλοίο από την εταιρεία (CSO ή πρόσωπα με τις κατάλληλες δεξιότητες) και RSO.

3) Ολοκληρωμένο μέρος της αναπτύξεως ή/και αναβαθμίσεως ενός SSP.

4) Εντοπισμός των αδυναμιών στη φυσική δομή, το σύστημα προστασίας του προσωπικού, τις διαδικασίες, άλλες περιοχές που οδηγούν σε παραβίαση του συστήματος.

5) Προτείνουν λύσεις για τον μετριασμό αυτών των αδυναμιών.

6) Κατηγοριοποιούν τα ρίσκα ή τις απειλές της ασφάλειας.

7) Τεκμηριώνονται με σχετική έκθεση και αναθεωρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, κάθε κυβέρνηση πρέπει να εκτελέσει μία **αξιολόγηση ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις**, η οποία θα αποτελείται από τα εξής:

1) Ο εντοπισμός και η εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων, υποδομών, περιοχών και

δομών, που πιθανόν να προκαλέσουν σημαντικές απώλειες ζωής ή ζημιάς στην οικονομία μίας λιμενικής εγκαταστάσεως ή του περιβάλλοντος.

2) Ο εντοπισμός των πραγματικών απειλών γι' αυτά τα κρίσιμα περιουσιακά στοιχεία και των υποδομών, με σκοπό να τεθούν σε προτεραιότητα τα μέτρα ασφάλειας.

3) Μία δήλωση τρωτότητας της λιμενικής εγκαταστάσεως μέσω της αξιολογήσεως των αδυναμιών στη φυσική ασφάλεια, τη δομική ακεραιότητα, την προστασία των συστημάτων, τις διαδικαστικές πολιτικές, τα συστήματα επικοινωνίας, την υποδομή των μεταφορών, τις δημόσιες υπηρεσίες και άλλες περιοχές εντός της λιμενικής εγκαταστάσεως που πιθανόν να αποτελέσουν στόχο.

Αυτή η PFSΑ πρέπει να γίνει κατανοητή από το συμβαλλόμενο κράτος, μία εξουσιοδοτημένη αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (RSO). Τα αποτελέσματα αυτής της αξιολογήσεως πρέπει να εγκριθούν από την κυβέρνηση ή την εξουσιοδοτημένη αρχή και να χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν στον καθορισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, στις οποίες είναι απαραίτητο να διοριστεί ένας αξιωματικός ασφάλειας λιμενικής εγκαταστάσεως (PFSO).

Πρόσθετα, υπάρχουν ελάχιστες λειτουργικές απαιτήσεις ασφάλειας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Για τα πλοία οι απαιτήσεις είναι:

1) Σχέδια ασφάλειας πλοίου (SSP).

2) Αξιωματικοί ασφάλειας πλοίου (SSO).

3) Αξιωματικοί ασφάλειας εταιρείας (CSO).

4) ένα σύστημα έρευνας, επαληθεύσεως, πιστοποίησης και ελέγχου και

5) συγκεκριμένος εξοπλισμός πάνω στο πλοίο και ειδικά έγγραφα, π.χ. το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας του πλοίου (ISSC).

Το **σχέδιο ασφάλειας του πλοίου** (SSP) περιέχει πληροφορίες σχετικά με τα εξής:

1) Τον διαχειριστή του πλοίου και τις λεπτομέρειες για τα πλοία.

2) Τις πολιτικές ασφάλειας.

3) Τα σημεία προσβάσεως του πλοίου.

4) Τον εντοπισμό των προσώπων/επισκεπτών και τον έλεγχο της προσλήψεως πληρωμάτων.

5) Τον εξοπλισμό ασφάλειας.

6) Τις επικοινωνίες.

7) Τις περιοχές περιορισμένης προσβάσεως.

8) Τις αναφορές για παράνομες πράξεις.

9) Ειδικές ενέργειες ασφάλειας που εφαρμόζονται και βασίζονται σε επίπεδο ασφάλειας.

10) Επιλογή όπλων, εμπρηστικών μηχανισμών και εκρηκτικών.

11) Σκάλες πλοίου και δίοδοι ελέγχου.

12) Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

Κάθε πλοίο θα πρέπει να μεταφέρει ή να ταιριάζει το σύστημα αυτόματου εντοπισμού (Automatic Identification System – AIS), να δείχνει τον αριθμό αναγνώρισής του εξωτερικά και εσωτερικά, να διαθέτει ένα σύστημα συναγερμού ασφάλειας. Ως συμπλήρωμα με τα παραπάνω, οι ευθύνες της εταιρείας είναι να λάβει το ISSC (σε σχέση με κάθε πλοίο που λειτουργεί και της ανήκει), και να εξασφαλίζει ότι αυτό είναι διαθέσιμο πάνω στο πλοίο για επιθεώρηση οποιαδήποτε στιγμή. Ποια είναι τα **αναγκαία βήματα** για να παραδοθεί το πιστοποιητικό ασφάλειας του πλοίου; Αυτά είναι:

1) Ο διορισμός του CSO.

2) Η εκτέλεση της SSA, δηλαδή να περιλαμβάνει μία επί τόπου (on scene) επιθεώρηση ασφάλειας.

3) Η παραγωγή του SSP, που ικανοποιεί τις επιταγές της SOLAS και του Κώδικα ISPS εξασφαλίζοντας ότι είναι:

α) εγκεκριμένο από ή προς όφελος του κράτους της σημαίας και

β) διαθέσιμο πάνω στο πλοίο όλο το χρονικό διάστημα και ότι τα μέτρα που περιγράφονται σε αυτό, εφαρμόζονται όπως προβλέπεται.

4) Ο διορισμός ενός αξιωματικού σε κάθε πλοίου ως SSO.

5) Η εξασφάλιση ότι οι κατάλληλες ασκήσεις και τα γυμνάσια ασφάλειας εκτελούνται.

6) Η παροχή καταλλήλων πόρων στο πλοίο για να εκτελέσει το SSP.

Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να μεταφέρουν έναν αριθμό εγγράφων και πληροφοριών. Αυτά είναι:

1) Ένα SSP, το οποίο έχει εγκριθεί από το κράτος της σημαίας.

2) Ένα πιστοποιητικό ασφάλειας, που εκδόθηκε/εξουσιοδοτήθηκε από το κράτος της σημαίας.

3) Ένα αρχείο συνεχούς καταγραφής συνοπτικών δεδομένων (Continuous Synopsis Record – CSR), που εκδόθηκε από το κράτος της σημαίας.

4) Πρόσθετες πληροφορίες, που σχετίζονται με τα διορισθέντα μέλη του πληρώματος, τα συμβαλλόμενα μέρη του ναυλοσυμφώνου κι αυτούς που είναι υπεύθυνοι για τις αποφάσεις περί απασχολήσεως του πλοίου.

5) Ένα διαθέσιμο αρχείο με συγκεκριμένες πληροφορίες για άλλα θέματα ασφάλειας.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι απαιτήσεις σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS είναι οι εξής:

1) Τα αντίστοιχα σχέδια (PFSP).

2) Οι αντίστοιχοι αξιωματικοί (PFSO).

3) Εξοπλισμός ασφάλειας και

4) αναφορά για τα δεδομένα ασφάλειας στην κυβερνητική αρχή.

Εκτός αυτών υπάρχουν και ορισμένες απαιτήσεις που ισχύουν και για τους δύο τομείς, τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις:

1) Παρακολούθηση και έλεγχοι προσβάσεων.

2) Παρακολούθηση των ενεργειών των προσώπων και του φορτίου και

3) εξασφάλιση ότι οι επικοινωνίες για την ασφάλεια είναι άμεσα διαθέσιμες.

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του PFSO ρητά καθορίζονται στον Κώδικα ISPS, καθώς και οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση και τις ασκήσεις στις οποίες πρέπει να υποβληθούν. Ο PFSO είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία του PFSP. Επί πλέον το σχέδιο πρέπει να επιδεικνύει τις πιθανές προπαρασκευαστικές ενέργειες που η λιμενική εγκατάσταση μπορεί να υιοθετήσει για να επιτραπεί η εύκολη ανταπόκριση στις οδηγίες που πιθανόν να εκδοθούν από τις αρχές, σύμφωνα με το επίπεδο ασφάλειας 3 για ένα ζήτημα ασφάλειας ή απειλής. Το PFSP πρέπει να εγκριθεί από ή εκ μέρους της συμβαλλόμενης κυβερνήσεως.

Ο PFSO πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διατάξεις του σχεδίου έχουν εφαρμοστεί και παρακολουθείται εξελικτικά η αποτελεσματικότητα και η συνάφειά του, περιλαμβάνοντας την πρόσληψη ανεξάρτητων προσώπων για εσωτερικούς ελέγχους για την εφαρμογή του σχεδίου. Η αποτελεσματικότητά του μπορεί να εξεταστεί και από τις σχετικές αρχές. Η PFSA που καλύπτει τη λιμενική εγκατάσταση μπορεί επίσης να αναθεωρηθεί. Οποιοσδήποτε μεγάλες αλλαγές ή τροποποιήσεις σ' ένα εγκεκριμένο σχέδιο πρέπει να υποβληθούν στην Αρχή για νέα έγκριση.

6.7 Τρομοκρατικές επιθέσεις – Μελέτες περιπτώσεων.

1) Το κρουαζιερόπλοιο *City of Poros* (1988).

Ήταν ένα ελληνικό μικρών διαστάσεων κρουαζιερόπλοιο που έκανε μονοήμερα ταξίδια στον Σαρωνικό κόλπο (συνολικά μίλια 16, ανάμεσα σε 2-4 λιμάνια με χωρητικότητα έως 500 επιβάτες). Στις 11 Ιουλίου 1988, κατά τις βραδινές ώρες, το πλοίο καταλήφθηκε από ενόπλους Παλαιστίνιους, οι οποίοι και

σκότωσαν 9 τουρίστες. Την ημέρα της επιθέσεως 471 επιβάτες βρίσκονταν στο πλοίο.

2) Το αντιτορπιλικό USS Cole (2000).

Η επίθεση στο πλοίο ήταν απόπειρα αυτοκτονίας ενάντια στο Πολεμικό Ναυτικό των ΗΠΑ στις 12 Οκτωβρίου 2000, ενώ βρισκόταν στο λιμάνι Άντεν της Υεμένης για να εφοδιαστεί με καύσιμα. 17 Αμερικανοί ναύτες σκοτώθηκαν και άλλοι 39 τραυματίστηκαν. Οι αρχές των ΗΠΑ αναθεώρησαν «κανόνες εμπλοκής» (rules of engagement) σε απάντηση της επιθέσεως.

Ένα μικρό σκάφος πλησίασε στην αριστερή πλευρά του αντιτορπιλικού και ακολούθησε έκρηξη, δημιουργώντας βαθύ ρήγμα (gash) 40×40 πόδια. Η έκρηξη φαίνεται να προήλθε από εκρηκτικά τοποθετημένα σε μία κατάλληλα διαμορφωμένη περιοχή ενάντια στο κύτος του πλοίου (περίπου 200-300 kgr εκρηκτικής ύλης χρησιμοποιήθηκαν). Η έκρηξη έπληξε το μαγειρείο (galley) του πλοίου όταν το πλήρωμα βρισκόταν εκεί έτοιμο για δείπνο. Το πλήρωμα αντιμετώπισε με επιτυχία την κατάκλυση στους χώρους του μηχανοστασίου και κατάφερε να ελέγξει τις ζημιές μετά την πάροδο 3 ημερών.

3) Το Δ/Ε Limburg (2002).

Το Γαλλικό VLCC Δ/Ε (είχε ναυπηγηθεί το 2000), φορτωμένο με 56.000 τόνους πετρέλαιο στη Ras Tanura σε 3 δεξαμενές, απέπλευσε για την Υεμένη (τερματικός σταθμός Ash Shihr), προκειμένου να φορτώσει ακόμη 210.000 τόνους φορτίου. Έφθασε στον προορισμό του και πέρασε μία επιθεώρη-

ση ρουτίνας (χειροκίνητο έλεγχο των επιπέδων των αερίων στα κενά διαστήματα). Στη συνέχεια άφησε την θέση αυτή (drifting position) και μείωσε ταχύτητα για να συναντήσει τον πιλότο.

Ο δόκιμος πάνω στη γέφυρα είδε ένα μικρό γρήγορο σκάφος 4-5 m σε μήκος να πλησιάζει το πλοίο. Ξαφνικά μία έκρηξη συνέβη και μία κολώνα από φλόγες ανυψώθηκε από τα πλευρικά του κύτους και ένα μεγάλο τμήμα του καιόμενου φορτίου άρχισε να εξαπλώνεται από το ίδιο σημείο. Ο πλοίαρχος έδωσε εντολή για παύση της μηχανής του πλοίου και για αντιμετώπιση της πυρκαγιάς με αντλίες αφρού (σχ. 6.7).

Αμέσως μετά συνέβησαν άλλες δύο εκρήξεις μικρότερης εντάσεως. Ένα κάλυμμα εξαερισμού εκτοξεύθηκε από μία πλευρική δεξαμενή έρματος. Η φωτιά στη δεξιά πλευρά του Δ/Ε μετακινήθηκε προς τα πίσω. Ο πλοίαρχος έδωσε εντολή για ανάποδη κίνηση (full astern) και για να απελευθερωθεί άμεσα αδρανές αέριο (inert gas) στις δεξαμενές. Μετά την πάροδο 5 ωρών ο πλοίαρχος διέταξε την εγκατάλειψη του πλοίου, ενώ ένας ναυτικός δηλώθηκε αγνοούμενος.

Η πραγματική αιτία του συμβάντος ήταν η τρομοκρατική επίθεση. Από τη μορφή της τρύπας στο κύτος του πλοίου και την πρόσκρουση στην ίσαλο γραμμή, ήταν ξεκάθαρο ότι η έκρηξη οφειλόταν σε εξωγενείς παράγοντες. Το σκάφος ήταν γεμάτο με εκρηκτικά και στάλθηκε εναντίον του Δ/Ε με συσκευή τηλεχειρισμού. Τα συστήματα έκτακτης ανάγκης του Δ/Ε δοκιμάστηκαν και κρίθηκε ότι λειτουργούσαν σωστά και γι' αυτό η ζημιά στο πλοίο δεν ήταν τόσο εκτεταμένη.



Σχ. 6.7

Το Δ/Ε Limburg τυλιγμένο στις φλόγες πλησίον των ακτών της Υεμένης (2002).

6.8 Πειρατικές επιθέσεις – Μελέτες περιπτώσεων.

Επειδή επιχειρούμε μία ανάλυση για την πειρατεία στο Τρίτο Μέρος⁵ του παρόντος μέρος σχετικά με τις έννοιες και τα είδη των πειρατικών πλοίων, τις γεωγραφικές περιοχές στις οποίες υπάρχουν συχνές επιθέσεις πειρατείας, το νομικό καθεστώς αλλά και ποιες πράξεις δεν θεωρούνται πειρατεία, σε αυτό το κεφάλαιο θα επικεντρωθούμε περισσότερο στις **μεθόδους επιθέσεως**, στο **κόστος της πειρατείας**, στα **προστατευτικά μέτρα** και στις **μελέτες περιπτώσεων**.

Η πειρατεία ανέκαθεν θεωρούνταν ένα παγκόσμιο θέμα προς επίλυση, αλλά η επιδείνωση της καταστάσεως για την ασφάλεια των πλοίων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον κόλπο του Άντεν και στον ευρύτερο δυτικό Ινδικό ωκεανό κατά την περίοδο 2005-2014 και ο αυξημένος αριθμός επιθέσεων στον κόλπο της Γουινέας, εξελίχθηκε σε πολύ μεγάλο πρόβλημα. Η διεθνής ναυτιλιακή πειρατεία θεωρείται ως διεθνής εγκληματική πράξη, η οποία διώκεται και καταστέλλεται από οποιοδήποτε πολεμικό ή κυβερνητικό πλοίο που παρέχει υπηρεσίες (ανεξάρτητα από τη σημαία του) και εξουσιοδοτημένο για τέτοιες ενέργειες (καθολική δικαιοδοσία να διώκει εγκλήματα ενάντια στην ανθρωπότητα, άρθρο 107 της ΔΣ για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982).

Η πειρατεία θεωρείται εποχικό φαινόμενο, π.χ. κατά τη διάρκεια της υγρής εποχής των μουσώνων ως επί το πλείστον αναστέλλεται. Επομένως η περίοδος με το υψηλότερο ποσοστό πειρατικών επιθέσεων είναι από τον Μάρτιο μέχρι τον Ιούνιο και από τον Οκτώβριο μέχρι τον Δεκέμβριο. Οι πειρατές είναι συνήθως εφοδιασμένοι με ένα βασικό πλοίο (mother vessel), συνήθως μεγάλο αλιευτικό ή μικρό εμπορικό, και χρησιμοποιώντας μικρότερες υψηλής ταχύτητας λέμβους ή σκάφη (high speed open skiffs) προσεγγίζουν το εμπορικό πλοίο-στόχο. Συχνά τα βασικά πλοία διαθέτουν δικό τους πλήρωμα και όταν επιτρέπει το μέγεθος και οι περιορισμοί ανά περίπτωση, οι λέμβοι τοποθετούνται πάνω σε αυτά, ώστε να

μην εντοπίζονται από δυνάμεις αντιπειρατικές.

Συνήθως οι ομάδες πειρατών που διενεργούν την επίθεση απαρτίζονται από 6-8 άτομα, ενώ τα πλοία-στόχοι επιλέγονται με βάση μία ποικιλία κριτηρίων (συνηθέστερα προτιμώνται πλοία με αργή ταχύτητα και χαμηλό ύψος εξάλων). Οι επιθέσεις λαμβάνουν χώρα είτε από την πλευρά των καταλυμάτων είτε από την πρύμνη κυρίως με την κάλυψη του λυκόφωτος. Εάν προκύψουν επιθέσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας, η προσέγγιση θα κατευθυνθεί χρησιμοποιώντας τη θέση του ήλιου, ώστε να εκμεταλλευτούν την περιορισμένη ορατότητα. Οι πειρατές αποφεύγουν τις επιθέσεις τις βραδινές ώρες, εκτός αν υπάρχει πανσέληνος. Η ανάβαση στο πλοίο εκτελείται με τη χρήση ανεμόσκαλας και αγκίστρων και στη συνέχεια το πλήρωμα ακινητοποιείται υπό την απειλή χρήσεως βίας και όπλων.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες προστατεύουν τα πλοία τους με διάφορους τρόπους ενάντια στις πειρατικές επιθέσεις, π.χ. με την πληρωμή ασφαλίσεως για απαγωγές και λύτρα, με την πληρωμή μίας προσαυξήσεως στα ασφάλιστρα λόγω της λειτουργίας των πλοίων εντός ζωνών με αυξημένο ρίσκο εκθροπραξιών, και με πληρωμή μέτρων που εφαρμόζουν ή εγκαθιστούν στα πλοία τους για να αποκρούσουν τις επιθέσεις των πειρατών, π.χ. ασφαλή δωμάτια, υψηλής πίεσεως αντλίες, μεγάφωνα και προβολείς⁶.

Με βάση κάποιες στατιστικές (Oceans Beyond Piracy Report, 2012), η πειρατεία κόστισε περίπου 7 δισ. δολ. ΗΠΑ το 2011, από τα οποία το 80% βαρύνουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία και το 20% τις κυβερνήσεις (για έξοδα που σχετίζονται με την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας). Το 2012 αναφέρθηκε ότι το 40% όλων των πλοίων απασχολούσε προσωπικό ασφάλειας πάνω στο πλοίο, με κόστος 3.000 δολ. ανά ημέρα για πλήρωμα 4 προσώπων⁷.

Το 2011 η Επιτροπή MSC του IMO υιοθέτησε μία απόφαση για την εφαρμογή καλύτερων πρακτικών (Best Management Practice – BMP), που αναγνωρίζει την επιτακτική ανάγκη για την εμπορική ναυτιλία να λάβει όποια δυνατά μέτρα για να προ-

⁵ Βλ. Μέρος Τρίτο περί Δικαίου της Θάλασσας και ιδιαίτερα το κεφάλαιο 23 περί Ανοικτής Θάλασσας.

⁶ Από την επιχειρησιακή πλευρά οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να πληρώσουν τα πρόσθετα καύσιμα για να διασχίσουν αυτά τα ύδατα με υψηλές ταχύτητες ή εκτρέποντας τα πλοία τους από τις πιο επικίνδυνες ζώνες. Αυτά τα κόστη υπολογίζονται πέρα και πάνω από τα φυσιολογικά ασφάλιστρα που πληρώνουν τα πλοία για την ασφάλισή τους (hull insurance).

⁷ Μία μελέτη (One Earth Future, 2013) έδειξε ότι ο μέσος όρος λύτρων που πληρώθηκε στους Σομαλούς πειρατές για το 2012 ήταν 5,4 εκ. δολ. σε σχέση με το 2009 που ήταν 3,4 εκ. δολ. ΗΠΑ. Το ίδιο έτος (2012) τέθηκε ένα νέο ρεκόρ με την πληρωμή 9,5 εκ. δολ. ΗΠΑ για την απελευθέρωση του νοτιο-κορεάτικου Δ/Ξ *Samho Dream*.

στατευθεί από πειρατικές επιθέσεις. Με σκοπό να βοηθήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες και τις κυβερνήσεις στην πρόληψη τέτοιων ενεργειών, ο IMO προχώρησε σε κάποιες προτάσεις και οδηγίες (MSC. 1/ Circ. 1333 and 1334), που περιλαμβάνουν μέτρα σχετικά με τα εξής:

1) **Προληπτικά μέτρα της εταιρείας πριν το ταξίδι.** Θα ήταν σημαντικό η εταιρεία να πραγματοποιήσει μία πλήρη αξιολόγηση του ρίσκου, προκειμένου να εντοπίσει και να εκτιμήσει την πιθανότητα πειρατικής επιθέσεως (μέσω της συλλογής αναφορών για πειρατείες από το ναυτιλιακό κέντρο στο κέρας της Αφρικής (MSCHOSA) αλλά και το NATO, μετρώντας τις πιθανότητες συνεργασίας με το πολεμικό ναυτικό της κάθε χώρας.

2) **Μέτρα με την είσοδο στις περιοχές υψηλού κινδύνου.** Ο πλοίαρχος πρέπει να στείλει άμεσα μία ενημερωμένη φόρμα στο MSCHOSA. Οι πρακτικές ελιγμών πρέπει να ξεκινήσουν πριν το πλοίο εισέλθει στις επικίνδυνες περιοχές, διότι αργότερα θα είναι ελάχιστης χρησιμότητας. Το πλήρωμα πρέπει να είναι σε πλήρη ετοιμότητα και το σχέδιο έκτακτης ανάγκης άμεσα διαθέσιμο. Το BPM 4 (αφορά στη Σομαλία) προτείνει την πλεύση του πλοίου ανοικτά των υδάτων της Υεμένης, διότι είναι δύσκολη η παροχή προστασίας από ξένες ναυτικές στρατιωτικές δυνάμεις (foreign naval military forces).

3) **Μέτρα που αφορούν στο πλοίο.** Όταν τα πλοία διέρχονται από περιοχές υψηλού κινδύνου, οι κινήσεις του πληρώματος θα πρέπει να έχουν πάντα οπτική επαφή με τα περιβάλλοντα ύδατα, προκειμένου να εντοπίσουν και να προσδιορίσουν έγκαιρα ύποπτα σκάφη. Η ταχύτητα του πλοίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 18 knots, για να αντιμετωπιστεί η πιθανότητα προσεγγίσεως των πειρατικών σκαφών. Η ενισχυμένη προστασία της γέφυρας προτείνεται ανεπιφύλακτα. Η χρήση συρματοπλεγμάτων εμποδίζει την ανάβαση των πειρατών πάνω στο πλοίο. Τα σπρέι νερού και ο αφρός χρησιμοποιούνται, διότι καθυστερούν τις επιθέσεις και εμποδίζουν τα πειρατικά σκάφη να πλησιάσουν πολύ κοντά στο πλοίο. Η πρόσληψη ενόπλων φρουρών συνιστάται δίχως αμφιβολία.

– Μελέτη περιπτώσεων.

1) Το πρώτο πλοίο που κρατήθηκε σε ομηρία (hijacked) για την καταβολή λύτρων ανοικτά της Σομαλίας ήταν το **Feisty Gas**. Ήταν ένα πλοίο τύπου LPG, το οποίο συνελήφθη κοντά στην πρωτεύουσα του κράτους (Mogadishu) τον Απρίλιο του 2005 και αφέθηκε ελεύθερο 17 ημέρες αργότερα, με την πληρωμή 315.000 δολ. ΗΠΑ. Ακολούθησαν 13 ακόμη πετυχημένες επιθέσεις το ίδιο έτος. Τα επόμενα έτη υπήρξαν αυξομειώσεις στα περιστατικά, π.χ. 42 το 2008, 31 το 2011 κ.λπ..

2) Τον Μάρτιο του 2010 Σομαλοί πειρατές επιτέθηκαν σε Ισπανικό αλιευτικό πλοίο, το **Albacan**, ανοικτά των ακτών της Κένυας με πυραύλους-χειροβομβίδες (rocket propelled grenades), αλλά οι φρουροί του αλιευτικού επέστρεψαν τα πυρά. Η πετυχημένη αντίσταση του αλιευτικού πλοίου απεικονίζει δύο τάσεις, **πρώτον** η ύπαρξη καλύτερα εκπαιδευμένων και προστατευμένων πληρωμάτων αυξάνει την πιθανότητα να απωθήσουν επιθέσεις πειρατών και **δεύτερον** όταν οι πειρατές επιθυμούν λύτρα, στρέφονται περισσότερο στη βία και λιγότερο στη σύλληψη των πλοίων.

3) Το Ελληνικών συμφερόντων Δ/Ξ **Smyrni** (150.000 DWT) δέχθηκε 2 επιθέσεις από πειρατές νότια, νοτιο-ανατολικά του νησιού Masirah (Oman) στις 10 Μαΐου 2011. Το πλοίο είχε εφαρμόσει αντιπειρατικά μέτρα προστασίας, αυξημένη ταχύτητα, έπραξε κατάλληλους ελιγμούς και κατάφερε να αποφύγει την πρώτη ανάβαση στο πλοίο. Τα μικρά σκάφη των πειρατών λίγο αργότερα ξεκίνησαν μία δεύτερη επίθεση στο Δ/Ξ, πλησιάζοντας με ταχύτητες των 24 knots και κατάφεραν να συλλάβουν το πλοίο κρατώντας όμηρους το πλήρωμα των 26 ατόμων.

Η επίθεση ήταν μία από τις τέσσερεις που εκδηλώθηκαν στην Αραβική Θάλασσα τις τελευταίες 2 ημέρες. Έκτοτε, προβλέπεται η πρόσληψη ενόπλων φρουρών σε πλοία υπό ελληνική σημαία, επειδή το Δ/Ξ δεν διέθετε προσωπικό ασφάλειας.

Το ίδιο μοντέλο υιοθέτησε και η Λιβερία (ως σημαία ευκαιρίας του πλοίου).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ COLREG¹

7.1 Γενικές παρατηρήσεις.

Το θέμα της συγκρούσεως των πλοίων ενδιαφέρει άμεσα τη διεθνή κοινωνία λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την αντιμετώπιση των σχετικών κινδύνων και τη ρύθμιση των πολλαπλών ζητημάτων που ανακύπτουν από τη σύγκρουση των πλοίων έχουν καταρτισθεί κατά το παρελθόν αρκετές συμβάσεις, οι οποίες ίσχυσαν σε διεθνές επίπεδο, π.χ. στη Διεθνή Σύμβαση του Άμστερνταμ (1949) περιλαμβάνεται ο **Κανονισμός προς Αποφυγήν Συγκρούσεων Πλοίων**, που ίσχυσε στη χώρα μας από το 1954 και στη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών **περί Ενοποιήσεως Κανόνων Τινών επί Συγκρούσεως Πλοίων**, της οποίας τις διατάξεις συμπεριέλαβε ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)².

Κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου καταρτίστηκε η σύμβαση για τους **Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα** του 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea – COLREG), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και τροποποιήθηκε για πρώτη φορά το 1983³. Οι ΔΚΑΣ αφορούν στη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Οι βασικοί ΔΚΑΣ καθιερώνουν:

1) Τις **Υποχρεωτικές Πορείες των Πλοίων** (Traffic Separation Schemes – TSS)⁴, ειδικά σε θαλάσσιες οδούς, κανάλια και διώρυγες όπου υπάρχει

πυκνή κυκλοφορία. Οι πρώτες προσπάθειες για την καθιέρωση θαλασσίων οδών χρονολογούνται τον 19^ο αιώνα, στην Κινέζικη Θάλασσα διά μέσου των εθελοντικών συμφωνιών ανάμεσα σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, που πραγματοποιούσαν εμπόριο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Σύμφωνα με επίσημες στατιστικές του IMO, με την καθιέρωση των TSS ο αριθμός των συγκρούσεων στη θάλασσα έπεσε κατακόρυφα, π.χ. κατά την περίοδο 1956-61 είχαν ανακοινωθεί 156 συγκρούσεις πλοίων, ενώ αντίστοιχα την περίοδο 1976-81 μόνο 45.

2) Πρόσθετα μέτρα που ίσχυσαν αρχικά στα **στενά της Βαλτικής** και αφορούν σε περιορισμούς στην ταχύτητα των πλοίων, υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, στη χρήση πιλότων και στο σύστημα ραντάρ ARPA.

Στην 59η Σύνοδο της MSC καθιερώθηκαν οι **τροποποιήσεις του 1991** που αφορούν:

1) Στις πορείες πλοίων σε βαθιά ύδατα, π.χ. Βαλτική, Δυτικοευρωπαϊκά ύδατα, ΝΑ Ασία και στη θάλασσα περιοχή του Δ Ατλαντικού και

2) στις θαλάσσιες περιοχές που πρέπει να αποφεύγουν τα εμπορικά πλοία, π.χ. ΒΔ Ευρωπαϊκά ύδατα και τις θαλάσσιες της Ν και Κεντρικής Αμερικής. Ο πιθανότερος λόγος είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων (π.χ. εξέδρες, γεωτρήπανα) και άλλων πλωτών ναυπηγημάτων για την εκμετάλλευση και εξόρυξη υποθαλάσσιου πετρελαίου (Βόρειος θάλασσα, Κόλποι Βενεζουέλας και Μεξικού). Η σύγκρουση μεταξύ πλοίων, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ναυτιλιακής κινήσεως σε παγκόσμιο επίπεδο και ειδικότερα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες οδούς, π.χ. πλοσίον ή

¹ Βλ. Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα. Τήρηση Φυλακής ARPA, Ιωάννη Σ. Λιούλη, εκδ. Ιδρύματος Ευγενίδου, 2012.

² Επίσης, γίνεται πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα στο Παράρτημα και την τελική πράξη της **SOLAS** (1960), όμως οι κανονισμοί αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στη Σύμβαση και επομένως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

³ Στην Ελλάδα κυρώθηκε το 1974 με τον ΝΔ 93/1974 και το ΠΔ 94/1977.

⁴ Οι πρώτες απόπειρες για την καθιέρωσή τους έγιναν στο Dover (1967). Το σύστημα TSS λειτουργούσε σε εθελοντική βάση αρχικά και μέχρι το 1971, που ο IMO υιοθέτησε μία απόφαση σύμφωνα με την οποία η τήρηση όλων των TSS είναι πλέον υποχρεωτική.

εντός λιμένων, αποτελεί έναν από τους συνηθέστερους κινδύνους της ναυσιπλοΐας.

Οι κανονισμοί σχετικά με τη σύγκρουση πλοίων δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση συγκρούσεως πλοίου που ρυμουλκεί και ρυμουλκούμενου πλοίου, διότι υπάρχουν ειδικοί κανονισμοί, που ρυθμίζουν τις σχέσεις τους. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση συγκρούσεως πλοηγούμενου πλοίου και πλοηγίδας. Μια σύγκρουση είναι δυνατόν να οφείλεται είτε σε τυχαίο περιστατικό ή ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση) είτε σε υπαιτιότητα του ενός ή και των δύο πλοίων που συγκρούστηκαν (υπαίτια σύγκρουση) ή τέλος σε αίτια που δεν είναι δυνατόν να καθορισθούν (δυσανάγνωστη σύγκρουση).

7.2 Η δομή των ΔΚΑΣ.

Σύμφωνα με τον IMO, η Σύμβαση περιέχει 38 διατάξεις τεχνικού χαρακτήρα, που κατανέμονται σε 5 μέρη:

Μέρος Α: Γενικοί κανόνες. Εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία στην ανοικτή θάλασσα και άλλα ύδατα που συνδέονται με τα διεθνή ύδατα και είναι ικανά προς πλεύση για τα πλοία. Τόσο ο πλοιοκτήτης όσο και το πλήρωμα είναι υπεύθυνοι προς συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

Μέρος Β: Κατεύθυνση και ναυσιπλοΐα. Αυτό το μέρος υποδιαιρείται σε τρία τμήματα:

1) **Τμήμα Πρώτο.** Αφορά στη συμπεριφορά των πλοίων σε οποιοδήποτε συνθήκες ορατότητας. Ειδικότερα, ο κανόνας 5 ορίζει: «κάθε πλοίο οποιαδήποτε χρονική στιγμή θα διατηρεί κατάλληλες διαδικασίες ακοής και όρασης καθώς και διαθέσιμα μέσα κατάλληλα για τις επικρατούσες συνθήκες, ώστε να γίνει πλήρης εκτίμηση της κατάστασης και του κινδύνου σύγκρουσης». Ο Κανόνας 6 αναφέρεται στην ασφαλή ταχύτητα και περιγράφει τους σχετικούς παράγοντες καθορισμού της, ειδικά για τα πλοία που είναι εξοπλισμένα με ραντάρ. Ο Κανόνας 7 αποτελεί συμπλήρωμα στον προηγούμενο κανόνα, αφού καλύπτει το ρίσκο της συγκρούσεως, απαγορεύοντας τις υποθέσεις στη βάση των ανεπαρκών πληροφοριών από το ραντάρ, ενώ ο Κανόνας 8 αναφέρεται στις πράξεις που υιοθετούνται προς αποφυγή της συγκρούσεως. Ο Κανόνας 9 αναφέρεται στην περίπτωση που όταν το πλοίο κατά την κανονική του πορεία πλησιάζει ένα στενό κανάλι, είναι υποχρεωμένο να παραμείνει όσο πιο κοντά στο εξωτερικό όριο του, το οποίο βρίσκεται στη δεξιά του πλευρά, ως ασφαλής και πρακτικός κανόνας. Ο ίδιος κανόνας υποχρεώνει πλοία μικρότερα των 20 m σε μήκος ή ένα πλοίο υπό πλεύση να

μην εμποδίζει ασφαλή πλου άλλου πλοίου μόνο διά μέσου ενός στενού καναλιού. Μια νέα διάταξη προστέθηκε (f), που ορίζει ότι το πλοίο που απαιτείται να μην εμποδίσει τη διέλευση άλλου πλοίου, πρέπει να αναλάβει έγκαιρη δράση να αφήσει επαρκή θαλάσσιο χώρο για την ασφαλή διέλευση του άλλου πλοίου. Ο Κανόνας 10 αφορά στη συμπεριφορά των πλοίων εντός ή πλησίον των TSS.

2) **Τμήμα Δεύτερο.** Αναφέρεται στη συμπεριφορά των πλοίων σε οπτική επαφή μεταξύ τους, όπου το πλοίο που είναι σε προτεραιότητα πρέπει να μείνει σε απόσταση από το πλοίο που προσπερνά. Άλλοι κανόνες περιγράφουν τις άμεσες καταστάσεις (head-ons), τις συνθήκες διελεύσεως και τις ενέργειες του εν λόγω πλοίου (stand-on vessel), περιλαμβάνοντας τη διάταξη ότι αυτό το πλοίο μπορεί να προβεί σε ενέργειες για την αποφυγή συγκρούσεως μέσω μόνο των ελιγμών του, μέχρι να γίνει φανερό για το πλήρωμά του ότι το πλοίο που έπρεπε να παραμείνει εκτός της πορείας δεν υιοθετεί κατάλληλες πρωτοβουλίες.

3) **Τμήμα Τρίτο.** Αναφέρεται στη συμπεριφορά των πλοίων υπό συνθήκες περιορισμένης ορατότητας. Ο κανόνας 19 ορίζει ότι κάθε πλοίο πρέπει να κινείται με ασφαλή ταχύτητα προσαρμοζόμενη στις επικρατούσες συνθήκες και στην περιορισμένη ορατότητα. Ένα πλοίο που εντοπίζει με ραντάρ άλλο πλοίο, πρέπει να καθορίσει εάν υπάρχει ρίσκο συγκρούσεως, ώστε να υιοθετήσει ενέργειες αποφυγής του. Όταν ένα πλοίο «ακούει» σήμα ομίχλης άλλου πλοίου πρέπει άμεσα να μειώσει την ταχύτητά του στο ελάχιστο.

Μέρος C: Φανοί και σχήματα. Οι σχετικοί κανόνες καλύπτουν θέματα όπως η ορατότητα των φανών, οι οποίοι στο ελάχιστο των αποστάσεων (σε ν.μ.) καθορίζονται σύμφωνα με τον τύπο του πλοίου, φανοί που πρέπει να υπάρχουν σε μηχανοκίνητα σκάφη, φανοί για πλοία που ρυμουλκούν ή σπρώχνουν, απαιτήσεις σε φανούς για: πλοία που είναι έτοιμα για απόπλου, πλοία που χρησιμοποιούν κουπιά, για αλιευτικά πλοία, για πλοία που δεν είναι υπό διαταγή ή περιορισμό στην ικανότητα ελιγμών, για πλοία που περιορίζονται λόγω του βυθίσματός τους, για πλοία που μεταφέρουν πλοηγούς, για πλοία που αγκυροβολούν ή προσαράσσουν και για υδροπλάνα.

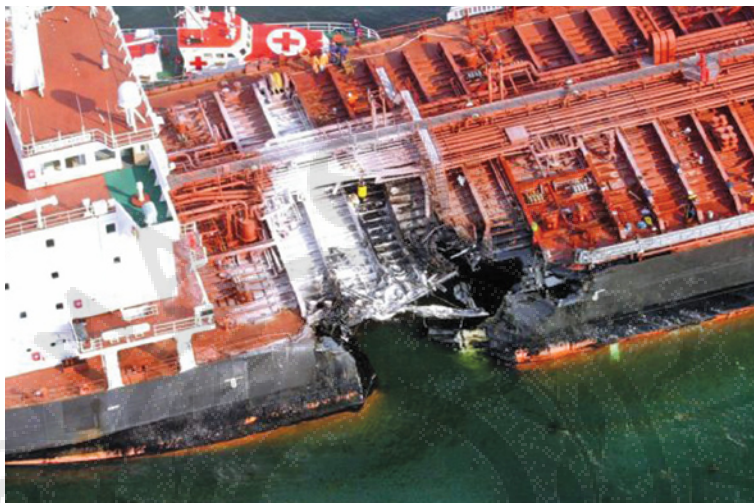
Μέρος D: Ήχος και φωτεινά σήματα. Καλύπτει θέματα όπως οι ορισμοί της σφυρίχτρας (whistle), σύντομη έκρηξη (short blast), επιμηκυσμένη έκρηξη (prolonged blast), με ειδική αναφορά στα πλοία μήκους 12 m και περισσότερο, τα οποία πρέπει να μεταφέρουν σφυρίχτρα και καμπάνα και σε πλοία με μήκος πάνω από 99 m, τα οποία πρέπει να μεταφέρουν

πρόσθετα ένα γκονγκ. Επίσης, περιλαμβάνει θέματα όπως οι ελιγμοί και τα προειδοποιητικά σήματα, χρησιμοποιώντας σφυρίχτρα ή φανούς, σήματα ήχου για περιορισμένη ορατότητα, σήματα για να έλκουν την προσοχή και σήματα κινδύνων (signals in distress).

Μέρος Ε: Εξαιρέσεις. Ο Κανονισμός 38 αναφέρει ότι τα πλοία που είχαν συμμορφωθεί με τους προηγούμενους κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων (1960) και είχαν ναυπηγηθεί ή ήδη

βρίσκονταν υπό ναυπήγηση όταν τέθηκαν σε ισχύ οι κανονισμοί του 1972, μπορούν να εξαιρεθούν από κάποιες απαιτήσεις για σήματα φώτων και ήχου για συγκεκριμένες περιόδους. Ωστόσο είναι σχεδόν αδύνατο πλέον να κυκλοφορούν τόσο μεγάλης ηλικίας πλοία για να εμπίπτουν στις εξαιρέσεις⁵ (σχ. 7.2α).

Το Δ/Ξ **Bunga Kelana 3** συγκρούστηκε με το Φ/Γ Waily στις 25 Μάιου 2010 (σχ. 7.2β) και ως αποτέλεσμα καταγράφηκε ρύπανση 2.500 τόνων αργού



Σχ. 7.2α

Το Δ/Ξ Baltic Carrier μετά από σύγκρουση με Φ/Γ πλοίο στη Βαλτική Θάλασσα (2001).



Σχ. 7.2β

Το Δ/Ξ Bunga Kelana 3 μετά από σύγκρουση με άλλο πλοίο πλησίον των στενών της Σιγκαπούρης (2010).

⁵ Στις 29 Μαρτίου 2001, το Φ/Γ «Tern» και το Δ/Ξ «Baltic Carrier» συγκρούστηκαν στη Βαλτική Θάλασσα. Το φορτηγό πλοίο έπεσε απότομα πάνω στο Δ/Ξ και συγκεκριμένα στη δεξαμενή Νο.6, που περιείχε περίπου 3.000 τόνους πετρελαίου. Εξαιτίας των καιρικών συνθηκών και των ζημιών που υπέστη το Δ/Ξ ήταν αδύνατο για το πλήρωμα να εμποδίσει τη διαφυγή του φορτίου στη θάλασσα. Βλ. πληροφορίες και στο http://csd.bg/fileadmin/user_upload/AnnexesCD/Annex%2078.pdf.

πετρελαίου στην περιοχή 13 km NA από το Changi East. Οι δύο άμεσα ενδιαφερόμενες χώρες, Μαλαισία και Σιγκαπούρη, ενεργοποίησαν τις διαδικασίες ανταποκρίσεως για τον καθαρισμό της περιοχής. Δεν υπήρξαν τραυματισμοί των πληρωμάτων, αλλά το σημαντικό στοιχείο είναι ότι το ατύχημα συνέβη εντός των TSS του στενού της Σιγκαπούρης, που σημαίνει ότι το ένα πλοίο παραβίασε τους κανονισμούς.

7.3 Τα Παραρτήματα και οι κύριες Τροποποιήσεις της COLREG.

Η GOLREG περιλαμβάνει τα εξής 4 Παραρτήματα:

1) **Annex I:** Εντοπισμός θέσεως και τεχνικές λεπτομέρειες για φώτα και σχήματα.

2) **Annex II:** Πρόσθετα σήματα για τα αλιευτικά σκάφη που ψαρεύουν σε κοντινές αποστάσεις (in close proximity).

3) **Annex III:** Τεχνικές λεπτομέρειες για συσκευές σημάτων ήχου.

4) **Annex IV:** Σήματα κινδύνου, το οποίο κατηγοριοποιεί τα σήματα που υποδεικνύουν κινδύνους και ανάγκες για βοήθεια.

Το πρώτο και το τέταρτο Παράρτημα τροποποιήθηκαν το 1987 για να αποσαφηνιστεί η συγκεκριμένη θέση ορισμένων φανών που υπάρχουν σε μικρότερα πλοία και να προστεθούν εγκεκριμένα σήματα που μεταδίδονται μέσω συστημάτων ραδιο-επικοινωνίας, π.χ. συναγερμοί κινδύνου μεταδιδόμενοι στο GMDSS⁶. Το 1993 προστέθηκε ένα τμήμα για τον εντοπισμό σημάτων από τους αναμεταδότες ραντάρ για την έρευνα και διάσωση.

Οι **Τροποποιήσεις του 2001** τέθηκαν σε ισχύ το 2003 και περιλαμβάνουν νέους κανόνες που έχουν σχέση με τα **υδροπτερύγα** (wing-in ground craft). Εν συντομία ασχολούνται με ενέργειες για να αποφεύγονται συγκρούσεις, με απαιτήσεις για ένα WIG σκάφος όταν απογειώνεται, προσγειώνεται και όταν είναι σε πτήση κοντά στην επιφάνεια της θάλασσας, το οποίο πρέπει να κρατά απόσταση από όλα τα άλλα πλοία και να αποφεύγει να προβάλλει εμπόδια στη ναυσιπλοΐα. Επίσης όταν ένα WIG σκάφος λειτουργεί στην επιφάνεια των υδάτων, πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες ενός μηχανοκίνητου σκάφους (power-driven vessel), δηλαδή ότι αυτό,

επί πλέον των φανών που περιγράφηκαν παραπάνω, εμφανίζει υψηλή ένταση όταν ο κόκκινος φανός αναβοσβήνει κατά την απογείωση, την προσγείωση και κατά την πτήση κοντά στην επιφάνεια.

Τα υδροπλάνα πρέπει να περιλαμβάνουν μία πρόβλεψη για WIG σκάφη, εξοπλισμό για σήματα ήχου αλλά και σήματα ήχου σε περιορισμένη ορατότητα για να ληφθεί μέριμνα για τα μικρά πλοία, εντοπισμός θέσεως και τεχνικά χαρακτηριστικά των φανών και των σχημάτων (Annex I), τροποποιήσεις σχετικά με ταχύπλοα σκάφη (συναφής με τον κάθετο διαχωρισμό των εφιστίων φανών), τεχνικές λεπτομέρειες για τις συσκευές σημάτων ήχου (Annex III) και τροποποιήσεις σε σχέση με τις σφυρίχτρες, την καμπάνα ή το γκονγκ για τις ανάγκες των μικρών σκαφών.

Οι **Τροποποιήσεις του 2007** τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2009 και σύμφωνα με τον IMO οδήγησαν στις εξής σημαντικές αλλαγές του 4^{ου} Παραρτήματος σχετικά με τα **σήματα κινδύνου**:

1) Αρχικά τα παρακάτω σήματα που λειτουργούν είτε μαζί είτε ανεξάρτητα, υποδεικνύουν κίνδυνο και ανάγκη βοήθειας:

α) Όπλο ή άλλα εκρηκτικά σήματα που εκपुरσοκροτούνται σε διαστήματα περίπου ενός λεπτού.

β) Συνεχιζόμενος ήχος με οποιαδήποτε συσκευή σηματοδοτήσεως ομίχλης (fog-signaling apparatus).

γ) Ρουκέτες και φωτοβολίδες (rockets and red flares, shells) ρίχνοντας κόκκινα αστέρια μία κάθε φορά σε μικρά διαστήματα.

δ) Σήμα, το οποίο προκύπτει από οποιαδήποτε μέθοδο εκπομπής σημάτων, που αποτελείται από την ομάδα ... --- ... (SOS) στον κώδικα Morse.

ε) Σήμα, το οποίο στέλνεται μέσω ραδιοτηλεφωνίας, που περιέχει σε προφορικό λόγο τη λέξη «MAYDAY».

στ) Τον Διεθνή Κώδικα Σημάτων (International Code of Signals) κινδύνου που υποδεικνύεται με το NC.

ζ) Σήμα που αποτελείται από μία τετράγωνη σημαία και έχει πάνω ή κάτω μία σφαίρα ή κάτι που μοιάζει με σφαίρα.

η) Φλόγες επί του σκάφους από την καύση βαρελιού γεμάτο πίσσα ή βαρέλι πετρελαίου κ.λπ..

θ) Φωτοβολίδα (rocket parachute or hand-flare), κόκκινου φωτός.

⁶ Global Maritime Distress and Safety System, που αφορά στην ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο.

ι) Ένα σήμα καπνού που αναδύει καπνό πορτοκαλί χρώματος.

ια) Αργά και επαναλαμβανόμενα σηκώνοντας και κατεβάζοντας τα χέρια απλωμένα σε κάθε πλευρά. Ένα σήμα κινδύνου μέσω Ψηφιακής Επιλεκτικής Κλήσεως (Digital Selective Call – DSC) που μεταδίδεται σε:

- VHF κανάλι 70 ή
- MF/HF στις συχνότητες 2.187,5 kHz, 8.414,5 kHz, 4.207,5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz ή 16.804,5 kHz.

ιβ) Συναγερμός κινδύνου πλοίου-ξηράς που μεταδίδεται μέσω του INMARSAT⁷ του πλοίου ή πάροχο επίγειου σταθμού πλοίου οποιωνδήποτε άλλων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών.

ιγ) Σήματα που μεταδίδονται από θέσεις έκτακτης ανάγκης, υποδεικνύοντας τους ραδιοφάρους (radio beacons).

ιδ) Εγκεκριμένα σήματα που μεταδίδονται από συστήματα ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβάνοντας αναμεταδότες ραντάρ για τα σκάφη επιβιώσεως.

2) Η χρήση ή έκθεση όποιου από τα προαναφερθέντα σήματα, εκτός αν πρόκειται για σκοπό υποδείξεως κινδύνου ή ανάγκης για βοήθεια, και η χρήση άλλων σημάτων που πιθανόν να μπερδευτούν με τα παραπάνω σήματα απαγορεύεται.

3) Προσοχή έχει δοθεί στα σχετικά τμήματα του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων, στο εγχειρίδιο (volume III) της διεθνούς αεροναυτικής και της ναυτιλιακής έρευνας και διασώσεως και στα ακόλουθα σήματα:

- α) Κομμάτι καμβά χρώματος πορτοκαλί είτε με ένα μαύρο τετράγωνο και κύκλο είτε άλλο κατάλληλο σύμβολο (για την αναγνώριση από τον αέρα) και
- β) δείκτης χρωστικής ουσίας (dye marker).

7.4 Η σχετική ελληνική νομοθεσία.

Εκτός των διεθνών κανονισμών, η ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις που αποσκοπούν στη συμμόρφωση των πλοίαρχων και των πληρωμάτων με τη Σύμβαση ΔΚΑΣ και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ο πλοίαρχος ή ο αξιωματικός φυλακής που παραβαίνει από αμέλεια τις διατάξεις των ΔΚΑΣ ή ο πλοηγός που παρέχει συμβουλές, αντίθετες με τις ισχύουσες διατάξεις, τιμωρούνται με φυλάκιση (μέχρι 8 μήνες) και χρηματική ποινή. Αν από τις παραπάνω παραβάσεις ή από αμέλεια άλλου

μέλους πληρώματος, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, προκλήθηκε σύγκρουση με άλλο πλοίο ή προσάραξη (σε αβαθή) ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμπόδιο, καταφανές ή γνωστό (π.χ. σε προβλήτα) ή επήλθε σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, τότε επιβάλλεται αυστηρότερη ποινή φυλακίσεως (μέχρι 3 έτη) και χρηματική ποινή.

Εάν από τις παραβάσεις επήλθε απώλεια του πλοίου ή απόλυτη ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή βαρύς τραυματισμός, ο υπαίτιος τιμωρείται με βαρύτερη ποινή, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη των 3 μηνών, και με χρηματική ποινή. Ο πλοίαρχος έχει τη γενική ευθύνη για την τήρηση των νόμων, διαταγμάτων, κανονισμών και για την εκτέλεση των διαταγών των αρμοδίων ημεδαπών και αλλοδαπών αρχών. Κατά τη διάρκεια του πλου ορίζει την πλεύση που πρέπει να τηρηθεί και ευθύνεται γι' αυτήν, καθώς και για την ασφαλή διεξαγωγή του πλου. Τηρεί *βιβλίο διαταγών γέφυρας*, στο οποίο καταχωρεί την πορεία που διέταξε και κάθε άλλη διαταγή, οδηγία ή παρατήρηση που είναι αναγκαία για τον αξιωματικό φυλακής.

Οι αξιωματικοί φυλακής, σε κάθε αλλαγή φυλακής, πρέπει να λαμβάνουν γνώση αυτών των διαταγών και να υπογράφουν στο βιβλίο διαταγών γέφυρας. Ο πλοίαρχος κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσπλου και έκπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλες επικίνδυνες περιοχές διόδου και αγκυροβολίου των πλοίων, σε κρίσιμες καταστάσεις και γενικά εάν κρίνει αυτό αναγκαίο. Η παρουσία πλοηγού στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον πλοίαρχο από την προσωπική του ευθύνη.

Μετά από σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται να παράσχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, καθώς και στο πλήρωμα και στους επιβάτες, εφόσον είναι δυνατό να το κάνει, χωρίς σοβαρό κίνδυνο του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών του. Υποχρεούται επίσης να γνωστοποιήσει, κατά το δυνατόν, στο άλλο πλοίο, το όνομα και το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου του, καθώς και τον τόπο απόπλου και κατάπλου.

Εάν η σύγκρουση οφείλεται σε υπαιτιότητα του ενός πλοίου, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο, ενώ εάν η σύγκρουση οφείλεται σε *κοινή υπαιτιότητα* των συγκρουσθέντων πλοίων, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν τα

⁷ Βλ. τη Σύμβαση του IMO περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (1976).

πλοία, κατά την αναλογία του βαθμού υπαιτιότητας του καθενός. Τέλος, εάν δεν είναι δυνατό να καθορισθεί η αναλογία υπαιτιότητας, οι ζημιές βαρύνουν κατά ίσα μέρη τα πλοία που συγκρούστηκαν (*αμφιμερής σύγκρουση*).

Η ίδια ευθύνη υπάρχει και στην περίπτωση που η σύγκρουση προκλήθηκε από υπαιτιότητα του πλοηγού, γιατί ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις αδικοπραξίες του πλοηγού, που διέπραξε κατά την πλοήγηση του πλοίου και την εκτέλεση των καθηκόντων του, έστω και αν τον προσέλαβε υποχρεωτικά (άρθρ. 238

ΚΙΝΔ). Αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 239 ΚΙΝΔ, ορίζεται ότι εκτός από την ευθύνη των πλοίων υπάρχει ευθύνη και των υπαιτίων προσώπων, π.χ. ο πλοηγός για τις συμβουλές που έδωσε και είχε ως αποτέλεσμα τη σύγκρουση. Τέλος, εάν η σύγκρουση συνέβη από τυχαίο συμβάν ή από ανώτερη βία ή αν υφίσταται αμφιβολία για τα αίτιά της, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις προξένησαν. Οι παραπάνω διατάξεις εφαρμόζονται σχετικά με την ευθύνη για τις ζημιές που προκλήθηκαν σε άλλο πλοίο από αντικανονικούς χειρισμούς, ακόμη και αν δεν προκλήθηκε σύγκρουση.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΕΡΜΑΤΟΣ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ BWM

8.1 Γενικές παρατηρήσεις.

Σύμφωνα με τον IMO υπολογίζεται ότι 10 δισ. τόνοι θαλασσινού έρματος (ballast water) μεταφέρονται στον πλανήτη κάθε χρόνο, και περισσότερα από 3.000 είδη φυτών και θαλασσίων οργανισμών μεταφέρονται σε ημερήσια βάση. Κατά συνέπεια δημιουργήθηκε μία σημαντική περιβαλλοντική απειλή, που προκλήθηκε από την εισαγωγή των εξωτικών ειδών σε νέα οικοσυστήματα απειλώντας τη βιοποικιλότητα, την αλιεία και τις υδατοκαλλιέργειες. Η ζημιά που ήδη έχει πραγματοποιηθεί κοστίζει στην παγκόσμια κοινότητα υπέρογκα ποσά¹.

Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στην επέκταση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και στη μεγάλη κυκλοφορία των πλοίων κατά τον τελευταίο αιώνα. Όταν τα ποντοπόρα πλοία δεν είναι φορτωμένα, αντλούν νερό στις δεξαμενές έρματος με σκοπό να διατηρήσουν σταθερότητα κατά το ταξίδι επιστροφής προς παραλαβή φορτίου. Μόλις τα πλοία φορτώσουν τα βαριά φορτία, απορρίπτουν το νερό στο θαλάσσιο περιβάλλον και τότε ξένα και εν δυνάμει βλαβερά χωροκατακτητικά είδη απελευθερώνονται με το νερό. Μέχρι σήμερα μικρό σχετικό ποσοστό του θαλασσινού έρματος είναι διαχειρίσιμο με τον τρόπο που μειώνει τη διάδοση αυτών των θαλασσίων εισβολών, ενώ νέα είδη έχουν καταγραφεί για την επικινδυνότητά τους.

Αναγνωρίζοντας τη σημασία της παγκόσμιας αυτής απειλής μέσω της μεταφοράς θαλασσινού έρματος των βλαβερών αυτών ειδών, ο IMO προχώρησε στην υιοθέτηση της ΔΣ για τον **Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων**, 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments – BWM).

8.2 Η Διεθνής Σύμβαση BWM.

Η BWM θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες από τη στιγμή της επικυρώσεώς της από 30 κράτη-μέλη, που αντιπροσωπεύουν το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας (άρθρ. 18). Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συμβάσεως, στη γενική υποχρέωση των κρατών περιλαμβάνονται μέτρα όπως η πρόληψη, η μείωση ή και η εξαφάνιση των βλαβερών θαλασσίων και άλλων παθογόνων οργανισμών διά μέσου του ελέγχου και της διαχείρισης του θαλασσέρματος και των ιζημάτων των πλοίων.

Σύμφωνα με τη σύμβαση, όλα τα πλοία σε διεθνή κυκλοφορία είναι υποχρεωμένα να διαχειριστούν το θαλάσσιο έρμα και τα ιζήματα (sentiments) μέχρι ένα συγκεκριμένο πρότυπο, δηλαδή με βάση ένα **σχέδιο διαχείρισης του θαλάσσιου έρματος** (ship-specific ballast water management plan). Επίσης, όλα τα πλοία πρέπει να έχουν **ένα βιβλίο καταγραφής θαλασσινού έρματος** (ballast water record book) και το **διεθνές πιστοποιητικό διαχείρισης θαλασσινού έρματος** (international ballast water management certificate). Τα πρότυπα της BWM θα τηρούνται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Ως μία ενδιάμεση λύση, τα πλοία μπορούν να αλλάζουν το θαλασσινό έρμα στη μέση του ωκεανού. Ωστόσο τελικά τα περισσότερα πλοία θα πρέπει να εγκαταστήσουν ένα **σύστημα κατεργασίας του θαλασσινού έρματος** (ballast water treatment system). Ένας αριθμός οδηγίων έχει αναπτυχθεί για να διευκολύνει την εφαρμογή της Συμβάσεως.

Η Σύμβαση διαχωρίζεται σε διατάξεις και ένα Παράρτημα που περιλαμβάνει τεχνικής φύσεως πρότυπα και απαιτήσεις. Το άρθρο 5 της Συμβάσεως αναφέρεται στη δυνατότητα των λιμένων και των

¹ Σε πολλές περιοχές ανά τον κόσμο, οι επιπτώσεις έχουν ήδη χαρακτηριστεί ως καταστροφικές, διότι από τη στιγμή που εμφανίζονται αυτά τα επιδρομικά είδη (invasive), είναι πολύ δύσκολο να εξαλειφθούν, π.χ. η εισαγωγή της τσουόχτρας (comb jelly) στη Μαύρη Θάλασσα και τη Θάλασσα του Αζόφ προκάλεσε σχεδόν την εξαφάνιση της αντζούγιας και της παπαλίνας (μικρή σαρδέλα). Επίσης, η εισαγωγή των μυδιών (zebra mussels) και της Ασιατικής αχιβάδας (Asian clam) στις μεγάλες λίμνες, απαιτούσε την επένδυση εκ. δολ. για τον έλεγχο και καθαρισμό των υποθαλασσίων υποδομών και των αγωγών.

τερματικών σταθμών να παρέχουν ευκολίες υποδοχής των ιζημάτων όποτε λαμβάνει χώρα καθαρισμός ή επισκευές των δεξαμενών έρματος. Παράλληλα το άρθρο 6 προτρέπει τα κράτη-μέλη, είτε μεμονωμένα, είτε σε συνεργασία, να διεξάγουν επιστημονική και τεχνική έρευνα στη διαχείριση του θαλασσέρματος, καθώς και στις επιπτώσεις αυτού στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους. Τα πλοία απαιτείται να περνούν από επιθεώρηση και πιστοποίηση (άρθρ. 7), αλλά είναι πιθανόν να επιθεωρηθούν από τους υπεύθυνους των λιμενικών ελέγχων (άρθρ. 9), οι οποίοι επαληθεύουν το έγκυρο πιστοποιητικό του πλοίου (πρόσθετα ελέγχουν το βιβλίο αναφορών για το θαλάσσιο έρμα ή και αντιπροσωπευτικό δείγμα από το τελευταίο)².

Στο Παράρτημα της Συμβάσεως και συγκεκριμένα στο Δεύτερο Μέρος, προβλέπεται ότι τα πλοία πρέπει να διαθέτουν και να εφαρμόζουν σχέδιο διαχείρισης του θαλασσέρματος, το οποίο εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή (κανονισμός B-1). Το σχέδιο αυτό είναι μοναδικό για κάθε πλοίο και περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή όλων των ενεργειών προς εφαρμογή απαιτήσεων διαχείρισης του θαλασσέρματος, αλλά και συμπληρωματικών πρακτικών.

Ο κανονισμός B-2 αναφέρεται στην τήρηση του βιβλίου θαλασσέρματος, το οποίο αναγράφει πληροφορίες κάθε φορά που το πλοίο παίρνει έρμα, όταν γίνεται χρήση αυτού και όταν απορρίπτεται στη

θάλασσα. Ο κανονισμός B-3 περιλαμβάνει αναλυτικά όλες τις εξής απαιτήσεις διαχείρισης του θαλασσέρματος:

1) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μεταξύ 1.500 και 5.000 m³, θα έπρεπε να έχουν εφαρμόσει το σύστημα διαχείρισης του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος (ballast water exchange) ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2014.

2) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 1.500 ή μεγαλύτερη από 5.000 m³, πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016.

3) Πλοία που κατασκευάστηκαν από το 2009 έως το 2012 με χωρητικότητα έρματος μεγαλύτερη από 5.000 m³ πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος, σύμφωνα με τους κανονισμούς D-1 ή D-2 ως το 2016 και να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016 και

4) πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 5.000 m³ πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης του θαλασσέρματος, ώστε αυτό να έχει ικανοποιητική απόδοση.

² Το άρθρο 12 επαναλαμβάνει διάταξη της –Συμβάσεως AFS [έλεγχος των αντισκωριακών ουσιών των πλοίων (2001) σχετικά με την αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή κράτηση του πλοίου], ότι όλες οι προσπάθειες για τη διαχείριση του θαλασσέρματος συντονίζονται με σκοπό την αποφυγή της καθυστέρησης.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Σε αυτό το μέρος γίνεται ανάλυση ορισμένων εξειδικευμένων θεμάτων της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, διότι η ιδιαίτερη φύση της μπορεί να υποστεί αλλαγές σε άτακτα χρονικά διαστήματα αλλά και πολύ σύντομα, ανάλογα και με τις προτεραιότητες στο διεθνές επίπεδο. Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθενται πληροφορίες σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική από τα μέσα της δεκαετίας του '70 μέχρι και σήμερα, με εστίαση σε δύο ενότητες που θεωρούνται πλέον οι πιο σημαντικές από οικονομική άποψη: πρώτον τα πρότυπα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και γενικότερα των θαλασσίων μεταφορών με ειδική αναφορά στα Επιβατηγά και Οχηματαγωγά πλοία λόγω και των ιδιαίτερων συνθηκών που ισχύουν γι' αυτά, π.χ. απώλειες ανθρωπίνων ζωών, προβλήματα κυκλοφορίας κατά τους, εσωτερικές πλόες κ.λπ. και δεύτερον τα επίπεδα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ειδικά η ρύπανση που προκαλείται από τα δεξαμενόπλοια (Δ/Ξ), λόγω των ατυχημάτων και των λειτουργιών τους, αλλά και των φορτίων που μεταφέρουν.

Ακολουθεί η αναφορά στην ελληνική ναυτιλιακή πολιτική, που επικεντρώνεται σε θέματα λήψεως αποφάσεων, συγκρούσεως συμφερόντων των ενδιαφερομένων μερών, αλλά και εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού. Στη συνέχεια αναλύονται ορισμένα εξειδικευμένα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, όπως οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις των πλοίων τακτικών γραμμών, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων και η ακτοπλοΐα, οι προϋποθέσεις αποκτήσεως της εθνικότητας και της νηολογήσεως ενός πλοίου και οι έλεγχοι του κράτους ελλιμενισμού.

1954

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

9.1 Εισαγωγή.

Ιστορικά η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) στην εξελικτική της πορεία υιοθέτησε μεγάλο αριθμό κανονισμών και πολιτικών, που σχετίζονται με διάφορους τομείς της οικονομίας και σκοπεύουν στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Ένας από τους πιο σημαντικούς τομείς είναι η Κοινή Πολιτική Μεταφορών (ΚΠΜ), στην οποία ανήκει και η εμπορική ναυτιλία. Ωστόσο η πορεία αυτή διακρίνεται σε 6 περιόδους με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

Κατά την **πρώτη περίοδο (1957-1973)**, αν και η ΚΠΜ μαζί με την αγροτική πολιτική αποτέλεσαν τις πρώτες κοινές ευρωπαϊκές πολιτικές (Συνθήκη της Ρώμης), διότι η ΕΕ (τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα) είχε αναγνωρίσει τις μεταφορές ως έναν από τους πλέον σημαντικούς τομείς προς ανάπτυξη, τα σχετικά άρθρα της Συνθήκης ήταν περισσότερο γενικού περιεχομένου και αρκετά ασαφή σχετικά με τους σκοπούς, π.χ. η μόνη αναφορά στις μεταφορές και ειδικά στις θαλάσσιες γίνεται στο άρθρο 84(2), όπου απλά παρατίθενται ελάχιστες αναφορές σε μελλοντική υιοθέτηση καταλλήλων διατάξεων.

Με άλλα λόγια, η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από την εξαίρεση των τομέων των θαλασσίων και αεροπορικών μεταφορών από το περιεχόμενο της ΚΠΜ, αλλά και από θέματα σχετικά με τον ανταγωνισμό. Όπως υποστηρίζεται [Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης (2006)], αρχικά η ΚΠΜ περιλήφθηκε στη Συνθήκη της Ρώμης ως προοδευτικό βοηθητικό εργαλείο προς την οικονομική ολοκλήρωση και όχι διότι υπήρχε αναγκαιότητα υπάρξεως της ως απαραίτητης προϋπόθεσης για την εύρυθμη λειτουργία της Κοινής Αγοράς. Ακόμη περισσότερο, η θεματολογία της αφορούσε αποκλειστικά στην ορ-

γάνωση των μεταφορών στην περιοχή του Ρήνου.

Επομένως τα αρχικά κράτη-μέλη αποφάσισαν να συμπεριλάβουν τις ενδοποτάμιες, αλλά όχι τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Όμως στην περίπτωση που τα ιδρυτικά μέλη επιθυμούσαν να αναπτύξουν πολιτικές για την ναυτιλία, θα αντιμετώπιζαν ισχυρή αντίσταση από τα μεγάλα βιομηχανικά κράτη για να αποφευχθεί η διαμόρφωση ναυτιλιακών πολιτικών από τις εθνικές κυβερνήσεις ή τα διεθνή φόρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Την **δεύτερη περίοδο (1974-1985)**, είχαν ήδη γίνει μέλη της ΕΕ την προηγούμενη χρονιά (1973) η Βρετανία, Δανία και Ιρλανδία και αυτό συνέβαλε στην αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου στα κοινοτικά ύδατα¹. Η προσχώρηση της Ελλάδας (1981)², της Ισπανίας και της Πορτογαλίας (1986) αύξησε ακόμη περισσότερο τον ρόλο των θαλασσίων μεταφορών για την οικονομία της Ευρώπης. Η εμφάνιση κάποιων δραστηριοτήτων στο πλαίσιο μίας κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής βοηθήθηκε και από μία απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ).

Συγκεκριμένα πρόκειται για την υπόθεση 167/73 **Commission v. France** (1974) ECR 359, στην οποία η Επιτροπή αποφάσισε να ξεκινήσει τις διαδικασίες ενάντια στην Γαλλία και τον Ναυτικό Κώδικά της (η υπόθεση αυτή έμεινε γνωστή ως *the French Seamen's Case*). Το ΔΕΚ εξέδωσε την απόφαση ότι το άρθρο 48 της ΕΟΚ ήταν άμεσα εφαρμόσιμο και επομένως η Γαλλία παραβίαζε τη Συνθήκη της Ρώμης με τον περιορισμό του αριθμού συγκεκριμένων αξιωματικών σε πλοία νηολογημένα υπό Γαλλική σημαία. Η Επιτροπή προχώρησε ενάντια στη Γαλλία με τη μορφή της υποθέσεως-δοκιμασίας (test

¹ Η συνθήκη των Βρυξελλών, που ενοποιεί τις τρεις αρχικές συνθήκες δηλαδή αυτές της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕΚ), της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τον Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΧ) και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (Euratom), υπογράφηκε από τις τρεις χώρες το 1957, αλλά όχι από τη Νορβηγία (ο Νορβηγικός λαός τελικά σε ένα δημοψήφισμα ψήφισε ενάντια στην προσχώρηση στην ΕΕ λόγω της υφιστάμενης πολιτικής για την αλιεία). Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αν είχε γίνει μέλος και η Νορβηγία, θα υπήρχε μεγαλύτερη επιρροή στη ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ.

² Με την αίτηση της Ελλάδας για προσχώρηση, η αποδοχή της άλλαξε δραματικά το ναυτιλιακό προφίλ της ΕΕ, διότι ο ελληνικός στόλος σχεδόν άγγιζε το μισό του συνόλου των στόλων των υπολοίπων κρατών.

case), με σκοπό να καθορίσει ή όχι αν το άρθρο 48 που αφορά στην ελεύθερη διακίνηση των εργατών εφαρμόζοταν και στην απασχόληση των ναυτικών [V. Power (1998)]. Εν κατακλείδι, το ΔΕΚ με κάποιες αποφάσεις του³ επιβεβαίωσε ότι οι γενικές διατάξεις της ιδρυτικής συνθήκης εφαρμόζονται και στις μεταφορές γενικότερα.

Μία σημαντική ακόμη πράξη ήταν η έκδοση του κανονισμού 974/79, που αφορούσε στην επικύρωση και εφαρμογή του *Κώδικα της UNCTAD* (UN Conference on Trade and Development), μίας ακόμη οργάνωσης των Η.Ε., για τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών (liner conferences). Ο Κώδικας δημιουργήθηκε με σκοπό να εξισορροπήσει τα συμφέροντα των Ευρωπαίων πλοιοκτητών και των αντιστοίχων που προέρχονταν από τις αναπτυσσόμενες χώρες και επιθυμούσαν ρυθμιστικές πολιτικές⁴.

Κατά την *τρίτη περίοδο (1986-1990)* λαμβάνεται ως βάση η υιοθέτηση των 4 κανονισμών (1986), που κατ' ουσία αποτελούν την αφετηρία ασκήσεως ναυτιλιακής πολιτικής στο πλαίσιο της ΕΕ. Οι κανονισμοί αυτοί είχαν ως στόχο την ενίσχυση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής ενάντια στις ανταγωνιστικές ναυτιλιακές στρατηγικές εκτός του ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου. Υπήρχαν δύο ειδών πιέσεις, αυτές που προκαλούσαν τρίτα κράτη στις πρακτικές της ΕΕ, και αυτές που συνέβησαν στο εσωτερικό ναυτιλιακό περιβάλλον, κυρίως από την πλευρά των πλοιοκτητών με τη γνωστή μέθοδο της διαρροής από την εθνική άρα και κοινοτική σημαία (flagging out). Αναλυτικότερα πρόκειται για τους εξής κανονισμούς:

1) Κανονισμός 4055/86: «*Περί Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών στον Τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών μεταξύ των Κρατών Μελών και των Κρατών Μελών και των Τρίτων Κρατών*» (δεν εκτείνεται στο «cabotage»).

2) Κανονισμός 4056/86: «*Περί Συνθηκών Ανταγωνισμού* (άρθ. 85, 86 της Συνθήκης της Ρώμης) *στις Θαλάσσιες Μεταφορές και τις Ναυτιλιακές Διασκέψεις Πλοίων Τακτικών Γραμμών*» (liner shipping conferences).

3) Κανονισμός 4057/86: «*Περί Αντιμετώπισης και Καταπολέμησης Παράνομων Πρακτικών Καθο-*

ρισμού Ναύλων (dumping) στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών από Πλοιοκτήτες Τρίτων Κρατών».

4) Κανονισμός 4058/86: «*Περί Διακρίσεων κατά των Κοινοτικών Πλοιοκτητών, Επιχειρήσεων και Πλοίων με Σκοπό την Εξασφάλιση Ελεύθερης Προσβάσεως στις Υπερωκεάνιες Μεταφορές Φορτίων*».

Από τα παραπάνω εύκολα διαφαίνεται η τάση της ΕΕ να προστατεύσει τα μερίδια της παγκόσμιας αγοράς των κοινοτικών πλοιοκτητών, δεδομένου ότι ήδη αποτελούσε την περιοχή με τις περισσότερες εμπορικές συναλλαγές σε παγκόσμιο επίπεδο μαζί με το γεγονός ότι σημαντικό μέρος της παγκόσμιας χωρητικότητας ήταν ευρωπαϊκής πλοιοκτησίας, ανεξάρτητα από τη σημαία που ύψωναν στα πλοία τους.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε προτείνει όλα αυτά τα μέτρα σε ένα υπόμνημα με τίτλο: «*Προς μία Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική*», σύμφωνα με το οποίο το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σημαιών οφειλόταν σε εξωτερικές αιτίες, π.χ. πρακτικές προστατευτισμού των κρατών που δεν ήταν μέλη της ΕΕ. Επομένως οι διάφορες κρατικές πολιτικές των κρατών-μελών δεν δημιουργούσαν σημαντικά προβλήματα ανταγωνισμού μεταξύ των σημαιών. Το πλέον σημαντικό στοιχείο ήταν η αναγκαιότητα εξαίρεση των ναυτιλιακών διασκέψεων από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στην ΕΕ (παρόλο που τούτο αντιβαίνει τις ιδρυτικές συνθήκες), εκτιμώντας ότι οι στόλοι των τακτικών γραμμών δίκως περιορισμούς συγκεντρώνουν τα απαραίτητα κεφάλαια για να αντιμετωπιστούν καλύτερα οι πιέσεις από τους ανταγωνιστικούς στόλους.

Μαζί με τους 4 κανονισμούς υπήρξαν και 2 ακόμη προτάσεις που αμφισβητήθηκαν σε μεγάλο βαθμό. Αρχικά πρόκειται για την απελευθέρωση των υπηρεσιών του *θαλάσσιου καμποτάζ*, κάτι που αποδείχθηκε εξαιρετικά δύσκολο λόγω των ιδιαιτέρων συνθηκών και προσεγγίσεων κυρίως των νοτιο-ευρωπαϊκών κρατών. Η δεύτερη πρόταση είχε ως στόχο τον καθορισμό του «κοινοτικού πλοιοκτήτη». Αντίθετα με τις επιταγές του διεθνούς δικαίου που ορίζεται ρητά ότι κάθε πλοίο έχει την υπηκοότητα του κράτους στο οποίο είναι νολογημένο (άρθ. 92 της ΣΔΘ και άρθ. 6 της Συμβάσεως της Γενεύης), δεν υπάρχει αντίστοιχη διάταξη στο κοινοτικό δί-

³ Σχετικές είναι οι υποθέσεις: Commission v. Belgium 156/77 [1978] ECR 1811; Commission v. Council 22/70 [1971] ECR 263, [1971] CMLR 355, European Parliament v. Council of Ministers 13/83 [1985] ECR 1513, [1986] 1 CMLR 138.

⁴ Βλ. ειδικά για τον κώδικα της UNCTAD και άλλα στοιχεία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις σε επόμενα κεφάλαια του παρόντος μέρους.

καιο, που να καθορίζει την εθνικότητα των πλοίων και των διαφόρων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Από την άλλη πλευρά, οι υπεύθυνοι της προστασίας του ναυτικού επαγγέλματος τόνιζαν ότι δεν συντρέχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις και η επαρκής πολιτική βούληση για τη μείωση των απωλειών στις θέσεις εργασίας του κλάδου και συνάμα τη βελτίωση των επιπέδων εργασίας και του βιοτικού επιπέδου Ευρωπαίων ναυτικών. Παράλληλα και οι ιδιοκτήτες φορτίων ήταν δυσαρεστημένοι με τις συνθήκες συγκεντρώσεως των στόλων, αλλά έτσι ή αλλιώς οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες έκαναν εκτεταμένη χρήση των σημαίων ευκαιρίας για τα πλοία τους (flags of convenience).

Προς το τέλος αυτής της περιόδου καταγράφονται κάποια επίσημα στατιστικά δεδομένα, που αναμφίβολα σχετίζονται με το γεγονός ότι το πρώτο πακέτο μέτρων δεν είχε την ανάλογη επιτυχία. Ο κοινοτικός στόλος συνέχισε την καθοδική του πορεία (μείωση των πλοίων υπό κοινοτική σημαία σε απόλυτους αριθμούς) και ταυτόχρονα μεγάλωνε η ηλικία των πλοίων που παρέμεναν υπό κοινοτική σημαία. Επειδή ήταν φανερό η έλλειψη πολιτικής για την ελκυστικότητα των στόλων, η ΕΕ υιοθέτησε μία σειρά νέων μέτρων, έτσι ώστε να δοθούν πρόσθετα κίνητρα στους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες. Ωστόσο το κρίσιμο ερώτημα θα ήταν αν θα οδηγηθούμε σε υψηλότερα κόστη.

Η νέα στρατηγική αφορούσε στην καθιέρωση ενός **κοινοτικού νηολογίου**, του Euros (European Registry of Shipping)⁵, το οποίο θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια με σκοπό να προσφέρει οικονομικά οφέλη αλλά και κοινωνικά (π.χ. απασχόληση ναυτικών, φήμη σημαίων και εταιρειών, καλά εκπαιδευμένα πληρώματα κ.λπ.). Ωστόσο τα μέτρα αυτά δεν είχαν τη γενικότερη αποδοχή των κρατών-μελών, διότι απλά πολλά κράτη δεν είχαν πειστεί μέσω των ενώσεων πλοιοκτησίας και των συνδικάτων των ναυτικών τους ότι θα υπάρξουν σημαντικά οικονομικά κίνητρα και νέες θέσεις εργασίας. Λίγα χρόνια αργότερα η Επιτροπή (1994) παρουσίασε ένα βελτιωμένο σχέδιο προτάσεως με πιο ελαστικούς και ελκυστικούς όρους επανδρώσεως, αλλά και πάλι οι αντιδράσεις παρέμεναν.

Η **τέταρτη περίοδος (1991-2000)** περιλαμβάνει

τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής για μία οριζόντια κοινοτική δράση σχετικά με ένα ολοκληρωμένο θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα. Αυτό σημαίνει την προώθηση όλων των υπηρεσιών που έχουν σχέση με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και όχι μόνο τους ευρωπαϊκούς στόλους νηολογημένους σε σημαίες των κρατών-μελών⁶. Με άλλα λόγια, η νέα αντίληψη αυτήν την εποχή ήταν η ενιαία αντιμετώπιση των προβλημάτων της παραγωγής και των υπηρεσιών, δηλ. η ενσωμάτωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής στο πλαίσιο της ΚΠΜ. Η τελευταία αναγκαστικά επηρεαζόταν από δύο σύγχρονες συνισταμένες, την Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά (1992) και την εμφάνιση της αιφόρου (βιώσιμης) οικονομικής αναπτύξεως.

Δόθηκε πλέον μία πιο περιβαλλοντική διάσταση στα ζητήματα της ναυτιλιακής πολιτικής, στοιχείο που μέχρι σήμερα απασχολεί σε μεγάλο εύρος την ΕΕ. Παράλληλα τα θέματα μεταφορών έγιναν μέρος των περιβαλλοντικών προγραμμάτων της ΕΕ μαζί με την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Την ίδια περίοδο, λόγω και της **Συνθήκης του Μάαστριχτ** (1993) υπήρξε πλέον το υπόβαθρο για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των μεταφορών (άρα και των θαλασσίων μεταφορών) με σκοπό την καθιέρωση μίας νέας κουλτούρας για τη θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

Μέχρι και το τέλος αυτής της περιόδου η Επιτροπή επιχείρησε μία επανεκτίμηση της καταστάσεως για εφαρμογές πολιτικών στη ναυτιλία, στοχεύοντας στους τομείς της ασφάλειας, τη διατήρηση ανοικτών αγορών και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. Επίσης, με σκοπό τη διεύρυνση του ρόλου του κοινοτικού πλοιοκτήτη στις ναυτιλιακές αγορές, η ΕΕ προβλέπει τη συμμετοχή της ως μέλος αρκετών ΔΣ. Ίσως όμως το πιο σημαντικό στοιχείο σε αυτήν την περίοδο να είναι η αναβάθμιση του ρόλου της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Προβλέπονται 4 τομείς παρεμβάσεως της κοινοτικής βιομηχανικής πολιτικής στις ναυτιλιακές βιομηχανίες:

1) Προώθηση των επενδύσεων για τους άυλους πόρους. Εδώ είναι οι τεχνολογίες των πληροφοριών και της επικοινωνίας διά μέσου προγραμμάτων έρευνας και αναπτύξεως.

⁵ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Euros, βλ. επόμενα κεφάλαια περί εθνικότητας και νηολογήσεως πλοίων.

⁶ Το 1991 η Επιτροπή ανακοίνωσε τη δημιουργία ενός μόνιμου φόρουμ για περαιτέρω συζητήσεις σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής (permanent dialogue), διότι αναγνώρισε τη μεγάλη σημασία του ναυτιλιακού τομέα στην ΕΕ, π.χ. οι βιομηχανίες της αλιείας, ναυπηγείων, παράκτιων εγκαταστάσεων και εμπορικής ναυτιλίας πρόσφεραν περίπου 2.5 εκ. θέσεις εργασίας εντός της Κοινότητας.

2) Ανάπτυξη της βιομηχανικής συνεργασίας, τόσο εντός του κοινοτικού πλαισίου, όσο και με τις βιομηχανίες τρίτων κρατών.

3) Εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού παγκοσμίως. Η προτεραιότητα είχε δοθεί στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, αλλά οι επιπτώσεις αφορούν σε όλες τις βιομηχανίες που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

4) Εκσυγχρονισμός των ναυτιλιακών υποδομών. Πρόκειται για τις λιμενικές υποδομές, κυρίως, έτσι ώστε να αποτελέσουν κεντρικά σημεία (focal points) για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Η εμφάνιση της *Πράσινης Βίβλου* (1997) για τις ναυτιλιακές υποδομές γενικότερα αποτέλεσε την αφετηρία για τη διαμόρφωση μίας νέας λιμενικής πολιτικής.

Παράλληλα υπήρξαν μερικές ακόμη προϋποθέσεις για τα επίπεδα ποιότητας και ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών βιομηχανιών εξαιτίας της εντάξεως της Σουηδίας, Φινλανδίας (1995), των κρατών της Βαλτικής, της Πολωνίας και Σλοβενίας (2004) και ιδιαίτερα της Μάλτας και της Κύπρου που ανήκαν στην ομάδα των παραδοσιακών σημαιών ευκαιρίας.

Η *πέμπτη περίοδος (1991-2006)* ξεκινά με την παρουσίαση της *Λευκής Βίβλου* (2001) για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών μέσα από το πρίσμα της αειφόρου ανάπτυξης. Λόγω των προβλημάτων συμφορήσεως που παρουσιάζουν οι οδικές μεταφορές εντός των κοινοτικών συνόρων, στόχος της ΚΠΜ μέχρι το 2010 ήταν η ενίσχυση των θαλασσίων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ποτάμιες, λιμναίες) παράλληλα με τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και τον έλεγχο της αυξήσεως στις αερομεταφορές.

Με βάση τα μέτρα που προτείνει η Λευκή Βίβλος, αυτά που έχουν ως αντικείμενο τις θαλάσσιες μεταφορές είναι:

1) Η ανάπτυξη των θαλάσσιων υποδομών.

2) Η απλούστευση των διαδικασιών που είναι χρονοβόρες σχετικά με τις κοινοτικές δράσεις για τις μεταφορές, και

3) η δημιουργία λεωφόρων της θάλασσας (sea motorways) για την καλύτερη ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών.

Τα στατιστικά στοιχεία γι' αυτήν την περίοδο έδειξαν την πραγματική εικόνα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Την προηγούμενη εικοσαετία (1980-2000) η ΕΕ απώλεσε το 40% του δυναμικού των ναυτικών (αξιωματικοί και κατώτερα πληρώματα), ενώ μέχρι και το 2006 καταγράφηκε έλλειψη 36.000 ναυτικών [Θεο-

δωρόπουλο, Λεκάκου και Πάλλη (2006)]. Αν λάβουμε υπόψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν άνω του 70% του συνόλου των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ ΕΕ και τρίτων κρατών, ενώ από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται σε ετήσια βάση περίπου 2 δισ. τόνοι εμπορεύματα διαφόρων ειδών, είναι προφανές ότι οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να αποτελούν το σπουδαιότερο κομμάτι αναβαθμίσεως και καλύτερης διαχειρίσεως στην ΕΕ.

Επομένως απαιτείται ένα βελτιωμένο νομοθετικό πλαίσιο, αλλά όχι πολύπλοκο, σε ιδιαίτερους τομείς των θαλασσιών μεταφορών, κυρίως στις υπηρεσίες των λιμένων, π.χ. τομείς της πλοηγήσεως, ρυμουλκήσεως, συντηρήσεως, επισκευών, φορτοεκφορτώσεως κ.λπ. και η εφαρμογή κανόνων της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) για τους χρήστες, π.χ. πλοία, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων κ.λπ. σε ένα ενιαίο δίκτυο για εξοικονόμηση χρόνου και κεφαλαίων. Η Λευκή Βίβλος δίνει βάρος και στη *διατροπικότητα* (δηλ. χρήση πολλών τρόπων μεταφοράς). Το σχετικό πρόγραμμα Marco Polo επιχειρεί να βελτιώσει την έλλειψη στενής συνδέσεως μεταξύ των διαφόρων κοινοτικών μεταφορών.

Κατά το τέλος αυτής της περιόδου (2006) η ΕΕ δημοσίευσε το *Green Paper* για διαφορετικές πτυχές της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής. Πρόκειται για τις περιβαλλοντικές πιέσεις που απειλούν τις μελλοντικές ναυτιλιακές δραστηριότητες. Επομένως προωθείται μία πολιτική που στοχεύει σε μία ναυτιλιακή βιομηχανία περισσότερο καινοτόμο, ανταγωνιστική και περιβαλλοντικά φιλική. Επίσης, προωθεί το ζήτημα της ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές, οπότε πρέπει να αναπτυχθούν νέα εργαλεία και μέθοδοι ναυτιλιακής διακυβερνήσεως (governance). Η προσέγγιση αυτή πλησιάζει τη στρατηγική της Λισαβώνας σχετικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη συμφιλιώνοντας τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις στην εκμετάλλευση θαλασσών και ωκεανών. Η ΕΕ έχει το συγκριτικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους παρακάτω τομείς:

1) Ναυτιλιακές μεταφορές (λόγω των επιπέδων του θαλάσσιου εμπορίου).

2) Παράκτιος τουρισμός (λόγω του ότι η παράκτια ζώνη αναλογεί στα 2/3 των ευρωπαϊκών συνόρων).

3) Υποθαλάσσια παραγωγή ενέργειας (λόγω των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στη Βόρεια Θάλασσα).

4) Τεχνολογίες ναυπηγικής (λόγω των επιπέδων

ποιότητας στην κατασκευή των πλοίων σχετικά με την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις).

5) Άλλες σχετικές υπηρεσίες (λόγω της εξειδικεύσεως στη ναυτιλιακή τεχνολογία, π.χ. κατασκευή κρουαζιεροπλοίων, ανανεώσιμες μορφές ενέργειας, λιμένες).

Η **έκτη περίοδος (2007-2015)**, δηλαδή η σημερινή, χαρακτηρίζεται πλέον από τις προτεραιότητες που έχει ορίσει η ΕΕ για τα ναυτιλιακά θέματα. Είναι γνωστό ότι ο οργανισμός αυτός έχει την εξουσία να παίρνει αποφάσεις (directives, decisions), που υπερσχύουν του εσωτερικού δικαίου των κρατών-μελών. Επομένως όταν ένα κράτος γίνεται επίσημα μέλος, στην ουσία παραδίδει (sic) τμήμα της κυριαρχίας του ακόμη και σε θέματα ναυτιλίας. Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ περιλαμβάνει τις ναυτιλιακές μεταφορές, την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την απασχόληση στον κλάδο αυτό, την επιστημονική έρευνα, την αλιεία και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο στόχος είναι η εξασφάλιση της οικονομικής αναπτύξεως με ταυτόχρονη προστασία της βιώσιμης αναπτύξεως⁷.

Από το 2007 η Επιτροπή έθεσε το πλαίσιο και τους κύριους στόχους μέσω ενός **σχεδίου δράσεως** (action plan), διότι η συνεχής αύξηση του ανταγωνισμού για την εκμετάλλευση των θαλασσίων περιοχών και οι πολλαπλασιαζόμενες επιδράσεις του ανθρώπινου παράγοντα στα θαλάσσια οικοσυστήματα, δημιούργησαν την ανάγκη για μία ολοκληρωμένη (integrated) ναυτιλιακή πολιτική. Η τελευταία σκοπεύει στη μεγιστοποίηση της βιώσιμης εκμετάλλευσής των θαλασσών και των ωκεανών, ενώ επιτρέπει την ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας και των παρακτίων περιοχών. Αυτό δεικνύει την ύπαρξη πολλών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε παράλληλη πορεία π.χ. ναυτιλία, αλιεία, ενέργεια, έρευνα και έλεγχος των θαλασσών (surveillance and monitoring of the seas), τουρισμός κ.λπ..

Σχετικά πρόσφατα η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ απέκτησε μία περισσότερο εκτενή προσέγγιση, εξετάζοντας όλες τις χρήσεις του θαλασσίου χώρου, λαμβάνοντας υπόψη την παράδοση και τα πλεο-

νεκτήματα της Ευρώπης με σκοπό να επενδύσει στους τομείς της θαλάσσιας έρευνας, τεχνολογίας και καινοτομιών, και να συμβάλλει στη στρατηγική του 2020 για μία έξυπνη και μεταξύ άλλων βιώσιμη ανάπτυξη. Η ΕΕ πρότεινε οδηγίες για την ανάπτυξη μίας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής (**Blue Paper**) ως στρατηγικό στόχο της Επιτροπής για την περίοδο 2005-2009. Τέλος, τα κράτη-μέλη ενθαρρύνονται να καθιερώσουν τη δική τους ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική, αλλά σε στενή συνεργασία με τα εθνικά και περιφερειακά ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders).

9.2 Η ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών.

Ουσιαστικά πριν τις αρχές της δεκαετίας του 1990 δεν υπήρξαν ρυθμίσεις στο πλαίσιο της ΕΕ για τη θαλάσσια ασφάλεια⁸. Ο στόχος ήταν η εξεύρεση λύσεως σε διεθνές επίπεδο και όχι μεμονωμένες αντιδράσεις σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Ωστόσο υπήρχε ικανός αριθμός πλοιοκτητών, που έθετε ως προτεραιότητα το οικονομικό σκέλος, με αποτέλεσμα να υπονομεύονται οι διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια εν πλω και για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, π.χ. χρήση σημαίων ευκαιρίας, πρόσληψη φθηνών και ανειδίκευτων πληρωμάτων, χαμηλών προδιαγραφών πλοία κ.λπ..

Τα κομβικά σημεία για τη διαμόρφωση κατάλληλης πολιτικής της ΕΕ ήταν ένας σημαντικός αριθμός ατυχημάτων εμπορικών πλοίων (κυρίως Δ/Ξ) στα κοινοτικά ύδατα κατά την περίοδο 1992-1996. Από την άλλη πλευρά η νέα τάση της ευρωπαϊκής πολιτικής για υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, είναι βέβαιο πως θα προκαλέσει και αυστηρότερο σχετικό θεσμικό πλαίσιο με σημαντικές επιδράσεις στην ανταγωνιστικότητα όσων υπόκεινται σε αυτό, π.χ. υψηλότερα λειτουργικά κόστη.

Το έναυσμα για τη δημιουργία νομοθετικών ρυθμίσεων ήταν το ατύχημα του Δ/Ξ **Amoco Cadiz** (1978), το οποίο βυθίστηκε κοντά στις ακτές της Γαλλίας προκαλώντας οικολογική καταστροφή στην ευρύτερη περιοχή. Η ασφάλεια εξακολουθούσε να

⁷ Η Ευρώπη έχει 70.000 χλμ. ακτές (7 φορές μεγαλύτερη από την παράκτια ζώνη των ΗΠΑ). Οι παράκτιες περιοχές αποτελούν περίπου το 40% του ΑΕΠ και εδώ συγκεντρώνεται το 40% του πληθυσμού. 5 από τα 28 κράτη είναι περικλειστά, ενώ διαθέτει τη μεγαλύτερη θαλάσσια περιοχή, (π.χ. 1.200) λιμάνια και τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως.

⁸ Δεν πρέπει να συγχέουμε τον όρο **θαλάσσια ασφάλεια** (safety of navigation, safety of maritime transport), που αφορά σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και γενικότερα ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, με τον όρο **θαλάσσια ασφάλιση** που αφορά στις ναυτικές ασφαλίσεις και τα ασφαλιστικά συμβόλαια (marine insurance).

αποτελεί ένα ζήτημα υψηλής προτεραιότητας για την ΕΕ, π.χ. περισσότερο από ένα φορτηγό κύδην ξηρού φορτίου χανόταν (βυθιζόταν) ανά μήνα και περισσότεροι από 300 ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους κατά την περίοδο 1989-1991. Το Συμβούλιο των Υπουργών ανακοίνωσε στην πρότασή του για την επικύρωση των συμβάσεων ναυτικής ασφάλειας τονίζοντας ότι τα επίπεδα ασφαλείας στην εμπορική ναυτιλία έπρεπε να βελτιωθούν (78/584/ΕΟΚ)⁹. Η ΕΕ συχνά έχει συνδέσει την ασφάλεια με τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των πληρωμάτων και των επιπέδων ικανότητάς τους, διότι η μεταφορά πετρελαιοειδών δημιούργησε πρόσθετα προβλήματα.

Από την άλλη πλευρά η ΕΕ παρουσίαζε το καλύτερο ρεκόρ ασφαλείας σε σχέση με τις περισσότερες περιοχές σε παγκόσμιο επίπεδο, μολονότι είχε υπολογιστεί, αλλά ταυτόχρονα αμφισβητηθεί ότι περίπου το 50% των Ε/Γ και Ο/Γ πλοίων (passenger and car ferries) της Μεσογείου αντιμετώπιζαν πολλά προβλήματα σχετικά με την ασφαλή διαχείρισή τους¹⁰. Επίσης, έγινε αναφορά στην οδηγία 115/79 για τους πλοηγούς στη Βόρεια Θάλασσα και τη Μάγχη, να χρησιμοποιούνται επαρκώς ειδικευμένοι με εμπειρία στην ανοικτή θάλασσα. Σχετικές ήταν οι οδηγίες 79/116/ΕΟΚ περί των ελαχίστων προδιαγραφών ορισμένων Δ/Ξ που κατέπλεαν ή απέπλεαν από κοινοτικούς λιμένες και 79/1034/ΕΟΚ (ως τροποποίηση) για τα πιστοποιητικά καταλληλότητας, καθώς επίσης, οι αποφάσεις 80/686/ΕΟΚ για τη σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής στον τομέα ελέγχου και μείωσης της ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή και 85/208/ΕΟΚ για να επεκταθούν οι αρμοδιότητες και σε άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός του πετρελαίου.

Το 1983 το Συμβούλιο πρότεινε με την απόφαση 83/419/ΕΟΚ την επικύρωση της Συμβάσεως Ναυτικής Έρευνας και Διασώσεως (SAR), η οποία εγκρίθηκε το 1979 υπό την αιγίδα του IMO. Το 1987 ένα μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ο Thomas Rafferty υπέβαλε επερώτηση για την αξιοπλοΐα των πλοίων που κινούνται στα κοινοτικά ύδατα. Η απάντηση του Κοινοτικού Επιτρόπου Clinton Davies ήταν ότι το 60% των πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια της ΕΕ έχουν σε γενικές γραμμές ελεγχθεί. Κάθε χρόνο όλο και περισσότερα πλοία υπό σημαία

ευκαιρίας επιθεωρούνται. Την περασμένη χρονιά πραγματοποιήθηκαν περίπου 12.000 επιθεωρήσεις και περισσότερα από 300 πλοία κρατήθηκαν ή καθυστέρησαν μέχρι να διορθωθούν οι ελλείψεις στον εξοπλισμό τους.

Το 1990 το Συμβούλιο των Υπουργών (Council of Ministers) μαζί με τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών στη συνάντηση με το Συμβούλιο (Council) υιοθέτησαν ένα ψήφισμα (resolution) σχετικά με τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας στα Ε/Γ πλοία εξαιτίας των σοβαρών ατυχημάτων με απώλειες ανθρωπίνων ζωών *Herald of Free Enterprise* (1987) και *Scandinavian Star* (1990). Με τη συμβολή του IMO και του Μνημονίου του Παρισιού το ψήφισμα υιοθετήθηκε έχοντας υπόψη:

- 1) Τον μεγάλο αριθμό επιβατών που ταξιδεύουν με αυτά τα πλοία στα ευρωπαϊκά ύδατα.
- 2) Την κατ' ουσία διεθνή φύση αυτών των επιχειρήσεων.
- 3) Την αναγκαιότητα των πληρωμάτων να μπορούν να λειτουργήσουν με ικανοποιητικό τρόπο σε περιπτώσεις εκτάκτων καταστάσεων.
- 4) Τους κινδύνους που μπορεί να εμφανιστούν από αποτυχίες στη διαχείριση και στην επικοινωνία.
- 5) Τη δυνητικά μεγάλης κλίμακας παρέμβαση, η οποία πιθανόν να απαιτηθεί στην περίπτωση ενός ατυχήματος Ε/Γ πλοίου.
- 6) Το γεγονός ότι η μεταφορά επιβατών στα ευρωπαϊκά ύδατα διεξάγεται από πλοία νηολογημένα σε κράτη εντός και εκτός ΕΕ και έτσι απαιτείται οποιαδήποτε αναγκαία πληρωμάτων, να λάβει χώρα σε ένα ευρύ διεθνές πλαίσιο.

Τα 1991 υιοθετήθηκε ο κανονισμός 613/91 για τη μετα-νηολόγηση των πλοίων στο εσωτερικό της κοινότητας. Πρόκειται για διευκόλυνση αυτής της διαδικασίας όταν το πλοίο φέρει τη σημαία ενός κράτους-μέλους σε άλλο κράτος-μέλος, με βάση την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών θαλάσσιας ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας που εκδίδονται με βάση τις κύριες συμβάσεις του IMO. Αυτός ο κανονισμός ισχύει για Φ/Γ άνω των 500 κοχ, που έχουν ναυπηγηθεί μετά το 1980 και φέρουν τη σημαία κράτους-μέλους. Στις αρχές του 1992 το Συμβούλιο εγκρίνει την απόφαση 143/92 για τα

⁹ Πρόκειται για τις συμβάσεις SOLAS 1974 και το Πρωτόκολλο της (1978), MARPOL 1973 μαζί με το Πρωτόκολλο της (1978), η σύμβαση Νο.147 σχετικά με τα ελάχιστα πρότυπα για τα εμπορικά πλοία που υιοθετήθηκε από τον ILO (1976).

¹⁰ Βλ. Lloyd's List (1989). Ferry safety fears in the Mediterranean, 1/11/89.

συστήματα ραδιοναυτιλίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στην Ευρώπη με στόχο τη συστηματική κάλυψη των κοινοτικών, αλλά και των γειτονικών υδάτων από χερσαία συστήματα ραδιοναυτιλίας.

Το 1992 το Συμβούλιο των Υπουργών υιοθέτησε την οδηγία για τα ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας και απαιτήσεις για την ανθρώπινη υγεία, με σκοπό τη βελτιωμένη ιατρική περίθαλψη πάνω στα πλοία (92/29). Κατά το παρελθόν η Επιτροπή προέβλεπε την υιοθέτηση μέτρων για να εξασφαλίσει την ιατρική περίθαλψη στη θάλασσα. Στην πρότασή της η Επιτροπή τόνισε ότι το εργασιακό περιβάλλον του πλοίου απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή λόγω της κινητικότητας, της γεωγραφικής απομονώσεως και των εν δυνάμει υψηλών κινδύνων για την ασφάλεια και την υγεία στα πλοία¹¹. Έχοντας λοιπόν αρκετές προμήθειες ιατρικού εξοπλισμού και φαρμάκων πάνω στο πλοίο και διατηρώντας τα σε καλή κατάσταση, αποφεύγονται οι αποβιβάσεις (disembarkations) εν πλώ ή οι εκτροπές (diversions) από τις πορείες των πλοίων, που όχι μόνο κοστίζουν αρκετά, αλλά μπορεί και να καθυστερήσουν κάποια θεραπεία.

Επιχειρώντας μία σύντομη αξιολόγηση για τη δεκαετία του '90 και τον ρόλο της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα, γνωρίζουμε ήδη ότι η ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών ανέκαθεν ήταν αντικείμενο μελέτης των διεθνών κανόνων. Το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς νομοθεσίας σχετικά με την εμπορική ναυτιλία προκύπτει από τις δραστηριότητες του IMO, του ILO, της IALA (Διεθνής Ένωση για τους Φάρους) και της CMI (Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή). Ωστόσο, η ύπαρξη απλά των διεθνών κανονισμών δεν θα συμβάλει στην προστασία των πλοίων, ούτε θα διασώσει ανθρώπινες ζωές, κάτι που σημαίνει ότι το πιο σημαντικό ζήτημα είναι η εφαρμογή αυτών των κανονισμών. Ως αποτέλεσμα, μερικοί κανονισμοί δεν έχουν επικυρωθεί για να εφαρμοστούν και ορισμένα μέτρα δεν έχουν υποχρεωτική δέσμευση για τα κράτη-μέλη, π.χ. τα ψηφίσματα του IMO ή οι ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Επομένως τίθενται κάποια ερωτήματα: Για ποιους λόγους η ΕΕ έχει αναμικθεί σε θέματα ασφαλείας; Μήπως δεν επαρκεί ο συνολικός αριθμός των διεθνών οργανισμών; Έχει τις δυνατότητες το κάθε κράτος-μέλος να αντιμετωπίσει το πρόβλημα; Υπάρχει μία άποψη ότι ήδη υφίσταται ένα περίτεχνο και

από μακρού καθιερωμένο καθεστώς για τον έλεγχο της ασφαλείας στη θάλασσα και η ΕΕ δεν έχει κανένα ρόλο να διαδραματίσει. Αρκετοί πλοιοκτίτες ασπάζονται την άποψη ότι οι «Βρυξέλλες» είναι σε μία εκδικητική (vindictive), περιττή (unnecessary) και ανεπιθύμητη (unwanted) σταυροφορία, που σχεδιάστηκε για να ενισχύσει τις εξουσίες και τη φήμη των οργάνων της ΕΕ (Power 1998). Αυτή είναι μία μη βιώσιμη άποψη (unsustainable).

Η αντίθετη άποψη στηρίζεται σε κάποιες παραμέτρους. Υπάρχει ικανός αριθμός ΔΣ, αλλά έχουν περιορισμούς. Πολλές *εθνικές αρχές* (flag administrations) αποτυγχάνουν να τις εφαρμόσουν και να τις τηρήσουν. Ακόμη χειρότερα, κάποια κράτη υπογράφουν και επικυρώνουν τις συμβάσεις, αλλά δεν τις εφαρμόζουν. Η ΕΕ στο σύνολό της πιστεύει ότι μπορεί να αντιμετωπίσει τα ζητήματα τηρήσεως των κανονισμών περί Μέτρων Ασφαλείας στη Θάλασσα, διότι έχει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο εξαιτίας του γεγονότος ότι πολλά ατυχήματα πλοίων λαμβάνουν χώρα στα κοινοτικά ύδατα (περιλαμβάνονται και τα παρ' ολίγον ατυχήματα όπως το Ε/Γ-Ο/Γ *Stena Challenger*, που προσάραξε στις ακτές του Calais (1995) ή το Δ/Ξ *Vicky*, που ήρθε σε επαφή με ναυάγιο στη Μάγχη και υπέστη ζημιές (2003).

Το 1992 η Επιτροπή, όπως έχουμε ήδη αναφέρει παραπάνω, υιοθέτησε τη Λευκή Βίβλο σχετικά με τη μελλοντική ανάπτυξη μίας κοινής πολιτικής μεταφορών και σκιαγράφησε ορισμένα μέτρα για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας στη θάλασσα. Ακολούθησε έναν χρόνο αργότερα το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το σοβαρό ατύχημα του Δ/Ξ *Braer* στα νησιά Shetland. Ταυτόχρονα σε μία έκτακτη συνάντηση του Συμβουλίου των Υπουργών (1993) έγινε φανερό η πρόθεση για τις συνθήκες βελτιώσεως της ναυτικής ασφαλείας και της συμβολής στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως στα κοινοτικά ύδατα μέσω της αναπτύξεως και της εκτελέσεως των διεθνών προτύπων σχετικά με τα εμπορικά πλοία, το ανθρώπινο δυναμικό γενικά και τα πληρώματα, καθώς και της αναπτύξεως ναυτιλιακών υποδομών και εγκαταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Αμέσως μετά χρονικά ακολούθησε η δημοσίευση της Επιτροπής για την *πολιτική ασφαλών θαλασσών* (safe seas policy), με σκοπό την ενίσχυση

¹¹ Η νομική βάση αυτής της οδηγίας ανάγεται γενικότερα στη Συνθήκη της ΕΟΚ και στο άρθρο 118Α.

της ασφάλειας και της προλήψεως της ρυπάνσεως στη θάλασσα μέσω της εξαλείψεως των διαχειριστών με χαμηλές προδιαγραφές, πλοίων και κρουαζιεροπλοίων από τα κοινοτικά ύδατα ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν. Συμπληρωματικά υιοθετήθηκε ένα ψήφισμα από το Συμβούλιο των Υπουργών σχετικά με την κοινή πολιτική για ασφαλείς θάλασσες, με κύριους στόχους την ενίσχυση των επιθεωρήσεων, ιδιαίτερα των μέτρων για πληρώματα με χαμηλές επιδόσεις, και την απόσυρση όλων των πλοίων χαμηλών προδιαγραφών από τα κοινοτικά ύδατα. Σχετική με τα παραπάνω ήταν και η απόφαση του Συμβουλίου 87/373 για τις διαδικασίες ασκήσεως των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην ΕΕ.

Με τον κανονισμό 2158/93 η Επιτροπή υιοθέτησε μέτρα σχετικά με τις τροποποιήσεις των ΔΣ SOLAS (1974) και MARPOL (1973), με σκοπό την αναβάθμιση του κανονισμού 613/91/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Ακολουθεί η υιοθέτηση του κανονισμού 2978/94 του Συμβουλίου των Υπουργών, με σκοπό την εφαρμογή του κανονισμού του IMO A.747 (18) για τη μέτρηση της χωρητικότητας στους χώρους ξεχωριστών δεξαμενών έρματος (SBT) των Δ/Ξ και η οδηγία 94/57 σχετικά με κοινούς κανόνες και τα πρότυπα των επιθεωρήσεων των πλοίων και των οργανισμών ελέγχου.

Ένα ακόμη ψήφισμα αφορούσε στην ασφάλεια των Ro-Ro Ε/Γ πλοίων λόγω του σοβαρού ατυχήματος του *Estonia* (1994) και στην εναρμόνιση με τους κανονισμούς του IMO και των εμπειρογνομώνων του. Το Συμβούλιο των Υπουργών υιοθέτησε την οδηγία 95/21 σχετικά με την εφαρμογή διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, τη θαλάσσια ρύπανση και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης πάνω στο πλοίο (port state control) μόνο για τα πλοία που χρησιμοποιούν τα κοινοτικά λιμάνια και πλέουν σε ύδατα υπό τη δικαιοδοσία των κρατών-μελών.

Στη συνέχεια τέθηκε το ζήτημα της συμβολής του

ανθρώπινου λάθους στο ναυτικό ατύχημα, και η ΕΕ εστίασε στην εκπαίδευση των πληρωμάτων¹². Μέχρι εκείνη την περίοδο δεν είχαν προβλεφθεί οι τροποποιήσεις της ΔΣ STCW στη Μανίλα (2010) και υπήρχαν πολλά κενά στις πρώτες εκδόσεις της το 1978 και το 1995. Επίσης, ένα πρακτικό πρόβλημα σχετιζόταν με τη χρήση διαφορετικών γλωσσών πάνω στα πλοία και θα έπρεπε να ακολουθηθεί η πρακτική των αερομεταφορών, δηλ. τα αγγλικά ως κοινή γλώσσα (κάτι που τελικά αποφασίστηκε και για τις θαλάσσιες μεταφορές και ισχύει σήμερα). Ένα άλλο ζήτημα που προέκυψε ήταν η παρουσία των νπογνωμόνων (οδηγία 94/57), διότι μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ήταν μικρός ο αριθμός τους, ενώ σήμερα ξεπερνούν τους 50, πολλοί από τους οποίους (όσοι δεν είναι μέλη της Ενώσεώς τους – IACS), παρουσιάζουν μεγάλα κενά στους κανονισμούς ασφάλειας ή αποτελούν απλά βιτρίνες (fronts) ή ακόμη πιο ειρωνικά ονομάζονται *νπογνώμονες ευκαιρίας* (classification societies of convenience).

Σημαντική είναι και η προσέγγιση όσον αφορά στην κούραση λόγω υπερβολικών ωρών απασχόλησεως των ναυτικών ως μία από τις κύριες αιτίες ναυτικών ατυχημάτων. Η οδηγία 99/63 αφορά στην οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία (πρόκειται είτε για τον μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας που δεν πρέπει να υπερβαίνει ο ναυτικός σε μία δεδομένη χρονική περίοδο είτε έναν ελάχιστο αριθμό ωρών αναπαύσεως)¹³.

Πολλές κατηγορίες πλοίων δεν καλύπτονται από τις ΔΣ είτε διότι εξαιρούνται, π.χ. πολεμικά πλοία, πλοία που χρησιμοποιούνται για δημόσιους σκοπούς ή από διεθνείς οργανισμούς, είτε διότι είναι μικρού μεγέθους και ασκούν εσωτερικές πλodes, π.χ. τα επιβατηγά πλοία σε τοπικά ταξίδια, τα ακτοπλοϊκά, πλοία κάτω των 500 κοx, αλιευτικά μικρότερα σε μήκος των 46 m (δεν αναφέρεται σε αυτά η σχετική σύμβαση του IMO Torremolinos Convention στα 4 μέρη της). Οι λιμενικοί έλεγχοι¹⁴ έχουν ση-

¹² Πρόκειται για την οδηγία 94/58 περί ελαχίστου επιπέδου εκπαίδευσής των ναυτικών και την οδηγία 25/2001, που αφορά στους αξιωματικούς των κοινοτικών πλοίων, οι οποίοι απαιτείται να έχουν την ελάχιστη κατάρτιση και να κατέχουν το πιστοποιητικό που προβλέπει η σύμβαση STCW.

¹³ Αυτό βασίζεται στη σύμβαση Νο.180 και το Πρωτόκολλο Νο.147 του ILO και εφαρμόζεται στους ναυτικούς που εργάζονται σε κάθε είδους ποντοπόρα πλοία είτε αυτά ανήκουν στο δημόσιο είτε σε ιδιώτες, είναι νπολογημένα σε κράτος-μέλος και ασκούν τακτικά εμπορικές δραστηριότητες. Παράλληλα υιοθετήθηκε η οδηγία 1999/95, με σκοπό την επιβολή των διατάξεων με βάση τους ελέγχους του κράτους ελλειμενισμού (ώρες εργασίας και αναπαύσεως για κάθε πλοίο που καταπλέει σε κοινοτικό λιμάνι ανεξάρτητα απ' τη σημαία που φέρει).

¹⁴ Πρόκειται για την οδηγία 95/21 περί Εναρμονισμού των Κανόνων Επιθεωρήσεων Πλοίων, που κάνουν χρήση των κοινοτικών λιμένων για την αυστηρότερη εφαρμογή του κρατικού ελέγχου των πλοίων (μέχρι το 1995 η εφαρμογή του port state control

μαντικό ρόλο όταν οι αρχές της σημαίας δείχνουν απρόθυμες να εκτελέσουν τις υποχρεώσεις τους. Οι λιμενικοί έλεγχοι αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο (διάταξη 1.19 της ΔΣ SOLAS) και δεν είναι απλά μία ευρωπαϊκή εφεύρεση. Δεν εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση και είναι αξιοσημείωτο το στοιχείο ότι υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση ανάμεσα στις κοινοτικές σημαίες σε σχέση με τις ελλείψεις, π.χ. η αναλογία ελλείψεων για την Ισπανία άγγιζε το 52%, το Λουξεμβούργο 11,8% και τη Βρετανία 27,2% αντίστοιχα.

Η Επιτροπή σκοπεύει να βελτιώσει τα επίπεδα ναυτικής ασφάλειας με την προώθηση μίας μοντέρνας, συναφούς και εναρμονισμένης ανάπτυξης ναυτιλιακών υποδομών. Τέτοιες θεωρούνται οι υπηρεσίες **διαχειρίσεως αποβλήτων** (waste management facilities)¹⁵, η **επιτήρηση της κυκλοφορίας** (traffic surveillance) και τα **ναυτιλιακά βοηθήματα** (navigational aids) όπως η καθιέρωση των συστημάτων εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας των πλοίων (VTS) και άλλων συστημάτων με τη χρήση καινοτομιών της τεχνολογίας και των τηλεπικοινωνιών, π.χ. σε υποστήριξη του GMDSS.

Η υιοθέτηση ακόμη μίας οδηγίας σχετικά με τη μεταφορά των επικινδύνων φορτίων και τις συνοδευτικές αναφορές¹⁶ αποτελεί μία ακόμη συμβολή στη διαχείριση των επιπέδων θαλάσσιας ασφάλειας. Η παρουσία ακόμη και σήμερα (αν και έχουν καταργηθεί πλέον) των υπηρεσιών ακτοπλοΐας σε ορισμένα κράτη και η ανάπτυξη του τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη θέτουν εμπόδια υπό το πρίσμα της ασφάλειας, διότι αυξάνεται η κυκλοφορία λόγω της παρουσίας μικρών σκαφών, τα οποία όπως προαναφέραμε μπορεί να αποτελούν εξαιρέσεις για τις ΔΣ. Γι' αυτό και η ΕΕ προχωρά σε νομικά δεσμευτικά εργαλεία για την τήρηση των σχετικών μέτρων.

Στην προσπάθεια αντιμετώπισης του προβλή-

ματος φορτώσεως και εκφορτώσεως των ξηρών φορτίων όταν δεν γίνονται σωστά, υιοθετήθηκε η οδηγία 2001/96, που προβλέπει τις εναρμονισμένες απαιτήσεις και διαδικασίες για τις ασφαλείς φορτοεκφορτώσεις των φορτηγών πλοίων. Με αυτήν την οδηγία ενσωματώθηκε ο σχετικός κώδικας του ΙΜΟ (BLU code), με στόχο την επιβολή συστήματος ποιότητας. Επίσης, η ΕΕ προχώρησε σε ορισμένες δεσμεύσεις σχετικά με την ενιαία εφαρμογή των διεθνών προτύπων ελέγχου και διαδικασιών πιστοποίησης του εξοπλισμού των πλοίων (οδηγίες 96/98 και 2005/75) και τα πρότυπα ασφαλείας των αλιευτικών σκαφών (οδηγία 97/70).

Ένα ακόμη σημείο που η ΕΕ δείχνει μεγάλο ενδιαφέρον είναι η ενθάρρυνση των κοινοτικών πλοιοκτιπών να αποκτήσουν νέα πλοία, διότι υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ της ηλικίας του πλοίου και των πιθανοτήτων να εμπλακεί σ' ένα ατύχημα. Ουσιαστικά κατά την περίοδο 1993-2002 η Επιτροπή έχει υποβάλει περισσότερες από 10 προτάσεις που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο και που αφορούν σε δύο κύριους τομείς: **πρώτον** στην προστασία του περιβάλλοντος και **δεύτερον** στην ασφάλεια Ε/Γ και Ο/Γ πλοίων. Σε παράλληλη βάση από το 1996 αναπτύσσονται δράσεις που αφορούν για πρώτη φορά την ποιοτική ναυτιλία.

Η πρώτη αντίδραση της ΕΕ μετά το πολύνεκρο ναυάγιο του Estonia αφορούσε στην ασφαλή διαχείριση των Ro-Ro. Το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 3051/95, που προέβλεπε την επίσηυση εφαρμογής του ΚΑΔ γι' αυτά τα πλοία που αποπλέουν ή καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες εκτελώντας τακτικά διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια. Αυτός ο κανονισμός τροποποιήθηκε δύο φορές:

1) Το 1998 με τον κανονισμό 179/1998 σχετικά με την έκδοση προσωρινών εγγράφων και πιστοποιητικών σύμφωνα με τα υποδείγματα των πιστοποιητικών του ΙΜΟ για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης

ήταν προαιρετική). Επίσης η οδηγία 98/25 για επιβολή ελέγχου με βάση τα αναθεωρημένα πρότυπα, η οδηγία 98/42 με αντικείμενο την επιλογή προς επιθεώρηση και ιδιαίτερα αυτών που συχνά δεν συμμορφώνονται προς τους διεθνείς κανόνες, η οδηγία 99/97 για πλοία στα οποία απαγορεύεται η είσοδος στα κοινοτικά λιμάνια, η οδηγία 2001/106 για την υποχρεωτική μεταχείριση επιθεωρήσεως ορισμένων πλοίων και η οδηγία 2002/84 για τη βελτίωση της διαδικασίας επιθεωρήσεως.

¹⁵ Η οδηγία 2000/59 είναι η πλέον αναλυτική για τη μείωση της λειτουργικής ρυπάνσεως των πλοίων με την υποχρεωτική παροχή επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής των διαφόρων καταλοίπων σε όλους τους κοινοτικούς λιμένες (βλ. Κεφ. 4).

¹⁶ Η οδηγία 93/75 καθορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία, τα οποία κατευθύνονται ή αποπλέουν από κοινοτικά λιμάνια μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία. Η οδηγία αυτή αντικαταστάθηκε από την 2002/59, που ορίζει ρητά ότι τόσο ο ιδιοκτήτης του φορτίου όσο και ο διαχειριστής του πλοίου πρέπει να παρέχουν πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές για τη φύση και τη θέση αυτών των φορτίων.

εφαρμογής των διατάξεων του κώδικα στα Ο/Γ που κινούνται στην Ευρώπη με όσα ισχύουν σε παγκόσμιο επίπεδο και

2) το 2002 με τον κανονισμό 1970/2002 για τον εκσυγχρονισμό των διατάξεων με βάση τις νέες τροποποιήσεις του κώδικα.

Επίσης, σύμφωνα με την οδηγία 98/18, που εισήγαγε ένα ενιαίο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος για τα νέα και τα υπάρχοντα Ε/Γ και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Η οδηγία τροποποιήθηκε αρκετές φορές στη συνέχεια για τεχνικούς λόγους κυρίως και ενσωμάτωσε όλες τις σχετικές απαιτήσεις της SOLAS για την ασφάλεια της ζωής εν πλώ. Παράλληλα υιοθετήθηκε η οδηγία 98/41, που προέβλεπε την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με Ε/Γ πλοία και εκτελούν δρομολόγια προς ή από κοινοτικούς λιμένες. Με την οδηγία 2003/24 οι κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας επιβάλλονται και στα νέα ταχύπλοα Ε/Γ πλοία, που εκτελούν υπηρεσίες εντός των κοινοτικών υδάτων.

Με τον κανονισμό 35/1999 προβλέπεται ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από Ο/Γ Ro-Ro και ταχύπλοα Ε/Γ πλοία. Η πολιτική της ΕΕ ισχύει για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, όταν χρησιμοποιούνται σε διεθνή ή εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές που απέχουν περισσότερο από 20 νμ από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβάσουν ναυαγοί, ενώ τα κράτη-μέλη μπορούν να το εφαρμόζουν και σε αντίστοιχα πλοία που χρησιμοποιούν σε εσωτερικά δρομολόγια σε άλλες θαλάσσιες περιοχές. Επίσης, με την οδηγία 2003/25 καθιερώθηκε ένα ενιαίο επίπεδο ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για τα Ro-Ro πλοία, διότι έτσι θα βελτιωθεί η επιβιωσιμότητα αυτών των σκαφών σε περίπτωση βλάβης μετά από σύγκρουση και θα παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Ωστόσο στη συνδιάσκεψη της SOLAS (1995) ο IMO επέτρεψε τη σύναψη περιφερειακών συμφωνι-

ών λόγω τοπικών συνθηκών όταν απαιτούνται ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε μία καθορισμένη περιοχή (βλ. κεφ. 2 περί SOLAS). Εξαιτίας των πολλών ατυχημάτων Ε/Γ και Ο/Γ πλοίων στα κοινοτικά ύδατα, υπήρξε πρωτοβουλία 8 βορειο-ευρωπαϊκών κρατών (7 κράτη-μέλη μαζί με τη Νορβηγία) να θεσπίσουν υψηλότερα πρότυπα ευστάθειας γι' αυτά τα πλοία, ώστε να ελέγχεται η επίδραση της συγκεντρώσεως των υδάτων στο κατάστρωμα όπου τοποθετούνται τα οχήματα και να καθίσταται δυνατή η επιβίωση του πλοίου σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες (εν αντιθέσει με το υπάρχον πρότυπο SOLAS 1990)¹⁷.

9.3 Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το ζήτημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ήταν στο επίκεντρο της διεθνούς κοινότητας για πολλές δεκαετίες. Η ΕΕ με τη σειρά της θεωρείται ένα σημαντικό φόρουμ για ένα τέτοιο ζήτημα, και προχώρησε στην υιοθέτηση περισσότερων από 200 νομοθετικών μέτρων που σχετίζονται γενικότερα με το περιβάλλον¹⁸, ένας ικανός αριθμός των οποίων αφορά στο θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά και σε αυτό των ποταμών και λιμνών που βρίσκονται σε κοινοτικό έδαφος. Τις τελευταίες δεκαετίες το περιβάλλον έχει εξελιχθεί ως ένα ζήτημα γεωπολιτικής σημασίας και ενδιαφέροντος.

Η ιδρυτική συνθήκη της ΕΕ (1957) δεν αναφέρεται ρητά στο περιβάλλον, διότι κατά τη δεκαετία του 1950 δεν είχε ακόμη αξιολογηθεί η αρνητική σχέση της οικονομίας με το περιβάλλον. Ωστόσο τα άρθρα 100 και 235 της συνθήκης επιτρέπουν την υιοθέτηση κανονισμών σε περιπτώσεις που η συνθήκη δεν περιέχει γραπτούς όρους, και επομένως αυτές οι δύο διατάξεις διαμόρφωσαν τη βάση για ρυθμίσεις στο πεδίο του περιβάλλοντος. Η επόμενη δεκαετία χαρακτηρίζεται από το φαινόμενο «the bomb», δηλαδή τη θαλάσσια ρύπανση, την έρευνα του Διαστήματος και τη φαρμακοβιομηχανία, στοιχεία που θεωρούνται ως θεμέλια του σύγχρονου περιβαλλοντικού δικαίου.

¹⁷ Πρόκειται για τη Συμφωνία της Στοκχόλμης (1996). Εξάλλου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με ψήφισμά του το 2000 σχετικά με τα ναυάγια του *Express Samina* δήλωσε ρητά ότι ανέμενε την αξιολόγηση της παραπάνω συμφωνίας για την ασφάλεια της ευστάθειας των Ε/Γ πλοίων.

¹⁸ Οι πρώτες περιβαλλοντικές υποθέσεις που θεωρούνται σήμερα εθνικό δίκαιο είναι (α) *The Trail Smelter Arbitration: US v. Canada* (1941) 3 RIAA 1905, 1965-1966, σχετικά με ένα χυτήριο στο έδαφος του Καναδά που προκαλούσε διασυννοριακή ρύπανση και (β) *The Corfu Channel case (Merits): UK v. Albania* (1949) ICJ Rep. 4, σχετικά με το στενό της Κερκύρας.

9.3.1 Η υπόθεση Torrey Canyon.

Η υπόθεση του ναυαγίου του Δ/Ξ Torrey Canyon (1967) (σχ. 9.3α) ήταν εξαιρετικά σημαντική για την ανάπτυξη του κοινοτικού περιβαλλοντικού δικαίου. Το αμερικανικής προελεύσεως πλοίο και ιδιοκτησίας με σημαία Λιβερίας προσάραξε σε βραχώδη περιοχή εξαιτίας της αλλαγής πορείας λόγω εμπορικών πιέσεων, με αποτέλεσμα να υπάρξει ανθρώπινο λάθος. Παρόλο που το ατύχημα συνέβη στα διεθνή ύδατα, η έκταση της πετρελαιοκηλίδας απείλησε τις βρετανικές και τις γαλλικές ακτές στην Μάγχη. Οι προσπάθειες να ανελκυσθεί το πλοίο δεν είχαν επιτυχία λόγω και των ιδιαίτερα δύσκολων καιρικών συνθηκών. Οι βρετανικές αρχές αποφάσισαν να βάλουν φωτιά στην πετρελαιοκηλίδα και να βομβαρδίσουν το πλοίο με σκοπό να περιορίσουν την εξάπλωση του υπόλοιπου φορτίου προς τις ακτές. Συνολικά 80.000 τόνοι από το φορτίο των περίπου 120.000 τόνων διέρρευσαν και ουσιαστικά προκάλεσαν εκτεταμένη οικολογική καταστροφή.

Το ατύχημα αυτό ανέγειρε σειρά θεμάτων για το διεθνές δίκαιο. Ο γενικός κανόνας είναι ότι μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου ασκεί δικαιοδοσία σε αυτό όταν βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα, επομένως πώς δικαιολογείται η πράξη της Βρετανίας να επέμβει στο ναυάγιο; Αρκετά χρόνια αργότερα (1980) η Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου έκρινε ότι ήταν πράξη αναγκαιότητας και άρα επιτρεπόταν σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Επειδή υπήρξαν αντιδράσεις από το κράτος της σημαίας, αλλά και από τρίτα κράτη για τη νομιμότητα της πράξης αυτής, η Βρετανία έφερε το θέμα προς συζήτηση στον IMO. Το αποτέλεσμα ήταν να υιοθετηθούν οι ακόλουθες δύο συμβάσεις και να τροποποιηθεί ακόμη μία:

1) The Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (1969), που δίνει τη δυνατότητα στα παράκτια κράτη να παίρνουν τα απαραίτητα μέτρα στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό την πρόληψη, τον μετριασμό ή και την εξάλειψη σοβαρών και επικειμένων κινδύνων στις ακτές του από τη ρύπανση πετρελαίου.

2) The Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969), σύμφωνα με την οποία ο πλοιοκτήτης που προκάλεσε θαλάσσια ρύπανση έχει τη δυνατότητα να περιορίσει την ευθύνη του με την καθιέρωση ενός κεφαλαίου προς αποζημίωση των τρίτων.

3) The Oil Pollution Convention (1954), η γνωστή ως OILPOL, που ήταν η σύμβαση που προϋπήρ-



Σχ. 9.3α

Το ναυάγιο του Torrey Canyon πλησίον των βρετανικών ακτών.

χε της MARPOL, και οι τελευταίες τροποποιήσεις της (1971) αφορούσαν αποκλειστικά στη ρύπανση από ατυχήματα με σκοπό τον περιορισμό των διαστάσεων των δεξαμενών φορτίου (cargo size limitations), οι οποίες εντέλει δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ, διότι 2 χρόνια αργότερα ο ερχομός της ΔΣ MARPOL οριστικά την αντικατέστησε.

Το ατύχημα αυτό, μολονότι δεν ήταν το πρώτο σοβαρό ατύχημα που συνέβη μέχρι εκείνη τη στιγμή, αλλά αυτό που έγινε πρώτα γνωστό σε παγκόσμιο επίπεδο, σε συνδυασμό και με την περιοχή που προκλήθηκαν οι ζημιές, απέδειξε την έλλειψη γνώσεων και την ανικανότητα των παρακτίων κρατών να αντιμετωπίσουν μία ογκώδη ατυχηματική θαλάσσια ρύπανση.

9.3.2 Προγράμματα δράσεως για το περιβάλλον.

Την δεκαετία που ακολούθησε το ναυάγιο του Torrey Canyon κεντρικό σημείο αποτελεί η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης για το περιβάλλον (1972), η οποία εστιάστηκε στην ανάγκη για άμεσες δράσεις σε πολλές περιοχές του περιβάλλοντος, περιλαμβάνοντας το θαλάσσιο περιβάλλον. Η ΕΕ με την καθιέρωση ενός προγράμματος δράσεως (action programme) πριν τα μέσα του 1973 ανέπτυξε τις εξής αρχές περιβαλλοντικής πολιτικής:

1) Πρόληψη της ρυπάνσεως στην πηγή της και όχι προσπάθεια αντιμετώπισης των επιπτώσεών της.

2) Η περιβαλλοντική πολιτική πρέπει να είναι συμβατή με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

3) Οι εκτιμήσεις της περιβαλλοντικής πολιτικής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις διαδικασίες σχεδιασμού, και

4) ο ρυπαίνων πρέπει να πληρώσει για τη ζημιά που προκάλεσε.

Στο πρόγραμμα δράσεως 1973-1976 η ΕΕ κατηγοριοποίησε τις πηγές της θαλάσσιας ρυπάνσεως ως εξής:

1) Σε απορρίψεις από την ξηρά.

2) Σε εσκεμμένη απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα (dumping)¹⁹.

3) Σε εκμετάλλευση των θαλασσίων και υποθαλασσίων πόρων και ιδιαίτερα του βυθού.

4) Σε θαλάσσιες μεταφορές και ναυσιπλοΐα. Το πρόγραμμα δράσεως αναγνώρισε ότι η θαλάσσια ρύπανση είναι από τις πιο βλαβερές μορφές ρυπάνσεως, διότι επηρεάζει τη βιολογική και οικολογική ισορροπία του πλανήτη, αλλά και τις διατροφικές, αναψυχής και κοινωνικές ανάγκες της ανθρωπότητας.

Κατά τη διάρκεια του επόμενου προγράμματος δράσεως 1977-1981 συνέβη το ατύχημα του Amoco Cadiz (1978) κοντά στις Γαλλικές ακτές, με αποτέλεσμα την απόρριψη περίπου 220.000 τόνων πετρελαίου και την πρόκληση ζημιών που κοστολογήθηκαν περίπου 150 εκ. δολάρια ΗΠΑ. Παράλληλα με την πρόταση του Συμβουλίου 78/584/EEC παρακίνησε τα κράτη-μέλη, όσα ακόμη δεν είχαν κινήσει τις διαδικασίες, να επικυρώσουν τις ΔΣ που έχουν άμεσα ή έμμεσα ως αντικείμενο την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών, πιο συγκεκριμένα η SOLAS με το Πρωτόκολλό της (1974/1978), η MARPOL με το Πρωτόκολλό της (1973/1978) και η σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) Νο 147 περί ελαχίστων προτύπων για τα εμπορικά πλοία. Ακολούθησε η πρόταση 79/114 με σκοπό την επικύρωση της ΔΣ STCW 1978.

Η δεκαετία του 1980 χαρακτηρίζεται από τις ενέργειες της ΕΕ μέσω οδηγιών **πρώτον** για τους λιμενικούς ελέγχους (συνδιάσκεψη του Παρισιού με σκοπό την υιοθέτηση του Μνημονίου – Memorandum of Understanding για εφαρμογή ειδικών συμφωνιών για το περιβάλλον και την ασφάλεια στη θάλασσα) και **δεύτερον** το δίκαιο της θάλασσας μέσω της συμμετοχής της ΕΕ στην UNCLOS III (1982). Στη συνέ-

χεια η ΕΕ, υιοθέτησε τη Single European Act (SEA), που θεωρείται σημαντικό βήμα στην ανάπτυξη του περιβαλλοντικού δικαίου της ΕΕ, διότι αναβάθμισε την συνθήκη της ΕΟΚ με σκοπό να περιλαμβάνει πλέον ρυθμίσεις για την περιβαλλοντική προστασία.

Το επόμενο πρόγραμμα δράσεως (1987–1992) με την οδηγία του Συμβουλίου 76/464/EEC αφορούσε στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρυπάνσεως (combating) από την απόρριψη επικινδύνων ουσιών γενικότερα.

Σε θέματα ασφαλείας θαλασσίων μεταφορών το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκανε επερώτηση για την αξιοπλοΐα των πλοίων που ασκούν εμπόριο στα κοινοτικά ύδατα (1987) λόγω του ατυχήματος του πλοίου **Kowloon Bridge** ανοικτά της νοτιοδυτικής ακτής της Ιρλανδίας ενώ μετέφερε σιδηρομετάλλευμα και το παραλίγο σοβαρό ατύχημα του Δ/Ξ **Capo Emma** στην ίδια περιοχή. Επίσης η ΕΕ προχώρησε σε μία πρόταση (μη υποχρεωτική) για τις ναυτιλιακές αρχές των κρατών-μελών να κάνουν πιο απαιτητικές τις επιθεωρήσεις των αλλοδαπών πλοίων στα κοινοτικά λιμάνια, έτσι ώστε να μην χαρακτηριστούν ως ρίσκο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή και την αρτιότητα του θαλάσσιου οικοσυστήματος (στην πράξη οι επιθεωρήσεις των πλοίων στα λιμάνια άγγιζαν το 25% του συνόλου των επισκέψεων).

Ο κανονισμός 2978/94 προέβλεπε τη χρέωση χαμηλότερων λιμενικών τελών και υπηρεσιών πλοηγείας για τα Δ/Ξ που διέθεταν είτε ξεχωριστές δεξαμενές έρματος είτε ήταν εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες από την 1^η Ιανουαρίου 1996. Μολονότι τα παράκτια κράτη θα είχαν κάποια απώλεια εσόδων στην αρχή, η εικόνα των πιο ασφαλών και **περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων** (safer and environmentally friendly tankers) θα εξασφάλιζε και καλύτερα έσοδα μεσο-μακροπρόθεσμα (αποφυγή ατυχημάτων εντός των λιμενικών χώρων). Πιο πρόσφατα, έχει αναγνωριστεί από την ΕΕ ότι κάποια σοβαρά περιβαλλοντικά ζητήματα σχετικά με τα κοινοτικά ύδατα και κατά συνέπεια το θαλάσσιο περιβάλλον είναι διαχρονικά. Ειδικότερα:

1) Σταδιακή απώλεια της βιοποικιλότητας (με αλυσιδωτές επιπτώσεις στην εν δυνάμει επίτευξη της βιοτεχνολογίας).

2) Υπερεκμετάλλευση των πόρων (με αλυσιδωτές επιπτώσεις στα αλιεύματα).

¹⁹ Η ΕΕ έγινε συμβαλλόμενο μέρος της Συμβάσεως του Παρισιού για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τις χερσαίες πηγές (Απόφαση 75/437) και εξέδωσε μία οδηγία για την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα σύμφωνα με τις διατάξεις της περιφερειακής Συμβάσεως του Όσλο (1972) και της Συμβάσεως του Λονδίνου (1972), που είναι προϊόν του IMO.

3) Κλιματική αλλαγή (με επιπτώσεις στην αλιεία και στον τουρισμό).

4) Ρύπανση από τις χερσαίες πηγές (συγκέντρωση του μεγαλύτερου ποσοστού του πληθυσμού στην παράκτια ζώνη ή σε κοντινές αποστάσεις από αυτήν).

5) Όξυνση του θαλασσινού ύδατος.

6) Ρύπανση από τις συνήθεις λειτουργίες των εμπορικών πλοίων.

7) Ναυτικά ατυχήματα (λόγω ελλείψεως καλύτερων επιπέδων ασφαλείας).

Με σκοπό να μειωθεί ο αντίκτυπος των παραπάνω περιβαλλοντικών πιέσεων, η θεματική στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον έχει σχεδιαστεί ώστε:

1) Να ενισχυθεί περαιτέρω η νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα.

2) Να εισαγεί μεθοδολογίες αξιολογήσεως του ρίσκου ως εργαλείου για τη σύνταξη πολιτικής σε αυτόν τον τομέα.

3) Να βοηθήσει τα αναπτυσσόμενα κράτη με σκοπό να εφαρμόσουν το παγκόσμιο πρόγραμμα για τη διαχείριση του έρματος, και

4) να εισαγάγει τεχνολογίες επεξεργασίας του θαλασσινού έρματος.

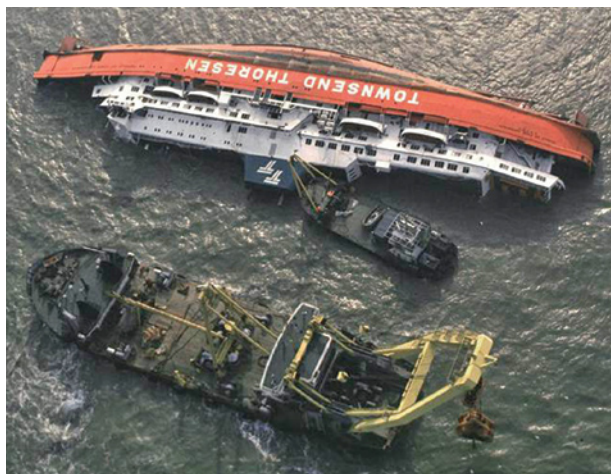
9.3.3 Ναυτικά ατυχήματα στα κοινοτικά ύδατα.

Κατά περιόδους η ΕΕ αντέδρασε με την καθιέρωση μέτρων κοινής πολιτικής ως επακόλουθο σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων δίνοντας έμφαση στις οικονομικές πιυχές της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών. Τέτοια ατυχήματα ήταν τα εξής:

1) Η προσάραξη του Δ/Ξ **Amoco Cadiz** (1978) κοντά στις γαλλικές ακτές της Βρετάνης.

2) Η απώλεια του Δ/Ξ **Tanio** (1980) πάλι πλησίον των γαλλικών χωρικών υδάτων ανάγκασε τη Γαλλία να συγκαλέσει σε μία περιφερειακή διάσκεψη σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών με σκοπό την καθιέρωση κάποιου εξοπλισμού ως υποχρεωτικού στα Δ/Ξ. Αυτή η πρωτοβουλία αποτέλεσε το έρεισμα για το **Μνημόνιο του Παρισιού** (1982) σχετικά με τους λιμενικούς ελέγχους (port state control)²⁰.

3) Τα δύο μεγάλα ατυχήματα των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων (passenger ferries) με απώλειες ανθρωπίνων ζώνων, του **Herald of Free Enterprise** (1987) που λόγω απότομης εισόδου νερού βυθίστηκε λίγο έξω από τις βελγικές ακτές (σχ. 9.3β) και του **Scandina-**



Σχ. 9.3β

Το *Herald of Free Enterprise* παίρνει κλίση και αναποδογυρίζει λόγω εισροής υδάτων αμέσως μόλις απέπλευσε από το λιμάνι Zeebrugge του Βελγίου (1987).

vian Star (1990), το οποίο πήρε φωτιά κοντά στις ακτές της Σουηδίας και ενώ υπήρχε κακή επικοινωνία μεταξύ του πληρώματος.

Με την υπογραφή της **Συνθήκης του Μάαστριχτ** (1991) η ΕΕ άλλαξε τη στρατηγική της και ανέλαβε πρωτοβουλίες για την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων. Δύο σημαντικά έγγραφα εκδόθηκαν, η **Λευκή Βίβλος** (1992) σχετικά με τη μελλοντική ανάπτυξη μίας κοινής πολιτικής μεταφορών και η **Επικοινωνία** (1993) σχετικά με μία κοινή πολιτική για πιο ασφαλείς θάλασσες. Ωστόσο τα ναυτικά ατυχήματα συνέχισαν να συμβαίνουν στα κοινοτικά ύδατα:

1) Η σοβαρή ρύπανση από πετρελαιοειδή που προκλήθηκε από την προσάραξη του ore-bulk-oil (OBO) **Aegean Sea** (1992) στο Ισπανικό λιμάνι Λα Κορούνια παρόλο που το πλοίο ήταν διπύθμενο (περίπου 72.000 τόνοι) και του Δ/Ξ **Braer** (1993), που λόγω της μηχανικής βλάβης προσάραξε ακυβέρνητο σε βραχώδη περιοχή στα νησιά Shetlands βόρεια της Σκωτίας προκαλώντας οικολογική καταστροφή (περίπου 83.000 τόνοι) (σχ. 9.3γ). Το Συμβούλιο υιοθέτησε την οδηγία 93/75 (1993) σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για πλοία που κατευθύνονται από και προς τα κοινοτικά λιμάνια και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία.

2) Η απώλεια του πλοίου Ε/Κ **Sherbro** (1993), που πήρε φωτιά σε σφοδρές καιρικές συνθήκες κοντά στον κόλπο της Γασκονίας, με αποτέλεσμα πολλά εμπορευματοκιβώτια που περιείχαν φυτοφάρμακα

²⁰ Βλ. κεφ. 14, όπου γίνεται αναφορά στους ελέγχους του κράτους ελλιμενισμού.

(pesticides) να αποκοπούν από το κατάστρωμα και να βρεθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον, ενώ αρκετά απ' αυτά βρέθηκαν εκτός ισορροπίας και κατέρρευσαν στο κατάστρωμα. Νέα μέτρα υιοθετήθηκαν περί της διελεύσεως των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία σε κοινοτικά ύδατα, που είναι ευαίσθητα περιβάλλοντα ή υπάρχει πυκνή κυκλοφορία πλοίων. Ακολούθησαν δύο οδηγίες, η 94/54/CE σχετικά με τους κοινούς κανόνες και τα επίπεδα επιθεωρήσεως και έρευνας και η 94/58/CE περί *Ελαχίστων Προτύπων Εκπαιδεύσεως των Ναυτικών*.

3) Η ολική απώλεια του ΕΓ/ΟΓ πλοίου **Estonia** (1994), που είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο 850 ανθρώπων στη Βαλτική και οδήγησε την ΕΕ να ενισχύσει τα μέτρα ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές ακόμη μία φορά. Σχετικές είναι η οδηγία 95/21/CE περί της *Χρήσεως Κοινοτικών Λιμένων* και πλοίων που ταξιδεύουν σε ύδατα που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία των κρατών-μελών, καθώς επίσης, ο κανονισμός του Συμβουλίου 3051/95, που έθεσε τις υποχρεωτικές διατάξεις για την εφαρμογή του κώδικα ISM σε όλα τα πλοία Ro-Ro ferries, τα οποία παρέχουν τακτικές υπηρεσίες από και προς τα κοινοτικά λιμάνια.

4) Η προσάραξη του Δ/Ξ **Sea Empress** (1996) στο Ουαλικό λιμάνι Milford Haven προκαλώντας ρύπανση περίπου 70.000 τόνων πετρελαίου, έδειξε μία άλλη πτυχή της ασφάλειας των πλοίων και της ευθύνης που προκύπτει. Μετά απ' τη διεξαγωγή της σχετικής έρευνας αποδείχθηκε ότι υπεύθυνες για το ατύχημα ήταν οι λιμενικές αρχές εξαιτίας λάθους του πλοηγού.

5) Τα δύο πλέον σημαντικά ατυχήματα Δ/Ξ στα κοινοτικά ύδατα ήταν το **Erika** (1999) (σχ. 9.38) και το **Prestige** (2002), τα οποία θα αναλυθούν ξεχωριστά αμέσως παρακάτω.

9.3.4 Η υπόθεση Erika.

Το Δ/Ξ Erika Μαλτέζικης σημαίας μεταφέροντας περίπου 31.000 τόνους πετρελαίου κόπηκε σε 2 κομμάτια πλησίον της γαλλικής παράκτιας ζώνης κατά τη διάρκεια δύσκολων καιρικών συνθηκών τον Δεκέμβριο του 1999 με αποτέλεσμα 14.000 τόνοι να διαρρεύσουν στην θάλασσα. Με βάση την έρευνα που διεξήχθη, πριν συμβεί το ατύχημα ανακαλύφθηκε ότι είχε γίνει μεταφορά του φορτίου εντός δεξαμενών για να διορθωθεί μία κλίση από τη δεξιά πλευρά του πλοίου. Επίσης, μία σύντομη επιθεώρηση που διενεργήθηκε πριν το ατύχημα έδειξε σημάδια φθο-



Σχ. 9.3γ

Το Δ/Ξ Braer μετά την απώλεια προώσεως και την προσάραξη σε βραχώδη ακτή (1993).



Σχ. 9.38

Η βύθιση του πρωραίου τμήματος του Δ/Ξ Erika στον Βισκαϊκό κόλπο.

ράς (metal cracks) σε ορισμένα μέρη του πλοίου. Για την ακρίβεια το πλοίο είχε ήδη σημαντικό ποσοστό διαβρώσεως των μετάλλων του και αυτό θεώρησαν ως κύρια αιτία του ατυχήματος οι αρχές του κράτους της σημαίας.

Μαζί με τις φθινές και φτωχές ποιότητας επισκευές που είχαν γίνει στο πλοίο κατά το παρελθόν επίσπευσε τις διαδικασίες διογκώσεως της ζημιάς στο κύτος του πλοίου. Παρατηρήθηκε ότι και σε άλλα αδελφά πλοία είχαν παρουσιαστεί παρόμοια φαινόμενα διαβρώσεως, κατά συνέπεια η εύκολη διάγνωση ήταν ότι είχε χρησιμοποιηθεί προβληματικό υλικό κατά τη ναυπήγηση αυτών των πλοίων. Με βάση την

επίσημη πληροφόρηση, ο πλοίαρχος ακύρωσε μία προηγούμενη αίτησή του προς τις γαλλικές αρχές για ένα λιμάνι καταφυγίου.

Παρόλο που στο ευρωπαϊκό πλαίσιο η απαίτηση για την υιοθέτηση των διπλών πυθμένων σε νέα και υπάρχοντα Δ/Ξ είχε ήδη ανακοινωθεί από το 1992, στην ουσία η απώλεια του Erika (σχ. 9.3δ) παρακίνησε τα κράτη-μέλη του IMO να συζητήσουν νέες προτάσεις για την επίσχευση του προγράμματος αποσύρσεως των συμβατικών Δ/Ξ. Ο IMO το 2001 τροποποίησε τη ΔΣ MARPOL θέτοντας αυστηρότερα χρονικά όρια, μαζί με ένα πρόσθετο μέτρο επιθεώρησης των Δ/Ξ (condition assessment scheme), που θα εφαρμόζονταν για τα πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών. Δύο χρόνια αργότερα νέες ρυθμίσεις οδήγησαν σε ακόμη πιο σύντομη περίοδο αποσύρσεως των παλαιών Δ/Ξ που θα είχαν φθάσει το νέο όριο ηλικίας.

Η συνεργασία του IMO με την ΕΕ οδήγησε σε μία σημαντική αλλαγή στον τρόπο προσεγγίσεως της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος της Ευρώπης. Ένα νέο σύστημα προστασίας θεσμοθετήθηκε ενάντια στους κινδύνους της ρυπάνσεως από ατυχήματα πλοίων και εκφράστηκε με την ψήφιση δύο νέων νομικών εργαλείων από την Επιτροπή. Συγκεκριμένα πρόκειται για το πρώτο πακέτο μέτρων (**package I** 2000), που αφορά τους λιμενικούς ελέγχους, στις ενέργειες των νηογνώμωνων (classification societies) και στη σταδιακή απόσυρση των συμβατικών Δ/Ξ και τα οποία τέθηκαν σε ισχύ το 2003.

Σχετικά με τους λιμενικούς ελέγχους η ΕΕ ζήτησε την αύξηση του αριθμού των πλοίων που θα περνούσαν από επιθεώρηση, και εάν ένα πλοίο δεν είχε τις προϋποθέσεις ασφάλειας και αξιοπλοΐας, θα απαγορευόταν η είσοδός του σε **κοινοτικό λιμάνι** (blacklisted). Αυτό σχετίζεται περισσότερο με την καθιέρωση νέων κριτηρίων σχετικά με τη γενικότερη απόδοση του κράτους της σημαίας και των λιστών κρατήσεως (lists of detention). Για την ακρίβεια μετά το ατύχημα του Prestige η λίστα εύλογα θα περιέχει και τα πλοία υπό έμφορτη κατάσταση που διασχίζουν κοινοτικά ύδατα. Σχετικά με τους νηογνώμονες υιοθετήθηκαν μέτρα για τον έλεγχο των διαδικασιών και αν υπήρχε κάποιο πρόβλημα, η ΕΕ θα απέσυρε την έγκρισή της να ασκούν εμπόριο στα κοινοτικά ύδατα. Ιδιαίτερα μετά το ατύχημα του Erika, τα πρότυπα ποιότητας για τους νηογνώμονες, π.χ. από κοινού ευθύνη μεταξύ νηογνώμωνων και κρατών σημαίας, έγιναν αυστηρότερα.

Ακόμη και εάν το Erika ήταν εφοδιασμένο με

διπλούς πυθμένες, το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο, επειδή το ατύχημα περισσότερο οφειλόταν στην **προοδευτική βλάβη** (progressive failure) και όχι εάν το πλοίο ήρθε σε επαφή με άλλα μόνιμα ή προσωρινά αντικείμενα. Ωστόσο, το ναυάγιο του Erika ώθησε την ΕΕ να επιταχύνει τις διαδικασίες αποσύρσεως των Δ/Ξ μονού περιβλήματος σύμφωνα με το πρότυπο της OPA 1990.

Το δεύτερο πακέτο μέτρων (**package II** 2002) καθιέρωσε μία ανεξάρτητη αρχή εντός του Ευρωπαϊκού πλαισίου, την Ευρωπαϊκή Ένωση για την ασφάλεια στη θάλασσα (European Maritime Safety Agency – EMSA). Η EMSA εδρεύει στη Λισαβόνα και οι αρμοδιότητές της είναι να διευκολύνει την εφαρμογή από τα κράτη-μέλη του πρώτου πακέτου μέτρων, να ελέγχει την κυκλοφορία των πλοίων στα κοινοτικά ύδατα, να εντοπίζει λιμάνια καταφυγίου (ports of refuge) και να προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για να αποζημιωθούν τα θύματα από πετρελαικές ρυπάνσεις. Μετά το ναυάγιο του Prestige καθιερώθηκε το πρόγραμμα SafeSeaNet (σύστημα ελέγχου της κινήσεως των πλοίων) μαζί με την υποχρεωτική απαίτηση για τις συσκευές καταγραφής ταξιδιών (Voyage Data Recorders – VDR), που πρόκειται για τα αντίστοιχα μαύρα κουτιά (black boxes) των αερομεταφορών, σε πλοία άνω των 3.000 κοχ ναυπηγημένα μετά την 1^η Ιουλίου 2002.

Σχετικά πρόσφατα υιοθετήθηκε το τρίτο πακέτο μέτρων (**package III**) από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 11 Μαρτίου 2009. Γνωρίζουμε ήδη ότι η εφαρμογή των δύο προηγούμενων πακέτων εξαιτίας του ατυχήματος του Δ/Ξ Erika ουσιαστικά έδιναν ένα ισχυρό μήνυμα ότι τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών δεν θα είναι αποδεκτά στα κοινοτικά ύδατα. Ωστόσο, μέχρι το 2005 τα μέτρα αυτά δεν είχαν αγγίξει ένα επιθυμητό επίπεδο και δεν ήταν δυνατόν να περιμένει κάποιος την επόμενη περιβαλλοντική καταστροφή.

Κατά συνέπεια το τρίτο πακέτο δημιουργήθηκε το 2005 με κύριο σκοπό την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, ενώ ταυτόχρονα ορίστηκε ότι θα ωφελούνται μόνο οι διαχειριστές των πλοίων που σέβονται τα επίπεδα ασφάλειας. Με την πάροδο ακόμη 3 ετών και την υιοθέτηση των μέτρων του τρίτου πακέτου ναυτικής ασφάλειας, ένα σημαντικό βήμα επιτεύχθηκε, αφενός με τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων μέτρων για την πρόληψη των ατυχημάτων και αφετέρου με τη διαχείριση των συνεπειών εάν συμβεί το χειρότερο.

Το τρίτο πακέτο περιλάμβανε 2 κανονισμούς και 6

οδηγίες, που έπρεπε να εφαρμοστούν κατά την περίοδο Νοεμβρίου 2010 και Ιανουαρίου 2012, και αφορούσε στα εξής θέματα:

- 1) Ποιότητα σημαίων (Οδηγία 2009/21/EC).
- 2) Νπογνώμονες (Κανονισμός 391/2009 και Οδηγία 2009/15/EC).
- 3) Λιμενικοί έλεγχοι (Οδηγία 2009/16/EC).
- 4) Έλεγχοι κυκλοφορίας των πλοίων (Οδηγία 2009/17/EC), που τροποποίησε την Οδηγία 2002/59/EC για την καθιέρωση ενός συστήματος ελέγχων κυκλοφορίας και πληροφοριών των κοινοτικών πλοίων.
- 5) Έρευνα ατυχημάτων (Οδηγία 2009/18/EC) που τροποποίησε την Οδηγία 1999/35/EC και την Οδηγία 2002/59/EC.
- 6) Ευθύνη του μεταφορέα (Κανονισμός 392/2009), και
- 7) θαλάσσια ασφάλιση (Οδηγία 2009/20/EC) για τις ναυτικές ασφαλιστικές απαιτήσεις.

9.3.5 Η υπόθεση Prestige.

Το Δ/Ξ Prestige ήταν συμβατικής τεχνολογίας Pre-MARPOL υπό σημαία Μπαχάμες φορτωμένο με 77.000 τόνους πετρέλαιο με προορισμό τη Σιγκαπούρη. Τον Νοέμβριο του 2002 το πλοίο υπέστη σοβαρή ζημιά στο κύτος του κατά τη διάρκεια σφοδρών καιρικών συνθηκών ανοικτά των ακτών της βόρειας Ισπανίας. Το πλοίο πήρε μεγάλη κλίση, παρασύρθηκε προς τις ακτές και τελικά ρυμουλκήθηκε από τα ρυμουλκά διασώσεως, αλλά προς τον Ατλαντικό, διότι τα παράκτια κράτη, η Ισπανία και η Πορτογαλία, αρνήθηκαν να του προσφέρουν λιμάνι ή χώρο καταφυγίου. Παρά την προσπάθεια των ρυμουλκών να μειώσουν τις πιέσεις που εξασκούνται στο πλοίο, αυτό κόπηκε σε δύο κομμάτια, τα οποία βυθίστηκαν με αποτέλεσμα την συνολική απώλεια φορτίου 63.000 τόνων.

Ο αμερικανικός νπογνώμονας θεώρησε ότι το ατύχημα οφειλόταν στην αστοχία της δομής του πλοίου σε συνδυασμό με τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες. Ο πλοίαρχος συνελήφθη από τις ισπανικές αρχές, διότι παράκουσε τις εντολές και προκάλεσε θαλάσσια ρύπανση με τις λανθασμένες ενέργειές του. Η οικολογική καταστροφή ήταν μεγάλη για την Ισπανία, ενώ οι γειτονικές χώρες, Γαλλία και Πορτογαλία, δεν αντιμετώπισαν σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα.

Η απορρύπανση της περιοχής έγινε συντονισμένα με τη συμμετοχή 10 κρατών και τη χρήση ικανού εξοπλισμού, π.χ. συμμετοχή ειδικών αλιευτικών για τις παράκτιες ζώνες, φραγμάτων, 5.000 ανθρώπων (στρατιωτικό και δημόσιο προσωπικό μαζί με τους εθελοντές).

Σχετικά με τα αίτια του ατυχήματος, η πραγματική εικόνα είναι ότι πρόκειται για ένα ατύχημα που, όπως ειπώθηκε, περίμενε να συμβεί (sic). Ένα πλοίο μεγάλης ηλικίας που ψάχνει για φθηνούς ναύλους, ένα αμελές σύστημα επιθεωρήσεως, απρόσεκτη ή και ανίκανη γραφειοκρατία, ειπώθηκε καταπονημένα και χαμηλής εκπαιδεύσεως πληρώματα σε συνδυασμό με τη δύναμη της φύσεως, πιθανότατα θα δημιουργήσουν σοβαρή περιβαλλοντική καταστροφή. Όλοι οι συμμετέχοντες στο ναυλωμένο ταξίδι, δηλαδή η ναυτιλιακή βιομηχανία, ο πλοιοκτήτης, ο νπογνώμονας, οι ισπανικές αρχές, το κράτος της σημαίας, μοιράζονται την ευθύνη για τη ζημιά στο πλοίο και στο περιβάλλον.

Όμως τα δύο σοβαρά ατυχήματα του Erika και του Prestige, ενώ διαφέρουν σε αρκετά σημεία, ταυτόχρονα μοιάζουν σε μεγάλο βαθμό. Ορισμένες πτυχές των δύο ναυαγίων είναι κοινές, π.χ. και τα δύο πλοία είχαν μετατραπεί από pre-MARPOL Δ/Ξ σε MARPOL, ήταν συμβατικής τεχνολογίας (SBT, COW IGS) με κακή διαχείριση λίγο πριν εμπλακούν σε ατύχημα. Τα ατυχήματα συνέβησαν σε θαλάσσιες περιοχές, όπου άλλα παρόμοια ατυχήματα καταγράφηκαν στο παρελθόν. Τούτο μας οδηγεί στην παραδοχή ότι κατά τη διάρκεια των 3 ετών (ανάμεσα στα δύο ατυχήματα) τα παράκτια κράτη δεν προέβησαν σε προληπτικά μέτρα για την προστασία των ακτών τους.

Σύμφωνα με πηγή [J. Devanney (2006)], και τα δύο πλοία είχαν αξιολογηθεί και εγκριθεί από την κλάση τους. Για την ακρίβεια το Erika είχε περάσει από **ειδική επιθεώρηση** (special survey) 18 μήνες πριν το ατύχημα. Αντίστοιχα η τελευταία επιθεώρηση του Prestige είχε γίνει πριν έναν χρόνο στην Κίνα, όπου είχαν ήδη διαπιστωθεί σημάδια διαβρώσεως στις δεξαμενές φορτίου 3P και 3S (μετά τη μετατροπή αυτές οι δεξαμενές έγιναν ξεχωριστές δεξαμενές έρματος) και κατά συνέπεια αντικαταστάθηκε ποσότητα 340 τόνων ατσαλιού²¹.

²¹ Συνήθως κάθε 5 έτη ένα πλοίο περνά μία λεπτομερή επιθεώρηση. Αυτό γίνεται με τη μέθοδο του δεξαμενισμού (dry-docking) και είναι η ειδική επιθεώρηση, μέσω της οποίας μόνο μπορούν να εντοπιστούν σημάδια διαβρώσεως σε δύσκολα σημεία στο

Στον πίνακα 9.3 παρουσιάζονται λεπτομέρειες των χαρακτηριστικών των δύο Δ/Ξ.

Στην περίπτωση του Erika, δύο χρόνια μετά το ναυάγιο, ο Ιταλικός νηογνώμονας (RINA) σε μία έκθεσή του υποστήριξε ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο και κατηγορήσε το πλήρωμα για κακό χειρισμό μίας **μικρής ρωγμής** (minor crack), που εξελίχθηκε σε σοβαρή αστοχία υλικού. Παράλληλα, το κράτος της σημαίας (Μάλτα) στη δική του έκθεση αναφέρθηκε σε αρκετές πιθανές αιτίες που προκάλεσαν το ατύ-

χημα αποφεύγοντας όμως να κατηγορήσει κάποιον φορέα ευθέως. Ωστόσο το πραγματικό αίτιο ήταν η μαζική διάβρωση. Οι γαλλικές αρχές μέσω της έρευνάς τους ανακάλυψαν ότι οι δύο παραπάνω δεξαμενές έρματος αντιμετώπιζαν προβλήματα διαβρώσεως (απουσία επικάλυψης και ανόδων στις μεταλλικές επιφάνειες) από το 1993.

Γενικότερα το πλοίο αντιμετώπιζε προβλήματα από το πρόσφατο παρελθόν, π.χ. εκτεταμένη διάβρωση στις **συγκολλήσεις πλάκας** (plate welds),

Πίνακας 9.3
Συγκριτική παράθεση των χαρακτηριστικών των Δ/Ξ Erika και Prestige.

<i>Στοιχεία</i>	<i>Erika</i>	<i>Prestige</i>
Είδος τάνκερ	Μονό περίβλημα (single hull)	Μονό περίβλημα (single hull)
Ημερομηνία συμβάντος	12 Δεκεμβρίου 1999	13 Νοεμβρίου 2002
Έτος ναυπηγήσεως	1975	1976
Σημαία	Μάλτας	Μπαχάμες
Χωρητικότητα	37.283 grt	42.820 grt (81.564 dwt)
Νηογνώμονας	RINA	ABS
Τελευταία επιθεώρηση	1997	2001/2002
Φορτίο	Βαρύς τύπος μαζούτ	Βαρύς τύπος μαζούτ
Καιρικές συνθήκες	Φουσκοθαλασσιά	Σφοδρές
Αίτιο απώλειας πλοίου	Καιρικές συνθήκες/αστοχία δομής πλοίου	Καιρικές συνθήκες/αστοχία δομής πλοίου
Περιοχή ατυχήματος	Ευρωπαϊκά ύδατα: βόρεια Ισπανία	Ευρωπαϊκά ύδατα: Γαλλικές ακτές
Επιπτώσεις	Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	Περιβαλλοντικός αντίκτυπος
Λιμένας καταφυγίου	Άρνηση πλοιάρχου	Άρνηση παράκτιου κράτους
Θαλάσσια ρύπανση	19.000 τόνοι	63.000 τόνοι
Αξιώσεις	7.131 αγωγές για συνολική αποζημίωση 390 εκ. € (2012)	Ισπανία 500 εκ. €, Γαλλία 70 εκ. €, Πορτογαλία 3 εκ. €
Νομικές επιπτώσεις	Σύλληψη πλοιάρχου	Σύλληψη πλοιάρχου
Μέτρα που υιοθέτησε η ΕΕ	Packages I και II	Βελτίωση των ισχυόντων κανονισμών (για την αντιμετώπιση περιστατικών)

πλοίο. Όσο παλαιότερο είναι το πλοίο, τόσο περισσότερος χρόνος χρειάζεται για να γίνουν οι μετρήσεις λόγω του πάχους του ατσάλιου. Στην πράξη έχει υποτεθεί ότι πολλοί ιδιοκτήτες Δ/Ξ συχνά, λόγω και του μεγάλου κόστους, αφήνουν να επιδεινωθεί η κατάσταση του πλοίου ανάμεσα στις ειδικές επιθεωρήσεις και σε μετέπειτα φάση θα διαπραγματευθούν για την ποσότητα ατσάλιου που πρέπει να αντικατασταθεί (άνω του 25%).

κατάλοιπα πετρελαίου (oil residues) στις ξεχωριστές δεξαμενές έρματος, που σήμαινε ότι υπήρξαν προηγούμενες διαρροές φορτίου απ' τις γειτονικές δεξαμενές και διάβρωση των κλιμάκων (σκαλών) προσβάσεως καθιστώντας πολύ δύσκολη την επιθεώρηση. Στην πορεία το πλοίο πέρασε την τέταρτη ειδική επιθεώρηση, όπου 100 τόνοι ατσαλιού αντικαταστάθηκαν (αρκετά μικρή ποσότητα τηρουμένων των αναλογιών διαβρώσεως). Οι επιθεωρήσεις που ακολούθησαν μέχρι το ναυάγιο του πλοίου περιορίστηκαν σε κάποια μέρη του πλοίου, αλλά όχι στο εσωτερικό των δεξαμενών.

Οι δεξαμενές έρματος που δεν έχουν συντηρηθεί σωστά είναι το κατεξοχήν αίτιο της καταστροφής. Σήμερα γίνεται συζήτηση για την αδρανοποίηση όλων των δεξαμενών έρματος, όπως γίνεται στα Δ/Ξ με τις δεξαμενές φορτίου. Ο J. Devanney σχολιάζει ότι η εφαρμογή των διπλών πλευρών και διπλών πυθμένων στον στόλο των Δ/Ξ από το 1995 αποτελούσε ως μία ίσως και μοναδική εναλλακτική λύση, αλλά ήταν ταυτόχρονα και η ευκαιρία για τους νιογνώμονες να αποφύγουν την ευθύνη²². Η μόνη λύση που υιοθέτησε ο IMO και ακολούθησε η ΕΕ ήταν ένα επισπευσμένο πρόγραμμα σταδιακής αποσύρσεως των Δ/Ξ MAPROL μονού περιβλήματος. Όμως το Erika υποβλήθηκε σε οκτώ **επιθεωρήσεις από τα διάφορα κράτη του λιμένα** (port state inspections) μέσα σε τρία χρόνια και λίγο πριν το ναυάγιο. Όλες βρήκαν επιφανειακές ελλείψεις και μόνο σε μία το πλοίο κρατήθηκε για κάποιες ώρες, αν και αυτοί οι επιθεωρητές κατά κανόνα δεν ελέγχουν τις δεξαμενές.

Στην περίπτωση του Prestige (σχ. 9.3ε) η ρύπανση που προκλήθηκε αποτελεί ένα σχεδόν πιστό αντίγραφο (near carbon copy) της καταστροφής που προέκυψε από το ναυάγιο του Erika. Όταν το Prestige ναυπηγήθηκε, οι μόνες δεξαμενές έρματος ήταν η 2A starboard και η 2A port. Με τη μετατροπή του πλοίου σύμφωνα με τις επιταγές της MARPOL



Σχ. 9.3ε

Η βύθιση του Prestige ανοικτά της ακτής της Γαλλίας.

οι δεξαμενές 3P και 3S έγιναν δεξαμενές έρματος αλλά όχι επιστρωμένες (coated)²³, ενώ οι δύο προηγούμενες παρέμειναν SBT. Παρά την αντικατάσταση 400 περίπου τόνων ατσαλιού πριν 1½ χρόνο, οι δεξαμενές υποχώρησαν.

Ο αμερικανικός νιογνώμονας θεώρησε ως αίτιο το σύστημα αντι-πλημμύρας (μία άλλη ερμηνεία για να κατηγορηθεί το πλήρωμα), παρά το γεγονός ότι το κύτος του πλοίου ήταν ήδη υπό σφοδρή πίεση σε συνθήκες κλίσεως (η προσπάθεια του πλοιάρχου, και στην ουσία η μόνη του ελπίδα, για να γίνει αποδεκτό το πλοίο σε λιμάνι καταφυγίου από τις ισπανικές αρχές ήταν να σταματήσει τη διαρροή από τα καπάκια των δεξαμενών). Με άλλα λόγια το γεγονός ότι το Δ/Ξ ήταν συμβατικής τεχνολογίας ήταν εντελώς άσχετο με τα αίτια του ατυχήματος. Όμως, αν είχε ακολουθηθεί η σωστή πρακτική στην περίπτωση του Erika και είχε αποσυρθεί το πλοίο, το ατύχημα του Prestige δεν θα είχε συμβεί.

Ένα σημαντικό μελλοντικό ερώτημα είναι αν θα προκύψουν προβλήματα με τα πλοία διπλών πυθμένων σχετικά με σημάδια διαβρώσεως στην περιοχή των δεξαμενών έρματος, δεδομένου ότι είναι ήδη αρκετά δύσκολη η πρόσβαση για επιθεώρηση στον

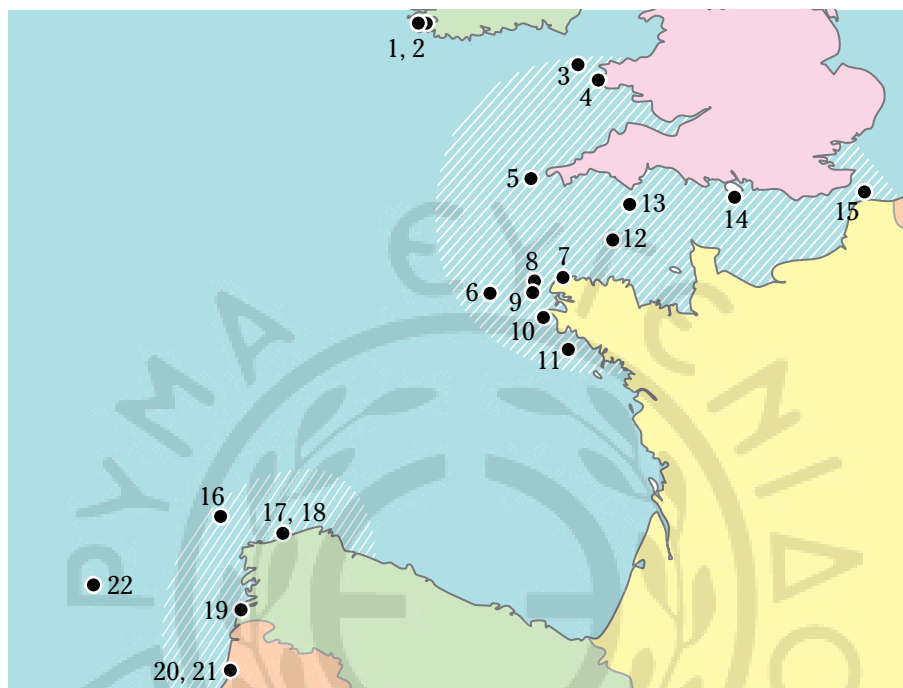
²² Στην πράξη ο μόνος πραγματικός αντίκτυπος της απώλειας του Erika ήταν ότι ένας ικανός αριθμός ναυλωτών είχε τη διάθεση να πληρώσει επιπρόσθετα ασφάλιστρα για τους διπλούς πυθμένες. Ορισμένοι άλλοι ναυλωτές απαίτησαν όρια ηλικίας για τα πλοία προς ναύλωση (αρνήθηκαν να απασχολήσουν πλοίο που ξεπερνούσε τα 20 χρόνια). Άλλωστε οι δικοί τους επιθεωρητές ενημερώνουν για την κατάσταση των υπό ναύλωση πλοίων, οπότε γνωρίζουν και την περίπτωση να αναγκαστούν να επιλέξουν ένα νέο μεν αλλά χαμηλής ποιότητας πλοίο, ενώ είναι διαθέσιμο ένα μεγαλύτερης ηλικίας πλοίο αλλά πολύ καλύτερο ποιοτικά.

²³ Ο IMO απώλεσε 15 χρόνια περίπου για να δώσει την εντολή αδρανοποίησης των δεξαμενών έρματος σε όλα τα Δ/Ξ, και αυτό είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια ενός ικανού αριθμού ναυτικών. Στην αργοπορία αυτή συνέβαλε και η απροθυμία των ιδιοκτητών Δ/Ξ να πληρώσουν τα πρόσθετα έξοδα, ενώ δεν υπήρχε εξωτερική πολιτική πίεση για να επιβάλει κάτι, που η κοινή γνώμη αγνοούσε.

χώρο αυτό. Εν κατακλείδι, σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, οι νηογνώμονες παραμένουν ο ρυθμιστικός φορέας-κλειδί. Οι ναυπηγικές βάσεις ελέγχουν τους νηογνώμονες πριν την επίσημη παράδοση του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες ελέγχουν τους νηογνώμονες μετά την παράδοση, αλλά η δομή του κύτους του πλοίου

παραμένει έργο διατηρήσεως των νηογνώμωνων.

Στο σχεδιάγραμμα (σχ. 9.3στ) που ακολουθεί, παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή των κύριων ατυχημάτων Δ/Ξ, που προκάλεσαν σοβαρή ρύπανση σε κοινοτικά ύδατα και ειδικότερα σε περιοχές που αποτελούν διεθνείς πλόες πλοίων Δ/Ξ²⁴.



Όνομα Δ/Ξ					
1.	Betelgeuse (1979)	9.	Boehlen (1976)	17.	Urquiola (1976)
2.	Universe Leader (1974)	10.	Amazzone (1988)	18.	Aegean sea (1992)
3.	Christos Bitas (1978)	11.	Erika (1999)	19.	Polycommander (1970)
4.	Sea Empress (1996)	12.	Tanio (1980)	21.	Jakob Maersk (1975)
5.	Torrey Canyon (1967)	13.	Rose Bay (1990)	22.	Cercal (1994)
6.	Gino (1979)	14.	Pacific Glory (1970)	23.	Prestige (2002)
7.	Amoco Cadiz (1978)	15.	Olympic Alliance (1975)		
8.	Olympic Bravery (1976)	16.	Andros Patria (1978)		

Σχ. 9.3στ

Γεωγραφική κατανομή των κυριοτέρων ατυχημάτων Δ/Ξ σε κοινοτικά ύδατα.

²⁴ Βλ. D.R. Vieites, S. Nieto-Roman, A. Palanca X. Ferrer and M. Vences, (2004). «European Atlantic: the hottest oil spill hotspot worldwide», *Natuwissenschaften*, 91: pp. 535-538.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

10.1 Η σημασία και τα χαρακτηριστικά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Ανέκαθεν ο Έλληνας πλοιοκτήτης συγκέντρωνε το ενδιαφέρον του κυρίως στις μεταφορές χύδην φορτίων (tramp shipping). Εξάλλου περίπου το 95% του ελληνόκτητου στόλου διαθέτει πλοία που εξειδικεύονται στη μεταφορά τέτοιων φορτίων, όπως πετρέλαιο και τα παράγωγά του, μεταλλεύματα, άνθρακας, σιτηρά κ.λπ.. Επομένως το υπόλοιπο μικρό ποσοστό αντιστοιχούσε στις αγορές των κρουαζιεροπλοίων, των επιβατηγών και των ακτοπλοϊκών πλοίων. Μέχρι σήμερα ο ελληνικός εμπορικός στόλος παραμένει στην πρώτη θέση στο σύνολό του (πλοιοκτησία υπό εθνική και ξένη σημαία). Σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD (2014), είτε με κριτήριο την εθνικότητα του πλοιοκτήτη είτε με την ευεργετική τοποθεσία της ιδιοκτησίας (beneficial ownership) η Ελλάδα είναι στην πρώτη θέση με 3.826 πλοία και συνολική χωρητικότητα (dwt) 283.498.

Οι παραπάνω αριθμοί υπολογίζεται ότι αποτελούν μία επένδυση άνω των 40 δισ. εκ. δολαρίων, που καλύπτει την προσφορά του παγκόσμιου μεταφορικού έργου περίπου στο 18% και απασχολεί άνω των 40.000 Ελλήνων ναυτικών και περίπου 15.000 εργαζόμενους στην ξηρά (σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις). Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον πιο σημαντικό κλάδο των μεταφορών και συμβάλλει μαζί με τον τουρισμό στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας.

Η σημασία και η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας οφείλεται και σε ένα σημαντικό αίτιο, που τη διαφοροποιεί από τις άλλες βιομηχανίες, δηλαδή αναπτύσσεται αυτοδύναμα. Τούτο σημαίνει ότι οι διάφορες επενδύσεις, π.χ. σε νεότευκτα πλοία ή σε αγορές αυτών στο εξωτερικό πραγματοποιούνται με την καταβολή μέρους του εθνικού εισοδήματος (περιλαμβάνεται

και το ακαθάριστο ναυτιλιακό εισόδημα που αποκλήθηκε στο εξωτερικό), με αποτέλεσμα να υπάρχει σχετικά μικρή εκροή του συναλλάγματος και περιορισμένες επιπτώσεις στη διαμόρφωση του ισοζυγίου ναυτιλιακών συναλλαγών στην περίπτωση αυξημένης ζήτησεως κεφαλαίων σε συνάλλαγμα¹ για την υλοποίηση των επενδύσεων.

Όπως ήδη αναφέραμε, το 40% από τα ποντοπόρα πλοία δραστηριοποιείται στην αγορά του πετρελαίου και των παραγώγων φορτίων, ένα ακόμη 40% με το εμπόριο των χύδην ξηρών φορτίων και το υπόλοιπο 1/5 με τα γενικά φορτία (περιλαμβάνοντας και τα containers). Η ελεύθερη αγορά (tramp) έχει μεγάλα πλεονεκτήματα για τους ιδιοκτήτες φορτίων, που θέλουν να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη τους, από τη στιγμή που υπάρχει σκληρός ανταγωνισμός στους ναύλους και πιθανότατα δεν αλλάζει όταν δεν υπάρχουν τα απαραίτητα κίνητρα για την ασφάλεια και την αξιοπιστία ενός σύγχρονου μεταφορικού συστήματος. Με άλλα λόγια υπάρχουν δύο ομάδες πλοίων, αυτά που δεν τηρούν ή δεν έχουν εφαρμόσει τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και αυτά που είναι σε πλήρη αρμονία με αυτούς· παρατηρείται συχνά το φαινόμενο να επικρατεί η πρώτη ομάδα.

Οι επιλογές νηολογήσεως των πλοίων και των διαφόρων σημαιών πολλές φορές δημιουργούν προβλήματα στον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, διότι έχουν επίδραση στην ποιότητα της, π.χ. παρουσία πλοίων χαμηλών προδιαγραφών. Ο σκοπός αυτών των νηολογίων είναι να παρέχουν υπηρεσίες ελεύθερες παρεμβάσεων, όπως συμβαίνει στα παραδοσιακά νηολόγια, ιδίως σε θέματα ασφάλειας και ρυπάνσεως. Η κρατική παρέμβαση, ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες, έχει στόχο τη βελτίωση της αποδόσεως του εμπορίου και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όπως η Ελλάδα, η φυγή από την εθνική σημαία προκαλεί προβλήματα στην οικονομία, π.χ. απώλεια θέσεων εργασίας, δημόσιου εισο-

¹ Ως **ναυτιλιακό συνάλλαγμα** θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για ανεφοδιασμούς, επισκευές, μετασκευές, οι εισφορές προς τα ταμεία και οι φόροι προς το δημόσιο.

δήματος τεχνογνωσίας κ.λπ.. Ακόμη περισσότερο οι κρατικές παρεμβάσεις προκαλούν στρεβλώσεις στη ναυτιλιακή αγορά, διότι επιχορηγούν τη διάκριση τιμών (dumping), την υπερπροσφορά χωρητικότητας και ασκούν μεγαλύτερη πίεση στις τιμές των ναύλων (λόγω της δημιουργίας νέου τονάζ).

Η ελληνική ναυτιλία έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες συγκρίνοντάς την με άλλες παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες, οι οποίες αφορούν στη δραστηριοποίηση και στη χρηματοδότησή της. Γνωρίζουμε ήδη ότι η ελληνική ναυτιλία απασχολείται κυρίως στις χύδην μεταφορές (bulk), αλλά και στην αγορά γενικών φορτίων (με ναυλοσύμφωνα της αγοράς tramp). Το υπό ελληνική σημαία πλοίο, επειδή δεν διαθέτει σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει αναγκαστικά τις υπηρεσίες του στην κάλυψη αναγκών για τις μεταφορές τρίτων χωρών. Επίσης, η παραγωγική διαδικασία του κλάδου της ελληνικής ναυτιλίας γίνεται σχεδόν εξ ολοκλήρου εκτός των συνόρων, π.χ. ναυπήγηση, επισκευές, μετασκευές και διάλυση των πλοίων, συμφωνίες ναυλοσυμφώνων και ασφαλιστικών συμβολαίων, αγοραπωλησίες πλοίων κ.λπ.. Η χρηματοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας γίνεται συνήθως από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ενώ παράλληλα δεν ισχύουν στην Ελλάδα κάποιου είδους δημοσιονομικά συστήματα που υπάρχουν σε άλλα κράτη, π.χ. ειδικές επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κ.λπ..

Όσον αφορά στον Ελληνόκτητο στόλο, το κύριο μειονέκτημά του ήταν μέχρι σχεδόν σήμερα η μεγάλη ηλικία των πλοίων του. Οι ολόενα και αυστηρότεροι διεθνείς κανονισμοί για το θαλάσσιο περιβάλλον και ο αναμενόμενος διεθνής ανταγωνισμός επηρέασαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στο να αλλάξουν σταδιακά την πολιτική τους και πλέον να μην προτιμούν τα πλοία μεγάλης ηλικίας, παράλληλα με την εμφάνιση κάποιων παραμέτρων που συνέβαλαν στον εκσυγχρονισμό του εθνικού στόλου. Πιο συγκεκριμένα η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία άμεσα εξαρτάται από την αγορά των ναύλων και τη χρηματαγορά, αλλά και οι όποιες διεθνείς οικονομικές κρίσεις έχουν επιπτώσεις σε αυτήν. Επομένως επηρεάζουν τις επιλογές του πλοιοκτήτη στον τρόπο εκμεταλλεύσεως και απασχολήσεως του πλοίου του αλλά και στον τρόπο και χρόνο της αντικαταστάσεως του.

10.2 Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας.

Η κρατική ναυτιλιακή πολιτική βασίζεται στο Ν.Δ. 2687/1953 περί Επενδύσεως και Προστασί-

ας Κεφαλαίων Εξωτερικού. Σύμφωνα με το άρθρο 13, η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού και που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1.500 κοχ με την προϋπόθεση ότι έχουν νπολογηθεί υπό ελληνική σημαία. Έτσι δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να προχωρήσουν σε εγγραφή πλοίων άνω του ορίου αυτού στο ελληνικό νπολόγιο, υπό τον όρο ότι τουλάχιστον το 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα.

Η νπολόγηση βασίζεται σε κάποιους όρους που θέτουν οι ελληνικές αρχές όπως:

- 1) Η ηλικία των πλοίων που εγγράφονται.
- 2) Η ύπαρξη υποθήκης που μπορεί να μην συμφωνεί με τις διατάξεις του εμπορικού ή του αστικού κώδικα.
- 3) Η επιβολή αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων δίχως να απαιτείται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων.
- 4) Τα δικαιώματα του ενυπόθηκου δανειστή.
- 5) Η αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί του πλοίου όταν αυτές δεν είναι σύμφωνες με τον εμπορικό κώδικα ή τον κώδικα διεκπεραιώσεως αστικών διαδικασιών, και
- 6) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου δίχως περιορισμούς.

Τι θέλουν να πετύχουν οι κρατικές αρχές; Με απώτερο στόχο τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο, προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την προσφορά ελεύθερης εισαγωγής και διαχειρίσεως συναλλάγματος και σχεδόν ταυτόχρονα (άρθ. 5 του ΚΑΝΔ) να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στα πλοία υπό ελληνική σημαία (έλεγχος των υπό νπολόγηση πλοίων σχετικά με το μετοχικό τους κεφάλαιο). Την ίδια ακριβώς πολιτική υιοθέτησαν και άλλα κράτη της ΕΕ όπως η Βρετανία (Merchant Shipping Act of 1894, όπως τροποποιήθηκε το 1948), το Βέλγιο, η Ιταλία και η Γαλλία με κατοχή από τους πολίτες του το 51%, η Ολλανδία αγγίζει το 67%.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ακολουθούν τους νόμους περί *Ανωνύμων Εταιρειών* (Ν. 2190/20) και περί *Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης* (Ν. 3190/55). Όσοι αλλοδαποί πλοιοκτήτες επιθυμούν να δρομολογήσουν πλοία στον χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας πρέπει να πληρούν κάποιες προϋποθέσεις, μεταξύ άλλων την χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, την

τήρηση όρων σχετικά με τα λιμάνια προσεγγίσεως, τις άγονες γραμμές, τις ημερομηνίες ενάρξεως των δρομολογίων, τη διαρκή εξυπηρέτηση της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τη σύνθεση των πληρωμάτων (επάνδρωση εξ ολοκλήρου με Έλληνες ή κοινοτικούς ναυτικούς πλην του πλοιάρχου που υποχρεωτικά είναι Έλληνας), τις προβλεπόμενες εκπτώσεις κ.λπ..

Οι μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες συνήθως έχουν ως θεσμικό πλαίσιο τον Ν. 959/79 περί της *Ναυτικής Εταιρείας*, ο οποίος έχει τη δομή της ανώνυμης εταιρείας αλλά με περισσότερη ευελιξία στη διαχείρισή της. Το άρθρο 10 ρητά αναφέρει ότι απαγορεύει σε αλλοδαπούς και αλλοδαπά νομικά πρόσωπα να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα σε μετοχές άνω του 50%. Εδώ ισχύουν και οι διατάξεις του Ν. 27/75 περί Φορολογίας Πλοίων.

Επίσης, σύμφωνα με τον Α.Ν. 89/67 όπως τροποποιήθηκε με τον Α.Ν. 378/68 περί *Διαχειρίσεως των Πλοίων Ελληνικών Συμφερόντων* για ναυτιλιακές εταιρείες που θα εγκατασταθούν στην Ελλάδα με τη μορφή γραφείου, υποκαταστήματος ή πρακτορείου, ανεξάρτητα από τη σημαία που έχει το πλοίο, θα πληρώνουν φόρους σύμφωνα με τον Ν. 27/75, καθώς και εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένες, αλλά θα απαλλάσσονται από τη φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου (πρόκειται για πλοία που φέρουν κατά κανόνα ξένη σημαία).

10.3 Η ελληνική ναυτιλία υπό το πρίσμα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Η Ελλάδα ως γνωστόν προσχώρησε στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα το 1981. Μέχρι σήμερα παραμένει το πιο σημαντικό ναυτιλιακό κράτος-μέλος, διότι στην ουσία αντιπροσωπεύει περίπου το 1/3 του συνολικού κοινοτικού στόλου, με συνολικά ετήσια κέρδη άνω των 2,5 δισ. εκ. δολαρίων. Το ναυτιλιακό προφίλ της χώρας βασίζεται στο σύνολο του στόλου της υπό ελληνική σημαία (από το 1957 με περίπου 400 πλοία έφθασε το 1980 τα 4.000 πλοία, αλλά το 1990 παρουσίασε μείωση στα 1.900 πλοία, αν και η ανάπτυξη σε πραγματικούς αριθμούς ήταν μεγάλη, και τέλος σήμερα έχει αγγίξει λίγο πάνω από τα 3.800 πλοία). Αντίστοιχα και η συνολική χωρητικότητα ξεπερνά τα 40 εκ. κοχ.

Με την κατοχή ενός από τους μεγαλύτερους στόλους μεταφοράς χύδην φορτίων (ξηρών και υγρών) παγκόσμια, οι κρατικές αρχές προσφέρουν επιχορηγήσεις για την αγορά νέων πλοίων. Η στροφή προς τις σημαίες ευκαιρίες για τους Έλληνες πλοιοκτήτες έχει ενταθεί τα τελευταία χρόνια παρόλο που το ελληνικό φορολογικό καθεστώς είναι αρκετά ελκυστικό για την εμπορική ναυτιλία. Μία σχετική πηγή², αναλύοντας τα φορολογικά συστήματα των κρατών-μελών κατέληξε ότι το ελληνικό σύστημα φορολογεί τις ναυτιλιακές εταιρείες με βάση μόνο τη χωρητικότητα, και αυτό αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα σε περιόδους μεσαίου και υψηλού κέρδους, διότι η συνολική χωρητικότητα αυξανόταν σταδιακά μέχρι το 1981. Η Ελλάδα υποστήριξε τις ανοικτές συνδιασκέψεις πλοίων τακτικών γραμμών (liner conferences), αλλά ταυτόχρονα μονοπωλιακές ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Η είσοδος της Ελλάδας στην ΕΕ είχε μεγάλες επιπτώσεις στην κοινοτική ναυτιλία, αντιπροσώπευε το 36,3 % του κοινοτικού στόλου, ενώ συντέλεσε στην αύξησή του κατά 57%. Η σημασία του ελληνικού εμπορικού στόλου προσδίδει σημαντική αξία στην ΕΕ κατά τη διάρκεια διεθνών διαπραγματεύσεων σε ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του ΙΜΟ, της UNCTAD, του ΟΟΣΑ και του Μνημονίου του Παρισιού. Σύμφωνα με τους Bredima and Tzoannos (1981) η ένταξη της χώρας στην ΕΚ άλλαξε τη δομή του κοινοτικού στόλου σε ό,τι αφορά στα είδη των πλοίων και στο εμπόριο που εξυπηρετούν. Δόθηκε πλέον μεγαλύτερη έμφαση στη μεταφορά τελικών βιομηχανικών προϊόντων και πετρελαίου αντί για χύδην ξηρά φορτία παρότι ο ελληνικός στόλος διαθέτει μεγάλο ποσοστό της δυναμικότητάς του προς τη μεταφορά τέτοιων φορτίων.

10.4 Το ζήτημα της απασχολήσεως στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Η επάνδρωση των πλοίων και η σύνθεση των πληρωμάτων αποτελεί τα τελευταία χρόνια ένα από τα πιο σοβαρά θέματα της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής και αναμφίβολα μία απ' τις σημαντικότερες διαμάχες μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυτικών συνδικάτων. Η απασχόληση αλλοδαπών πληρωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 5 του ΚΑΝΔ επιτρέπεται μόνο λόγω της ελλείψεως Ελλήνων ή

² Βλ. EC, (1989). *Financial and Fiscal Measures concerning Shipping Operations with Ships registered in the Community*, SEC (89)921 final, 3 August 1989.

κοινοτικών ναυτικών και με την προϋπόθεση ότι το ποσοστό τους δεν υπερβαίνει το $\frac{1}{4}$ του συνολικού αριθμού του πληρώματος (Ν.Δ. 2687/53).

Η διάσταση του προβλήματος της διαθεσιμότητας του ναυτεργατικού δυναμικού πρέπει να εξεταστεί από τρεις διαφορετικές πλευρές δηλαδή, την *κρατική πολιτική*, τη *στρατηγική των ναυτιλιακών εταιρειών* και τις *προσδοκίες των ναυτικών*. Η κυβέρνηση επενδύει στα διάφορα ναυτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα προσβλέποντας σε έναν ανταγωνιστικό τομέα, που διαθέτει καλά καταρτισμένους ναυτικούς με ικανοποιητικά προσόντα. Η ναυτιλιακή εταιρεία επενδύει στην αγορά νέων και μεταχειρισμένων πλοίων με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους της. Ο ναυτικός, ως επαγγελματίας, επενδύει στη σταδιοδρομία του και προσδοκά στην απόκτηση εσόδων και κατά συνέπεια στην ευημερία του.

Στο σχήμα 10.4α φαίνεται ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η κρατική ναυτιλιακή πολιτική δεν συμπίπτει με την πολιτική που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Ένα σημαντικό μειονέκτημα αποτελεί η *διαρροή από τη σημαία* (flagging out) σε σημαίες ευκαιρίας για προφανή οικονομικά πλεονεκτήματα, π.χ. οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες απολαμβάνουν χαμηλότερα κόστη στους μισθούς των πληρωμάτων. Επίσης, η κρατική ναυτιλιακή πολιτική σπάνια ταυτίζεται με τα συμφέροντα των ενώσεων των ναυτικών.

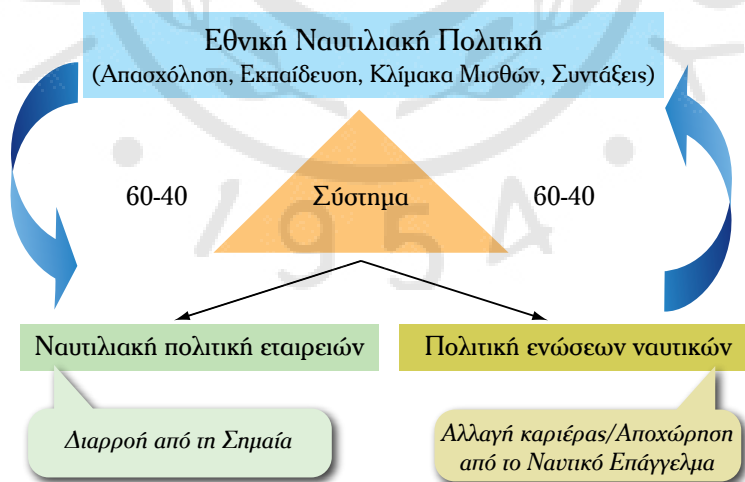
Ένα χαρακτηριστικό αυτής της διαφοροποίησης είναι ο επαναπροσανατολισμός της σταδιοδρομίας, π.χ. αναζητώντας εργασία στην ξηρά ή την οριστική εγκατάλειψη του ναυτικού επαγγέλματος.

Έως το 1998, στην Ελλάδα η συμφωνία μεταξύ των τριών συμβαλλομένων μερών άγγιζε το ποσοστό 60 – 40 (Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά πλοία). Σήμερα, ο αριθμός Ελλήνων ναυτικών στα πλοία εξαρτάται από τους κοχ³. Με άλλα λόγια, συγκεκριμένες θέσεις πρέπει να καλυφθούν από τους Έλληνες ναυτικούς, αλλά η ανωτέρω αναλογία δεν έχει αλλάξει.

10.4.1 Κύρια προβλήματα του ναυτικού επαγγέλματος.

Η μείωση του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου αποτελεί συχνά την καλύτερη βραχυπρόθεσμη στρατηγική μίας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής εταιρείας, η οποία βέβαια έχει επιπτώσεις στη διαθεσιμότητα καλά καταρτισμένου και υψηλά αμειβόμενου ευρωπαϊκού ναυτεργατικού δυναμικού. Φθηνά εργατικά χέρια προέρχονται κυρίως από την νοτιο-ανατολική Ασία και την ανατολική Ευρώπη, που σταδιακά μείωσαν την ανάγκη για απασχόληση αξιωματικών προερχομένων από τις βιομηχανικές χώρες.

Αντιθέτως, η άποψη ότι υπάρχει συγκριτικό ποιοτικό πλεονέκτημα των Ευρωπαίων ναυτικών, δι-



Σχ. 10.4α

Συμβλλόμενα μέρη στην άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής.

³ Με την εφαρμογή της Εγκυκλίου 71203/07.09.1998 και ιδιαίτερα στο άρθρο 8 αναφέρονται οι απαιτήσεις επανδρώσεως στα ελληνικά πλοία (μόνο για πλοία κύδην υγρού και ξηρού φορτίου), οι οποίες αφορούν σε μία διπλή φόρμουλα για έναν συγκεκριμένο αριθμό ναυτικών και τους κοχ, π.χ. τα Δ/Ξ 3.000 – 20.000 κοχ πρέπει να έχουν 5 αξιωματικούς (ο πλοίαρχος περιλαμβάνεται σε αυτόν τον αριθμό) και 3 κατώτερου πληρώματος (2 στη γέφυρα και 1 μάγειρας) ελληνικής ιθαγένειας.

καιολογείται εν μέρει. Με τα σημερινά δεδομένα, οι ναυτικοί που προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες χώρες είναι σχεδόν εξίσου κατάλληλοι να ασκήσουν τα καθήκοντά τους. Επί πλέον, οι δύσκολες συνθήκες εργασίας πάνω στο πλοίο, αλλά και η αρνητική εικόνα μερικές φορές της ναυτιλιακής βιομηχανίας που διαμορφώνεται από τα ναυτικά ατυχήματα και τα περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως, δεν προσελκύουν νέες εισροές στο ναυτικό επάγγελμα.

Η υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ISM (από την 1^η Ιουλίου 1998 για την πλειονότητα των εμπορικών πλοίων) και η συνεχής βελτίωση του διεθνούς θεσμικού πλαισίου (ΔΣ STCW, ιδιαίτερα οι τελευταίες τροποποιήσεις της Μανίλα 2010) παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνολογίας και των τηλεπικοινωνιών στα εμπορικά πλοία ασκούν θετική επιρροή στην ποιότητα και στην ποσότητα του ναυτικού επαγγέλματος, π.χ. εάν η εθνική ναυτιλιακή πολιτική αντιδράσει γρήγορα και αποτελεσματικά σε αυτές τις αλλαγές, το ναυτικό επάγγελμα θα προστατευθεί. Εντούτοις, οι κρατικές αρχές δεν έχουν τους σωστούς μηχανισμούς ή τα κατάλληλα εργαλεία προβλέψεως, ούτως ώστε να αντιμετωπίσουν τις συνέπειες όπως η μειωμένη ζήτηση για ναυτικούς, ένα προβληματικό συνταξιοδοτικό ταμείο ναυτικών, οι απεργίες, η υποαπασχόληση κ.λπ..

10.4.2 Τα επίπεδα διαθεσιμότητας των ναυτικών.

Οι ναυτικοί απασχολούνται σε δύο αγορές, στη διεθνή και στην εθνική ναυτιλία, και σε δύο τομείς, εν πλώ και στην ξηρά. Από το σύνολο των ναυτικών, οι αξιωματικοί παρουσιάζουν μειωτική τάση σε απόλυτους αριθμούς, κάτι που φαίνεται από τις ΑΕΝ τόσο στην Ελλάδα όσο και σε διεθνές επίπεδο. Αντιθέτως, οι ναυτικοί κατώτερης βαθμίδας παρουσιάζουν πλεόνασμα, κάτι που υποδεικνύεται από περίπου 50 ιδιωτικές σχολές εμπορικού ναυτικού στην Ινδονησία και άλλες 120 στις Φιλιππίνες. Παρά τη μειωμένη ζήτηση, δεν υπάρχει αντίστοιχη προσφορά στον αριθμό των Ευρωπαίων αξιωματικών, κυρίως διότι δεν είναι πλέον τόσο ελκυστικό το ναυτικό επάγγελμα, μολονότι η εικόνα δεν είναι ίδια στις ακτοπλοϊκές μεταφορές και ειδικά στην ελληνική αγορά των επιβατηγών πλοίων. Η ελληνική ναυτιλία προτιμά να παρέχει εργασία σε αξιωματικούς που μιλούν την ελληνική γλώσσα και είναι εξοικειωμένοι με τις τοπικές συνήθειες. Συνήθως απασχολούνται ως πιλότοι, επιθεωρητές πλοίων και

φορτίων, διαχειριστές σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και παραναυτιλιακές δραστηριότητες (π.χ. προμήθειες, εφόδια κ.λπ.), στη ναυτική εκπαίδευση κ.λπ..

Πλέον το κέντρο προσφοράς ναυτεργατικού δυναμικού έχει συγκεντρωθεί σε γεωγραφικές περιοχές όπως η Άπω Ανατολή, η Ινδική χερσόνησος και η ανατολική Ευρώπη, συνεχίζει δε να απομακρύνεται από το σύνολο των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών της Ευρώπης, την Ιαπωνία και τη Β. Αμερική. Όμως, ενώ αυτές οι αλλαγές μπορεί να ήταν αρκετά σημαντικές στο επίπεδο μιας ναυτιλιακής επιχειρήσεως ή μιας χώρας, σε παγκόσμιο επίπεδο η συνολική μείωση του 4% για τους ναυτικούς που προέρχονται από κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ, κατά την περίοδο 5 ετών, υποδεικνύει ότι οι αλλαγές είναι περισσότερο εξελικτικές παρά επαναστατικές.

Εστιαζόμενοι στο ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό παρατηρούμε ότι ο αριθμός των διαθεσίμων ναυτικών μειώθηκε κατά προσέγγιση στη δεκαετία του 1980. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 οι συνταξιούχοι και οι ενεργοί ναυτικοί άγγιξαν την ίδια αναλογία (1:1), ενώ στα μέσα αυτής της δεκαετίας αυξήθηκε ακόμη περισσότερο ο αριθμός των συνταξιούχων ναυτικών, στοιχείο που αναγκαστικά προκάλεσε προβλήματα στο NAT. Πρόσθετα, παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών ναυτικών είτε στα ελληνικά πλοία είτε σε πλοία συμβεβλημένα με το NAT αλλά ξένης σημαίας. Τέλος, υπήρξε μείωση του αριθμού των νέων εισροών στο ναυτικό επάγγελμα. Ο ελληνικός στόλος συνεχίζει να στηρίζεται σε μεγάλο αριθμό Ελλήνων αξιωματικών. Εντούτοις, το 45% αυτών είναι άνω των 40 ετών και το 15% άνω των 50 αντίστοιχα. Η πλειονότητα αυτών κατέχει ανώτερες θέσεις. Η αποχώρησή τους θα επηρεάσει σημαντικά την τοπική αγορά και επομένως τη δεκαετία που ακολουθεί οι θέσεις θα καλυφθούν από προσωπικό προερχόμενο από ασιατικές και ανατολικο-ευρωπαϊκές χώρες.

10.4.3 Το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Μία σημαντική παράμετρος στο θέμα της ευρωπαϊκής και διεθνούς επανδρώσεως αποτελεί το κόστος εργασίας, π.χ. το κόστος ενός πλοίου πλήρως επανδρωμένου με Ευρωπαίους ναυτικούς θα είναι σημαντικά υψηλότερο από το αντίστοιχο ενός πλοίου με πλήρωμα από την ΝΑ Ασία. Τα κριτήρια για τον καθορισμό των κλιμάκων επανδρώσεως ποικίλλουν από χώρα σε χώρα, παρόλο που είναι βασισμένα στις απαιτήσεις του IMO. Σχετικά με το κόστος της

σημαίας, από τη δεκαετία του 1980 ο κοινοτικός εμπορικός στόλος έχει υποστεί δραματική πτώση στα ποσοστά της ναυτικής απασχολήσεως εξαιτίας των εξής τριών πρωταρχικών αιτιών:

1) Η μείωση της ζήτησεως για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

2) Ο έντονος ανταγωνισμός κυρίως από τις χώρες της Άπω Ανατολής που επιβάλλουν πολιτικές προστασίας.

3) Η παρουσία των σημαιών ευκαιρίας προσφέροντας αρκετά οικονομικά πλεονεκτήματα στους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες.

Η αντίδραση μερικών κρατών σε μία προσπάθεια να διατηρηθεί ένας εθνικός στόλος σημαιών επικεντρώθηκε σε ορισμένα προστατευτικά μέτρα:

1) Οι επιχορηγήσεις και τα φορολογικά κίνητρα ήταν μερικώς αποτελεσματικό μέτρο σε μερικά κράτη (Ελλάδα) ή απέτυχε εντελώς σε άλλα κράτη (Ισπανία, Πορτογαλία).

2) Η καθιέρωση δεύτερων (ή παράλληλα) νηολογίων. Το φαινόμενο διαρροής από την ελληνική σημαία παρατηρήθηκε έντονα κατά τις περιόδους 1981 – 1990 και 1995 – 1997. Η ελληνική ναυτιλία αντί να ιδρύσει ένα δεύτερο νηολόγιο, υιοθέτησε ένα χαρτοφυλάκιο σημαιών ευκαιρίας (που αποτελείται από παλαιά και νέα ανοιχτά νηολόγια) και δεύτερα νηολόγια. Αυτό δείχνει την ανικανότητα του ελληνικού κράτους να παρέχει επιτρεπόμενες οικονομικές λύσεις, δηλαδή επιδοτήσεις.

Η Ελλάδα δεν δημιούργησε δεύτερο νηολόγιο, επειδή ήδη υπήρχε ένα **φαινομενικό νηολόγιο** (quasi-register) από το 1995 (Ν. 3170). Σύμφωνα με αυτήν τη νομοθεσία τα πλοία με ξένη σημαία επιτρεπόταν να απασχολήσουν και να ασφαλίσουν τόσους Έλληνες ναυτικούς, όσους πραγματικά εργάζονταν σε ένα πλοίο συμβεβλημένο με το NAT. Αυτό πρόσφερε στον πλοιοκτήτη την ευκαιρία να απασχολήσει όσους Έλληνες ναυτικούς επιθυμούσε, αλλά το κύριο πλεονέκτημα ήταν ότι το ελληνικό πλήρωμα θα μπορούσε να ασφαλιστεί στο NAT και η απασχόλησή του να υπολογίζεται ως προϋπηρεσία.

Με άλλα λόγια, οι Έλληνες ναυτικοί είχαν τη δυνατότητα να υπηρετήσουν σε αλλοδαπά πλοία, αλλά δεν γινόταν δεκτή η ασφάλισή τους στο NAT και η σχετική προϋπηρεσία τους, εκτός των παραπάνω προϋποθέσεων. Αυτοί οι περιορισμοί εξαλείφθηκαν (Ν.1376/1983). Ο νέος νόμος έδωσε τη δυνατότητα στους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν σε ελληνικών συμφερόντων πλοία, να υπολογίζεται η προ-

ϋπηρεσία τους (για ασφαλιστικά θέματα), καταβάλλοντας τις απαραίτητες συνεισφορές. Ουσιαστικά η κατάργηση του δεύτερου νηολογίου αφαίρεσε εξίσου διαθέσιμες θέσεις για τους σπουδαστές ΑΕΝ.

Αναγνωρίζοντας ότι ο αριθμός διαθεσιμότητας των Ελλήνων ναυτικών θα αποδειχθεί σχεδόν αδύνατο να αυξηθεί υπό τις παρούσες συνθήκες, με σκοπό να διατηρηθεί η σημερινή κατάσταση, αυτό θα εξαρτηθεί από τα εξής κριτήρια:

1) Λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της σταδιακής αποχωρήσεως σπουδαστών από τις ΑΕΝ.

2) Η προσέλκυση των Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται σε αλλοδαπά πλοία, να υπηρετήσουν σε ελληνόκτητα πλοία.

3) Η αναβάθμιση της αναλογίας Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών σε ελληνικά πλοία.

4) Η επιλογή των Ελλήνων πλοιοκτητών να υψώσουν την εθνική σημαία στα πλοία τους. Επομένως το πρόβλημα του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού είναι όχι μόνο ο πωτικός αριθμός των διαθεσίμων ναυτικών, αλλά και η μακροπρόθεσμη απώλεια της διαχειρίσεως και του «know-how», που αποτελεί εθνικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

10.4.4 Τα συστήματα εκπαίδευσεως και καταρτίσεως.

Η ναυτική εκπαίδευση στην Ευρώπη ποικίλλει από χώρα σε χώρα όχι μόνο κατά τρόπο ποσοτικό, αλλά και ποιοτικό. Στις ναυτικές ακαδημίες αρκετών ευρωπαϊκών κρατών τα προσφερόμενα μαθήματα οδηγούν σε απεριόριστα πιστοποιητικά ικανότητας και πτυχία. Οι απαιτήσεις για εισαγωγή στις σχολές αυτές είναι λιγότερο αυστηρές σε σύγκριση με τις αντίστοιχες προϋποθέσεις για τα ακαδημαϊκά ιδρύματα. Η υιοθέτηση των ακολούθων μέτρων για την ποιοτική βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσεως είναι αναγκαία για τους εξής λόγους:

1) Η συγκέντρωση πόρων, οι οποίοι θα συμβάλουν στη βελτίωση και στην εναρμόνιση των υπηρεσιών των ναυτικών σχολών,

2) η βελτίωση και η αναβάθμιση της διδακτέας ύλης, ιδίως σε θέματα τεχνολογίας, και

3) η γρηγορότερη προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία βασίζεται κατά κανόνα στα παραδοσιακά σχολικά πρότυπα μολονότι οι διαδικασίες εκμαθήσεως στον εργασιακό χώρο είναι πολύ διαφορετικές. Αν και εμπειρικές μελέτες αποδεικνύουν ότι εστιάζουμε στο «getting the job done»,

η μάθηση και η γνώση συνδυάζονται (έστω περίπλοκα) με την εργασία, δηλαδή προκειμένου να εκπληρωθεί το έργο οι επαγγελματίες πρέπει συνεχώς να γνωρίζουν για να εφαρμόζουν την υπάρχουσα γνώση στην καθημερινή εργασία, είτε για καινοτόμες διαδικασίες είτε για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

10.4.5 Στατιστική απεικόνιση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού.

Τα τελευταία χρόνια οι Έλληνες ναυτικοί έχουν επαναπροσδιορίσει τον τομέα απασχολήσεώς τους, διότι παρατηρείται μία συνεχής μείωση του ποσοστού συμμετοχής τους στα ποντοπόρα πλοία. Ενδεικτικά, το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών για το 2006 σε ελληνικά και αλλοδαπά συμβεβλημένα με το NAT πλοία ήταν 16.182, ενώ το 2012 μειώθηκαν σε 13.026. Τούτο ήταν και αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσεως, διότι μειώθηκε ανάλογα και ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών. Η αλλαγή καριέρας όμως αποδεικνύεται ισχυρότερα αν μελετήσουμε το είδος πλοίου. Στα Φ/Γ το 2006 τα ελληνικά πληρώματα ανέρχονται στο 54%, το οποίο το 2012 έπεσε στο 42%. Στα Δ/Ξ το 2006 οι Έλληνες συνιστούσαν το 51% του πληρώματος, ενώ το 2012 το ποσοστό αυτό έπεσε στο 41%. Οι Έλληνες ναυτικοί φαίνεται να έκαναν στροφή προς τα Ε/Γ πλοία, όπου από το 2006 που απασχολούνταν το 56% σήμερα το ποσοστό εκπνάχτηκε στο 96%. Αυτή η αλλαγή στις επιλογές του Έλληνα ναυτικού είναι αποτέλεσμα της οικονομικής καταστάσεως, αλλά ταυτόχρονα δείχνει την τάση «απομακρύνσεως» από τα ποντοπόρα ταξίδια και απασχολήσεως σε επιβατηγά πλοία (πίν. 10.4.1).

Ταυτόχρονα παρατηρείται το φαινόμενο της μείωσης των αποφοίτων από τις σχολές ΑΕΝ κάθε χρόνο. Παρόλο που ο αριθμός των εισακτέων τείνει

να αυξάνεται, ολοένα και λιγότεροι αποφοιτούν κάθε χρόνο. Πρόσθετα υπάρχει αυξητική τάση στον αριθμό των σπουδαστών, που έχουν ξεπεράσει την προβλεπόμενη διάρκεια φοιτήσεως. Τα στοιχεία αυτά ενισχύουν την άποψη πως οι σπουδαστές των ΑΕΝ σταδιακά επιδεικνύουν μειωμένο ενδιαφέρον για το πρόγραμμα σπουδών των σχετικών σχολών, ενώ ικανός αριθμός αυτών εγκαταλείπει τις σπουδές πριν την εκπλήρωσή τους. Ένα εξίσου σημαντικό ζήτημα είναι τα επίπεδα ποιότητας των σπουδών. Από το σύνολο των 295 σπουδαστών πέραν της κανονικής διάρκειας σπουδών για το 2009, ο αριθμός έφτασε τους 419 το 2013 σημειώνοντας αύξηση 42%, ενώ ταυτόχρονα το σύνολο των αποφοίτων των ΑΕΝ από 887 το 2009 μειώθηκαν σε 713 το 2012 (συνολική μείωση 20%).

Με βάση στατιστική έρευνα της ΕΣΥΕ σχετικά με το μορφωτικό επίπεδο των Ελλήνων ναυτικών, χαρακτηριστικά άνω του ¼ του ανώτερου προσωπικού στα ελληνικά πλοία είναι απόφοιτοι ιδιωτικού ή δημοσίου λυκείου, ενώ σχεδόν 1 στους 10 αξιωματικούς δεν έχει ολοκληρώσει τις βασικές σπουδές. Στο κατώτερο προσωπικό αντίστοιχα, μόνο το 16% των εν ενεργεία ναυτικών είναι απόφοιτοι κάποιας εκπαιδευτικής βαθμίδας, και μόλις το 1% έχει αποφοιτήσει από τις ΑΕΝ (πίν. 10.4.2). Με τα σημερινά δεδομένα και τη συνεχή αύξηση των απαιτήσεων, που επιβάλλουν οι διεθνείς κανονισμοί (συμβάσεις, κώδικες, οδηγίες κ.λπ.), αλλά και η ένταξη της σύγχρονης τεχνολογίας σε μεγάλο βαθμό στα πλοία κατά την καθημερινή λειτουργία τους, είναι αναγκαίο τα επίπεδα εκπαίδευσής και επιμορφώσεως να αναβαθμιστούν έτσι, ώστε να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων ναυτικών, κάτι που θα επιτευχθεί μόνο με την ένταξη σε ένα σύστημα συνεχούς εκπαίδευσής και μαθήσεως.

Πίνακας 10.4.1

Σύνολο Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται σε ελληνικά και αλλοδαπά πλοία συμβεβλημένα με το NAT και ποσοστό συμμετοχής τους στα πλοία ανά κατηγορία.

Έτος	Απασχόληση	Φ/Γ	Δ/Ξ	Ε/Γ
2006	16.182 – 55%	4.230 – 54%	3.848 – 51%	7.755 – 56%
2008	15.721 – 58%	3.819 – 44%	3.708 – 43%	7.782 – 82%
2010	11.720 – 59%	2.537 – 42%	3.202 – 43%	5.717 – 97%
2012	13.026 – 57%	2.864 – 42%	3.948 – 41%	5.663 – 96%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 10.4.2

Έλληνες ναυτικοί απόφοιτοι επαγγελματικής εκπαίδευσης που υπηρετούσαν το 2008 σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία 100 κοχ και άνω κατά ειδικότητα νηολογήσεως.

Ειδικότητα	Σύνολο ναυτικών (1)	Σύνολο αποφοίτων	Απόφοιτοι ΑΕΝ	Απόφοιτοι δημοσίου Λυκείου ή τεχνικής σχολής	Απόφοιτοι ιδιωτικού Λυκείου ή τεχνικής σχολής
Ανώτερο προσωπικό	6.792	6.215 -91,5% (1)	4.460 -65,7% (1)	866 -12,8% (1)	889 -13% (1)
Κατώτερο προσωπικό	7.573	1.214 -16% (1)	71 -0,9% (1)	847 -11,2% (1)	296 -3,9% (1)
Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό	1.356	276 -20,4% (1)	117 -8,7% (1)	148 -10,9% (1)	11 -0,8% (1)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Στον πίνακα 10.4.3 γίνεται αντιληπτή η τάση των Ελλήνων ναυτικών να απασχολούνται για διαρκώς μικρότερο διάστημα σε θαλάσσια υπηρεσία. Αυτό είναι αποτέλεσμα από τη μία πλευρά της μείωσης των θέσεων των ναυτικών λόγω κρίσεως (μείωση των συνολικών θέσεων εργασίας, προτίμηση αλλοδαπών πληρωμάτων για οικονομικούς λόγους) και από την άλλη της ελλείψεως ενδιαφέροντος για εργασία στη θάλασσα από την πλευρά των Ελλήνων ναυτικών. Η τάση αυτή μπορεί να δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία της ελληνικής σημαίας, σε σημείο που να μην μπορούν να καλυφθούν οι οργανικές θέσεις στα Ελληνικά πλοία από Έλληνες ναυτικούς.

Στον πίνακα 10.4.4 φαίνεται ότι με την πάροδο του χρόνου ο αριθμός των συνταξιούχων συνεχίζει να αυξάνεται και αυτός των ασφαλισμένων να μειώνεται. Ανεξάρτητα της οικονομικής κρίσεως, είναι πλέον αποδεκτό ότι οι νέοι δεν προτιμούν τη θάλασσα ως τομέα εργασίας, επομένως σε λίγα χρόνια η ελληνική ναυτιλία θα βρεθεί αντιμέτωπη με το πρόβλημα της επανδρώσεως των οργανικών θέσεων των πλοίων από Έλληνες ναυτικούς. Ενδεικτικά οι αντίστοιχοι αριθμοί για τα έτη 1975 και 1976 ήταν για τους συνταξιούχους 23.671 και για τους ασφαλισμένους Έλληνες ναυτικούς 24.915 (στοιχεία κατ' εκτίμηση 126.000 και 127.000). Καθίσταται σαφές πλέον πως το επάγγελμα του ναυτικού σήμερα δεν θεωρείται ελκυστικό για τους Έλληνες.

Στο σχήμα 10.4β παρουσιάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα των Ελλήνων ναυτικών. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται ανάλογα με

τον αριθμό των αποφοίτων των ΑΕΝ ανά έτος και ανάλογα με τον αριθμό που αντιπροσωπεύει τους μη ενεργούς ναυτικούς που επιστρέφουν στο επάγγελμα. Πρέπει να σημειωθούν οι περιορισμοί στα στατιστικά στοιχεία (limitations), διότι δεν γνωρίζουμε:

- 1) τους θανάτους των εν ενεργεία ναυτικών και
- 2) τους ναυτικούς που αλλάζουν επάγγελμα. Επίσης υπήρξε δυσκολία στην ταύτιση των στοιχείων, διότι είναι διαφορετικός ο τρόπος που επεξεργάζονται τα δεδομένα οι δύο πηγές πληροφόρησης, NAT και ΕΛ.ΣΤΑΤ..

Με το πέρασμα των χρόνων σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν αυξηθεί οι απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας για το επάγγελμα των ναυτικών, λόγω των νέων αυστηρότερων διεθνών κανονισμών. Υπάρχει σταθερή μείωση στη διαθεσιμότητα των ναυτικών του αναπτυγμένου κόσμου σε σχέση με αυτούς που προέρχονται από τα κράτη της Ν και ΝΑ Ασίας, εξαιτίας της ραγδαίας αύξησεως της ποσότητας των προσφερομένων υπηρεσιών των αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων από

Πίνακας 10.4.3

Θαλάσσια υπηρεσία των Ελλήνων ναυτικών.

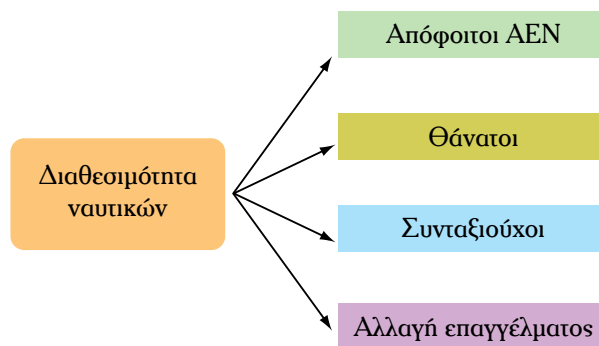
Έτος	ΕΛ.ΣΤΑΤ	Διάρκεια ΕΛ.ΣΤΑΤ (Μήνες)	NAT	Διάρκεια NAT (Μήνες)
2006	16.182	12	34.800	5,6
2008	15.721	12	33.500	5,6
2010	11.720	12	32.000	4,4
2012	13.026	12	31.000	5

Πίνακας 10.4.4
Εξέλιξη αριθμού συνταξιούχων
και ασφαλισμένων NAT.

Ημερομηνία	Συνταξιούχοι	Ασφαλισμένοι
31/12/2000	64.615	38.000
31/12/2001	65.078	37.000
31/12/2002	65.550	36.000
31/12/2003	66.143	34.500
31/12/2004	66.698	34.500
31/12/2005	67.489	34.500
31/12/2006	68.522	34.800
31/12/2007	69.203	34.000
31/12/2008	69.784	33.500
31/12/2009	70.578	33.000
31/12/2010	71.209	32.000
31/12/2011	71.683	31.500
31/12/2012	71.829	31.000
31/12/2013	70.931	–

τις ασιατικές χώρες, αλλά και της ναυτιλιακής πολιτικής των ευρωπαϊκών κρατών, η οποία δεν υποστηρίζει πάντοτε τα συμφέροντα των ναυτικών.

Επίσης, έχει παρατηρηθεί μείωση της ποιότητας των ναυτικών υπηρεσιών που προσφέρονται από την Ευρώπη σε σύγκριση με τους αντίστοιχους από χώρες δίχως ναυτική παράδοση. Ταυτόχρονα ένας ικανός αριθμός ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών θαλάσσιας ρυπάνσεως, λόγω της δημοσιότητας, δημιουργούν ένα αρνητικό κλίμα για τους εν δυνάμει εισερχόμενους στον κλάδο, αλλά οδηγούν και αρκετούς απασχολούμενους ναυτικούς σε αλλαγή καριέρας και μεταστροφή σε άλλα επαγγέλματα. Τα παραπάνω δημιουργούν ένα γενικό αρνητικό επίπε-



Σχ. 10.4β

Παράγοντες διαθεσιμότητας των Ελλήνων ναυτικών.

δο στην ευρωπαϊκή αγορά. Στην Ελλάδα ειδικότερα, παρατηρείται αντίστοιχο κλίμα με την Ευρώπη. Τα εναλλακτικά (δεύτερα) νηολόγια που ιδρύονται από αρκετές ευρωπαϊκές χώρες αφενός προσφέρουν περισσότερα οικονομικά κίνητρα από τις παραδοσιακές σημαίες στους εθνικούς και αλλοδαπούς πλοιοκτήτες και αφετέρου δίνουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στους ναυτικούς με οικονομικά οφέλη.

Αναλύοντας τα χαρακτηριστικά του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού παρατηρούμε πως το επίπεδο μορφώσεως είναι χαμηλό. Ταυτόχρονα, ο Έλληνας ναυτικός έχει την τάση να μην προτιμά τα ποντοπόρα ταξίδια και να στρέφεται σε μικρότερα, μεσογειακά ή και εγχώρια, μέσω της επιλογής του προς τα επιβατηγά πλοία. Η τάση αυτή συνοδεύεται με τη σταδιακή μείωση της μέσης θαλάσσιας υπηρεσίας που παρατηρείται για τους Έλληνες, αλλά και τη μείωση που παρατηρείται και στον συνολικό αριθμό των διαθεσίων Ελλήνων ναυτικών. Επομένως υπάρχει επιτακτική ανάγκη η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας να στοχεύει στην αύξηση της ποιότητας των νέων ναυτικών (αξιωματικοί αλλά και κατώτερο πλήρωμα), έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστικοί στην παγκόσμια αγορά. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της βελτίωσης των επιπέδων εκπαίδευσής, με βάση τη διά βίου μάθηση (life long learning).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

11.1 Εισαγωγή – Μονοπωλιακοί οργανισμοί ή καρτέλ.

Οι Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις (ΝΣ) σχετίζονται με την αγορά των **πλοίων τακτικών γραμμών** (liner conferences). Πρόκειται για οργανισμούς ή ενώσεις που έχουν ως μέλη τους πλοιοκτήτες ή διαχειριστές στόλων, οι οποίοι παρέχουν τακτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες για τη μεταφορά γενικού φορτίου σύμφωνα με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα και τιμές ναύλων σε συγκεκριμένα δρομολόγια. Η εξειδικευμένη οργάνωση των Η.Ε. για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD) ορίζει ότι μία τέτοια ναυτιλιακή συνδιάσκεψη είναι μία ομάδα από δύο ή περισσότερα πλοία που παρέχουν υπηρεσίες για τη μεταφορά φορτίων σε προκαθορισμένο δρομολόγιο ή δρομολόγια σε ειδικά γεωγραφικά όρια. Βασίζονται δε σε συμφωνία ή διευθέτηση οποιασδήποτε φύσεως, στο πλαίσιο της λειτουργίας τους υπό ομοιόμορφες ή κοινές τιμές ναύλων και οποιωνδήποτε άλλων συνθηκών, όσον αφορά στην παροχή υπηρεσιών τακτικών γραμμών.

Οι ΝΣ υπό κανονικές συνθήκες εμπεριέχουν τον **καθορισμό των τιμών** (price-fixing) και τη διευθέτηση των **μεριδίων της αγοράς** (market-sharing), που αναπόφευκτα δημιουργούν πολλά προβλήματα στους ρυθμιστές της σχετικής νομοθεσίας. Έχει υποστηριχθεί ότι μία συνδιάσκεψη είναι το πιο σημαντικό εργαλείο ρυθμίσεως που δημιούργησαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό να κυριαρχήσουν στις θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών. Ο συνήθης τρόπος είναι η καθιέρωση ειδικών κανονισμών για τα μέλη τους σε σχέση με ειδικές γεωγραφικές περιοχές και δρομολόγια, δεσμευτικές διατάξεις για τις τιμές των ναύλων, συνθήκες μεταφοράς και άλλες λεπτομέρειες, που αφορούν στη θαλάσσια μεταφορά. Επειδή αυτές οι συνδιασκέψεις δεν μπορούν

να ελεγχθούν εντελώς από ένα κράτος, έχουν τη δυνατότητα να ασκήσουν σημαντική εξουσία.

Σε αντίθεση με την πολιτική των ΗΠΑ (ναυτιλιακοί νόμοι των 1916 και 1984) οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις απέφυγαν να νομοθετήσουν για αυτήν την εξειδικευμένη αγορά και μάλιστα ενθάρρυναν τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές να υιοθετήσουν το δικό τους αυτορρυθμιζόμενο καθεστώς. Αυτή η θέση ενσωματώθηκε στο Υπόμνημα Επικοινωνίας (1964) μεταξύ Ευρωπαίων φορτωτών και των ναυτιλιακών εταιρειών, που τελικά μετασχηματίστηκε στον Κώδικα Πρακτικής CENSA-ESC (1971), ο οποίος δεν έγινε αποδεκτός από τα αναπτυσσόμενα κράτη. Τα τελευταία αντιδρούν στην ύπαρξη του συστήματος των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων ως θεσμού.

Ο Κώδικας αυτός δημιουργήθηκε με τις πρωτοβουλίες δύο ενώσεων, της Επιτροπής Ενώσεως Ευρωπαίων Πλοιοκτητών με τη συμμετοχή των Ιαπώνων πλοιοκτητών (Committee of European Shipowners' Association) και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ιδιοκτητών Φορτίων (European Shippers' Council) και βασίστηκε σε δύο συνισταμένες, στην **έκδοση δασμολογίων** (tariffs) για τις συνδιασκέψεις και στην **εισαγωγή μηχανισμών διαπραγματεύσεως** ανάμεσα στα πλοία γραμμών και στους ιδιοκτήτες φορτίων. Τα αναπτυσσόμενα κράτη εκδήλωσαν την αντίθεσή τους για τη μη συμμετοχή τους σε ενδεχόμενη τροποποίηση του Κώδικα και για την αρχή του αυτοελέγχου και της αυτοδιαχειρίσεως των ναυτιλιακών υπηρεσιών¹.

Οι ΝΣ έχουν ταξινομηθεί είτε ως **ανοικτές** είτε ως **κλειστές** σε σχέση με τον αριθμό και την ιδιότητα των μελών τους. Από την άλλη πλευρά υπάρχει μεγάλη αντιπαράθεση ανάμεσα στους υποστηρικτές και στους επικριτές των ΝΣ. Οι πρώτοι υποστηρίζουν ότι η παρουσία των ΝΣ βοηθά στην αποτελε-

¹ Η ίδρυση των συμβουλίων των φορτωτών ουσιαστικά αντικατέστησε τον ατομικό εξαγωγέα κατά τη διαπραγμάτευση με τις συνδιασκέψεις για καλύτερες τιμές ναύλων. Σύμφωνα με την UNCTAD από το 1955 υπάρχουν περίπου 40 Shippers' Councils στις αναπτυσσόμενες χώρες, με πιο γνωστά το FACS (Federation of Asian Councils), μέλη του οποίου είναι η Σιγκαπούρη, η Ταϊλάνδη, οι Φιλιππίνες, η Μαλαισία, καθώς και η Ινδονησία και το Ivory Coast Council, με μέλη του κράτη της Δυτικής Αφρικής.

σματική οργάνωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών και επιτρέπει την ιδανική χρήση των πόρων. Οι επικριτές θεωρούν ότι οι ΝΣ δεν είναι τίποτα παραπάνω παρά μη ανταγωνιστικά καρτέλ, τα οποία έχουν ως στόχο τη χειραγώγηση της αγοράς με την επιφύλαξη των ναυλωτών ή/και ιδιοκτητών φορτίων και γενικότερα την καταστροφή του υγιούς ανταγωνισμού. Πολλά ευρωπαϊκά κράτη, με την εξαίρεση της Ελλάδας, δεν επιθυμούν τέτοιες δεσμεύσεις, αν και κατά περίπτωση έχουν ευνοήσει το σύστημα των κλειστών συνδιασκέψεων.

Σύμφωνα με τον R. Goss (1982), οι ΝΣ σήμερα δεν αποτελούν οργανισμούς με μονοπωλιακό χαρακτήρα, διότι κυρίως αποτελούνται από διαφορετικές γραμμές ως μέλη με τις οικονομικές τους δυνατότητες και αδυναμίες, αλλά και τη δική τους θέση και στόχευση στο πλαίσιο μίας συνεργασίας. Άρα υπολογίζεται η δυναμική του κάθε μέλους σε μία ΝΣ, δηλαδή εξαρτάται και από το πιο αδύναμο μέλος της. Επίσης, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και η δυνατότητα επιλογής των φορτωτών ανάμεσα σε διάφορους μεταφορείς. Με αυτήν την προσέγγιση οι ΝΣ θα μπορούσαν καλύτερα να χαρακτηριστούν ως Ενώσεις των λειτουργών πλοίων γραμμών με σκοπό το ενιαίο πρόγραμμα και τον έλεγχο των υπηρεσιών, επειδή είναι περιορισμένος ο αριθμός τους σε σχέση με τον αντίστοιχο των φορτωτών.

Με τα σημερινά δεδομένα οι ΝΣ δεν έχουν την ίδια εξουσία ελέγχου των ναυτολογίων, όπως στο παρελθόν, αντίθετα το ποσοστό τους αγγίζει το 50% και συνεχώς αυξάνεται ο ανταγωνισμός από τους «leaders» των μεταφορέων, ειδικά στην αγορά των πλοίων containers, π.χ. Evergreen, Maersk, Hanjin, MOL κ.λπ., οι οποίοι είτε λειτουργούν ως σύνολο είτε ως ανεξάρτητοι εκτός των συνδιασκέψεων. Ειδικά στις γραμμές Ανατολής-Δύσεως εμφανίζεται σημαντική πτώση των ναυτολογίων λόγω και της πλεονάζουσας προσφερόμενης χωρητικότητας (λόγω της παρουσίας των στόλων πλοίων containers), αν και στις γραμμές Βορρά-Νότου οι τιμές των ναύλων είναι σε χειρότερο επίπεδο.

Εν κατακλείδι, οι ΝΣ παραμένουν ένα είδος καρτέλ, διότι λόγω του ανταγωνιστικού χαρακτήρα τους και διαμέσου **αμοιβαίων συμφωνιών** (pooling agreements) επιχειρούν να εξασφαλίσουν:

- 1) Την αναγκαία πυκνότητα των δρομολογίων.
- 2) Τη διευκόλυνση του προγραμματισμού των συναλλαγών με τους φορτωτές λόγω της σταθεροποίησης του μεταφορικού κόστους, και
- 3) την εξυπηρέτηση των περιπτώσεων μικρών

ποσοτήτων φορτίων προορισμένων για μικρά και απομακρυσμένα λιμάνια.

11.2 Σύνοψη ιστορική ανάλυση της πορείας των συνδιασκέψεων.

Από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα είχε ιδρυθεί η Βασιλική Επιτροπή Ναυτιλίας (Royal Commission on Shipping Rings) με σκοπό να ελέγξει το σύστημα των αναβαλλομένων εκπτώσεων (βλ. παράγρ. 11.7) και πόσο μπορεί να επηρεάσει το βρετανικό και αποικιακό εμπόριο. Στις δύο εκθέσεις που παρουσιάστηκαν, κατέληξαν σε εξ ολοκλήρου αντίθετα αποτελέσματα. Η πρώτη έκθεση (majority report) δεχόταν ότι οι συνδιασκέψεις αποτελούν μονοπώλια, αλλά είναι επιρρεπείς στον ανταγωνισμό. Η επιτροπή αναγνώρισε ότι τα πλεονεκτήματα του συστήματος των συνδιασκέψεων προκύπτουν από τη μονοπωλιακή δύναμή τους, π.χ. οργάνωση και οικονομίες παραγωγής, ενώ στα μειονεκτήματα ανήκαν οι παρεκτροπές στο εμπόριο, η μη παρατήρηση σιωπηρών υποχρεώσεων όπως η ύπαρξη των **ενιαίων συντελεστών** (uniform rates) και η προστασία των ιδιοκτητών φορτίων.

Η προσέγγιση ότι το σύστημα των αναβαλλομένων εκπτώσεων ήταν παράνομο δεν έλαβε την επιθυμητή υποστήριξη, διότι το σύστημα των συνδιασκέψεων δεν θα είχε λόγο επιβιώσεως δίχως κάτι παρόμοιο δεσμευτικό. Αντιθέτως η πιο σημαντική εναλλακτική πρόταση ήταν ότι οι ιδιοκτήτες φορτίων και οι μεταφορείς έπρεπε να συνεργαστούν για να υπάρξει κοινή προσέγγιση στις συνδιασκέψεις. Η **δεύτερη έκθεση** (minority report) υποστήριξε ότι το σύστημα των συνδιασκέψεων καθιερώθηκε με σκοπό την άνοδο των συντελεστών και τη μείωση του ανταγωνισμού. Επίσης, οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να πληρώσουν υψηλότερες τιμές από εκείνες που ισχύουν στην ανοικτή αγορά και το σύστημα προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην ελεύθερη ναυτιλία. Οι προτάσεις της δεύτερης ομάδας βασίστηκαν στην άποψη ότι οι εκπρόσωποι της πλειονότητας δεν προσέτασαν σε ικανοποιητικό βαθμό τα συμφέροντα των ιδιοκτητών φορτίων.

Παράλληλα στις ΗΠΑ επειδή οι συνδιασκέψεις είχαν κριθεί παράνομες σύμφωνα με την ομοσπονδιακή νομοθεσία, το 1912 ιδρύθηκε η Επιτροπή Εμπορικής Ναυτιλίας και Αλιείας (Committee of Merchant Marine and Fisheries), στην οποία ήταν επικεφαλής ο J. Alexander με σκοπό να διερευνήσει τις πιθανές επιπτώσεις στα ατμόπλοια. Στα βα-

σικά σημεία της γνωστής ως Αναφορά **Alexander Report** (1914) περιλαμβάνονται τα πλεονεκτήματα των συνδιασκέψεων, π.χ. τακτικότητα και συχνότητα υπηρεσιών, αύξηση ευκαιριών για τους εμπόρους, δεν υπάρχει ανάγκη να ναυλωθεί διαθέσιμος χώρος πάνω στο πλοίο εκ των προτέρων, καλύτερη κατανομή δρομολογίων, ακόμη και αν αποτύχει η φόρτωση σε ένα πλοίο, το φορτίο μεταφέρεται σε άλλο πλοίο δίχως μεγάλη καθυστέρηση και πρόσθετο κόστος κ.λπ.. Στα μειονεκτήματα περιλαμβάνονται: η **χρήση των «fighting ships»** (βλ. παρακάτω), που αποθαρρύνει την είσοδο ανταγωνιστών στη γραμμή, οι **αυθαίρετες χρεώσεις τιμών**, και η **κυριαρχία των συνδιασκέψεων επί των ιδιοκτητών φορτίων**. Κάποιοι ισχυροί ιδιοκτήτες φορτίων που έτυχαν ειδικής μεταχειρίσεως σχετικά με τις τιμές, το σύστημα των διπλών ναυολογίων έπρεπε να καταργηθεί.

Οι προτάσεις της Επιτροπής Alexander ενσωματώθηκαν στον ναυτιλιακό Νόμο του 1916 (US Shipping Act), όπου εξαιρέθηκαν οι συνδιασκέψεις των πλοίων γραμμών από τους απαγορευτικούς νόμους (anti-trust laws) υπό τις εξής προϋποθέσεις: η διάκριση έναντι των λιμένων και των φορτωτών είναι παράνομη, το σύστημα των αναβαλλομένων εκπτώσεων απαγορεύεται, η χρήση των fighting ships (placed on berth) δεν είναι αποδεκτή, η μέθοδος της επιτεύξεως χαμηλοτέρων ναύλων με σκοπό το συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων ιδιοκτητών φορτίων είναι παράνομη.

Στην πορεία ψηφίστηκε ο νέος Νόμος του 1984 (US Shipping Act), που αντικατέστησε τον Νόμο του 1916, εκτός του τμήματος που αφορά στο παράκτιο εμπόριο, με άμεσο στόχο την ελεύθερη ναυτιλία απαλλαγμένη οριστικά από διάφορους περιορισμούς. Τα κύρια σημεία αυτού του Νόμου αφορούσαν:

1) Στη μη διάκριση στη θαλάσσια μεταφορά των αγαθών με ελάχιστη κρατική παρέμβαση και

2) στην παροχή κινήτρων για την καθιέρωση ενός ανταγωνιστικού εμπορικού στόλου πλοίων τακτικών γραμμών αμερικανικής ιδιοκτησίας. Η αγορά αυτή δεν επηρεάζεται από συμφωνίες που έγιναν εκτός αμερικανικού εδάφους και οι συνδιασκέψεις έχουν το δικαίωμα της χρεώσεως ίδιων τιμών στους ναύλους για τις εγχώριες μεταφορές.

Το πιο σημαντικό όμως σημείο του Νόμου αυτού σχετίζεται με την καθιέρωση των θεσμών «συμβόλαια υπηρεσιών» (service contracts) και «συμβόλαια χρόνου/όγκου» (time/volume rates), δηλ. γίνεται διαπραγμάτευση για συγκεκριμένες ποσότητες

φορτίου με τις τιμές των ναύλων και ορίζεται ένα επίπεδο παροχής υπηρεσιών, που σχετίζεται με τους χώρους φορτώσεως, τους λιμένες και την συχνότητα των ταξιδιών, κάτι που έγινε αποδεκτό από τους φορτωτές. Όταν επέλθει η λήξη αυτών των συμβολαίων, αυτά δεν ανανεώνονται, αλλά εναλλακτικά παρέχονται στους φορτωτές συμβόλαια τύπου time/volume, όπου μεγάλο μέρος αυτών επιστρέφει στις αρχικές τιμές των δασμολογίων (tariff rates), π.χ. ο ανεξάρτητος μεταφορέας Evergreen έχει συμμετοχή της τάξεως του 20% στα συμβόλαια παροχής υπηρεσιών (service contracts).

11.3 Η ναυτιλία γραμμών και το σύστημα των συνδιασκέψεων.

Πριν αναλύσουμε την ανάπτυξη του φαινομένου των διασκέψεων θα περιγράψουμε εν συντομία την αγορά της ναυτιλίας γραμμών. Τα πλοία αυτής της αγοράς εκτελούν συνεχώς μεταφορές φορτίων (containers, γενικό φορτίο αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις χύδην φορτίο) σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα στα δρομολόγιά τους, μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων, δίνοντας την ευκαιρία στους διάφορους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν τη στρατηγική τους. Συνεπώς πρόκειται για μία μορφή oligοπωλίου, διότι υπάρχει άμεση εξάρτηση από τους μεταφορείς (μεταβολές στις δραστηριότητες του ενός επηρεάζουν άμεσα και τους υπολοίπους).

Οι επικρατούσες συνθήκες στην αγορά της ναυτιλίας γραμμών είναι συνήθως αποτέλεσμα του κρατικού παρεμβατισμού, του σκληρού ανταγωνισμού αλλά και από τις διάφορες συμφωνίες εν ισχύ, π.χ. ο κώδικας συμπεριφοράς της UNCTAD. Η ναυτιλιακή αυτή αγορά έχει ως βασικό συστατικό το σύστημα των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων, που εδρεύουν σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές και σχηματίστηκαν από την αναγκαιότητα των πλοιοκτητών για τη ρύθμιση και τον έλεγχο των θαλασσιών υπηρεσιών, τη διαμόρφωση αποδεκτών ναύλων και τη μείωση ανταγωνισμού από τους πλοιοκτήτες που δεν ανήκαν στις συνδιασκέψεις. Όλα αυτά προέκυψαν από την αύξηση της δυναμικότητας σε χωρητικότητα των πλοίων γραμμών κατά το παρελθόν από εκείνο της ελεύθερης ναυτιλίας, με αποτέλεσμα η προσφορά των υπηρεσιών να υπερβεί τη ζήτηση και να οδηγήσει σε μείωση των ναύλων άρα και των κερδών αντίστοιχα για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Υποστηρίζεται [Γ. Βλάχο (2007)], υπήρξαν και

κάποιοι πρόσθετοι παράγοντες που συνέβαλαν στη δημιουργία των συνδιασκέψεων²:

1) Ο αριθμός των μεταφορέων είναι σχετικά μικρός και υπάρχει ένας βαθμός ομοιομορφίας ως προς την οργάνωση και το μέγεθός τους.

2) Η αύξηση της ζήτησεως για μεταφορικές υπηρεσίες γίνεται με ομαλούς ρυθμούς σε ετήσια βάση για να μπορέσει να ικανοποιηθεί.

3) Τα συμφέροντα των μεταφορέων είναι γεωγραφικά καταγεγραμμένα.

4) Η δημιουργία και εφαρμογή υποχρεωτικών κοινών ναυτολογίων διευκολύνεται και από τη στάση των ναυλωτών για καλύτερες εμπορικές συναλλαγές.

5) Η ζήτηση είναι κατανεμημένη σύμφωνα με τη γεωγραφική διασπορά και το πλήθος των ναυλωτών, οι οποίοι έχουν διαφορετικά συμφέροντα και οργάνωση.

Ακολούθησε η οργάνωση των συνδιασκέψεων σε παγκόσμιο επίπεδο, καλύπτοντας τις ανάγκες του θαλάσσιου εμπορίου με ικανοποιητικά δίκτυα ως μεταφορείς γενικών φορτίων. Ωστόσο αντιμετώπισαν ισχυρή κριτική λόγω της καταχρήσεως της ολιγοπωλιακής, αλλά μερικές φορές και της μονοπωλιακής δυνάμεώς τους, επειδή το ναυτολόγιο που είχαν επιβάλλει δεν βασιζόταν στο κόστος παραγωγής της υπηρεσίας (cost orientated), αλλά στην αρχή της μεγιστοποίησης του ναύλου μέχρι το σημείο που η ζήτηση του αγαθού δεν αντιμετωπίζει κινδύνους στον τόπο μεταφοράς του (what the traffic can bear). Επομένως οι ΝΣ βασίζονται στις ακόλουθες παραμέτρους:

1) Στη διατήρηση ενός κατώτατου ορίου ναύλου για τον μεγαλύτερο όγκο των φορτίων που διακινούνται θαλάσσια.

2) Στον έλεγχο της προσφοράς των υπηρεσιών με την επιβολή περιορισμών σχετικά με τα ναυτολόγια, τη χωρητικότητα και τα επισκέψιμα λιμάνια.

3) Στην εξισορρόπηση των τιμών μεταξύ φθηνών και ακριβών προϊόντων βάσει χρεώσεως διαφορετικών ποσοστών, έτσι ώστε ένα προϊόν να απορροφά το μεταφορικό κόστος στην τελική τιμή πωλήσεως. Αυτό έχει ως συνέπεια τα φθηνά προϊόντα να εξακολουθούν να διακινούνται στην αγορά ακόμη και αν ο ναύλος είναι οικονομικά ασύμφορος.

4) Στη διατήρηση αξιόπιστης συνεργασίας ανάμεσα στους φορτωτές και στα μέλη της συνδιασκέψεως με τη χρήση τεχνικών, όπως οι **εκπτώσεις** (rebates).

Τα μεγάλα κέρδη κατά περιόδους αποτελούν το κίνητρο για την είσοδο και άλλων μεταφορέων στην αγορά των τακτικών γραμμών. Οι ΝΣ δημιούργησαν ένα πλαίσιο προσφοράς υπηρεσιών μόνο ανάμεσα στα μέλη τους (δηλ. κλειστές συνδιασκέψεις), και έτσι αποφάσιζαν για την αποδοχή ή απόρριψη ενός ανεξάρτητου μεταφορέα να γίνει μέλος, που συνήθως σήμαινε ότι ο ανεξάρτητος μεταφορέας δεν είχε άλλο τρόπο παρά να επιβάλει με τη δύναμή του την είσοδό του. Αντιθέτως οι κλειστές συνδιασκέψεις πιο εύκολα δέχονται τις εθνικές γραμμές που έχουν την έδρα τους σε αναπτυσσόμενα κράτη για να εξυπηρετήσουν το εμπόριό τους, όχι όμως περισσότερες από μία ανά κράτος και υπό περιορισμούς.

Πριν την εφαρμογή του κώδικα της UNCTAD (βλ. αμέσως παρακάτω) οι κλειστές διασκέψεις είχαν την τάση να αποκτήσουν:

1) Είτε τη μορφή της παράλληλης ρυθμίσεως της προσφοράς των υπηρεσιών και της κατανομής της μεταξύ των μελών της συνδιασκέψεως (άρα αποκλείεται πλέον όποια μορφή ανταγωνισμού μεταξύ των συμμετεχόντων ακόμη και αν πρόκειται για ποιοτικό ανταγωνισμό). Τα μέτρα ελέγχου της προσφοράς υπηρεσιών, όπως αναφέραμε παραπάνω, σχετίζονται με τη χωρητικότητα και τον αριθμό των δρομολογίων, το ποσοστό συμμετοχής του κάθε μέλους για την εξυπηρέτηση της ζήτησεως και τη γεωγραφική κατανομή της προσφοράς, π.χ. κάθε μεταφορέας αναλαμβάνει τη σύνδεση ορισμένων λιμένων στην ευρύτερη περιοχή που δραστηριοποιείται η συνδιάσκεψη, αν και οι ισχυρότεροι μεταφορείς δεν υπόκεινται σε περιορισμούς.

2) Είτε τη μορφή της κοινοπραξίας ανάμεσα στους μετέχοντες στη συνδιάσκεψη. Η εκμετάλλευση των γραμμών γίνεται από κοινού, ενώ τα κέρδη κατανέμονται μεταξύ των μελών σύμφωνα με την προκαθορισμένη συμφωνία. Αυτές οι συμφωνίες σχεδόν πάντοτε περιέχουν ρυθμίσεις ελέγχου της προσφοράς, αλλά και της παρεμποδίσεως του έξωθεν ανταγωνισμού.

Όλα τα παραπάνω γίνονται με σκοπό την ορθο-

² Ιστορικά η πρώτη συνδιάσκεψη ήταν η Υπερατλαντική (Transatlantic Shipping Conference) το 1868 με σκοπό τον έλεγχο του εμπορίου μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης, αλλά δεν μπόρεσε να πετύχει τον έλεγχο και τη διαμόρφωση των ναύλων μέχρι το 1902, οπότε σαν πρώτη συνδιάσκεψη θεωρείται αυτή της Καλκούτας (1875), που πέτυχε τη διαμόρφωση των τιμών των ναύλων για το εμπόριο μεταξύ Βρετανίας και Ινδίας.

λογική οργάνωση του τομέα και τη συμπίεση του κόστους, αν και το ερώτημα που προκύπτει είναι κατά πόσο τυχόν οικονομίες που εξασφαλίζονται στην ουσία αντανakλούν τα επίπεδα των ναύλων. Αναμφίβολα, λόγω και των ιδιοτεροτήτων της ναυτιλίας γραμμών, αυτή δεν μπορεί να λειτουργήσει διατηρώντας τον ναύλο σε επίπεδο χαμηλότερο ή ακόμη και στο ίδιο επίπεδο με αυτόν της αγοράς ελευθέρων φορτηγών (tramp shipping), στην οποία τα πλοία επιλέγουν τα φορτία που θα μεταφέρουν, αλλά και τα ταξίδια και τα λιμάνια που θα αποφέρουν μεγαλύτερο κέρδος. Κατά συνέπεια η ανάγκη συγκεντρώσεως σημαντικών κεφαλαίων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση των συγχρόνων και γρήγορων πλοίων απαιτεί τη λήψη καταλλήλων μέτρων προστασίας και επενδύσεων.

11.4 Ο Κώδικας της UNCTAD.

Τις τελευταίες δεκαετίες (1990-2010) οι ΝΣ δεν ήταν μόνο στο επίκεντρο της εσωτερικής νομοθεσίας των κρατών, αλλά και των Η.Ε., επειδή τα αναπτυσσόμενα κράτη άρχισαν να ρυθμίζουν τη θαλάσσια μεταφορά των δικών τους φορτίων προς τρίτες χώρες με βάση διατάξεις που όριζαν ότι τα διαθέσιμα φορτία θα μεταφέρονταν από εθνικούς πλοιοκτήτες ή κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες. Κατά συνέπεια η UNCTAD δημιούργησε τη Σύμβαση για τον **Κώδικα Συμπεριφοράς των Πλοίων Τακτικών Γραμμών** (1974) (U.N. Code of Conduct for Liner Conferences)³, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το 1983. Περιλαμβάνει γενικούς κανονισμούς σχετικά με τη συμπεριφορά των ΝΣ και αποτελεί μία σύμβαση-πλαίσιο. Πολλοί ερευνητές, υποστηρίζεται [V. Power (1998)], ότι θεωρούν ότι ο Κώδικας είναι ένας συμβιβασμός μεταξύ των οικονομιών του βορρά και του νότου.

Ο Κώδικας είναι ένα ευέλικτο (ακόμη και αρκετά χαλαρό) εργαλείο. Έχει ως βάση του τη φόρμουλα 40:40:20, η οποία αναλύεται στο δικαίωμα των εθνικών γραμμών κάθε κράτους να συμμετέχει στις θαλάσσιες μεταφορές με 40% για την εξαγωγή φορτίων, με τα πλοία υπό τη σημαία του κράτους εισαγωγής να μεταφέρουν άλλο ένα 40% και το υπόλοιπο 20% να αντιστοιχεί στη μεταφορά από τρίτη σημαία. Συμπληρωματικά ο Κώδικας αναφέρεται σε κανονι-

σμούς για τα κριτήρια και τις διαδικασίες προσδιορισμού των ποσοστών των υπό μεταφορά φορτίων, ώστε να αντιμετωπιστούν τα φαινόμενα διακρίσεων, και για την επίλυση των διαφορών μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Ο Κώδικας εφαρμόζεται στις ΝΣ πλοίων τακτικών γραμμών και αναφέρεται στο άρθρο 1 σε **εθνικές γραμμές** (national lines) και μη εθνικές γραμμές, με τις πρώτες να είναι πιο εύκολο να γίνουν μέλη των ΝΣ. Μία εθνική γραμμή τρίτου κράτους αναφέρεται ως ένα πλοίο-κοινός μεταφορέας (common carrier) σε λειτουργία μεταξύ δύο κρατών των οποίων δεν αποτελεί εθνική γραμμή.

Ο Κώδικας είναι κλειστού χαρακτήρα και αποτελεί τη μοναδική πολυμερή συμφωνία καταμερισμού φορτίων, στην οποία τα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν εμπλακεί. Η εφαρμογή του Κώδικα κατά ένα μεγάλο ποσοστό συνέπιπτε με την αλλαγή της μορφής της ναυτιλίας τακτικών γραμμών εξαιτίας της εμφανίσεως του συστήματος εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) και των **κοινοπραξιών** (consortia) και του γεγονότος ότι σήμερα πολλές εθνικές γραμμές λειτουργούν εκτός των συνδιασκέψεων. Οι ΝΣ έχουν την υποχρέωση να λειτουργήσουν με βάση τους δικούς τους μηχανισμούς. Οι τιμές των ναύλων πρέπει να καθοριστούν σε επίπεδο τόσο χαμηλό όσο είναι εφικτό από την εμπορική άποψη, αλλά αφήνοντας ελεύθερο πεδίο ώστε ο πλοιοκτήτης να έχει ένα εύλογο κέρδος. Όμως είχαν υιοθετηθεί περιορισμοί στη συχνότητα των γενικών αυξήσεων στις τιμές. Σχετικά με τις **προσανξήσεις** (surcharges), κυρίως τις προσωρινές, όπως η συμφόρηση στα λιμάνια και οι συντελεστές προσαρμογής του συναλλάγματος, είχαν ρητά εγκριθεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Οι διαφωνίες που προέκυπταν ανάμεσα στις γραμμές και στους φορτωτές θα επιλύονταν διά μέσου διαπραγματεύσεων ή σύμφωνα με την εθνική δικαιοδοσία όπου κρινόταν αναγκαίο.

Στα **πλεονεκτήματα του Κώδικα** συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων:

1) Η σταθερότητα των τιμών που παρέχει τη δυνατότητα στους εμπόρους και στους κατασκευαστές να είναι συμβαλλόμενα μέρη στα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς δίχως πρόσθετους κινδύνους και αβεβαιότητες σχετιζόμενες με το διεθνές εμπόριο.

2) Τα τακτικά και συχνά ταξίδια που παρέχουν τη δυνατότητα στους φορτωτές και τους εξαγωγείς

³ Η εφαρμογή του Κώδικα εξαρτήθηκε από τη συμπεριφορά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών και τελικά τέθηκε σε ισχύ μετά την επικύρωση από την Γερμανία και τη Δανία, που ήταν και αποτέλεσμα της συμβολής του Κανονισμού 974/79 ΕΚ.

να σχεδιάσουν τις προμήθειες των φορτίων τους για τις αγορές του εξωτερικού, δηλαδή με άλλα λόγια ο διαχειριστής του πλοίου ή κοινός μεταφορέας να μπορεί να πετύχει τη μεγιστοποίηση της χρήσεως του πλοίου.

3) Οι τιμές ισχύουν για όλους τους ναυλωτές-φορτωτές ανεξάρτητα από το μέγεθός τους.

4) Οι οικονομίες υπηρεσιών, οι προσφέρουν τη δυνατότητα στους διαχειριστές να διαθέσουν καλύτερα και υψηλών ταχυτήτων πλοία.

Στα **μειονεκτήματα του Κώδικα** περιλαμβάνονται τα εξής:

1) Εάν ένας φορτωτής συνδέεται με μία συγκεκριμένη ΝΣ, δεν μπορεί να αποκτήσει συγκριτικό πλεονέκτημα στρέφοντας το ενδιαφέρον του στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, όπου οι τιμές είναι ιδιαίτερα χαμηλές.

2) Εάν ανήκει στους μεγάλους ναυλωτές δεν έχει τη δυνατότητα ένας φορτωτής να κάνει χρήση του πλεονεκτήματός του να πετύχει χαμηλότερες τιμές ναύλων.

3) Οι μεταφορείς που δεν συμμετέχουν σε μία διάσκεψη, είναι ενάντιοι στο σύστημα αυτό, διότι δεν μπορούν να είναι ανταγωνιστικοί προς τις γραμμές διασκέψεων.

4) Η φόρμουλα 40:40:20 έχει θεωρηθεί μη αποδεκτή από τα δυτικο-ευρωπαϊκά κράτη, που από αρκετά παλαιά έχουν καθιερωθεί ως διαχειριστές των ΝΣ (πολιτική προστατευτισμού).

Η στρατηγική της **διαφυλάξεως φορτίων** (cargo reservations), που είναι βασικό συστατικό του Κώδικα υπέρ των εθνικών γραμμών, στην ουσία δεν είχε επιτυχία και ακόμη χειρότερα αύξησε το κόστος μεταφοράς διά μέσου της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Οι αναπτυσσόμενες χώρες, όπως έχουμε ήδη τονίσει, επιθυμούν το άνοιγμα των εξαγωγών ως την καλύτερη στρατηγική για την οικονομική ανάπτυξή τους, αλλά το εύρος του Κώδικα είναι περιορισμένο σε σχέση με ό,τι αρχικά είχε υπολογιστεί, π.χ. οι ΗΠΑ είναι αντίθετες προς τις διατάξεις του Κώδικα, αλλά και η επικύρωση από την ΕΕ δεν είχε το ανάλογο αποτέλεσμα με βάση τη δομή του εμπορίου και τη διάρθρωση της αγοράς.

Παράλληλα τα τελευταία χρόνια παρατηρείται

αύξηση του όγκου των θαλασσιών μεταφορών στο εμπόριο των Ε/Κ, όπου λόγω της δομής του δημιουργούνται προβλήματα στις ροές των φορτίων σχετικά με την κατεύθυνση, οπότε η διαχείριση αυτής της αυξήσεως σημαίνει και μεγαλύτερο κόστος για τους μεταφορείς⁴. Επίσης, οι κοινοπραξίες των εταιρειών τακτικών γραμμών⁵ ήταν μία εναλλακτική λύση έναντι των διασκέψεων με σκοπό την ενδυνάμωση των συμμαχιών. Οι συμμαχίες θεωρείται ότι συμβάλλουν στην καλύτερη κατανομή των δρομολογίων, που έχει ως συνέπεια τη μείωση του κόστους. Σε αντίθεση με τις ΝΣ οι συμμαχίες δεν βασίζονται σε κοινό ναυολόγιο, αλλά παρέχουν βελτιωμένες μεταφορικές υπηρεσίες για περισσότερα δρομολόγια.

11.5 Τα συμβούλια των φορτωτών.

Τα **συμβούλια των φορτωτών** (ΣΦ) (shippers' councils) δημιουργήθηκαν στα μέσα του 1950 με σκοπό την προστασία τους από τη μονοπωλιακή δύναμη των συνδιασκέψεων. Τα συμβούλια φορτωτών λειτουργούν συνήθως αυτόνομα, αλλά μπορεί και να αποτελούν παράρτημα άλλων ενώσεων. Τα μέλη τους είναι απλοί ιδιοκτήτες φορτίων ή οργανισμοί φορτωτών. Τα σημαντικότερα από τα ΣΦ εδρεύουν στην Β. Ευρώπη, π.χ. Γερμανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Βρετανία και η δράση τους δεν διέπεται από κάποιο νομικό καθεστώς. Η ενίσχυση της διαπραγματευτικής δυνάμεώς τους ενάντια στις ΝΣ και η καλύτερη συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τις λιμενικές αρχές και τις κρατικές αρχές αποτελούν τα βασικά τους κίνητρα.

Τα ΣΦ θεωρητικά εντάσσονται στο πλαίσιο του τέλειου ανταγωνισμού, αλλά στην πράξη όταν πρόκειται για τη ναυτιλία γραμμών δεν ισχύει αυτό, διότι οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις του τομέα κατέχουν και μεγαλύτερο μερίδιο εκμεταλλευόμενες τη μονοπωλιακή τους δύναμη, οπότε διαμορφώνουν την τιμολογιακή πολιτική, ώστε τα οριακά τους έσοδα να είναι πάντοτε πάνω από τα οριακά τους κόστη. Αυτό έχει επιπτώσεις στους μεμονωμένους φορτωτές, που ενδεχομένως και να εκτοπίζονται από την αγορά.

Η εξέλιξη του θεσμού των ΣΦ εξαρτάται από την παράλληλη ανάπτυξη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και ειδικά των ΝΣ. Τα τελευταία χρόνια, όπως

⁴ Σήμερα υπάρχουν άνω των 150 συνδιασκέψεων που λειτουργούν σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2001 με μέλη από 2 έως 40 εθνικές γραμμές και μη εθνικές γραμμές.

⁵ Πρόκειται για συμφωνίες ανάμεσα σε κάποια μέλη των ΝΣ, που αποσκοπούν στο να παρέχουν μία κοινή υπηρεσία σε ένα δρομολόγιο.

έχομε ήδη τονίσει, εμφανίζονται έντονες τάσεις για δημιουργία μεγάλων οργανισμών για τις θαλάσσιες μεταφορές μέσα από τις συγχωνεύσεις ή τις συμφωνίες ή και τις συμμαχίες. Τούτο επηρεάζεται και από τις μεταβολές στις ΝΣ από μονοπωλιακά σε ολιγοπωλιακά καθεστώτα ανταγωνισμού, άρα θα επηρεαστεί και η δομή των ΣΦ, που πιθανόν να προχωρήσουν σε ενίσχυση των επαφών τους με τις κρατικές αρχές.

11.6 Οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις σε άλλες γεωγραφικές περιοχές εκτός Ευρώπης.

Σήμερα πολλά κράτη εξαιρούν τις ΝΣ από τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού. Άρα τίθεται το ερώτημα κατά πόσο είναι αναγκαίος ο έλεγχος της συγκεκριμένης ναυτιλιακής αγοράς προς όφελος των κρατικών συμφερόντων. Σε μία μελέτη του ΟΟΣΑ (2002) για τη *ρύθμιση των ΝΣ σχετικά με τον ανταγωνισμό* είχε προταθεί και η περίπτωση της αφαίρεσης των προνομίων που απολαμβάνουν οι τακτικές γραμμές. Αυτό προέκυψε από το γεγονός ότι αυτή η ναυτιλιακή αγορά δεν διαφέρει τόσο πολύ στη δομή της από παρόμοιες υπηρεσίες μεταφοράς με προγραμματισμένα δρομολόγια είτε από την πλευρά του κόστους και των εσόδων είτε από την πλευρά των ειδικών συνθηκών, δηλαδή την εποχικότητα.

Επίσης, υπάρχει σημαντική κριτική κατά πόσο το σύστημα των συνδιασκέψεων (κατόπιν απαλλαγής από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία για τον καθορισμό των τιμών) προσφέρει μεγαλύτερη σταθερότητα στους ναύλους για τη μεταφορά των φορτίων ή ακόμη και μεγαλύτερη αξιοπιστία των σχετικών υπηρεσιών συγκρίνοντας με ό,τι θα ίσχυε αν η αγορά ήταν πλήρως ανταγωνιστική. Εδώ θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι ήδη η κυριαρχία των συνδιασκέψεων έχει εξασθενήσει λόγω της υπάρξεως ανταγωνισμού από τους ανεξάρτητους μεταφορείς. Αντιθέτως ο ΟΟΣΑ θεωρεί ότι η επιθυμητή σταθερότητα θα επιτευχθεί στις πιο ανταγωνιστικές αγορές και κατέληξε στις ακόλουθες αρχές προς τήρηση για τη ναυτιλία των τακτικών γραμμών:

1) **Ελευθερία διαπραγματεύσεων.** Οι μεταφορείς θα μπορούν να διαπραγματευθούν τους ναύλους, τις προσαυξήσεις και άλλους όρους της μεταφοράς ατομικά, αλλά και εμπιστευτικά.

2) **Προστασία συμβολαίων.** Θα πρέπει να τηρούνται οι όροι των συμβολαίων συνολικά, αλλά και να δοθεί η απαραίτητη σημασία στα δικαιώματα των ναυλωτών.

3) **Ελευθερία στη συνεργασία μεταξύ μετα-**

φορέων. Να υπάρχει η δυνατότητα για τους μεταφορείς να συνεργάζονται σε λειτουργικά θέματα, ιδίως αυτά της χωρητικότητας, δίχως να ενισχύουν σε μεγάλο βαθμό τα εμπλεκόμενα μέρη, με απώτερο στόχο τη μείωση του κόστους.

Ωστόσο η προσέγγιση του ΟΟΣΑ βρήκε αρκετούς επικριτές, ιδίως κράτη που διαθέτουν τέτοιους στόλους, π.χ. ΗΠΑ, Καναδάς, Αυστραλία, Ιαπωνία. Σε αντίθεση με την Ευρώπη, στις ΗΠΑ σύμφωνα με τον ομοσπονδιακό **Νόμο Jones** (1920), ο οποίος ρυθμίζει θέματα του θαλάσσιου εμπορίου στα αμερικανικά ύδατα και μεταξύ των λιμένων της χώρας, επιτρέπεται μόνο η λειτουργία ανοικτών συνδιασκέψεων για τη μεταφορά φορτίων από και προς το έδαφός τους. Παράλληλα ψηφίστηκε και ο Νόμος για την Ποντοπόρο Ναυτιλία (Ocean Shipping Reform Act, 1998) με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση του ανταγωνισμού, π.χ. καταργήθηκε οριστικά η υποχρέωση των μεταφορέων να δημοσιοποιούν τους όρους των συμβολαίων και η ευχέρεια των συνδιασκέψεων να απαγορεύουν στα μέλη τους τη σύναψη μεμονωμένων συμβολαίων παροχής υπηρεσιών.

Την ίδια ακριβώς πολιτική ακολούθησε και ο Καναδάς τροποποιώντας τον σχετικό *Νόμο περί Απαλλαγής των Συνδιασκέψεων* (Shipping Conferences Exemption Act, 2001). Με τη σειρά της η Αυστραλία προχώρησε σε αναθεώρηση του Νόμου περί *Εμπορικών Πρακτικών*, ο οποίος ακολουθεί τον αμερικανικό νόμο με μόνο συμπλήρωμα τον ενιαίο ναύλο για τους ναυλωτές. Με βάση τα παραπάνω είναι προφανές ότι υπάρχει σημαντική μείωση στον αριθμό των συνδιασκέψεων που συμμετέχουν στο εμπόριο των ΗΠΑ και ταυτόχρονα εμφανίζεται μία τάση για κάποιες συγχωνεύσεις.

Αντιθέτως όλες σχεδόν οι υπερπόντιες συνδιασκέψεις είναι κλειστού τύπου. Για την ανατολική Ευρώπη και την Κίνα οι ρυθμίσεις είναι διαφορετικές, π.χ. εξυπηρετούνται με βάση διμερείς συμφωνίες μεταξύ των δύο κρατών για ισομερή κατανομή των φορτίων. Σε άλλες περιπτώσεις οι ναυτιλίες τακτικών γραμμών των (πρώην) σοσιαλιστικών χωρών και κυρίως της Ρωσίας και της Πολωνίας συνεργάζονται με τις συνδιασκέψεις και μετέχουν σε αυτές. Η Ν. Ζηλανδία και η Ινδία ενθάρρυναν τις αντιδράσεις ενάντια στις περιοριστικές μεθόδους των συνδιασκέψεων, αλλά είχαν θέματα, όπως οι κυβερνήσεις να λειτουργούν υπό την πίεση οικονομικών συμφερόντων και οι γραφειοκρατικές διαδικασίες.

11.7 Οι συνδιασκέψεις και ο ανταγωνισμός στην αγορά των πλοίων γραμμών.

Ο ανταγωνισμός στην αγορά των πλοίων γραμμών διακρίνεται σε εσωτερικό και εξωτερικό. Ο εσωτερικός ανταγωνισμός αφορά στο εσωτερικό περιβάλλον μίας συνδιασκέψεως, όπου ένα ή περισσότερα μέλη στρέφονται παράνομα έναντι των υπολοίπων μελών (με κριτήρια κατά κανόνα την ποιότητα και τον αριθμό των υπηρεσιών), ώστε να εξασφαλίσουν μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά και στην μεταφορά ακριβοτέρων φορτίων. Οι τρόποι με τους οποίους εκδηλώνεται αυτός ο ανταγωνισμός είναι η αύξηση της προμήθειας στους πράκτορες, η επιστροφή μέρους του ναύλου και άλλες παροχές.

Ο εξωτερικός ανταγωνισμός αφορά στο εξωτερικό περιβάλλον και προκύπτει από τους ανεξάρτητους μεταφορείς, που είτε οι ίδιοι επιθυμούν να παραμείνουν αυτόνομοι (δεν επηρεάζονται από τους κανόνες της συνδιασκέψεως) και να εφαρμόζουν τα ίδια ή και πιο χαμηλά ναυολόγια και ίδια δρομολόγια είτε από την άρνηση της συνδιασκέψεως να τους δεχθεί ως μέλη της, οπότε οι ανεξάρτητοι μεταφορείς ή θα γίνουν αποδεκτοί μετά την πάροδο κάποιου εύλογου χρονικού διαστήματος ή θα εξαναγκαστούν να αποσύρουν τα πλοία τους από τη συγκεκριμένη γραμμή.

Πρέπει να τονιστεί ότι η ύπαρξη των ανεξαρτήτων μεταφορέων αποτελεί θετικό πρόσχημο για την αγορά, π.χ. ο ανταγωνισμός που προκύπτει, δημιουργεί ελαστικότερη διάρθρωση και πυκνότητα των δρομολογίων στις διάφορες γραμμές προς όφελος της ζήτησης. Έτσι η παρουσία τους πιέζει τις συνδιασκέψεις να μην κάνουν κατάχρηση της έτσι ή αλλιώς ισχυρής θέσεώς τους στην αγορά, κάτι που συνήθως εκφράζεται με τον καθορισμό των ναύλων σε υψηλότερο επίπεδο.

Επίσης, στον εξωτερικό ανταγωνισμό ανήκει, τα τελευταία χρόνια, και ο προερχόμενος από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τους στόλους τους υπό εθνική σημαία και υποστηρίζονται σε σταθερή βάση από τα κράτη της σημαίας, δηλαδή πρόκειται για κρατικές επιχειρήσεις που κατά το παρελθόν ανήκαν σε πρώην κεντρικά ελεγχόμενες οικονομίες (π.χ. κράτη της ανατολικής Ευρώπης). Αυτές αποβλέπουν στη διατήρηση του χαμηλού ναυολογίου για το εμπόριο των εξαγωγών τους, ανεξάρτητα από τις επικρατούσες συνθήκες στην αγορά και στην απόκτηση συναλλάγματος-ξένου κεφαλαίου ανεξάρτητα από το κέρδος που έχουν.

Μία ακόμη περίπτωση εξωτερικού ανταγωνι-

σμού είναι η αγορά των ελευθέρων φορτηγών πλοίων κύδην φορτίων. Πρόκειται για ανταγωνισμό κατά περίπτωση, π.χ. εφαρμόζεται σε περιόδους υψηλής ζήτησεως για πλοία τακτικών γραμμών ή σε περιόδους υπερπροσφοράς των πλοίων κύδην φορτίων στην αγορά των bulk carriers. Η ανάγκη για περισσότερα πλοία τακτικών γραμμών αναγκαστικά καλύπτεται από τη ναύλωση των ελευθέρων φορτηγών σε προσωρινά δρομολόγια γραμμών και με τον όρο ότι το φορτίο θα καλύπτει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Στη δεύτερη περίπτωση η ναύλωση των bulk carriers στη ναυτιλία τακτικών γραμμών μπορεί να αποφέρει υψηλότερα κέρδη, διότι η εκμετάλλευσή τους λόγω υπερπροσφοράς έχει χαμηλά ναυολόγια (λόγω και του άφορτου ταξιδιού επιστροφής) ή έχουν παροπλιστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Με ποιους τρόπους αντιμετωπίζεται ο ανταγωνισμός; Ο εσωτερικός βασίζεται στη συμφωνία μεταξύ των μελών της συνδιασκέψεως για τη διαμόρφωση και χρέωση συγκεκριμένων τιμών για τη μεταφορά των διαφόρων προϊόντων, ανάλογα με την ειδική κατηγορία αυτών, καθεμία απ' τις οποίες χρεώνεται με διαφορετική τιμή, σύμφωνα με την αξία αυτών που πρόκειται να μεταφερθούν και την ύπαρξη υποκατάστατων προς μεταφορά. Επίσης, ο εσωτερικός ανταγωνισμός αντιμετωπίζεται και με άλλες συμφωνίες, όπως κατανομή του συνολικού εισοδήματος στα μέλη της συνδιασκέψεως με συγκεκριμένη αναλογία και κατανομή του θαλάσσιου εμπορίου ανάλογα και με τον έλεγχο σε αριθμό ταξιδιών και στη διαθέσιμη χωρητικότητα των πλοίων γραμμής. Αντιθέτως, ο εξωτερικός ανταγωνισμός εμφανίζεται σε πολλές περιπτώσεις όπως οι εξής:

1) **Άρνηση παραλαβής φορτίου.** Αυτή η πολιτική σχετίζεται ενάντια στη συνεργασία των φορτωτών με τους ανεξάρτητους μεταφορείς εκτός συνδιασκέψεως. Η τελευταία υιοθετεί μέτρα, όπως η μεγάλη καθυστέρηση παραλαβής φορτίου με τη δικαιολογία της ελλείψεως χώρου, αλλά και η παραχώρηση προτεραιότητας σε φορτωτές που συνεργάζονται με μέλη της συνδιασκέψεως. Πολλά κράτη (ανάμεσά τους και η Ελλάδα), με σκοπό την προστασία των φορτωτών, έχουν θεσπίσει ειδικούς νόμους σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να αποδέχονται όποιο νόμιμο φορτίο. Γενικότερα οι συνδιασκέψεις σταδιακά μειώνουν την άρνηση παραλαβής των φορτίων, διότι δεν θέλουν να κλιμακωθούν οι αντιδράσεις αυτών των οποίων τα εμπορικά συμφέροντα θίγονται, π.χ. οι κρατικές αρχές.

2) **Σύστημα αναβαλλομένων εκπτώσεων** (deferred rebates). Σύμφωνα με αυτό, οι φορτωτές που συνεργάζονται αποκλειστικά με πλοία των συνδιασκέψεων, μετά από τη λήξη ενός μεγάλου χρονικού διαστήματος, απολαμβάνουν εκπτώσεως από τον ναύλο κατά 10%, με την προϋπόθεση ότι θα εξακολουθήσουν τη συνεργασία τους με τη συνδιάσκεψη. Επομένως, αν θα έχει επιτυχία αυτή η προσέγγιση, εξαρτάται αποκλειστικά από το επίπεδο των ναυτολογίων και τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου. Το σύστημα αυτό λόγω του δεσμευτικού και μονοπωλιακού του χαρακτήρα σε πολλά κράτη θεωρήθηκε παράνομο, π.χ. ΗΠΑ Νόμος 1916, Ελλάδα Νόμος του 1934. Για την τελευταία, που ήταν η πρώτη χώρα εφαρμογής του, κρίθηκε ανεφάρμοστο όταν οι συνθήκες στην αγορά δεν ευνοούν την καθιέρωση τακτικών δρομολογίων και υπάρχει ανεπάρκεια στην προσφορά χωρητικότητας σε δρομολογιακές γραμμές για αρκετά χρόνια.

3) **Σύστημα διπλών ναύλων** (dual rates). Με βάση ένα συμβόλαιο που υπογράφεται ανάμεσα στον φορτωτή και σε έναν μεταφορέα ή μία συνδιάσκεψη, ο πρώτος αναλαμβάνει την υποχρέωση της αποκλειστικής συνεργασίας με τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη και οι τελευταίοι παραχωρούν ναύλους μειωμένους συνήθως κατά 9% έναντι αυτών οι οποίοι καταβάλλουν άλλοι φορτωτές, που δεν ανήκουν σε αυτήν τη συμφωνία. Η συνδιάσκεψη από την πλευρά της υποχρεούται να διαθέσει επαρκή χωρητικότητα και να διατηρήσει τακτικές και συχνές υπηρεσίες.

4) **Ανταγωνισμός δίχως όρια για τους ναύλους** (rates war). Οι συνδιασκέψεις συχνά κατά το παρελθόν χρησιμοποίησαν την τακτική του πολέμου τιμών και κάποια πλοία σε συγκεκριμένα δρομολόγια (fighting ships), με σκοπό την αποδυνάμωση του ανεξάρτητου μεταφορέα. Αυτό συνήθως γίνεται για την ανάκτηση της μονοπωλιακής θέσεως της συνδιασκέψεως, που προσωρινά ανατράπηκε από την παρουσία του ανεξάρτητου μεταφορέα.

5) **Πιέσεις στους πράκτορες**. Η ισχυρή θέση των συνδιασκέψεων στην αγορά επεκτείνεται όπως είναι φυσιολογικό και στους πράκτορες αποστολών ή/και ταξιδιών, ώστε να τους εξαναγκάσουν σε αποκλειστική συνεργασία με αυτές (με την υπογραφή των σχετικών συμβολαίων). Επίσης, ενημερώνονται οι μη συμβεβλημένοι πράκτορες ότι τυχόν συνεργασία με ανεξάρτητους μεταφορείς θα έχει επιπτώσεις στη διαχείριση των φορτίων που αντιπροσωπεύουν. Το πρόβλημα για τους πράκτορες και τους φορτω-

τές διογκώνεται όταν ο ανεξάρτητος μεταφορέας δεν μπορεί να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση όλων των λιμένων μίας δρομολογιακής γραμμής ή τελικά αναγκάζεται να αποσύρει τα πλοία του λόγω οικονομικών ζημιών.

11.8 Η εμφάνιση των ναυτιλιακών συμμαχιών.

Με την πάροδο του χρόνου οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις καταργήθηκαν και ουσιαστικά αντικαταστάθηκαν από τις **ναυτιλιακές συμμαχίες** (shipping alliances). Το φαινόμενο αυτό σταδιακά εμφανίστηκε στις αρχές του 1990 και ισχύει μέχρι σήμερα. Διαμορφώθηκε με τις πρωτοβουλίες ανάμεσα σε δύο ή περισσότερες μεγάλες εταιρίες μεταφοράς Ε/Κ, οι οποίες προσπάθησαν να ενισχύσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα συλλογικά έναντι των ανταγωνιστών σε μια παγκόσμια αγορά.

Τα μέλη δεν συμμετέχουν στον καθορισμό των τιμών, αλλά αποσκοπούν στον εξορθολογισμό των υπηρεσιών τους σε παγκόσμια βάση και τη βελτιστοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του κάθε μεταφορέα, μέσω προγραμμάτων όπως η κοινή χρήση των πλοίων, των λιμένων, των χαρτών, των τερματικών σταθμών, ο από κοινού προγραμματισμός και, όπου επιτρέπεται, ο συντονισμός των εσωτερικών υπηρεσιών. Δεν περιλαμβάνονται οι κοινές λειτουργίες διαχειρίσεως και μάρκετινγκ ή οι ομάδες εσόδων.

Παράλληλα δημιουργήθηκαν και οι **κοινοπραξίες** (joint ventures), όταν δύο ή περισσότεροι εταίροι («γονείς») ενώνουν τις δυνάμεις τους για τη δημιουργία μιας νεο-συσταθείσας εταιρείας, στην οποία ο καθένας έχει μία θέση σε μετοχές. Με αυτόν τον τρόπο ο καθένας αναμένει ένα αναλογικό μερίδιο του μερίσματος ως αποζημίωση και την εκπροσώπηση στο διοικητικό συμβούλιο. Οι **μη μετοχικές κοινοπραξίες** (non-equity ventures) αποτελούν συμφωνίες μεταξύ των εταίρων να συνεργαστούν με κάποιο τρόπο, αλλά δεν συνεπάγεται τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων. Οι κανόνες για τα μέλη ορίζονται προσεκτικά και διάφορες φόρμουλες διέπουν την κατανομή των καθκόντων, τα έξοδα και τα έσοδα.

Σύμφωνα με μία πηγή, η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργούσε εντός του πλαισίου της συνδιασκέψεως μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1990 όταν έγιναν τροποποιήσεις. Ο μεταρρυθμιστικός νόμος (Ocean Shipping Act) και η κατάργηση της απαλλαγής κατά κατηγορία (block exemption) για τις ναυτιλιακές διασκέψεις στην ΕΕ, το 1998 και το 2006, αντίστοιχα, περιόρισε σημαντικά τις συμφωνίες για

τις διασκέψεις (Sjorstrom 2010). Οι νέοι κανόνες που προβλέπουν τον περιορισμό της συμπαιγνίας (collusion), οι οποίοι υπήρχαν στην αγορά για πάνω από έναν αιώνα, επέτρεψαν στους φορτωτές να συμμετέχουν σε “one-stop-shopping” συμφωνίες παροχής υπηρεσιών (OECD 2002; Phang 2009).

Στην Ευρώπη αναγνωρίστηκε ότι η αξιοπιστία των υπηρεσιών τακτικών γραμμών δεν ενισχύθηκε από τις συνδιασκέψεις και τις τιμές για τις ατομικές συμβάσεις, αλλά βασίστηκαν στις τιμές των συνδιασκέψεων (conference tariffs) ε τιμολόγια συνέδριο, προσφέροντας εξαιρετική ισχύ στην αγορά για τους κοινούς μεταφορείς. Ο αντίκτυπος της OSRA και της νομοθεσίας της ΕΕ στην αγορά των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών είχε σαν αποτέλεσμα τη λήξη της επιβολής στις συμφωνίες επί των τιμών και την

αύξηση του ανταγωνισμού στην αγορά.

Σχετικά με τις μελλοντικές εξελίξεις στην αγορά των τακτικών γραμμών, είναι περισσότερο από προφανές ότι οι συμμαχίες είναι εδώ για να μείνουν. Τα οφέλη που αποκομίζονται από τις οικονομίες κλίμακας είναι ζωτικής σημασίας για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι πλέον προσπαθούν να ξεπεράσουν την οικονομική κρίση του 2008, ενώ την ίδια στιγμή ο ανταγωνισμός μεταξύ των συμμαχιών αυξάνεται εκθετικά όσο χρησιμοποιούν νέα και εξαιρετικά μεγάλα πλοία σε παγκόσμιο επίπεδο και αποτελούνται από τους σημαντικότερους παίκτες στην αγορά. Δυστυχώς, είναι δύσκολο να εκτιμηθεί το μακροπρόθεσμο μέλλον της αγοράς των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ, δεδομένου ότι δύο από τις κύριες συμμαχίες άρχισαν να λειτουργούν πολύ πρόσφατα.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

12.1 Εισαγωγή.

Η ΕΕ προτείνει έναν ορισμό της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA), που είναι γνωστή ως **short-sea shipping**, ο οποίος αναφέρει ότι πρόκειται για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτα κράτη, και έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη (άρα δεν περιλαμβάνει τους διάπλους στους ωκεανούς). Επομένως η NMA περιλαμβάνει την εσωτερική και διεθνή θαλάσσια μεταφορά, στην οποία υπάγονται και οι **υπηρεσίες συλλογής** (feeder services) κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τους ποταμούς και τις λίμνες.

Η NMA λόγω του τίτλου της σημαίνει ότι πρόκειται για στόλους που διανύουν μικρές αποστάσεις και ίσως τα βάθη των περιοχών που κινούνται να είναι επίσης μικρότερα από αυτά της ποντοπόρου ναυτιλίας (ή μεγάλων αποστάσεων). Με το κριτήριο της αποστάσεως η ευρωπαϊκή ναυτιλία μπορεί να θεωρηθεί ως NMA, αλλά το ίδιο μπορεί να ισχύει και για τα κράτη της Αμερικής. Αναμφίβολα τέτοιου είδους ναυτιλία διαθέτουν όλες οι χώρες από τα πολύ παλαιότερα χρόνια (τα πρώτα πλοία έπλεαν κοντά στις ακτές). Τι είδους ναυτιλία ανήκει στη NMA; Σύμφωνα με τους Γουλιέλμο και Σαμπράκο (2002) περιλαμβάνονται: **πρώτον** ακτοπλοΐα, **δεύτερον** μεσογειακή ναυτιλία, **τρίτον** φορτηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία, **τέταρτον** κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων και **πέμπτον** κάθε άλλη NMA όπως ρυμουλκά, σκάφη αναψυχής, πορθμεία κ.λπ., και για ορισμένα κράτη της ΕΕ η ποταμοπλοΐα¹.

Ειδικά για την Ευρωπαϊκή NMA υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στο τι ακριβώς περιλαμβάνει, π.χ. μεταφορά αργού πετρελαίου από τις νορβηγικές ή τις βρετανικές πλατφόρμες εξορύξεως υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου στη Βόρεια Θάλασσα προς τις κοντινές ακτές, η μεταφορά εντός της Βαλτικής φορτηγών οχημάτων με Ο/Γ πλοία ή ακτοπλοϊκή μεταφορά άμμου και χαλικιών με αυτοκίνητες φορτηγίδες μικρής χωρητικότητας ή μεταφορά ειδικών φορτίων με βυθοκόρα πλοία με δυνατότητα αυτοεκφορτώσεως. Με άλλα λόγια ο καθορισμός του είδους των πλοίων σε αυτήν την αγορά είναι διαφορετικός ανάλογα με την περιοχή δραστηριοποίησης, τον τύπο εμπορευμάτων και το μέγεθος της αποστολής.

Το σίγουρο είναι ότι στη NMA χρησιμοποιούνται κατά κανόνα πλοία μικρού ή και μεσαίου μεγέθους. Το κριτήριο της αποστάσεως που αναφέραμε παραπάνω επηρεάζει το μέγεθος του πλοίου, το οποίο όμως είναι μεταβαλλόμενο στον χρόνο². Για τα ξηρά φορτία γίνεται χρήση των «bulk carriers» μέχρι συνήθως 3.000 dwt, αλλά σε ορισμένες περιοχές φθάνει και τις 10.000 dwt. Τα «containers» αγγίζουν τα 1.000 TEU σε κάποιες ενδο-περιφέρειες, ενώ πλοία τύπου «Panamax» ασκούν ακτοπλοϊκό εμπόριο στις περιοχές της Βρετανίας. Το πιο σημαντικό στοιχείο όμως είναι ότι NMA δεν αποτελεί υποσύνολο της ποντοπόρας ναυτιλίας, διότι είναι διαφορετικές οι αρχές που τη διέπουν και οι συνθήκες που επικρατούν στον χώρο αυτόν (π.χ. μέγεθος πλοίων, υποδομή που απαιτείται κ.λπ.).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η NMA συμβάλλει, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση των συνδυασμένων μεταφορών (με τη μορφή door-to-door), στην αειφόρο ανάπτυξη και κατά συνέπεια στην προ-

¹ Η Ελλάδα δεν διαθέτει μεγάλους και πλεύσιμους ποταμούς. Αντιθέτως όλα τα ποτάμια είναι ρηχά, μικρά σε πλάτος και δεν επικοινωνούν με γειτονική χώρα έτσι ώστε να υπάρξει ένωση και συνεργασία με άλλα κράτη (με την εξαίρεση του Αξιού).

² Η αποδοχή μελών στις Ενώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών και σε αυτές των Μεσογειακών πλοίων γίνεται σύμφωνα με τα μεγέθη του πλοίου. Με βάση τα δεδομένα από το 1953, το μέγεθος έχει παραμείνει στα 1.499 κοx (περιλαμβάνοντας feeders, coastal tankers κ.λπ.), για τα ακτοπλοϊκά μέχρι 499 κοx και για τα μεσογειακά από 500 έως 1.499 κοx.

στασία του περιβάλλοντος³ και γενικότερα στη βιωσιμότητα των θαλασσιών μεταφορών με αύξηση της αποδοτικότητας των μέσων μεταφοράς. Ουσιαστικά ο ανταγωνιστής της ΝΜΑ είναι οι οδικές μεταφορές σε ευρωπαϊκό επίπεδο (όσον αφορά το μερίδιο της αγοράς σε τόνο-χιλιόμετρα), όπου αγγίζουν περίπου τα ίδια νούμερα, ενώ στο διεθνές επίπεδο η ΝΜΑ έχει αρκετά μεγαλύτερο μερίδιο⁴.

Η αγορά της ΝΜΑ στην Ευρώπη στηρίζεται σε δύο πυλώνες:

1) Στα μεγάλα βορειο-ευρωπαϊκά λιμάνια, π.χ. Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Μπορντό, Αμβούργο κ.λπ., στα οποία γίνεται μεταφόρτωση εμπορευμάτων και διανομή στις υπόλοιπες πόλεις, και

2) σε λιμάνια της Μεσογείου και εκτείνεται στις περιοχές της βόρειας Αφρικής. Η Ελλάδα, η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ιταλία διαθέτουν μεγάλο αριθμό γεωργικών προϊόντων και εισάγουν βιομηχανικά προϊόντα. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός των Μεσογειακών λιμένων για τα σημεία μεταφορτώσεως, με αποτέλεσμα να εξελιχθούν σε **κομβικά σημεία** (focal points) του μεταφορικού συστήματος. Τα κυριότερα φορτία που μεταφέρονται στον ευρωπαϊκό χώρο και κατ' ουσία συνθέτουν το ενδο-ευρωπαϊκό εμπόριο είναι, μεταξύ άλλων, ακατέργαστα ορυκτά, μεταλλεύματα (και scrap), χάλυβας, ξυλεία και παράγωγα, δημητριακά, οργανικά χημικά, ζωοτροφές, λιπάσματα κ.λπ..

12.2 Αποτύπωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ΝΜΑ.

Με ποιους τρόπους μπορεί να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ στην Ευρώπη; Αυτό γίνεται με βάση οικονομικά και πολιτικά κριτήρια. Τα πλεονεκτήματα είναι τα εξής [Θεοδωρόπουλος, (1998)]:

1) Όπως τονίσαμε παραπάνω, η ΝΜΑ είναι φιλική προς το περιβάλλον και επομένως επιδεικνύει χαμηλότερα περιβαλλοντικά κόστη, π.χ. παράγει λι-

γότερες εκπομπές ρύπων ανά τόνο-χιλιόμετρο από ό,τι οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης έχει χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας.

2) Καλύτερα επίπεδα ασφαλείας. Τούτο σημαίνει ότι το 95% των θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ευρώπη παρουσιάζονται στις οδικές μεταφορές⁵.

3) Η χρήση των ΝΜΑ συμβάλλει στη μείωση της συμφορήσεως στα ευρωπαϊκά δίκτυα των χερσαίων μεταφορών.

4) Παρουσιάζει καλύτερες οικονομίες κλίμακας.

5) Καλύτερη ευελιξία για το μεταφορικό κόστος λόγω μεταβολών της ζήτησεως, αλλά και μικρές ανάγκες για νέες υποδομές, εκτός αν πρόκειται για τα λιμάνια.

6) Μελλοντικά καλύτερο ανταγωνιστικό περιβάλλον (τα χερσαία δίκτυα παρουσιάζουν μονοπωλιακή μορφή).

7) Συμβολή στη βελτίωση των συνθηκών και την ανάπτυξη γεωγραφικά απομονωμένων περιοχών ιδίως των μικρών νησιωτικών κοινωνιών.

Όμως η ανάπτυξη της ΝΜΑ είναι δυνατόν να προκαλέσει και τα ακόλουθα μειονεκτήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν:

1) Το θέμα της αύξησεως των ποσοστών του θείου είναι αρκετά μεγαλύτερο από τις άλλες μορφές μεταφοράς. Τα τελευταία χρόνια έχουν κατοχυρωθεί διεθνείς κανόνες (π.χ. MARPOL Παράρτημα VI) περί εκλύσεως θείου, αλλά και μεμονωμένες ενέργειες, π.χ. ΗΠΑ και Αυστραλία ζητούν πολύ χαμηλές εκλύσεις θείου από τα πλοία στην ατμόσφαιρα για τα αλλοδαπά πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Η μείωση αυτή γίνεται σταδιακά μέχρι το 2020 και επιφέρει αλλαγές στα καύσιμα των πλοίων.

2) Συχνές συμφορήσεις στους λιμενικούς χώρους, όπου πιθανόν να προκληθούν και ατυχήματα (αύξηση του σχετικού ρίσκου).

3) Προβλήματα ευελιξίας στους χρόνους εξυπηρέτησεως εξαιτίας της χρήσεως μεγαλύτερης μονάδας χωρητικότητας, άρα και μειωμένη συχνότητα εξυπηρέτησεως ανά προορισμό. Βέβαια αυτό συν-

³ Σύμφωνα με την ΕΕ οι θαλάσσιες μεταφορές καταναλώνουν το μικρότερο ποσό ενέργειας ως καύσιμα, άρα παράγεται λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα από τα άλλα μέσα μεταφοράς ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη.

⁴ Από τη στιγμή που η ΝΜΑ θεωρήθηκε ως επίλυση στην υπερβολική ζήτηση για τις οδικές μεταφορές, αποτέλεσε τμήμα των δικτύων μεταφορών αρχικά σε συνδυασμό με τα λιμάνια και αργότερα με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, αλλά η ΝΜΑ έπρεπε πρώτα απ' όλα να γίνει ανταγωνιστική. Η ΝΜΑ δεν απαιτεί μεγάλες επενδύσεις σχετικά με την υποδομή (εκτός από τους λιμενικούς χώρους), κάτι που δεν ισχύει για τις οδικές μεταφορές και θεωρείται περισσότερο φιλική προς το περιβάλλον.

⁵ Υπολογίζοντας τα ποσοστά, οι συνολικές απώλειες ανθρώπινων ζωών (μαζί με τα πληρώματα) στις θαλάσσιες μεταφορές είναι 1,4 ανά 100 εκ. επιβατοχιλιόμετρα, ενώ αντίστοιχα για τις οδικές είναι 100 και για τους σιδηρόδρομους 40 ανά επιβατοχιλιόμετρα.

δέεται με χαμηλότερο κόστος μεταφοράς (ποιότητα ενάντια στο κόστος).

4) Μειωμένη αξιοπιστία στους χρόνους αναχωρήσεων και αφίξεων (εδώ συμβάλλουν και οι καιρικές συνθήκες).

Ως αποτέλεσμα, η ΕΕ θεωρεί ότι η ανάπτυξη των υποδομών και του τρόπου μεταφοράς της ΝΜΑ είναι επιβεβλημένη, διότι πρόκειται για έναν τομέα που ο ρυθμός ανάπτυξής της ζητήσεως για μεταφορές είναι ταχύτερος από την ανάπτυξη του προϊόντος.

12.3 Στρατηγική της ΕΕ για τη ΝΜΑ.

Από την περασμένη δεκαετία η ΕΕ στόχευσε στην προώθηση της ΝΜΑ, αλλά και στη σύνδεσή της με τις συνδυασμένες μεταφορές, ώστε να επιτευχθεί η ισορροπία ανάμεσα στις ανάγκες των μεταφορών και στις απαιτήσεις του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η αρχή έγινε με την κατάρτιση ενός κειμένου για την προώθηση της ΝΜΑ [Com (95) 317] ως εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές. Σε αυτήν περιλαμβάνονταν προτάσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της ποιότητας της ΝΜΑ, καθώς και για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής και της δυναμικότητας των λιμένων. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για τους εξής 4 άξονες δράσεως:

1) Χρηματοδότηση για τον εκσυγχρονισμό των λιμένων λόγω και της τεχνολογικής ανάπτυξης στις λιμενικές δραστηριότητες.

2) Χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για τη ΝΜΑ, διότι οι πιο πολλές ναυτιλιακές βιομηχανίες είναι υψηλής τεχνολογίας.

3) Προώθηση ενεργειών με σκοπό τη συνεργασία για άσκηση πολιτικής με τα γειτονικά κράτη, που δεν είναι μέλη της ΕΕ.

4) Θεσμοθέτηση διαλόγου για την επίλυση των προβλημάτων και την προώθηση της ΝΜΑ.

Παρά τις αντιδράσεις τόσο των λιμενικών αρχών λόγω της θεωρήσεως από την ΕΕ ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες δεν είναι επαρκώς ανταγωνιστικοί, όσο και των εκπροσώπων των ναυτικών λόγω της απουσίας κοινωνικής διαστάσεως και της ελλείψεως μέτρων για την απασχόληση των Ευρωπαίων ναυτικών, αποφασίστηκε η διαδικασία διαμορφώσεως πολιτικών για την κατά προτεραιότητα προώθηση της ΝΜΑ.

Ωστόσο, η Ευρώπη αποτελεί γεωγραφικά την πιο κατάλληλη περιοχή για την ανάπτυξη και χρήση της ΝΜΑ, αλλά η τελευταία πρέπει να γίνει αναπόσπαστο τμήμα των ευρωπαϊκών αλυσίδων συνδυασμένων μεταφορών για να υπάρξει ικανοποίηση των

αναγκών των χρηστών. Όμως εκτός των γενικών δυσκολιών, λόγω της ελλείψεως υποδομών και της ανεπάρκειας λειτουργιών στην Ευρώπη, προβλήματα για την ανάπτυξή της συναντά η ΝΜΑ και στα κράτη-μέλη, π.χ. μεταξύ άλλων, διακοπή μεταφορικής διαδικασίας για αναφορά στο είδος του φορτίου, πολύπλοκες και χρονοβόρες τελωνειακές διαδικασίες, υψηλά τέλη πλοηγείας, μονοπώλια στην παροχή υπηρεσιών φορτώσεως και εκφορτώσεως, ανεπαρκείς συνδέσεις των λιμένων με τις χερσαίες μεταφορές κ.λπ..

Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελούν τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης που χαρακτηρίζονται από μονοπωλιακές πολιτικές στην παροχή υπηρεσιών πρακτικών σταυροειδούς επιδοτήσεως καθώς και προσφερομένων υπηρεσιών σχετικά με την πλοήγηση των πλοίων ΝΜΑ. Στον Πειραιά τα πλοία δεν επιτρέπεται να ξεκινήσουν την εκφόρτωση εάν δεν έχει ολοκληρωθεί η επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές. Ως αποτέλεσμα, υπάρχει μεγάλη αμφισβήτηση για τη μελλοντική αποτελεσματικότητα της ΝΜΑ τόσο σε ευρωπαϊκό πλαίσιο όσο και σε εθνικό επίπεδο, δίνοντας έμφαση στη διατήρηση της άνισης ανάπτυξεως βορρά-νότου (Haralambides, 2002), η οποία δημιουργεί στρεβλώσεις μέσα στην αγορά της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ, παρόλο που εξομαλύνεται κατά περίπτωση, π.χ. η επικράτηση του συστήματος μεταφορτώσεως στην αγορά των Ε/Κ.

Παράλληλα η επιτάχυνση των διαδικασιών ανάπτυξεως της ΝΜΑ τα τελευταία χρόνια δίνει έμφαση στην **εσωτερική ναυσιπλοΐα**, που αποτελεί έναυσμα για τη βελτίωση του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, το οποίο υποφέρει από κυκλοφοριακή συμφόρηση και κατά συνέπεια καθυστερήσεις που τελικά είναι επιβλαβείς για το περιβάλλον. Εξάλλου η εσωτερική ναυσιπλοΐα έχει τις προϋποθέσεις να συνδυαστεί πλήρως με το σύστημα εφοδιαστικής αλυσίδας, διότι διαθέτει στόλο περίπου 11.000 πλοίων. Το **σχέδιο δράσεως Naiades** (2006-2013) είχε ως στόχο την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη και είχε ως άξονες:

1) Τη δημιουργία ευνοϊκότερων συνθηκών για τα δρομολόγια και την προσέλκυση νέων αγορών.

2) Την εφαρμογή καινοτομιών στον διαθέσιμο στόλο.

3) Την ενίσχυση των επενδύσεων στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού.

4) Τη δημιουργία δικτύου προωθήσεως αυτής της αγοράς, και

5) τη δημιουργία κατάλληλης υποδομής.

12.4 Το ζήτημα της ακτοπλοΐας.

Σύμφωνα με τους Paixao and Marlow (2002), οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην ΕΕ ως εναλλακτική επιλογή έναντι των οδικών μεταφορών διακρίνονται:

- 1) Στην αγορά τροφοδοτικών υπηρεσιών (feeders).
- 2) Στην ενδο-ευρωπαϊκή αγορά, και
- 3) στην αγορά της ακτοπλοΐας.

Οι τροφοδοτικές υπηρεσίες βασίζονται πολύ στα **logistics**, δηλαδή παραγωγή-μεταφορά-διανομή αγαθών σύμφωνα με το πρότυπο door-to-door, αλλά αποτελούν και τμήμα της ποντοπόρου ναυτιλίας γραμμών. Η ανάπτυξη τους οφείλεται στη λειτουργία του συστήματος ανταποκρίσεων (hub-and-spoke), που είναι έτσι σχεδιασμένο, ώστε να παρέχει υπηρεσίες με τη χρήση πλοίων ΝΜΑ ικανοποιώντας τις ανάγκες για τον απαιτούμενο όγκο φορτίων. Η ακτοπλοϊκή αγορά αφορά στο εγχώριο και εσωτερικό εμπόριο και όχι τόσο στο περιφερειακό, αν και η ενσωμάτωση των 3 παραπάνω αγορών συμβάλλει στη σταδιακή ενοποίηση της ΝΜΑ τόσο εντός ΕΕ όσο και εκτός των συνόρων, όπου προϊόντα και επιβάτες μετακινούνται χωρίς εμπόδια.

Η κατοχή των εθνικών, παρακτίων και μεταξύ των νησιών ναυτιλιακών υπηρεσιών (ή **cabotage**), περιλαμβάνοντας και τα **υπερπόντια εδάφη** (overseas territories) ενός κράτους, παραμένει ακόμη και σήμερα ενεργή σε ορισμένα αναπτυσσόμενα κράτη. Υπό το καθεστώς της ΕΕ, όπου ισχύουν οι συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού για την εμπορική ναυτιλία, δεν επιβάλλονται τέτοιου είδους περιορισμοί. Ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που ισχύουν σε κάθε ευρωπαϊκή χώρα, εάν για παράδειγμα η παράκτια ζώνη είναι στενή ή υπάρχει μικρός όγκος εγχωρίων μεταφορών, η παράκτια ναυτιλία δεν είναι σημαντική, αλλά εάν ασκείται σημαντικό ποσοστό του εσωτερικού εμπορίου ή οι περιορισμοί του cabotage

συγκρούονται με την περαιτέρω προώθηση των διεθνών φορτίων, ο αντίκτυπος είναι σημαντικός.

Αντιθέτως, στις ΗΠΑ σύμφωνα με τον νόμο Jones Act (1924), η μεταφορά φορτίων ανάμεσα στην ηπειρωτική χώρα και στα νησιά της Χαβάης ή στην Αλάσκα⁶ είναι υπό περιορισμούς, ακόμη και για τη μεταφόρτωση Ε/Κ που προορίζονται για το διεθνές εμπόριο. Τα παράκτια φορτία είναι υποχρεωτικό να μεταφέρονται με πλοία, τα οποία δεν είναι απλά νηολογημένα, αλλά ανήκουν σε εθνικούς πλοιοκτήτες, έχουν ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ και τα πληρώματά τους αποτελούνται εξ ολοκλήρου από Αμερικανούς πολίτες.

Το cabotage είναι μία περιορισμένης μορφής **διάκριση σημαίας** (flag discrimination), αλλά δεν αποτελεί νέο θεσμό στην εμπορική ναυτιλία. Προέρχεται από την εποχή του Κρόμγουελ (1651), όταν ψηφίστηκαν οι ναυτιλιακοί νόμοι, σύμφωνα με τους οποίους το θαλάσσιο εμπόριο από και προς τις βρετανικές αποικίες έπρεπε να διεξάγεται από τους εθνικούς στόλους. Επίσης, υπήρχε γενική ενθάρρυνση με τη μορφή κρατικών ενισχύσεων προς τους βρετανούς πλοιοκτήτες για τη μεταφορά ειδικών εξαγωγών, όπως το καλαμπόκι και άλλα γεωργικά προϊόντα.

Το ζήτημα του cabotage στο πλαίσιο της ΕΕ δεν περιλήφθηκε στις αρχικές ενέργειες για την υιοθέτηση ναυτιλιακής πολιτικής (Κανονισμός 4055/1986), διότι συνάντησε αντιδράσεις από τα κράτη-μέλη εξαιτίας αμυντικών σκοπών και εθνικών συμφερόντων, ιδίως από τα νοτιο-ευρωπαϊκά κράτη⁷, π.χ. Ελλάδα, Ιταλία, Ισπανία⁸, Πορτογαλία. Αναφέρθηκε μεταξύ άλλων ότι η **κατάργηση του cabotage** (abolition) αποτέλεσε ένα διχαστικό θέμα ανάμεσα στα κράτη-μέλη. Μετά τις αποτυχημένες προσπάθειες του 1986 και του 1989, το Συμβούλιο των Υπουργών υιοθέτησε τον **Κανονισμό 3577/1992**, που εφάρμοζε την αρχή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στις ναυτιλιακές μεταφορές εντός της ΕΕ (maritime cabotage)⁹.

Επομένως το 1992 υπήρξε ένας συμβιβασμός

⁶ Στις μεταφορές πετρελαίου από την Αλάσκα προς άλλα λιμάνια των ΗΠΑ (τα φορτία αυτά είναι μόνο για εσωτερική κατανάλωση) ακολουθείται συνήθως συγκεκριμένο δρομολόγιο ανά ταξίδι οπότε παρουσιάζεται το περίεργο φαινόμενο τα Δ/Ξ να συμπεριφέρονται ως πλοία τακτικών γραμμών.

⁷ Αντιθέτως τα βορειο-ευρωπαϊκά κράτη επιθυμούσαν την κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, διότι θα είχαν πολλά οφέλη από την καθιέρωση νέων υπηρεσιών.

⁸ Η Ιταλία και η Ισπανία υποστήριξαν τη διατήρηση των περιορισμών του cabotage, διότι η απόσυρσή του θα είχε δυσμενείς συνέπειες στα θέματα απασχολήσεως και ευημερίας των ναυτικών.

⁹ Η Ελλάδα ήταν η τελευταία χώρα που κλήθηκε να εφαρμόσει τον κανονισμό στις τακτικές γραμμές επιβατηγών πλοίων και πορθμείων, αλλά και για μεταφορές που εκτελούν πλοία κάτω από 650 GT, από τον Ιανουάριο του 2004.

που οδήγησε στο να καταργηθούν σταδιακά οι υφιστάμενοι περιορισμοί. Ως αποτέλεσμα, οι μεταφορές παρακτίων φορτίων κατά μήκος της ηπειρωτικής χώρας πολύ γρήγορα καταργήθηκαν. Προσωρινές εξαιρέσεις υπήρξαν για στρατηγικά φορτία, δηλ. πετρέλαιο και νερό, μέχρι τον Ιανουάριο του 1997 και μεταξύ των χειμάρων μεταφορών σε ορισμένες περιπτώσεις μέχρι τον Ιανουάριο του 1999. Μόνο για την Ελλάδα τα χρονικά όρια επεκτάθηκαν μέχρι το 2004 για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Ακόμη και μέχρι σήμερα η Ελλάδα υποστήριζε τη διατήρηση των περιορισμών του cabotage εξαιτίας των αναγκών δημοσίου συμφέροντος για τα απομακρυσμένα μικρά νησιά (όλες οι υπηρεσίες για απομονωμένες περιοχές, προϊόντα και επιβάτες είναι οικονομικά ασύμφορες, αλλά λόγω των κρατικών επιδοτήσεων γίνονται εφικτές), την εποχιακή ζήτηση ορισμένων υπηρεσιών, θέματα εθνικής ασφάλειας και την ανάγκη προστασίας των εθνικών υπηρεσιών από τον ανταγωνισμό. Η Ελλάδα εφαρμόζει συνθήκες cabotage στην παράκτια ναυτιλία και στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων. Η εικόνα μέχρι σήμερα είναι ότι για οικονομικούς λόγους δεν υπάρχει ανταγωνισμός από άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες και όλες οι πορείες της ΝΜΑ παραμένουν στη διαχείριση από πλοία υπό ελληνική σημαία.

Υποστηρίζεται [V. Power (1998)] ότι συνολικός όγκος του cabotage είναι αρκετά σημαντικός στην ΕΕ και προφανώς συγκεντρώνεται στη Μεσόγειο θάλασσα, π.χ. η Ελλάδα αγγίζει τα 20 εκ. τόνους φορτίου, η Ισπανία τα 40 εκ. τόνους και η Ιταλία τα 55 εκ. τόνους αντίστοιχα, αν και το μεγαλύτερο νούμερο παρουσιάζει η Βρετανία με 65 εκ. τόνους (περιλαμβάνονται οι προμήθειες φορτίων offshore και οι μεταφορές επιβατών και εργατών σε πλατφόρμες εξορύξεως πετρελαίου και φυσικού αερίου). Το μεγαλύτερο μέρος του cabotage διεξάγεται μεταξύ ηπειρωτικής χώρας, και νησιών ή μεταξύ δύο λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, ενώ ένα μικρό μέρος αφορά στις μεταφορές μεταξύ νησιών και είναι συνήθως για επιβάτες και όχι τόσο φορτία. Ο συνολικός αριθμός επιβατών μέσω αυτής της μεταφοράς στα ευρωπαϊκά λιμάνια είναι περίπου 50 εκ., μικρό ποσοστό αυτών αφορά σε πορθμεία (short-ferry crossings).

12.4.1 Η απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage.

Η πρώτη έκθεση της Επιτροπής της ΕΕ σχετικά με την εφαρμογή του παραπάνω κανονισμού (1995)

ήταν υποστηρικτική με τους όρους λειτουργίας μίας απελευθερωμένης ακτοπλοϊκής αγοράς. Παράλληλα η συμμετοχή αλλοδαπών πλοιοκτητών στη μεταφορά φορτίων ιδίως στη Μεσόγειο παρέμεινε περιορισμένη, είτε διότι δεν υπήρχε ικανός όγκος αυτών, είτε διότι δεν είχαν το απαραίτητο ενδιαφέρον για τις χώρες εισαγωγής ή επειδή ορισμένα ταξίδια επιστροφής γίνονταν δίχως φορτίο. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, τα αλλοδαπά πλοία συμμετείχαν όπου υπήρχε έλλειψη ικανοποιήσεως της ζήτησης από την εθνική χωρητικότητα, και τελικά μετέφεραν το 6% του ελεύθερου πλέον εμπορίου με κάποια υπό τρίτη σημαία πλοία, που ασκούσαν υπηρεσίες cabotage και βρίσκονταν υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών με εθνικότητα τη χώρα που διεξαγόταν το εμπόριο.

Σχετικά με τη σταδιακή απελευθέρωση από τα προνόμια του cabotage, αυτή επεκτείνεται μόνο στα πλοία που είναι νηολογημένα στα κράτη-μέλη. Δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών εντός ΕΕ ή για μη ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Το cabotage αποτελεί όπως έχουμε ήδη τονίσει **εμπόδιο** (impediment) στο εμπόριο της ΕΕ. Η επιθυμητή κατάσταση της ενιαίας αγοράς θα ήταν ατελής δίχως την άρση του cabotage σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο. Στα ευρωπαϊκά ύδατα δεν υπάρχει κράτηση φορτίου εκτός από τον κώδικα της UNCTAD για τις συνδιασκέψεις πλοίων τακτικών γραμμών.

Επίσης, υπάρχουν περιορισμοί για τα πληρώματα των αλλοδαπών πλοίων που συμμετέχουν σε εμπορευματικές μεταφορές των νησιών. Καταστρατηγώντας μία απ' τις βασικές αρχές του διεθνούς δικαίου ότι το κράτος της σημαίας δεν έχει δικαιοδοσία σχετικά με λειτουργικά θέματα πάνω στα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτό, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό, και με βάση αυτό το επιχείρημα τα αλλοδαπά πλοία πιθανόν να υποχρεωθούν να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις του παράκτιου κράτους. Η πρακτική σε ορισμένες χώρες όπως η Βραζιλία, η Αυστραλία, οι ΗΠΑ, που λειτουργούν με βάση τους περιορισμούς του cabotage, ουσιαστικά ενθαρρύνουν υψηλούς τοπικούς ναύλους και υψηλά κόστη, αλλά και παλαιά και ακατάλληλα πλοία, παρότι τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει η προσέγγισή τους προς την πιο χαλαρή αντιμετώπιση των περιορισμών.

Σημαντική κριτική έχει ασκηθεί κατά το παρελθόν σχετικά με τους προστατευτικούς νόμους όπως οι κανονισμοί για το cabotage, διότι αυτοί οδηγούν σε αυξημένους ναύλους και χαμηλότερα επίπεδα μεταφορικών υπηρεσιών. Η αντίθετη άποψη υποστηρίζει ότι

τέτοιοι κανονισμοί σε αρκετές χώρες υποστηρίζουν την τοπική ναυπηγική βιομηχανία, διότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός με αντίστοιχες βιομηχανίες άλλων χωρών εξαιτίας της παραγωγικότητας και των αθέμιτων πρακτικών από αλλοδαπές κρατικές αρχές στις βιομηχανίες τους. Επίσης, η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας προκαλεί απώλειες στα κέρδη των εταιρειών και στις θέσεις εργασίας, κάτι που στην Ελλάδα δεν συμβαίνει λόγω της απουσίας άλλων Ευρωπαϊκών στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Συνοπτικά η είσοδος αλλοδαπών πλοίων στην εθνική ακτοπλοΐα εξακολουθεί να είναι αρκετά περιορισμένη στα πιο πολλά κράτη-μέλη της ΕΕ, ενώ παράλληλα τα κράτη της νότιας Ευρώπης που είχαν και τα πιο σημαντικά συμφέροντα, σύμφωνα με την έκθεση της Επιτροπής, εκμεταλλεύτηκαν το χρονικό στάδιο πριν την άρση των προνομίων της ακτοπλοΐας με σκοπό να βελτιώσουν τα επίπεδα ποιότητας των στόλων τους.

12.4.2 Η ελληνική προσέγγιση.

Το θέμα των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ελλάδα αντιμετωπίστηκε τόσο σε κεντρικό δημόσιο επίπεδο, όσο και σε τοπικό κοινωνικό εξαιτίας της γεωγραφικής διασποράς των νησιών (μικρών και μεγάλων) και του εκτεταμένου αναπτύγματος της παράκτιας ζώνης. Η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη και την ανάπτυξη της βιομηχανίας του τουρισμού και είναι απαραίτητο να βελτιωθεί το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ακτοπλοΐας. Με βάση απόψεις των [Lekakou and Fafaliou (2002)] διαχρονικά στην Ελλάδα οι διάφορες αλλαγές στη δομή των ακτοπλοϊκών μεταφορών οφείλονται ευθέως στην κρατική παρέμβαση. Η αρχή αφορούσε σε κρατικό μονοπώλιο, ακολούθησε ο πλήρης ανταγωνισμός με μεγάλες ζημιές, η ανα-

γκαστική κοινοπραξία, με κατάληξη το ρυθμιζόμενο ολιγοπώλιο¹⁰ με πολλαπλά επίπεδα κρατικού παρεμβατισμού¹¹.

Οι άδειες σκοπιμότητας που καθόριζε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας–ΥΕΝ¹² περιλάμβαναν τις δρομολογιακές γραμμές, τις εξυπηρετήσεις των πλοίων, τη σειρά προσεγγίσεως των λιμένων, τη συχνότητα των δρομολογίων και τις τιμές των ναύλων. Ο στόχος ήταν η εξασφάλιση αξιόπιστων και τακτικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για ολόκληρο το έτος και χωρίς επιχορήγηση, αλλά και η εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας με τα μικρά, απομονωμένα και μη εμπορικά νησιά, που βεβαίως το εμπόριο δεν ήταν επικερδές για τους πλοιοκτήτες. Επόμενο ήταν η κρατική παρέμβαση να μην αφήνει σημαντικά περιθώρια κέρδους στους εθνικούς πλοιοκτήτες και κατά συνέπεια δεν υπήρχε βελτίωση και εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού δικτύου, ώστε να υπάρχουν και καλύτερες παρεχόμενες υπηρεσίες. Παράλληλα συνέβησαν και κάποια σοβαρά ατυχήματα (ακόμη και με απώλειες ανθρώπινων ζωών) την τελευταία δεκαετία π.χ. Poseidon Express (1996), Express Samina (2000), που οδήγησαν στο άνοιγμα της αγοράς στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες πριν τη λήξη της προθεσμίας (2004)¹³.

Η μετάβαση στο στάδιο της απελευθερώσεως χαρακτηρίζεται από κάποιες προσφυγές της ΕΕΑ (Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας) ή κάποιων μεμονωμένων πλοιοκτητών σχετικά με την επιβολή κρατικού ναυτολογίου, τη δεσμευτικότητα και δυσκαμψία του δικτύου και τη διαδικασία παροχής δικαιώματος αποκλειστικής εξυπηρετήσεως. Η ΕΕΑ αντιδρούσε σε οικονομικής φύσεως θέματα όπως η ελεύθερη δρομολόγηση, η σύνθεση του πληρώματος, η ενδιαίτηση, η επιβολή ανώτατης τιμής στην οικονομική θέση και, το πλέον σημαντικό, η επιβολή ορίου ηλικίας υποχρεωτικής αποσύρσεως των ακτοπλοϊκών πλοίων¹⁴. Η

¹⁰ Μία βιομηχανία χαρακτηρίζεται ρυθμιζόμενη όταν παρουσιάζει φαινόμενα όπως ο έλεγχος εισόδου και εξόδου των εταιρειών στον συγκεκριμένο κλάδο, η επιβολή τιμών, και η παρέμβαση στα ποιοτικά στοιχεία της προσφερόμενης υπηρεσίας.

¹¹ Το βασικό θεσμικό πλαίσιο ήταν ο ΚΑΝΔ και οι διατάξεις του για την ακτοπλοΐα και το ΠΔ 684/76 για τις άδειες σκοπιμότητας. Η αρχή που έπαιρνε τις αποφάσεις ήταν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και επίκεντρο της λειτουργίας της αγοράς το πλοίο και όχι η εταιρεία.

¹² Το ΥΕΝ σήμερα ονομάζεται Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών Ναυτιλίας και Τουρισμού.

¹³ Πρόκειται για τον Ν. 2932/2001, που προέβλεπε ότι από την 1^η Νοεμβρίου 2002 θα ήταν ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών που θα παρέχονταν έναντι αμοιβής από κοινοτικούς πλοιοκτήτες ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου–ΕΟΧ ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών–ΕΖΕΣ εκτός της Ελβετίας. Το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο εξακολουθούσε να στηρίζει το καθεστώς προστασίας δημόσιου συμφέροντος. Ο νόμος αυτός θεωρήθηκε καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, διότι ανέθετε σε ανεξάρτητη αρχή (Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδομεταφορών–ΡΑΘΕ) τον έλεγχο του τομέα, η οποία όμως καταργήθηκε το 2004 με την επαναφορά του ελέγχου στην κεντρική εξουσία.

¹⁴ Μέχρι το 1967 το όριο ηλικίας ήταν τα 35 χρόνια όπως ορίστηκε από το ατύχημα του *Ηράκλειον* και μειώθηκε στα 30 χρόνια αμέσως μετά το συμβάν του Express Samina. Το μέτρο της αποσύρσεως ισχύει μόνο για τα πλοία υπό Ελληνική σημαία.

Επιτροπή απάντησε με προειδοποιητικές επιστολές συμμορφώσεως της ελληνικής πλευράς (2005).

Από την άλλη πλευρά ο ΙΜΟ και η ΕΕ δεν ακολούθησαν την ίδια φιλοσοφία με την Ελλάδα όσον αφορά στην ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, δηλαδή αντί της θεσπίσεως ορίου ηλικίας με σκοπό την απόσυρση από την ενεργό δράση, υιοθέτησαν μέτρα αναβαθμίσεως του διαθέσιμου στόλου ανάλογα με την ηλικία τους με βάση τη σύμβαση SOLAS και τις τελευταίες τροποποιήσεις της. Η ΕΕ από το 1998 θέσπισε μέτρα αναβαθμίσεως για τα υπάρχοντα Ε/Γ πλοία που εκτελούν ταξίδια στο εσωτερικό των κρατών-μελών¹⁵. Τα μέτρα αυτά αφορούν στο σύνολο του επιβατηγού στόλου (τακτικές συγκοινωνίες και τουριστική εκμετάλλευση).

Συμπερασματικά δεν υπήρξαν μεγάλες διαφορές στα επίπεδα εξυπηρετήσεως και στην πώση των

τιμών, όπως συνέβη σε άλλες βιομηχανίες, αλλά οι συχνοί χρήστες (επιβάτες προερχόμενοι από τα νησιά) βίωσαν πώση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και αύξηση των τιμών των ναύλων. Όμως αυξήθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι κρατικοί πόροι για τις επιδοτήσεις, ενώ οι λιμενικές υποδομές παρέμειναν ανεπηρέαστες. Ένα σημαντικό στοιχείο προόδου θα ήταν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να εστιάζουν, αντί για το πλοίο και τη λειτουργία του, στην προώθηση του προϊόντος, δηλ. στον επιβάτη και στην αύξηση του κύκλου εργασιών. Οι αλλαγές που έγιναν το 2006 στον Ν. 2932/2001 με σκοπό την προσαρμογή του στις διατάξεις του κανονισμού 3577/1992 ήταν επουσιώδεις (π.χ. δεν υποχρεώνεται ο αλλοδαπός πλοιοκτήτης που θα συμμετέχει στο ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο να διατηρεί γραφεία σε ελληνικό έδαφος).



¹⁵ Σημαντική αναφορά γίνεται στη συνθήκη της Στοκχόλμης για τη συμμόρφωση των Ο/Γ πλοίων (οδηγίες 2003/24 και 2003/25).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

13.1 Εισαγωγή.

Σύμφωνα με το άρθρο 90 της Συμβάσεως του Δικαίου της Θάλασσας (1982) κάθε κράτος είτε παράκτιο είτε περικλειστο έχει το δικαίωμα να εξασκεί τον πλου διελεύσεως στα διεθνή ύδατα με πλοία που φέρουν τη σημαία του. Πρόκειται για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, δηλαδή την ελεύθερη κυκλοφορία πλοίων δίχως περιορισμούς παρά μόνο από πολεμικά ή άλλα δημόσια πλοία, που φέρουν την ίδια σημαία. Άρα υπάρχει σύνδεση μεταξύ ενός πλοίου με ένα κράτος, η οποία αποτελεί την πρωταρχική προϋπόθεση, ώστε το πλοίο αυτό να κινείται ελεύθερα στην ανοικτή θάλασσα.

Η σχέση αυτή ρυθμίζεται τόσο από τη ΣΔΘ, όσο και από την εσωτερική νομοθεσία των κρατών και έχει καθιερωθεί με τον θεσμό της **εθνικότητας των πλοίων** (ship nationality). Μολονότι η εθνικότητα, όπως γνωρίζουμε, υποδηλώνει τη σχέση ενός φυσικού ή δημοσίου προσώπου προς το κράτος και θα ήταν περίεργο ίσως και παράδοξο να αναφέρεται σ' ένα αντικείμενο όπως το πλοίο, έχει παραδοσιακά επικρατήσει η άποψη ότι η σχέση κράτους προς πλοίο διαμορφώνεται κατ' αναλογία της σχέσεως προσώπου προς κράτος. Ποιο είναι το αποτέλεσμα; Ότι το κράτος με βάση την εθνικότητα αποδέχεται ότι κάποιος αριθμός διεθνών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων μπορεί να απορρέουν από τη σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο.

Με βάση τους προϋπάρχοντες εθιμικούς κανόνες, το άρθρο 91 της ΣΔΘ ουσιαστικά ακολουθεί την ίδια συλλογιστική και προβλέπει ότι ο καθορισμός των ειδικών όρων για τη χορήγηση της εθνικότητας σε ένα πλοίο εξαρτάται απ' το εσωτερικό δίκαιο του κάθε κράτους, υλοποιείται με τον θεσμό της **νηολογήσεως** και αποδεικνύεται με την έκδοση των σχετικών εγγράφων του κράτους νηολόγησεως, οπότε κατοχυρώνεται το δικαίωμα του πλοίου να υψώνει την εθνι-

κή σημαία. Η **νηολόγηση** (registration) ως νόμιμη πράξη αποτελεί μία διοικητική διαδικασία εγγραφής στο ειδικό βιβλίο (νηολόγιο) ενός κράτους και έτσι προκύπτει η εθνικότητα του πλοίου.

Η έλλειψη γενικών κανόνων για τη χορήγηση της εθνικότητας σε ένα πλοίο δικαιολογεί τη στρόφη προς την αποκλειστική διάκριση του κάθε κράτους, κάτι που σημαίνει ότι οι όροι ποικίλλουν ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες που ισχύουν σε κάθε κράτος, π.χ. είτε με μία απλή αίτηση, είτε με απαίτηση μερικής ή ολικής κυριότητας, δηλαδή να ανήκει το πλοίο κατά ένα ποσοστό ή κατά πλήρη κυριότητα σε πολίτες του κράτους ή εταιρείες, που ελέγχονται κατά πλειοψηφία από πολίτες του κράτους ή έχουν την κύρια έδρα τους στο έδαφος του κράτους κ.λπ.. Για τα κράτη της ΕΕ δεν ισχύει το ίδιο, δηλ. η διακριτική ευχέρεια του κράτους να απονέμει την εθνικότητα σ' ένα πλοίο και την εγγραφή του στο νηολόγιο περιορίζεται λόγω κάποιων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου¹.

Από τα παραπάνω και σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου προκύπτει ότι όταν το πλοίο κινείται στα διεθνή ύδατα υπόκειται μόνο στον έλεγχο του κράτους της σημαίας και μάλιστα δεν μπορεί να αλλάξει τη σημαία, εκτός αν πουληθεί το πλοίο ή αλλάξει νηολόγιο. Ο έλεγχος αυτός αφορά σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του κράτους, π.χ. τήρηση νηολογίου, τήρηση των επιπέδων ναυτικής ασφάλειας σε σχέση με την κατασκευή, εξοπλισμό, αξιοπλοΐα, επάνδρωση των πλοίων και των συνθηκών εργασίας και επιπέδων εκπαίδευσεως των πληρωμάτων (άρθ. 94 της ΣΔΘ). Επίσης, το κράτος μεριμνά για τη διεξαγωγή έρευνας για ναυτικά ατυχήματα στα οποία έχουν εμπλακεί τα πλοία υπό τη σημαία του και έχουν προκαλέσει απώλειες ανθρώπινων ζωών, σοβαρές ζημιές στα πλοία ή σε εγκαταστάσεις άλλου κράτους στο θαλάσσιο περιβάλλον.

¹ Βλ. για παράδειγμα τις αποφάσεις του ΔΕΚ: The Queen and Secretary of State for Transport, ex parte, Factortame Ltd and others C-221/89, Συλλ. I-3905, και Commission vs. France Συλλ. I-1966.

13.2 Περιορισμοί και συνέπειες της εθνικότητας των πλοίων.

Από τη στιγμή που δεν μπορεί να αλλάξει η σημαία ενός πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου ή του ελλιμενισμού του, εκτός των περιπτώσεων που αναφέραμε αμέσως παραπάνω, προκύπτει ότι ένα κράτος δεν μπορεί να προσφέρει την εθνικότητά του σε ένα πλοίο, που ήδη έχει την εθνικότητα ενός άλλου κράτους. Αν συμβεί αυτό, το δεύτερο κράτος υποχρεούται να ακυρώσει τη νολόγηση, αν και ακόμη δεν υπάρχει εν ισχύ διεθνής κανόνας, που να διέπει αυτό το καθεστώς².

Το άρθρο 92(2) της ΣΔΘ ορίζει ότι αν ένα πλοίο κινείται έχοντας σημαίες δύο ή περισσότερων κρατών δεν έχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί καμία από αυτές τις εθνικότητες, αντίθετα θεωρείται πλοίο δίχως εθνικότητα. Όμως πρέπει να τονιστεί ότι οι συνέπειες για τα **πλοία με διπλή εθνικότητα** (ships of double nationality) δεν είναι ίδιες με αυτές των **πλοίων δίχως εθνικότητα** (stateless ships), διότι τα τελευταία δεν διαθέτουν εθνικό χαρακτήρα και επομένως θα θεωρηθούν πειρατικά. Ένα πλοίο χωρίς εθνικότητα δεν θα έχει προστασία (ανυπαρξία κράτους σημαίας), δεν θα είναι ικανό να συμμετέχει σε νόμιμο εμπόριο, δεν θα μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως ούτε να επισκεφθεί λιμάνια και βέβαια θα είναι εκτεθειμένο σε κράτηση ή σύλληψη. Σχετική είναι η υπόθεση του πλοίου *Asya* (1948)³, το οποίο δεν είχε υψώσει καμία σημαία, και όταν προκλήθηκε από ένα βρετανικό πολεμικό πλοίο, ύψωσε αμέσως την τουρκική σημαία. Λίγο πριν τη στιγμή της επιβίβασης για έλεγχο, άλλαξε τη σημαία υψώνοντας την εβραϊκή. Κατά τον έλεγχο που ακολούθησε διαπιστώθηκε ότι δεν είχε καθόλου έγγραφα και συνελήφθη ανοικτά των ακτών της Παλαιστίνης, ενώ προσπαθούσε να αποβιβάσει Εβραίους εποίκους παράνομα.

Το πλοίο χωρίς εθνικότητα δεν υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία ενός κράτους και επομένως όλα τα κράτη έχουν συντρέχουσα δικαιοδοσία σε αυτό. Επίσης, πλοία που δεν διαθέτουν αναγνω-

ρισμένη οντότητα λόγω της μη αποδεκτής σημαίας, εξομοιώνονται με τα πλοία δίχως εθνικότητα, π.χ. αν κάποιο πλοίο έφερε τη σημαία της αποκαλούμενης Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου⁴ ή πλοίο υπό κουρδική σημαία κ.λπ.. Υποστηρίζεται όμως και η άποψη ότι τα κράτη δεν μπορούν να ασκήσουν δικαιοδοσία σε πλοία που δεν έχουν εθνικότητα, εκτός μόνο εάν προβλέπεται από το διεθνές δίκαιο υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, π.χ. η εθνικότητα των μελών του πληρώματος ή των επιβατών πάνω στο πλοίο.

Αντιθέτως, το πλοίο με διπλή σημαία μπορεί να εξομοιωθεί με πλοίο χωρίς ιθαγένεια, δηλαδή δεν υπάρχει αυτόματη εξομοίωση των δύο νομικών καθεστώτων. Το καθεστώς της απουσίας εθνικότητας λογικά προέρχεται απ' τη μη εγγραφή του πλοίου σε κάποιο νολόγιο ή επειδή φέρει σημαία που επίσημα δεν αντιπροσωπεύει κάποια νομική οντότητα. Συνεπώς η διπλή εθνικότητα του πλοίου δεν αποτελεί διεθνή παράβαση εν αντιθέσει με το πλοίο χωρίς εθνικότητα. Τι θα συνέβαινε όμως αν ήταν εν ισχύ το κοινοτικό νολόγιο και το πλοίο ύψωνε δύο σημαίες, την κοινοτική, και αυτή του κράτους της σημαίας; Θεωρείται αυτό διπλή εθνικότητα ή διπλή ιθαγένεια; Ή ακόμη χειρότερα η κοινοτική σημαία δεν αντιπροσωπεύει κάτι συγκεκριμένο παρά μόνο την πιστοποίηση ότι το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο κοινοτικό νολόγιο;

Το άρθρο 93 της ΣΔΘ αναφέρεται ρητά στις εξαιρέσεις από τη ρύθμιση που αφορά σε πλοία υπό διπλή σημαία, όταν αυτά χρησιμοποιούνται από την επίσημη υπηρεσία του ΟΗΕ, των εξειδικευμένων οργανώσεων του ή του διεθνούς οργανισμού Ατομικής Ενέργειας ή ακόμη και ορισμένων ανθρωπιστικών οργανισμών, π.χ. Διεθνής Αμνηστία, και φέρουν τη σημαία τους (μαζί με τη σημαία κάποιου κράτους), αλλά πουθενά δεν αναφέρεται στο καθεστώς της ΕΕ.

13.3 Το ζήτημα της νολογήσεως των πλοίων.

Νολόγηση σημαίνει εγγραφή του πλοίου στα δημόσια αρχεία ενός κράτους και θεωρείται, όχι πά-

² Δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ η σύμβαση των Η.Ε. για τους όρους νολογήσεως των πλοίων (1986), που απαιτεί 40 υπογραφές κρατών-μελών, των οποίων η συνολική χωρτικότητα να ξεπερνά το 25% σε παγκόσμιο επίπεδο. Μέχρι σήμερα μόνο 14 κράτη έχουν υπογράψει τη σύμβαση.

³ Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Naim Molvan v. Attorney General for Palestine [1948] 81 LI L Rep 277.

⁴ Μία άλλη προσέγγιση προκύπτει από τη θέση του Ομοσπονδιακού Εφετείου των ΗΠΑ στην υπόθεση US v. Marino Garcia [679F. 2d 1373/1982], όπου θεωρήθηκε όχι μόνο ότι τα πλοία δίχως εθνικότητα είναι διεθνείς παρίες και δεν μπορούν να πλεύουν ελεύθερα στα διεθνή ύδατα, αλλά αποτελούν πλωτά καταφύγια (sic) και είναι απειλή προς την τάξη και σταθερότητα της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα.

ντοτε, προϋπόθεση και συνάμα δοκιμασία για την εθνικότητα του πλοίου. Σύμφωνα με τους Farthing and Brownrigg (1997), η διαδικασία της νπολογήσεως έχει ιδιότητες που απορρέουν τόσο από το δημόσιο όσο και από το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο:

Σύμφωνα με το δημόσιο δίκαιο (public law):

1) Σύνδεση του πλοίου με συγκεκριμένο κράτος και θέτοντάς το υπό τη δικαιοδοσία του κράτους αυτού για κανονισμούς ναυτικής ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας, επανδρώσεως με κατάλληλα πρόσωπα κ.λπ..

2) Παροχή του δικαιώματος υψώσεως της σημαίας του κράτους.

3) Παροχή διπλωματικής και ναυτικής προστασίας αλλά και προξενικής βοήθειας.

4) Παροχή άλλων δικαιωμάτων, π.χ. πρόσβαση σε φορτία, έρευνα και τεχνολογία, αλιεία στα χωρικά ύδατα, παράκτιο εμπόριο κ.λπ., και

5) σε συνθήκες πολέμου καθορισμός της εφαρμογής σχετικών κανόνων ή και της ουδετερότητας του πλοίου.

Σύμφωνα με το **ιδιωτικό δίκαιο** (private law):

1) Προστασία του τίτλου του **εγγεγραμμένου πλοιοκτήτη** (registered owner),

2) προστασία των τίτλων άλλων προσώπων που έχουν **συμφέροντα ιδιοκτησίας** (security interests) πάνω στο πλοίο, π.χ. υποθήκες.

Η διαδικασία της εκδόσεως των σχετικών εγγράφων που πιστοποιούν την εθνικότητα του πλοίου και η οποία δίνει το δικαίωμα να υψώνει την εθνική σημαία, δεν είναι πάντοτε η ίδια. Σε ορισμένες περιπτώσεις ακολουθείται η μέθοδος της **διπλής νπολογήσεως** (dual registry), μέθοδος που πλησιάζει τη μορφή της **γυμνής ναυλώσεως** (bareboat charter), όταν ένα πλοίο έχει νπολογηθεί σε ένα κράτος και λαμβάνει το δικαίωμα να υψώσει τη σημαία άλλου κράτους (με αντίστοιχο ικανό πλήρωμα).

Μερικές φορές ο πλοιοκτήτης βρίσκεται στην ανάγκη να νπολογήσει το πλοίο του υπό δύο σημαίες, π.χ. εάν για κάποιους λόγους (δεν μπορεί να εξασφαλίσει τραπεζική εγγυητική λόγω υποθήκης) δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει την εθνική σημαία, θα στραφεί σε δεύτερη νπολόγηση. Αυτό εκφράζεται απλά με την περίπτωση που το πλοίο αρχικά είναι νπολογημένο στο κράτος Α και η πλοιοκτήτρια εταιρεία, στην οποία ανήκει το πλοίο, καθίσταται συμβαλλόμενο μέρος σε συμβόλαιο γυμνής ναυλώσεως που

είναι νπολογημένο στο κράτος Β απολαμβάνοντας τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως κάποιο άλλο πλοίο νπολογημένο στην ίδια σημαία. Στην πράξη αυτό γίνεται διατηρώντας την εθνικότητα μέσω της νπολογήσεως στο κράτος Α και την ίδια στιγμή χρησιμοποιώντας το δεύτερο νπολόγιο για θέματα **περιορισμών** (restrictions), που επιβάλλονται από την εθνική νομοθεσία, π.χ. επάνδρωση πληρωμάτων, είσοδος σε συγκεκριμένα λιμάνια κ.λπ..

Ίσως το καλύτερο αντιπροσωπευτικό παράδειγμα να αποτελεί η **υπόθεση του Κουβέιτ** (1987). Κατά τη διάρκεια του πολέμου στον Αραβικό Κόλπο, η κυβέρνηση του Κουβέιτ με σκοπό να προστατεύσει τον εθνικό στόλο των Δ/Ξ της, προχώρησε σε συμφωνία με τις ΗΠΑ και τη Ρωσία να υψώσει στα πλοία της τις σημαίες των δύο κρατών (re-registering). Με αυτόν τον τρόπο εξασφάλιζε διπλωματική ή/και στρατιωτική προστασία και σαν αντιστάθμισμα συμφώνησε να ναυλώσει Δ/Ξ με σημαία αμερικανική και ρωσική, προκειμένου να μεταφέρουν τα φορτία πετρελαίου της. Ένας ακόμη αριθμός πλοίων που ανήκαν στο Κουβέιτ νπολογήθηκαν ξανά στο Βρετανικό νπολόγιο (υπό σημαία Γιβραλτάρ).

Σε μία άλλη υπόθεση⁵ το πλοίο **Battlestar**, που ανήκε σε Αμερικανούς πολίτες και διέθετε πιστοποιητικό που επιβεβαίωνε την αμερικανική ιδιοκτησία και εκδόθηκε στο προξενείο του Άμστερνταμ, κρίθηκε ότι είχε το δικαίωμα να φέρει τη σημαία των ΗΠΑ δίχως να έχει νπολογηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος ή περιοχή σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης ενάντια στην παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και άλλων ψυχοτροπικών ουσιών (1988) και τον Νόμο περί Ποινικής Δικαιοσύνης (1990). Οι πλοιοκτήτες δεν είχαν λάβει τα απαραίτητα μέτρα να εγγράψουν το πλοίο στο νπολόγιο των ΗΠΑ με βάση τις διατάξεις της συμβάσεως.

13.4 Ο θεσμός του γνήσιου δεσμού.

Η δυνατότητα υψώσεως της εθνικής σημαίας αποτελεί ορατή απόδειξη και σύμβολο της εθνικότητας και νπολογήσεως ενός πλοίου. Το διεθνές δίκαιο εξετάζει τις περιπτώσεις των κρατών της σημαίας για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τους κανόνες που αφορούν στην άσκηση του δικαιώματος της ελευθερίας των θαλασσών. Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958)

⁵ [R. v. Bolden and Dean, 2 Int. M.L. (1997)].

στο άρθρο 5(1), πρέπει να υφίσταται πραγματικός (γνήσιος) δεσμός (*genuine link*) μεταξύ του κράτους και του πλοίου. Το κράτος πρέπει να ασκεί τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο σε θέματα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Η διάταξη αυτή σχεδόν επαναλαμβάνεται στο άρθρο 91(1), αλλά περιγράφει λίγο καλύτερα τις υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας.

Η παραπάνω διάταξη χαρακτηρίζεται από μεγάλη ασάφεια. Πρώτιστα δεν έχει εξακριβωθεί ποιες θα είναι οι επιπτώσεις αν δεν υπάρχει αυτός ο δεσμός μεταξύ πλοίου και κράτους, του οποίου την εθνικότητα φιλοδοξεί να φέρει. Επίσης, δεν αποσαφηνίζεται ποιος δεσμός θεωρείται ως γνήσιος, αλλά περισσότερο στοχεύεται ο περιορισμός ή ακόμη και η ολική εξάλειψη των σημαίων ευκαιρίας (βλ. παρακάτω). Η βάση για τον θεσμό του γνήσιου δεσμού προέκυψε από την απόφαση του ΔΔΧ στην υπόθεση *Nottebohm*⁶ που αφορά στην απονομή εθνικότητας σε πρόσωπο και όχι σε πλοίο. Η διαμάχη αφορούσε στην επιθυμία του Λιχτενστάιν να αναγνωρίσει η Γουατεμάλα ότι το συγκεκριμένο φυσικό πρόσωπο ήταν πολίτης του ωστόσο αυτός εκδιώχθηκε από τη Γουατεμάλα κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (δηλ. δεν υπήρχε νομικός δεσμός).

Για το διεθνές δίκαιο η περίπτωση αυτή είναι τυπικά ένας *ateλής νόμος* (lex imperfecta), διότι πιθανά δεν προκύπτει ότι ένα κράτος έχει το δικαίωμα να αμφισβητήσει μία νηολόγηση τρίτου κράτους ως μη ισχυρή λόγω ελλείψεως του γνήσιου δεσμού, π.χ. να αρνηθεί τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας. Πρακτικά μόνο στην περίπτωση του άρθρου 94(6) της ΣΔΘ, το οποίο μπορεί να επικαλεστεί ένα κράτος για να αμφισβητήσει τον γνήσιο δεσμό, δηλ. όταν το κράτος έχει σοβαρούς λόγους να θεωρεί ότι η δικαιοδοσία και ο έλεγχος δεν έχουν ασκηθεί, μπορεί να αναφέρει τα στοιχεία που κατέχει στο κράτος της σημαίας.

Σε μία άλλη υπόθεση⁷ το Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο αποφάσισε ότι, στην περίπτωση που η Γαλλία επέτρεπε στους υπηκόους του Σουλτανάτου του Μασκάτ να υψώνουν τη γαλλική σημαία στα πλοία τους, η εξουσιοδότηση να υψώνει τη γαλλική σημαία δεν μπορούσε να μεταφερθεί σε άλλο πρόσωπο, ακόμα και αν ανήκε στον ίδιο πλοιοκτήτη. Όμως ο γνήσιος

δεσμός του πλοίου προς το κράτος της σημαίας έχει και διαφορετική ερμηνεία, δηλαδή τίθεται το ερώτημα, σε περίπτωση που ένα κράτος αντιληφθεί ότι ένα πλοίο με ξένη σημαία διαθέτει ισχυρό δεσμό με αυτό, κατά πόσο είναι δυνατόν να θεωρήσει ότι το πλοίο αυτό υπάγεται στη δικαιοδοσία του.

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων-ΔΕΚ αποφάσισε διαφορετικά στην υπόθεση *Poulsen* (1992). Επρόκειτο για ένα αλιευτικό πλοίο υπό Παναμέζικη σημαία, Δανέζικης πλοιοκτησίας, με πλήρωμα Δανούς, με βάση λιμάνι δανέζικο και με αλιεύματα προερχόμενα από Πολωνία, τα οποία μέσω αυτής διοχέτευε στην αγορά της Δανίας. Οι αρχές της Δανίας θεώρησαν ότι το πλοίο υπαγόταν στη δικαιοδοσία της Δανίας και κατ' επέκταση στις ρυθμίσεις της (τότε) Ε.Κ. για τους αλιευτικούς πόρους, αλλά και το πλήρωμα ως υπαγόμενο στην ποινική δικαιοδοσία της Δανίας, λόγω της ιθαγένειας των μελών του. Όταν σε ένα ταξίδι του το πλοίο αλίευε στα διεθνή ύδατα και λόγω καιρού αναγκάστηκε να καταφύγει σε ένα δανέζικο λιμάνι, εκεί κρατήθηκε λόγω παραβιάσεως των κανόνων της Ε.Κ. σχετικά με την απαγόρευση διατηρήσεως των αγαθών στο πλοίο, και ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του πλοιάρχου.

Το ΔΕΚ κατέστησε σαφές ότι δεν είναι δυνατή η εφαρμογή της κοινοτικής δικαιοδοσίας, άρα και της Δανίας, σε πλοίο με σημαία τρίτου κράτους, επειδή έτσι απλά παρουσιάζει γνήσιο δεσμό με ένα κράτος-μέλος των Ε.Κ., αλλά ούτε είναι δυνατή η δίωξη του πλοιάρχου με βάση την ιθαγένειά του πριν να εκτιμηθεί η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας, αλλά και της θαλάσσιας ζώνης, όπου βρίσκονταν το πλοίο. Όσον αφορά στον ελλιμενισμό του πλοίου λόγω κακοκαιρίας, θεωρήθηκε ως άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως (βλ. παράγρ. 17.4 σελ. 273), επομένως δεν υπάρχει δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους δίχως να γίνει αναφορά στο άρθρο 27 της ΣΔΘ. Εξάλλου σε αυτήν την περίπτωση μπορεί να ισχύσει και η επιτακτική ανάγκη για *λιμάνι καταφυγίου* (port of refuge).

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι πολλά κράτη ακόμη και σήμερα απαιτούν τις ελάχιστες προϋποθέσεις για την εγγραφή στα νηολογία τους, είτε εφαρμόζοντας τυπικά ή αδιαφορώντας για την ύπαρξη γνήσιου δεσμού. Τούτο αποτελεί το φαινόμενο των

⁶ [Liechtenstein v. Guatemala, (1955)].

⁷ [Muscat Dhows, (1905)].

σημαίων ευκαιρίας (flags of convenience) που θα αναλύσουμε αμέσως παρακάτω. Από νομική άποψη, η UNCTAD κατάρτισε τη σύμβαση για τους όρους νπολογήσεως των πλοίων (1986) με κύριο σκοπό να αντιμετωπίσει τη διαρροή προς τις σημαίες ευκαιρίες, προβάλλοντας τον γνήσιο δεσμό ως απαραίτητη προϋπόθεση για την εθνικότητα και νπολόγηση των πλοίων. Για να γίνει αυτό πρέπει να υπάρχει ιδιοκτησία κατά πλειοψηφία από πολίτες του κράτους νπολογήσεως ή η διαχείριση του πλοίου να γίνεται από πολίτες του ίδιου κράτους ή να υπάρχει κατοχή ποσοστού συμμετοχής πολιτών του κράτους στο πλήρωμα του πλοίου.

13.5 Οι σημαίες ευκαιρίας.

Κατά το παρελθόν έχουν καταγραφεί πολλές απόψεις προκειμένου να εντοπιστεί με ακρίβεια το *come-to-stay* φαινόμενο των σημαίων ευκαιρίας (ΣΕ)⁸ στην εμπορική ναυτιλία. Βασίζεται στην υπόθεση –σήμερα σε μία μόνιμη κατάσταση– ότι το πλοίο υψώνει μία σημαία, η οποία δεν είναι αυτή που επισημοποιεί τη γνήσια εθνικότητά του. Η αλλαγή της σημαίας μπορεί να πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε περίοδο είτε σε διεθνές επίπεδο, π.χ. με την παράδοση από το ναυπηγείο, είτε όταν πωλείται το πλοίο σε άλλο ιδιοκτήτη, είτε όταν προκαλείται από ειδικές συνθήκες, π.χ. πρόβλημα που ανακύπτει σχετικά με το εμπόριο όταν κάποιες σημαίες θεωρούνται ανεπιθύμητες σε ορισμένα μέρη ή τέλος συμβαίνει με τη λήξη κάποιας περιόδου, κατά την οποία το πλοίο ήταν υπό εθνική σημαία.

Από την πλευρά της βιομηχανίας, χρησιμοποιείται συχνά ο όρος *flagging-out* (διαρροή από την Εθνική Σημαία), που σημαίνει ότι ένας πλοιοκτήτης που δεν συμφωνεί με τη ναυτιλιακή πολιτική του κράτους του και ειδικά σε θέματα φόρων και άλλων χρεώσεων που επιβάλλονται στα πλοία του, εξουσιοδοτεί τη νπολόγηση των πλοίων του να ελέγχεται από αλλοδαπούς. Πρόκειται για έναν καθαρά οικονομικό λόγο να διαγραφούν τα πλοία του από το εθνικό νπολόγιο. Επιχειρώντας μία διάκριση των ΣΕ από τους **φορολογικούς παραδείσους** (tax havens) ο ΟΟΣΑ χρησιμοποίησε κάποια κριτήρια, που είχε καθιερώσει η Βρετανική Επιτροπή Έρευνας για την Εμπορική Ναυ-

τιλία (1970). Πρόκειται για τα ακόλουθα κριτήρια:

1) Το κράτος νπολογήσεως επιτρέπει την πλοιοκτησία ή/και τον έλεγχο των πλοίων της από αλλοδαπούς.

2) Η πρόσβαση στο νπολόγιο είναι αρκετά απλή.

3) Οι φόροι που επιβάλλονται στο εισόδημα από τα πλοία δεν εισπράττονται τοπικά ή είναι πολύ χαμηλοί.

4) Το κράτος νπολογήσεως δεν είναι παραδοσιακή ναυτιλιακή σημαία και δεν έχει εθνική απαίτηση για τους στόλους που έχουν νπολογηθεί.

5) Η επάνδρωση των πλοίων από αλλοδαπούς επιτρέπεται δίχως περιορισμούς.

6) Το κράτος νπολογήσεως δεν έχει την εξουσία, ούτε τον διοικητικό μηχανισμό να επιβάλλει αποτελεσματικά οποιουσδήποτε εθνικούς ή διεθνείς κανόνες, ούτε την επιθυμία ή την εξουσία να ελέγχει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις⁹.

Αρκετοί διεθνείς και ιδιωτικοί οργανισμοί στο παρελθόν, αλλά και σήμερα, παραθέτουν στατιστικά δεδομένα σχετικά με τις ΣΕ και τα άλλα νπολόγια, αν και η διαφορετική καταγραφή των διαθεσίμων στοιχείων προκαλεί ασάφειες και αβεβαιότητα για τους ναυτιλιακούς ερευνητές. Ωστόσο υπάρχει ένας ενδεικτικός κατάλογος, που δίνει μία όσο το δυνατόν αντιπροσωπευτική εικόνα των νπολογίων, τα οποία επιλέγουν οι πλοιοκτήτες (free-registry states):

1) Οι παραδοσιακές σημαίες ή τα εθνικά νπολόγια (traditional home registries).

2) Τα ανοικτά νπολόγια (πρόκειται αρχικά για τις παραδοσιακές ΣΕ).

3) Τα παράλληλα ή διπλά νπολόγια (offshore registries), και

4) τα διεθνή νπολόγια (international registries).

Εξυπακούεται πως για τα εθνικά νπολόγια απαιτείται τα νπολογημένα πλοία είτε να ανήκουν ή να διαχειρίζονται είτε να επανδρώνονται από πρόσωπα που κατοικούν στο κράτος νπολογήσεως. Σ' αυτήν την κατηγορία περιέχονται τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη και τα αναπτυγμένα κράτη, π.χ. Ελλάδα, Νορβηγία, Βρετανία, ΗΠΑ, Γαλλία, Ισπανία, Ολλανδία κ.λπ.. Σχετικά με τις ΣΕ, θα τις διακρίναμε σήμερα σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

1) Τις **παραδοσιακές ΣΕ**, δηλαδή αυτές που

⁸ Σε πολλά κείμενα εμφανίζονται οι παρεμφερείς όροι **flags of necessity, open registries, flags of opportunity**.

⁹ Τα ίδια κριτήρια χρησιμοποιήθηκαν από το Ευρωπαϊκό και Κοινωνικό Συμβούλιο της ΕΕ για να διαφοροποιηθούν οι φθηνές σημαίες (cheap flags) από τις ΣΕ.

υπάρχουν για πάρα πολλά χρόνια παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια. Σ' αυτήν την ομάδα ανήκουν¹⁰ οι Αντίγκουα και Μπαρμπούντα Μπαχάμες, Λιβερία, Παναμάς, Βερμούδες, νησιά Κέιμαν, Κόστα Ρίκα, Ονδούρα, Χονγκ-Κονγκ, Λίβανος, Μαλδίβες, Ολλανδικές Αντίλλες, Σεϋχέλλες, Σομαλία, Σιγκαπούρη, νησιά Μάρσαλ, Καμπότζη, Μπαρμπάντος, Μπελίζ, Βολιβία, νησιά Κομόρες, Ισημερινή Γουινέα, Γεωργία, Γιβραλτάρ, Τζαμάικα, Μαυρίκιος, Μογγολία, Βόρεια Κορέα, Μάλτα και Κύπρος (οι δύο τελευταίες πλέον λόγω της εντάξεως στην ΕΕ δεν μπορούν να έχουν το ίδιο καθεστώς).

2) Τις **νέες ΣΕ**, δηλαδή κράτη κατά κανόνα μικρά νησιωτικά του Ειρηνικού και της Καραϊβικής, που εμφανίστηκαν ως εναλλακτική φθηνή επιλογή τα τελευταία χρόνια και δεν έχουν ακόμη μετατραπεί σε σημαίες-στόχοι από τους **λιμενικούς ελέγχους** (port state control), λόγω των συχνών ατυχημάτων ή κακής καταστάσεως των πλοίων, όπως ήδη συμβαίνει με την προηγούμενη ομάδα. Σ' αυτήν την ομάδα ανήκουν ο Άγιος Βικέντιος και οι Γρεναδίνες, η Σάντα Λουσία, το Κιριμπάτι, η Αρούμπα, το Βαγουάτου, η Τόγκα, το Σάο Τόμε και το Πρίνσιπε.

Σχεδόν οποιοσδήποτε πλοιοκτήτης μπορεί να εγγράψει τα πλοία του στις δύο αυτές ομάδες νηολογίων με τη δημιουργία ενός **χαλαρού δεσμού** (loose link) με τέτοιο νηολόγιο, π.χ. αγοράζοντας μία τοπική εταιρεία και ενσωματώνοντάς την στην εν λόγω δικαιοδοσία. Υπάρχουν ελάχιστοι ή σχεδόν καθόλου περιορισμοί από το κράτος της σημαίας σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, περιβάλλοντος ή απασχολήσεως. Επίσης, η ύπαρξη φορολογικών απαλλαγών κάνει ακόμη πιο ελκυστική την επιλογή τους.

Παρά την παρουσία των ΣΕ στις 6 πρώτες θέσεις της επίσημης κατάταξης των 10 μεγαλύτερων στόλων σε χωρητικότητα (in million GT), στην πραγματικότητα το μεγαλύτερο ποσοστό πλοιοκτησίας κατέχει η Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD (2014), αν και μεγάλος αριθμός των Ελλήνων πλοιοκτητών έχει τη βάση του στο εξωτερικό, π.χ. Λονδίνο. Εάν υπολογίσουμε το μερίδιο του παγκόσμιου στόλου με κριτήριο την εθνικότητα του **τελικού ιδιοκτήτη** (ultimate owner), το 16,9% ανήκει σε Έλληνες πολίτες, ενώ εάν βασιστούμε στην τοποθεσία της ευεργετικής πλοιοκτησίας (beneficial ownership), τα ποσοστά αγγίζει το 15,4%. Και στις δύο περιπτώσεις η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση.

Ένα τυπικό παράδειγμα μπορεί να είναι ένα **φορτηγό χύδην ξηρού φορτίου** (bulk carrier) που ανήκει σε μία εταιρεία που εδρεύει στο Λονδίνο, αλλά οι ιδιοκτήτες είναι Έλληνες υπήκοοι. Το πλοίο μπορεί να έχει ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα, να έχει αξιολογηθεί από τον Νορβηγικό Νπογνώμονα, να έχει ασφαλιστεί σε πολυεθνική εταιρεία, να απασχολεί πλήρωμα από Πολωνία και Φιλιππίνες και να φέρει τη σημαία της Μάλτας. Αυτό το φαινόμενο είναι πολύ συχνό στην εμπορική ναυτιλία και δυσκολεύει αρκετά την κατανομή των ευθυνών όταν συμβεί κάποιο ατύχημα με σοβαρές συνέπειες για την ανθρώπινη ζωή και το θαλάσσιο περιβάλλον.

– Σημαίες ευκαιρίας και θαλάσσιοι κίνδυνοι.

Με βάση τα επίσημα στατιστικά στοιχεία και τις αναφορές για την παρουσία των ΣΕ στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, έχουν αποδειχθεί και κατά συνέπεια βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος ως η πρωταρχική αιτία των ναυτικών ατυχημάτων και αναμφίβολα είναι αρκετοί οι λόγοι για να εξηγηθεί αυτό το φαινόμενο. Οι συνολικοί αριθμοί με βάση τα πλοία και τη χωρητικότητα, το αρνητικό προφίλ και το φτωχό στατιστικό δεδομένο σε σχέση με τα ατυχήματα, που δημιουργήθηκε σταδιακά λόγω των **χαμηλών προδιαγραφών των πλοίων** (substandard ships), τόσο σε έμπυχο, όσο και άπυχο υλικό και οι απώλειες πλοίων και φορτίων με βάση τις **ασφαλιστικές αγωγές** (insurance claims), όλα αυτά αναγκαστικά δυσφημίζουν τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου όχι μόνο λόγω της εμπλοκής σε ατύχημα, αλλά και της προβλεπόμενης πιέσεως από την κοινή γνώμη συνεπικουρούμενης από τα μέσα επικοινωνίας. Το πρόβλημα επιτείνεται, διότι ουσιαστικά επηρεάζεται και η υπόλοιπη εμπορική ναυτιλία, ειδικά οι στόλοι των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών. Τούτο συμβαίνει διότι, σε διεθνές επίπεδο όταν συμβεί κάποιο σοβαρό ατύχημα εμπορικού πλοίου και τα εν ισχύ προληπτικά μέτρα δεν επέφεραν το επιθυμητό αποτέλεσμα, ο IMO αλλά και άλλοι οργανισμοί συνήθως προχωρούν είτε σε τροποποίηση των υφισταμένων νομικών εργαλείων ή σε ψήφιση νέων που κατά κανόνα περιέχουν αυστηρότερους κανονισμούς, αλλά αυτό επηρεάζει και τις σημαίες των κρατών, που δεν παρουσιάζουν προβλήματα, διότι οι κανονισμοί αφορούν σε όλα τα κράτη-μέλη.

Όμως, και για τα αναπτυσσόμενα κράτη που σκο-

¹⁰ Σε αυτήν την ομάδα περιλαμβάνονται και ορισμένα περικλείστα κράτη.

πεύουν σε μεγαλύτερο μερίδιο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, η παρουσία των ΣΕ είναι ανεπιθύμητη, αλλά για διαφορετικούς λόγους, κυρίως οικονομικούς, π.χ. η συμμετοχή στη μεταφορά των φορτίων τους θα ήταν ιδανική με τη χρήση των δικών τους στόλων, κάτι που είναι αρκετά ανταγωνιστικό σε θέματα διαθέσεως κεφαλαίων.

Τα τελευταία χρόνια έχει επέλθει μία σημαντική αλλαγή στη ναυτιλιακή πολιτική των ΣΕ σχετικά με τη διαχείριση των πλοίων. Για παράδειγμα, η Λιβερία έχει υιοθετήσει μέτρα, που αφορούν στα όρια ηλικίας των πλοίων που θα δεχθεί στο νηολόγιό της (ίσως αυτός να είναι ο λόγος που πολλοί αλλοδαποί πλοιοκτήτες έφυγαν από τη λιβεριανή σημαία και μετακόμισαν σε αυτήν του Παναμά. Αρκετά κράτη της ομάδας αυτής έχουν ήδη επικυρώσει τις πιο σημαντικές συμβάσεις του IMO και συμμετέχουν στις συνδιασκέψεις του οργανισμού σε τακτική βάση με ισχυρή ψήφο. Άλλα κράτη, όπως η Μάλτα και η Κύπρος λόγω και της εντάξεώς τους στην ΕΕ δεν έχουν πλέον τα ίδια επεικνή κριτήρια νηολογήσεως.

Ωστόσο, από την πλευρά του πλοιοκτήτη δεν ακολουθείται η ίδια στρατηγική. Ακόμη και σήμερα επικρατούν οι οικονομικοί λόγοι σε βάρος των περιβαλλοντικών κριτηρίων. Παρά τον φόβο των μελλοντικών αξιώσεων, π.χ. όταν πρόκειται για ατύχημα δεξαμενοπλοίου, που έχει προκαλέσει σοβαρή ρύπανση από πετρελαιοειδή και πιθανότητα να μην αρκεί η ασφαλιστική κάλυψη του πλοιοκτήτη για να ικανοποιήσει τις αγωγές υπέρ τρίτων, ο τελευταίος εξακολουθεί ακόμη και για νεότευκτα πλοία του να επιλέγει μία ΣΕ.

Η προσάραξη του μεγάλης χωρητικότητας Δ/Ξ (VLCC) Amoco Cadiz κοντά στις γαλλικές ακτές (σχ. 13.5) και η διαρροή άνω των 220.000 τόνων αργού πετρελαίου, καταγράφοντας μία απ' τις σοβαρότερες περιπτώσεις ρυπάνσεως από την άποψη τόσο της ποσότητας όσο και της οικολογικής καταστροφής (περισσότερα από 250 εκ. δολάρια σε ζημιές στην τοπική αλιεία και στον τουρισμό), ανάγκασε τον IMO και την ΕΕ να υιοθετήσουν μέτρα προς άμεση εφαρμογή.

Το πλοίο ναυπηγήθηκε στην Ισπανία (1974), ήταν αμερικανικής πλοιοκτησίας, με ιταλικό πλήρωμα, υπό λιβεριανή σημαία και σε ταξίδι από τον Περσικό Κόλπο προς Ρότερνταμ μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, συνάντησε σφοδρές καιρικές συνθήκες σε συνδυασμό με το σφάλμα στο πηδάλιο και τα ανθρώπινα λάθη, με συνέπεια να πλέει ακυβέρνητο και αβοήθητο προς τις ακτές. Ο IMO συ-



Σχ. 13.5

*Το ναυάγιο του Amoco Cadiz (1978)
πλησίον των γαλλικών ακτών.*

γκάλεσε τη συνδιάσκεψη για την ασφάλεια των Δ/Ξ (Tanker Safety Pollution Prevention – TSPP) την ίδια χρονιά, με σκοπό να επισπεύσει τις διαδικασίες επικυρώσεως της ΔΣ MAPROL και να επιβάλει αυστηρότερα μέτρα.

Η ΕΕ με τη σειρά της απαίτησε από τα κράτη-μέλη να επικυρώσουν όλες τις ισχύουσες συμβάσεις του IMO και να εφαρμόσουν προληπτικά μέτρα. Εξέδωσε δύο οδηγίες, την 79/115 σχετικά με την πλοήγηση των πλοίων στη Βόρεια Θάλασσα και τη Μάγχη και την 79/116 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις των Δ/Ξ που εισέρχονται σε κοινοτικά λιμάνια.

13.6 Ευρωπαϊκές επιλογές στη νηολόγηση των πλοίων.

Στο πρώτο τμήμα αυτού του μέρους αναφέραμε πολύ σύντομα την περίπτωση του **κοινοτικού νηολογίου EUROS**, το οποίο ήταν μία προσπάθεια καθιέρωσης ενός δεύτερου νηολογίου στο ευρωπαϊκό επίπεδο, οι στόχοι του οποίου φαινόταν ίδιοι με αυτούς των εθνικών νηολογίων των κρατών-μελών. Στην πράξη δεν θα ήταν νηολόγιο με τη στενή έννοια του όρου, αλλά η πρόθεση ήταν να λειτουργήσει παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια, τα οποία θα διατηρούσαν την άσκηση πλήρους δικαιοδοσίας στα πλοία τους από τεχνική και διοικητική άποψη. Με αυτόν τον τρόπο το EUROS δεν ερχόταν σε σύγκρουση με τις απαιτήσεις της συμβάσεως της UNCTAD (1986) για τους όρους νηολογήσεως των πλοίων, διότι δεν οδηγούσε σε νηολόγηση σε δύο διαφορετικά κράτη.

Ωστόσο, ο νέος –τότε– θεσμός του «κοινοτικού πλοιοκτητή» προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις από τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά κράτη, διότι υπήρχε μεγάλο

κόστος και αρκετή γραφειοκρατία¹¹. Αρχικά οι απαιτήσεις επανδρώσεως του αποδείχθηκαν υπερβολικές, διότι οι πλοιοκτήτες δεν θα είχαν σημαντικά οικονομικά οφέλη αλλά και οι ναυτικοί δεν έβλεπαν προοπτικές για νέες θέσεις εργασίας από την καθιέρωσή του¹². Το 1994 παρουσιάστηκε από την Επιτροπή των ΕΚ μία βελτιωμένη πρόταση για το κοινοτικό νηολόγιο (π.χ. ελαστικότεροι όροι επανδρώσεως, το εισόδημα των ναυτικών θα εξαιρούνταν από φόρους εισπρακτέους από τα κράτη-μέλη), αλλά και πάλι οι αντιδράσεις ήταν ισχυρές, ιδίως σε θέματα συνδέσεως του EUROS με τις εξωτερικές σχέσεις της ΕΕ, π.χ. μελλοντικές δεσμεύσεις μεταφοράς συγκεκριμένων φορτίων από κοινοτικά πλοία, οπότε η Επιτροπή απέσυρε οριστικά την πρόταση της δημιουργίας του κοινοτικού νηολογίου το 1996.

Το EUROS είχε και ορισμένα πλεονεκτήματα. Αρχικά δεν ήταν υποχρεωτική η νηολόγηση σε αυτό. Εάν όμως ένα πλοίο είχε νηολογηθεί, τότε θα εξασφαλιζόταν η διατήρηση των κοινωνικών προτύπων και η βελτίωση των αντιστοίχων ασφαλιστικών και περιβαλλοντικών. Επίσης, ένα ακόμη πλεονέκτημα του συστήματος αυτού θα ήταν η διευκόλυνση που παρείχε στην Επιτροπή να αναθεωρήσει τις **κρατικές ενισχύσεις** (state aids), διότι τα πλοία που ήταν νηολογημένα στο κοινοτικό νηολόγιο θα είχαν ήδη εκπληρώσει τις προϋποθέσεις που έθετε αυτή.

Επόμενο ήταν ορισμένα ευρωπαϊκά κράτη να βασιστούν σε δικές τους πρακτικές. Δύο εναλλακτικές επιλογές υιοθετήθηκαν. Στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για τα **διεθνή ή δεύτερα νηολόγια** (international or second registries), τα οποία κατά κανόνα εφάρμοσαν οι βορειο-ευρωπαϊκές χώρες. Το διεθνές νηολόγιο επιτρέπει στα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτό να υψώνουν την εγχώρια σημαία, αλλά υπόκεινται σε λεπτομερείς όρους σχετικούς με θέματα διαχειρίσεως, επανδρώσεως και επιχειρησιακής λειτουργίας. Το πιο πετυχημένο μοντέλο αναπτύξεως αυτού του συστήματος νηολογήσεως είναι το Νορβηγικό νηολόγιο, μέρος της επιτυχίας του η οποία οφείλεται στο σύστημα της **ετερόρρυθμης εταιρείας** (limited partnership). As εξετάσουμε εν συντομία κάποια αντιπροσωπευτικά μοντέλα νηολογήσεως:

1) **Norwegian International Ship Register** (NIS). Τα τελευταία χρόνια η Νορβηγία αντιμετώπι-

ζε μεγάλες απώλειες στον εθνικό στόλο της και αποφάσισε να καθιερώσει ένα δεύτερο νηολόγιο (1987) με την πρόθεση να προσφέρει υπηρεσίες ποιότητας, βασιζόμενη στην καλή φήμη της ως μία υπεύθυνη ναυτιλιακή δύναμη. Το NIS ήταν ανοικτό για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες, αλλά κυρίως στόχευε στην επαναφορά των εθνικών πλοιοκτητών σε αυτό. Μέσα σε τρία χρόνια ο εθνικός στόλος αυξήθηκε στα επίπεδα της περιόδου πριν τη μεγάλη διαρροή από την εθνική σημαία. Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού του νηολογίου είναι:

α) Δεν απαιτείται το στοιχείο της εθνικότητας για το πλήρωμα ή το μετοχικό κεφάλαιο.

β) Ελευθερία διαπραγματεύσεως των μισθών και άλλων συνθηκών απασχολήσεως με οποιονδήποτε αντιπρόσωπο του συνδικάτου των ναυτικών ανεξάρτητα από την εθνικότητα.

γ) Δεν υπάρχει απαίτηση από την πλοιοκτητική εταιρεία να έχει έδρα στη Νορβηγία, με την προϋπόθεση ότι ένας εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και μέρος των λειτουργιών της ναυτιλιακής επιχειρήσεως να βρίσκονται σε νορβηγικό έδαφος.

δ) Απουσία φορολογίας στους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες.

ε) Επιτρέπει σε νηολογημένο πλοίο να διαθέτει αξιωματικούς και πλήρωμα από οποιαδήποτε χώρα. Ο πλοίαρχος μπορεί να είναι αλλοδαπός, με τη προϋπόθεση ότι διαθέτει την επίσημη **έγκριση απαλλαγής** (dispensation) από τις νορβηγικές ναυτιλιακές αρχές.

Το αρνητικό στοιχείο στη λειτουργία του NIS ήταν ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα δημιούργησε σημαντική έλλειψη στον αριθμό των τοπικών ναυτικών. Τούτο επηρέασε και τις εταιρείες στην ξηρά. Η Νορβηγία αντιμετώπισε το πρόβλημα με τη χορήγηση επιδοτήσεως στους ναυτικούς που απασχολούνταν και στα δύο νηολόγια, το εθνικό και το NIS.

2) **Danish International Ship Register** (DIS). Για το δανέζικο δεύτερο νηολόγιο το σημείο-κλειδί ήταν το ζήτημα της απασχολήσεως. Δημιουργήθηκε έναν χρόνο μετά το νορβηγικό (1988) και ως στόχο είχε την ενίσχυση της απασχολήσεως των εθνικών πληρωμάτων. Επίσης, σύμφωνα με το DIS υπήρχε απαίτηση ότι τουλάχιστον 20% της αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχειρήσεως θα ανήκε σε Δανούς πολίτες

¹¹ Βλ. Commission of EC, (1989). *A Future for the Community Shipping Industry: Measures to improve the Operating Conditions of Community Shipping*, COM (89) 266 final.

¹² Βλ. Lloyd's List, (1991). EC attacked over new Euros register, 13 December 1991.

ή εταιρείες. Οι ναυτικοί που απασχολούνταν σε αυτό το νηολόγιο εξαιρούνταν από την καταβολή εθνικού φόρου εισοδήματος, το οποίο σχεδόν κάλυπτε και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης.

3) **German International Ship Register (GIS)**. Η Γερμανία καθιέρωσε το δικό της δεύτερο νηολόγιο το 1990, το οποίο όμως δέχθηκε σφοδρή κριτική από τα ναυτεργατικά συνδικάτα. Όμως και αυτό με τη σειρά του είχε ανάλογη επιτυχία, διότι από το σύνολο της χωρητικότητας των υπό γερμανική πλοιοκτησία πλοίων, άνω του 50% είναι εγγεγραμμένα στο GIS.

Η δεύτερη επιλογή νηολογίου είναι μία διαφορετική προσέγγιση, αλλά με την ίδια περίπου φιλοσοφία (π.χ. υπάρχει επιθυμία για ένα εναλλακτικό νηολόγιο, που να μην κοστίζει όσο το συμβατικό αλλά και να μην πλησιάζει τα δεδομένα των ΣΕ) και υιοθετήθηκε κυρίως από τα νοτιο-ευρωπαϊκά κράτη. Τα καλούμενα **υπεράκτια** ή **παράλληλα** ή **διπλά νηολόγια** (offshore or parallel or double registries) βασίζονται στη σχέση μεταξύ του κράτους νηολογήσεως και κάποιας **πρώην** ή **σημερινής εξαρτώμενης αποικίας** (colonies or dependencies) ή κάποιου άλλου **απομακρυσμένου εδάφους** (far distant land area), που ανήκει στο κράτος αυτό, και έχουν σχεδιαστεί για να είναι ελκυστικές προς τους στόλους κάποιων κρατών.

Οι πλοιοκτήτες έχουν το κίνητρο να εξετάσουν αυτήν την επιλογή νηολογήσεως, διότι προσφέρεται ένα πακέτο πλεονεκτημάτων όπως η επιλογή πληρωμάτων (ακόμη και αξιωματικών σε ορισμένες περιπτώσεις), και φοροαπαλλαγές μαζί με τη διατήρηση του δικαιώματος να υψώνουν την εθνική σημαία. Παραδείγματα αυτής της διαδικασίας είναι:

1) Για τη Βρετανία, οι Βερμούδες, τα νησιά Κέιμαν, το νησί Μαν¹³.

2) Για τη Γαλλία, το νησί Κεργκουελέν, το οποίο χρησιμοποιείται μόνο για τη νηολόγηση των φορτηγών χύδην ξηρού φορτίου και απαιτείται υποχρεωτικά η απασχόληση τεσσάρων Γάλλων αξιωματικών.

3) Για την Ολλανδία, οι Ολλανδικές Αντίλλες (εμφανίζονται και ως ΣΕ), στις οποίες δεν εφαρμόζεται η εσωτερική εργατική νομοθεσία.

4) Για την Πορτογαλία, τα νησιά Μαδέιρα.

5) Για την Ισπανία, τα Κανάρια νησιά.

6) Για το Βέλγιο, το νηολόγιο του Λουξεμβούργου (ως περικλειστο κράτος)¹⁴.

Για όλες τις παραπάνω περιπτώσεις υφίστανται κάποιοι περιορισμοί ανάλογα με τη νομοθεσία του κάθε κράτους, π.χ. τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νησιά Κέιμαν μπορεί να έχουν πλοίαρχο, αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα οποιασδήποτε εθνικότητας και να φέρουν τη βρετανική σημαία, αλλά δεν μπορούν να εισέλθουν σε βρετανικά λιμάνια. Επίσης, πλοίο νηολογημένο στο νησί Μαν έχει τη δυνατότητα της επιλογής του πλοιοκτήτη πληρώματος δίχως καθόλου περιορισμούς, αλλά όχι αξιωματικών.

Στα μειονεκτήματα της επιλογής αυτής, δηλ. του παράλληλου νηολογίου, είναι πιθανό ένα πλοίο να υποστεί μοϊκοτάζ, εκτός εάν οι συμφωνίες για τους μισθούς και τις συνθήκες εργασίας είναι σύμφωνα με τα πρότυπα του International Transport Federation (ITF)¹⁵. Το νομικό καθεστώς αυτών των νηολογίων υπό το πρίσμα του Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου είναι ακόμη ανοικτό, π.χ. εξακολουθεί να αποτελεί ερώτημα εάν τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε τέτοια νηολόγια, δύνανται να απολαμβάνουν των ελευθεριών των ευρωπαϊκών συνθηκών, π.χ. τον Κανονισμό 4055/86 περί της Ελεύθερης Διακινήσεως Προσώπων και Υπηρεσιών.

¹³ Τα νησιά Κέιμαν εμφανίζονται και ως ανοικτά νηολόγια σε ορισμένες αναφορές και αυτό προκαλεί σύγχυση. Οι ναυπλιακές εταιρείες που έχουν τη βάση τους σε αυτά τα νησιά απολαμβάνουν αφορολόγητα εισοδήματα και κανένα έλεγχο στις επενδύσεις τους. Η Βρετανία μπορεί να χρησιμοποιήσει και τα νησιά της Μάγχης (Channel Islands), που είναι φορολογικοί παράδεισοι, ενώ για το Γιβραλτάρ, που εμφανίζεται επίσης ως ΣΕ, το καθεστώς είναι διφορούμενο σχετικά με το κατά πόσον πρόκειται για δεύτερο βρετανικό νηολόγιο.

¹⁴ Η Ελλάδα δεν έχει μέχρι σήμερα ένα δεύτερο νηολόγιο, αν και κατά τη δεκαετία του 1990 δύο φορές προτάθηκε η Χίος ως παράλληλο νηολόγιο εξαιτίας της παραδοσιακής ναυτιλίας του νησιού μαζί πιθανόν με τις γειτονικές Οινούσσες, ιδέα που εγκαταλείφθηκε.

¹⁵ Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές ιδρύθηκε το 1896 ως μία ομάδα εργατικών συνδικάτων προερχόμενα από τη Βρετανία, το Βέλγιο, τη Σουηδία, την Ολλανδία, τη Γαλλία και τις ΗΠΑ. Από εκείνη την εποχή αύξησε τη δύναμή και την επιρροή τους και σήμερα εκπροσωπεί πάνω από 400 συνδικάτα σε περισσότερες από 100 χώρες (δηλ. άνω των 5 εκ. εργαζομένων στις μεταφορές). Καλύπτει όλα τα είδη μεταφορών. Σχετικά με τον ναυτιλιακό τομέα μέσω της Επιτροπής για Δίκαιες Πρακτικές επιβλέπει, προς όφελος των ναυτικών και των εργαζομένων στους λιμένες, την καμπάνια ενάντια στις σημαίες ευκαιρίας (ΣΕ). Βλ. και B. Farthing and M. Brownrigg, (1997). *International Shipping*, LLP.

13.7 Κριτήρια επιλογής σημαίας από τον πλοιοκτήτη.

Η απόφαση για την επιλογή της κατάλληλης σημαίας είναι θέμα στρατηγικής του πλοιοκτήτη. Συνήθως βασίζεται σε παράγοντες οικονομικούς, πολιτικούς και εμπορικούς. Αρχικά η επιλογή μπορεί να είναι ανάμεσα σε κράτη που έχουν κάποιο πραγματικό δεσμό λόγω εθνικών ή οικονομικών σχέσεων (παραδοσιακές σημαίες) ή ανάμεσα σε σημαίες ευκαιρίας ανεξάρτητα απ' τα αίτια που αποδέχονται τα πλοία. Μία εναλλακτική επιλογή είναι, έχοντας εξασφαλίσει τα πλεονεκτήματα των ΣΕ και των εθνικών νηολογίων, να στραφεί σε δεύτερα νηολόγια ή μέσω της γυμνής ναυλώσεως ως μηχανισμού νηολογήσεως σε ένα δεύτερο κράτος. Τα **κύρια κριτήρια επιλογής σημαίας** είναι τα ακόλουθα:

1) **Οικονομικοί παράγοντες:** Επιλέγοντας ένα παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος υπόκειται στο φορολογικό καθεστώς που ισχύει σε αυτό το κράτος (δεν υπάρχει διάκριση μεταξύ της φορολογίας μίας ναυτιλιακής εταιρείας και των άλλων εμπορικών επιχειρήσεων). Οι ΣΕ δεν εισπράττουν φόρους από τα κέρδη όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο, αλλά χρεώνουν ένα ποσό για την αρχική εγγραφή στο νηολόγιό τους και ετήσιο φόρο με γνώμονα την χωρητικότητα του πλοίου.

2) **Λειτουργικά κόστη:** Αποτελούν σημαντικό κίνητρο για τον πλοιοκτήτη με σκοπό να αποφύγει τα υψηλά εργατικά κόστη, με τα θέματα μισθών των πληρωμάτων να είναι το μεγαλύτερο κομμάτι των εξόδων.

3) **Πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές:** Ανάλογα με τις περιόδους υψηλών ή χαμηλών ναύλων, δεν είναι και το πιο εύκολο πράγμα η εξοικονόμηση εσό-

δων ή άντληση κεφαλαίων με σκοπό τη χρηματοδότηση για την αγορά νεότευκτων ή μεταχειρισμένων (second hand) πλοίων. Συχνά οι τράπεζες εξασκώντας τη δική τους οικονομική πολιτική προτιμούν τη λύση της **υποθήκης** (ship mortgage) για **μεγαλύτερη ασφάλεια** (security loans).

4) **Πολιτικοί παράγοντες:** Αυτοί περιλαμβάνουν: **Πρώτον** την ικανότητα των πλοίων να ασκούν εμπορικές συναλλαγές οπουδήποτε δίχως περιορισμούς από το κράτος της σημαίας, **δεύτερον** την αποφυγή **διακρίσεως** (discrimination) ενάντια στα πλοία που μεταφέρουν φορτία υπό συγκεκριμένες σημαίες, **τρίτον** την ελευθερία **επιτάξεως** (requisition) σε περιόδους συγκρούσεων γενικότερα, **τέταρτον** την πιθανότητα της προστασίας από το πολεμικό ναυτικό σε περιόδους εκθροπραξιών και **πέμπτον** την απώλεια προσβάσεως στο ακτοπλοϊκό εμπόριο και άλλες μορφές κρατήσεως φορτίου προς όφελος των εθνικών στόλων.

Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης επιλέξει σημαία ευκαιρίας τα ακόλουθα κριτήρια: **Πρώτον** η επιλεξιμότητα των πλοίων, **δεύτερον** το είδος πλοίου (π.χ. δίχως πρόωση, γεωτρύπανα, φορτηγίδες), **τρίτον** το μέγεθος του πλοίου, ορίζοντας τα ελάχιστα όρια διότι η πληρωμή γίνεται με βάση τη χωρητικότητα, **τέταρτον** η ηλικία πλοίου ανάλογα με τον τύπο και τη σχετική ισχύουσα νομοθεσία, **πέμπτον** οι περιορισμοί στην ιδιοκτησία του πλοίου, π.χ. η Κύπρος απαιτεί περισσότερο από το 50% των μεριδίων ενός πλοίου, **έκτον** η σταθερότητα των κυβερνητικών αρχών, **έβδομον** τα γεωγραφικά όρια, π.χ. τα πλοία με σημαία Ισραήλ δεν μπορούν να επισκεφθούν Αραβικά λιμάνια, **όγδοον** τα εργατικά ζητήματα και ειδικά οι καμπάνιες του ITF για τις ΣΕ και **ένατον** η φήμη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

14.1 Πλοία χαμηλών προδιαγραφών.

Οι καθιερωμένοι πλέον **έλεγχος του κράτους του λιμένα** (Port State Control – PSC) ήταν το αποτέλεσμα της αποτυχίας των κρατών της σημαίας να καλύψουν πλήρως τις υποχρεώσεις τους σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων τους, αν και σχετικά πρόσφατα οι **έλεγχος του κράτους της σημαίας** (flag state control)¹ έχουν αναβαθμιστεί κατά σημαντικό ποσοστό και ισχύουν ως συμπλήρωμα λόγω των πρωτοβουλιών των κρατών. Το σύστημα PSC είναι πλήρως αναγνωρισμένο και λειτουργεί στα ευρωπαϊκά ύδατα και στις θαλάσσιες περιοχές των ΗΠΑ, Καναδά, Αυστραλίας, Ιαπωνίας, Ασίας και Νότιας Αμερικής. Παρέχει τη δυνατότητα στους επιθεωρητές του κράτους του λιμένα να εξετάσουν κατά πόσο ένα πλοίο είναι αξιόπλοο σύμφωνα με τις διαδικασίες συντηρήσεως, επανδρώσεως και τεκμηριώσεως, ειδάλλως αυτό θα αντιμετωπίσει την **κράτηση** (detention) στο λιμάνι, διότι θεωρείται απειλή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Με άλλα λόγια για τα πλοία που αξιολογούνται ως **χαμηλών προδιαγραφών** (substandard ships) απαγορεύεται ο απόπλους, εκτός εάν πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες επισκευές.

Στην πράξη, ακόμη και σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα με τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών που επισκέπτονται διεθνή λιμάνια. Το πρώτο και πιο σημαντικό PSC καθιερώθηκε με την υπογραφή του Μνημονίου του Παρισιού το 1982 (Paris Memorandum of Understanding – Paris MoU), μία περιφερειακή συμφωνία ανάμεσα στα ευρωπαϊκά κράτη που έδωσε τη δυνατότητα στις λιμενικές τους αρχές το δικαίωμα της σχολαστικής επιθεωρήσεως των πλοίων με βάση τους διεθνείς, περιφερειακούς και εθνικούς κανονισμούς. Ο κύριος ρόλος του MOU είναι η συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη, ώστε να γίνεται η επιθεώρηση και ο έλεγχος των αλλοδαπών πλοίων

που εισέρχονται στα λιμάνια τους, με σκοπό να βεβαιώνεται ότι αυτά είναι αξιόπλοα, κατάλληλα επανδρωμένα με ικανό (σε αριθμούς και προσόντα) πλήρωμα. Ο IMO εξέφρασε, όχι παραδόξως, την άποψη ότι ο ρόλος των PSC είναι συμπληρωματικός προς εντοπισμό των **ελλείψεων των πλοίων** (ship deficiencies), διότι η ευθύνη αυτή είναι πρωταρχική υποχρέωση του κράτους της σημαίας.

Μετά την επιθεώρηση του πλοίου, ο **αρμόδιος λειτουργός** (port state control officer) πρέπει να αποφασίσει κατά πόσον οι ελλείψεις που βρέθηκαν, στοιχειοθετούν σοβαρές αιτίες ώστε να θεωρηθεί το πλοίο ως χαμηλών προδιαγραφών. Ως τέτοιο θα κριθεί εφόσον τίθενται σε αμφιβολία τα επίπεδα ασφαλείας ή υπάρχουν ενδείξεις ότι αποτελεί απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον ή αν η ευημερία του πληρώματος διακυβεύεται ή ακόμη όταν δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές σύμφωνα με τη σύμβαση του ILO No.147 και τις συμβάσεις του IMO, SOLAS 1974, Load Lines 1966 και COLREG 1972. Με άλλα λόγια το PSC λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και χρησιμοποιεί ειδικές παραμέτρους-στόχους για να επιθεωρήσει έναν αριθμό πλοίων, που εισέρχονται σε λιμενικές ζώνες, υποθέτοντας ότι αυτά τα πλοία έχουν πιθανότητα ελλείψεων και πρέπει να θεωρηθούν ως μη ασφαλή. Ωστόσο διαφορετικά επίπεδα ελλείψεων έχουν και διαφορετικές αντιμετωπίσεις και συνέπειες.

14.2 Οι λειτουργίες του θεσμού των λιμενικών ελέγχων.

Υπάρχουν αρκετές χρονικές φάσεις των επιθεωρήσεων που διενεργούνται από τα αρμόδια πρόσωπα. Αρχικά ελέγχονται τα σχετικά έγγραφα που αφορούν στο πλοίο, στο πλήρωμα και στη συνολική κατάσταση του πλοίου. Στις περιπτώσεις όπου ο εκπρόσωπος του PSC ανακαλύψει σοβαρές ελλείψεις ή υποπτεύεται ότι το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί προς τις επιτα-

¹ Πρόκειται για μη υποχρεωτικές διαδικασίες και δίχως διεθνή χαρακτήρα, οι οποίες συνήθως διεξάγονται από τους εθνικούς νηογνώμονες.

γές των ΔΣ, ακολουθεί μία περισσότερο λεπτομερής και εκτεταμένη επιθεώρηση. Ανάλογα με τον αριθμό και το είδος των ελαττωμάτων που έχουν εντοπιστεί, ο αρμόδιος αξιωματικός θα αποφασίσει εάν το πλοίο θα κρατηθεί. Ο συνολικός αριθμός ημερών που το πλοίο θα παραμείνει στο λιμάνι θα εξαρτηθεί από την περίοδο που θα χρειαστεί για να διορθωθούν οι ελλείψεις/ανεπάρκειες. Εάν το πλοίο έχει κρατηθεί αρκετές φορές, είναι πιθανό να του απαγορευθεί η επίσκεψη στους λιμένες της περιοχής.

Η διαδικασία αρχίζει πριν το πλοίο εισέλθει στο λιμάνι με τον **προγραμματισμό της επισκέψεως σε αυτό** (scheduling for boarding the vessel). Οι πληροφορίες για τις αφίξεις των πλοίων αποκτώνται είτε από τις λιμενικές αρχές ή τις υπηρεσίες κυκλοφορίας των πλοίων ή από τους τοπικούς πράκτορες. Ανάλογα με τον όγκο των αφίξεων των πλοίων και τη διαθεσιμότητα των αρμοδίων επιθεωρητών, ένα **σύστημα στοχεύσεως** (targeting system) μπορεί να εφαρμοστεί. Το σύστημα αυτό επιτρέπει στις αρχές του PSC να καθορίσει σε ποια πλοία πρέπει να δοθεί προτεραιότητα προς επιθεώρηση.

Όταν έχει ήδη εντοπιστεί το πλοίο προς επιβίβαση και επιθεώρηση, το επόμενο βήμα είναι η συγκέντρωση και ανασκόπηση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με το πλοίο. Διαθέσιμα στοιχεία όπως το είδος, η ηλικία, η χωρητικότητα και οι ελλείψεις σε εκκρεμότητα βοηθούν στη βελτιστοποίηση της διαδικασίας ελέγχου με τον εντοπισμό των σημείων πάνω στο πλοίο που απαιτούν καλύτερη εστίαση, και αυτό με τη σειρά του βοηθά στη σύνθεση της κατάλληλης ομάδας επιθεωρητών. Στη συνέχεια, αρχίζει η πραγματική επιθεώρηση με τις πρώτες παρατηρήσεις στο κύτος του πλοίου (π.χ. γενική κατάσταση, σημάδια βυθίσματος, αγκυροβόλια, μέσα προσβάσεως, λειτουργίες διαχείρισεως φορτίου), που προσφέρουν ενδείξεις σχετικά με τη διατήρηση των επιπέδων ασφαλείας στο πλοίο.

Ο αρμόδιος επιθεωρητής πρέπει να διαθέτει επίσημη αναγνώριση όταν ανέβει στο πλοίο και να ενημερώσει τον πλοίαρχο ή τον εκπρόσωπό του για τη φύση της επισκέψεως. Κατόπιν επαληθεύει τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που αποτελούν «prima facie» (εκ πρώτης όψεως) απόδειξη ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις προαναφερόμενες συμβάσεις του

ΙΜΟ και του ΙΛΟ. Εάν ο επιθεωρητής είναι ικανοποιημένος από τη συνολική κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο, τότε η όλη διαδικασία θα εκπληρωθεί αρκετά σύντομα. Αντιθέτως εάν υπάρχει υποψία ή κάποιο πρόσωπο καταθέσει έκθεση και ισχυρίζεται ότι το πλοίο δεν είναι συμβατό προς τους κανόνες, τότε θα ακολουθήσει πιο λεπτομερής επιθεώρηση.

Μία πιο εξονυχιστική επιθεώρηση μπορεί να οδηγήσει στον εντοπισμό των ελλείψεων που πρέπει να σημειωθούν στην έκθεση επιθεωρήσεως. Εάν πράγματι βρεθούν ελλείψεις, ο επιθεωρητής αποφασίζει για τις περαιτέρω ενέργειες ή κυρώσεις. Αυτές μπορεί να είναι ή **διορθωτικές κινήσεις επί τόπου** (on the spot corrections) ή διορθωτικά μέτρα πριν την αναχώρηση από το λιμάνι ή εντός εύλογου χρονικού διαστήματος ή πριν τις διαδικασίες χειρισμού του φορτίου ή να επιτραπεί στο πλοίο να προσεγγίσει ένα άλλο λιμάνι για επισκευές. Οι επιθεωρήσεις που ακολουθούν (follow-up) είτε στο ίδιο λιμάνι είτε σε επόμενο διεξάγονται για επαλήθευση των εντολών των διορθωτικών μέτρων. Στην περίπτωση των σοβαρών ελλείψεων που επιβεβαιώνουν και ορίζουν την κράτηση του πλοίου, οι αρχές του PSC δεν θα επιτρέψουν τον απόπλου μέχρι να επιδιορθωθούν αυτές.

Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών ελέγχου ο αρμόδιος επιθεωρητής ετοιμάζει μία πλήρη έκθεση για τα αποτελέσματα της έρευνας περιλαμβάνοντας πληροφορίες για τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τα στοιχεία της επιθεωρήσεως, τα αίτια κρατήσεως και τη φύση των ελλείψεων. Σήμερα υπάρχουν δέκα καθεστώτα Μνημονίου (MoU) σαν του Παρισιού, που διεξάγουν PSC επιθεωρήσεις σε πλοία και καλύπτουν γεωγραφικά τις πιο σημαντικές θαλάσσιες περιοχές².

14.3 Η σχέση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως με τους λιμενικούς ελέγχους.

Γνωρίζουμε ήδη ότι ο κώδικας ISM αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του μηχανισμού επιβολής που εφαρμόζεται από τα κράτη-μέλη, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα αλλοδαπά πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους είναι αξιόπλοα και δεν αποτελούν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Το ερώτημα είναι εάν το PSC μπορεί να καθορίσει τι είδους επιπτώ-

² Στις ΗΠΑ τις επιθεωρήσεις κάνει η Αμερικανική ακτοφυλακή (USCG) παρόλο που δεν είναι μέλος κάποιου MoU και χρησιμοποιεί ένα σύστημα στοχεύσεως για την επιλογή συγκεκριμένων πλοίων (λόγω και της σημαίας που φέρουν) προς επιθεώρηση όταν αυτά εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες τους.

σεις, εάν υπάρχουν, έχει ο κώδικας στις στατιστικές σχετικά με τις κρατήσεις και τα αποτελέσματα των ελλείψεων.

Οι επιθεωρήσεις του PSC έχουν τυχαίο χαρακτήρα και κατά συνέπεια διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό ως προς τις **θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις** (statutory surveys) που επιβάλλονται από τους διεθνείς κανονισμούς όπου τα πλοία ενημερώνονται εκ των προτέρων ότι επιθεωρητές οριζόμενοι από τις κρατικές αρχές έχουν προγραμματίσει να τα ελέγξουν με σκοπό την πιστοποίηση. Η προειδοποίηση αυτή δίνει τη δυνατότητα στους διαχειριστές των πλοίων και τα πληρώματα να προετοιμάσουν το πλοίο για τη συγκεκριμένη ημερομηνία επιθεωρήσεως. Αντιθέτως, οι επιθεωρήσεις του PSC είναι μη ανακοινώσιμες και ως εκ τούτου διεξάγονται κατά τη διάρκεια των καθημερινών εργασιών τους.

Τα στοιχεία του PSC βασίζονται στην ανάλυση των σημείων-τάσεων και των σημαντικών αλλαγών που πιθανόν να ανακαλύφθηκαν μετά την εφαρμογή του κώδικα ISM. Με άλλα λόγια, οι στατιστικές του PSC αναφέρονται στις ελλείψεις του πλοίου γενικότερα και όχι στη διάκριση μεταξύ των ελλείψεων του κώδικα και άλλων ελλείψεων. Επίσης οι PSC δεν ελέγχουν αν το πλοίο ή η εταιρεία συμμορφώνεται με τον κώδικα per se (καθεαυτό), αλλά εξετάζουν τις πιθανές επιπτώσεις του κώδικα στην ασφάλεια του πλοίου και εστιάζουν σε όλες τις ελλείψεις ως αντιπροσωπευτικοί δείκτες της εφαρμογής του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισεως (SMS). Ουσιαστικά μία σωστή εφαρμογή του SMS καθρεφτίζει ασφαλέστερες πρακτικές πάνω στο πλοίο και επομένως λιγότερες πιθανότητες για τον εντοπισμό ελλείψεων.

Υποστηρίζεται [P. Anderson (2005)] ότι οι περισσότερες ελλείψεις είναι συνήθως αποτέλεσμα της αποτυχίας του κώδικα ISM με χαρακτηριστικό παράδειγμα της κατασχεσής των σωσιβίων λεμβών (λόγω προβλήματος στα βίντζα) ή των άδειων πυροσβεστήρων. Μολονότι οι αρμόδιοι επιθεωρητές του PSC δεν κατηγοριοποιούν ρητά τέτοιες ελλείψεις ως σχετικές με τον κώδικα ISM, σχετίζονται όμως με ένα σοβαρά ελαττωματικό SMS. Επίσης έχει αναφερθεί [A. Sagen, (1999)] ότι οι στατιστικές επιθεωρήσεις των PSC είναι πιθανότατα ο πιο σημαντικός παράγοντας για να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα του κώδικα ISM.

14.4 Το Μνημόνιο του Παρισιού (1982).

Οι αρχές του PSC αναγνωρίζουν γενικότερα ότι

είναι σχεδόν αδύνατο για όλα τα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια τους να περάσουν από επιθεώρηση, πόσο μάλλον όταν δεν παρουσιάζουν όλα τα πλοία σημαντικές ελλείψεις ή αποδεικνύονται χαμηλών προδιαγραφών. Ως αποτέλεσμα η πλειονότητα των MoUs έχει συμφωνήσει για ένα ελάχιστο ποσοστό πλοίων προς επιθεώρηση σε ετήσια βάση κάνοντας χρήση ειδικών δεικτών, με σκοπό να δοθεί προτεραιότητα στα πλοία που έχουν τις μεγαλύτερες πιθανότητες να βρεθούν με προβλήματα, π.χ. πλοία που η ηλικία τους υπερβαίνει τα 10 έτη, ειδικοί τύποι πλοίων όπως τα Δ/Ξ ή τα επιβατηγά και τα κρουαζιερόπλοια.

Μία μέθοδος που χρησιμοποιούν οι αρχές του PSC για να διακρίνουν και να οργανώσουν τα πλοία προς επιθεωρήσεις, είναι η κατοχή καταλόγων που περιέχουν πληροφορίες για τα πλοία που προσέγγισαν τα λιμάνια τους παράλληλα με τη χρήση των διαθεσίμων κεντρικών βάσεων δεδομένων για πρόσβαση σε περισσότερα στοιχεία σχετικά με τα βασικά χαρακτηριστικά των πλοίων και τα αρχεία προηγούμενων επιθεωρήσεων. Ακόμη και αν οι τιμές των επιθεωρήσεων έχουν καθοριστεί σε περιφερειακή βάση, έχουν την τάση να ποικίλλουν από λιμάνι σε λιμάνι ή ανά κράτος-μέλος.

Το Paris MoU εξετάζει δύο ειδών παράγοντες για να επιλέξει τα πλοία που πρόκειται να περάσουν από επιθεώρηση (αυτά τα κριτήρια είναι παρόμοια με του Tokyo MoU) δίνοντας σε κάθε παράγοντα ένα σημείο ειδικού βάρους για να υπολογιστεί η **τιμή της κρατήσεως** (detention rate). Οι γενικοί παράγοντες είναι το είδος του πλοίου, η ηλικία του κατά τη διάρκεια της επιθεωρήσεως, η αποδοτικότητα της σημαίας του και του αναγνωρισμένου οργανισμού. Οι ιστορικοί παράγοντες σχετίζονται με τον αριθμό των ελλείψεων και κρατήσεων του πλοίου και ακόμη κάποιοι παράγοντες για να δοθεί η προτεραιότητα στα πλοία που είναι πιθανότερο να υποβληθούν σε κράτηση.

Από το 2011 ένα νέο καθεστώς επιθεωρήσεως καθιερώθηκε (**New Inspection regime – NIR**) στοχεύοντας στην εναρμόνιση των περιφερειακών συστημάτων με την αντικατάσταση των παραπάνω παραγόντων με το **προφίλ κινδύνων** (ship risk profile), το οποίο θα κάνει τη διάκριση των πλοίων ανάλογα με κάποια σημεία ειδικού βάρους βασισμένα σε 3 τομείς, ήτοι: τα **πλοία υψηλού κινδύνου** (high risk ships – HRS), τα **σταθερού κινδύνου** (standard risk ships – SRS) και τα **χαμηλού κινδύνου** (low risk ships – LRS). Εκτός των βασικών στοιχείων, ορισμέ-

νες ακόμη μεταβλητές θα ληφθούν υπόψη, όπως οι έλεγχοι του IMO (audits), η **επίδοση της εταιρείας** (performance) κ.λπ., με σκοπό να υπολογιστεί το προφίλ κινδύνου των πλοίων. Κάθε πλοίο θα τεθεί σε προτεραιότητα για επιθεώρηση σε διαφορετικές περιόδους ανάλογα με την κατηγορία που θα κατανεμηθεί (άρα τα πλοία υψηλού κινδύνου θα επιθεωρούνται συχνότερα).

Το Paris MoU, που είναι και το παλαιότερο απ' όλα τα μνημόνια και το οποίο δημιουργήθηκε εξαιτίας του ατυχήματος του Δ/Ξ Tanio (1980)³ (σχ. 14.4) εκδίδει έναν κατάλογο των ελλείψεων, οι οποίες μπορεί να συνιστούν αιτίες για κράτηση των πλοίων, αλλά πρόκειται για οδηγία και δεν πρέπει να ερμηνεύεται ως ο οριστικός κατάλογος των στοιχείων κρατήσεως. Η τελική απόφαση για την κράτηση απαιτεί την επαγγελματική κρίση του αρμόδιου επιθεωρητή, γι' αυτό και η γνώση, η εμπειρία, η ακεραιότητα και η ανεξαρτησία του προσώπου αυτού είναι πολύ σημαντικές ιδιότητες. Σε αντίθεση με τη **σύλληψη πλοίου** (arrest)⁴, μία εντολή του PSC για κράτηση μπορεί να εκδοθεί κατά τη διακριτική ευχέρεια του αρμόδιου επιθεωρητή, χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση ή θεώρηση των αξιών (merits) από έναν δικαστή. Όμως ένα υπερβολικά καθυστερημένο πλοίο θα δώσει τη δυνατότητα στον ιδιοκτήτη του να προβεί σε αποζημιώσεις και το δικαίωμα να ασκήσει έφεση ενάντια σε παράνομη κράτηση.



Σχ. 14.4

Το ατύχημα του Δ/Ξ Tanio κοντά στις Γαλλικές ακτές.

14.4.1 Το Μνημόνιο του Τόκυο (1993).

Αυτή η ένωση χρησιμοποιεί ένα σύστημα στόχων, μέσω του οποίου επιθεωρεί περίπου το 80% των πλοίων άλλων κρατών που εισέρχονται στα εθνικά θαλάσσια σύνορα. Οι παράμετροι στις οποίες βασίζεται το σύστημα είναι μεταξύ άλλων, είδος πλοίου, νηολόγιο και σημαία, νηογνώμονας, ηλικία, ιστορικό κρατήσεων, έτσι ώστε να εξετάζονται οι προηγούμενες ελλείψεις και κρατήσεις. Τα πλοία που οι παράμετροι στοχεύσεως ορίζουν ως υψηλής αξίας είναι αυτά που θα προηγηθούν για επιθεωρήσεις.

Το μνημόνιο του Τόκυο MoU έχει δημιουργήσει τη δική του ιστοσελίδα από το 2006 (APCIS) αναρτώντας πληροφορίες για τα επιθεωρούμενα και κρατούμενα πλοία μαζί με τις αιτίες, με σκοπό τη διασφάλιση της διαφάνειας της πληροφορίας σχετικά με τις διαδικασίες και τα αποτελέσματα του PSC, ενώ έτσι διευκολύνεται και η ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στα κράτη-μέλη. Επίσης, το Τόκυο MoU έχει αναπτύξει μία μοναδική μεθοδολογία, κατηγοριοποιώντας όλα τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών που συχνότερα έχουν υποστεί κρατήσεις και δεν δείχνουν σημάδια βελτιώσεως, και έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να μειώσει τον αριθμό των πλοίων που ασκούν εμπόριο στην υπό έλεγχο θαλάσσια περιοχή του.

14.4.2 Η αρχή ναυτικής ασφάλειας της Αυστραλίας.

Αντίθετα από άλλες περιοχές η AMSA (Australian Maritime Safety Authority) έχει μία λιγότερο πολύπλοκη προσέγγιση. Δεδομένου ότι περίπου το 60% των πλοίων που εισέρχονται σε λιμάνια της είναι φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου, η AMSA έχει δημιουργήσει μία διαφορετική μέθοδο εντοπισμού του παράγοντα ρίσκου μεταξύ αυτού του τύπου πλοίων και των υπολοίπων εμπορικών πλοίων. Συνολικά η Αυστραλία βρίσκεται στην κορυφή του καταλόγου των κρατών και των δύο MoUs, του Τόκυο και της Ινδίας, στα οποία είναι κράτος-μέλος σχετικά με τις τιμές επιθεωρήσεως (επιθεωρεί περίπου 70%

³ Η ολική απώλεια του Δ/Ξ και η συνεπαγόμενη ρύπανση ανάγκασε τη Γαλλία να συγκαλέσει μία περιφερειακή διάσκεψη σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών με σκοπό να πιέσει τον IMO να καταστήσει κάποιο εξοπλισμό υποχρεωτικό για τα Δ/Ξ. Αυτή η πρωτοβουλία οδήγησε στο Μνημόνιο του Παρισιού.

⁴ Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι η κράτηση είναι μία διαδικασία εντελώς διαφορετική από τη σύλληψη (arrest) του πλοίου. Η δεύτερη πάντοτε εκτελείται από ένα άτομο, π.χ. ο ναυλωτής ή/και ο φορτωτής ενάντια στον πλοιοκτήτη για οικονομικούς λόγους, και ορισμένες φορές για καλύτερα αποτελέσματα στόχος συνήθως είναι ένα αδελφό πλοίο που ανήκει στην ίδια εταιρεία (sister vessel) και όταν φθάσει στο λιμάνι συλλαμβάνεται κατά προτίμηση πριν παραδώσει το φορτίο του.

του συνόλου των πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια της).

14.4.3 Το Μνημόνιο της Ινδίας (1998).

Σύμφωνα με αυτό, το σύστημα στοχεύσεως ορίζει ότι τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να επιθεωρήσουν το 10% των πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια της περιοχής ευθύνης εντός διαστήματος 3 ετών και να δείχνουν ιδιαίτερη προσοχή στα πλοία που μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν έχουν καθόλου επισκεφθεί τα λιμάνια τους ή τη θαλάσσια περιοχή γενικότερα για περίοδο τουλάχιστον 12 μηνών. Επίσης εστιάζει στα πλοία που είχαν εκκρεμότητες στις ελλείψεις που παρατηρήθηκαν, στα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς, στα πλοία που έχουν φτωχό επίπεδο συντηρήσεως και σ' αυτά που για λόγους ασφάλειας έχουν προσωρινά σταματήσει να καλύπτονται από τον νηογνώμονά τους.

Οι λιμενικές αρχές επιθυμούν τον εντοπισμό πλοίων με πιθανές ελλείψεις όταν κρατούν κάποιο από αυτά για επιθεώρηση και ταυτόχρονα αποφεύγουν την επιθεώρηση πλοίων, τα οποία έχουν ήδη ελεγχθεί από άλλες λιμενικές αρχές κατά τη διάρκεια των τελευταίων 6 μηνών. Ωστόσο, σημειώνουμε ότι η περιοχή αυτή δεν εφαρμόζει κάποιο σημείο ειδικού βάρους στις παραμέτρους προς επιλογή των πλοίων που θα επιθεωρηθούν, όπως συμβαίνει με τα άλλα μνημόνια.

14.5 Συνέπειες από το ατύχημα του Δ/Ξ Erika (1999).

Η ΕΕ παραδέχθηκε ότι αυτό το ατύχημα (βλ. σχετική ανάλυση στην παράγρ. 9.3.4, σελ. 203) έδειξε τα κενά της ισχύουσας ευρωπαϊκής νομοθεσίας, και παρά τους κανονισμούς αυτούς, πλοία χαμηλών προδιαγραφών, που είναι επανδρωμένα με πληρώματα δίχως προσόντα, εξακολουθούν να προσεγγίζουν τις ευρωπαϊκές ακτές ή να εισέρχονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια, ενώ μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία⁵. Η ΕΕ μέσω της EMSA, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, υιοθέτησε αυστηρότερα μέτρα (package I), σύμφωνα με τα οποία έχει γίνει ένας προσδιορισμός των πλοίων

που θεωρούνται εν δυνάμει επικίνδυνα:

1) Δ/Ξ μεταφοράς αερίου και χημικά Δ/Ξ άνω των 10 ετών.

2) Φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου άνω των 12 ετών.

3) Πετρελαιοφόρα με χωρητικότητα άνω των 3.000 GT και ηλικιακά άνω των 15 ετών, και

4) επιβατηγά πλοία άνω των 15 ετών.

Όλα τα παραπάνω πλοία υποβάλλονται σε αυστηρή και ενισχυμένη έρευνα στο πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι που επισκέφθηκαν με την πάροδο 12 μηνών, ακολουθώντας την τελευταία επιθεώρηση που είχε εκτελεστεί σε άλλο ευρωπαϊκό λιμάνι. Στα δυνητικώς επικίνδυνα πλοία μπορεί να απαγορευθεί η είσοδος στα ευρωπαϊκά λιμάνια, εάν αυτά τα πλοία:

1) Έχουν ήδη κρατηθεί περισσότερες από μία φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών σε ένα λιμάνι ενός κράτους που είναι μέλος του Paris MoU και φέρει τη σημαία ενός κράτους, το οποίο εμφανίζεται στην πολύ υψηλή περιοχή κινδύνου του μαύρου καταλόγου, όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του φορέα και

2) έχοντας ήδη κρατηθεί περισσότερες από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε ένα λιμάνι ενός κράτους και φέρει τη σημαία ενός κράτους, το οποίο εμφανίζεται στην πολύ υψηλή περιοχή κινδύνου του μαύρου καταλόγου όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του φορέα.

Προκειμένου να προβεί σε εναρμονισμένους ελέγχους στο ευρωπαϊκό επίπεδο, δημιουργήθηκε ένα **σύστημα παγκόσμιας πληροφόρησης** (global information system), σύμφωνα με το οποίο κάθε ευρωπαϊκό κράτος έχει προσκληθεί να δημοσιεύσει σε τριμηνιαία βάση πληροφορίες για πλοία που είχαν κρατηθεί από αυτό κατά τη διάρκεια των προηγούμενων τριών μηνών. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα στη βάση δεδομένων EQUASIS.

14.6 Στατιστικές αναλύσεις – Ένα παράδειγμα.

Τα ακόλουθα στοιχεία προέρχονται από τις ετή-

⁵ Για τα επικίνδυνα φορτία δεν υπάρχει νομικός ορισμός, αλλά υπάρχουν ορισμένα κριτήρια λόγω και του μεγάλου αριθμού αυτών για την κατηγοριοποίησή τους π.χ. η μέθοδος μεταφοράς τους, η μέθοδος συσκευασίας, τα συστατικά του κάθε φορτίου, οι συναφείς κίνδυνοι κ.λπ.. Αναφορά αυτών γίνεται στο Blue Book ή στον Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG code) ή σε οποιαδήποτε άλλη έκδοση του IMO που χαρακτηρίζεται ως επικίνδυνη για τη θαλάσσια μεταφορά. Ο IMO υποστηρίζει ότι σήμερα άνω του 50% των φορτίων που διακινούνται θαλάσσια έχουν επικίνδυνη φύση και προκαλούν σταδιακά περιβαλλοντικό ενδιαφέρον σχετικό με τα επίπεδα ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος.

σιες εκθέσεις του Paris MoU και αναφέρονται στην περίοδο 2011–2013:

1) **Inspections (Επιθεωρήσεις):** Σε σύνολο 17.687 επιθεωρήσεων που εκτελέστηκαν το 2013 οι τιμές έδειξαν μία μείωση κατά 3% σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά. Κάθε πλοίο επιθεωρήθηκε κατά μέσο όρο 1,3 φορές ανά έτος, δηλαδή το ίδιο ποσοστό με το 2012. Γεγονός είναι ότι ο ερχομός του νέου συστήματος NIR συνέβαλε σε σημαντικό βαθμό στη μείωση των αριθμών των επιθεωρήσεων τα 2 επόμενα χρόνια.

2) **Deficiencies (Ελλείψεις):** Το 2011 ο συνολικός αριθμός των ελλείψεων που καταγράφηκαν ήταν 50.738, το 2012 έφθασαν τις 49.261 και το 2013 τις 49.074 αντίστοιχα, δείχνοντας ολοφάνερα μία καθοδική τάση. Ο μέσος αριθμός των ελλείψεων ανά επιθεώρηση αυξήθηκε από 2,7 φορές το 2012 σε 2,8 φορές το 2013.

3) **Detentions (Κρατήσεις):** Όσο πιο επικίνδυνες είναι οι κρατήσεις σε σχέση με θέματα ασφαλείας υγείας και περιβάλλοντος, τόσο περισσότερες φορές ο χρόνος του πλοίου επιμηκύνεται μέχρι να διορθωθεί το πρόβλημα. Επειδή οι τιμές των κρατήσεων αντιπροσωπεύονται από ένα ποσοστό (%) του αριθμού των επιθεωρήσεων και όχι τον αριθμό του καθενός πλοίου που επιθεωρήθηκε, μπορεί να υποτεθεί ότι ορισμένα πλοία (κυρίως αυτά των χαμηλών προδιαγραφών), έχουν κρατηθεί περισσότερες από μία φορές ανά έτος. Επίσης, δεν παρουσιάστηκε σημαντική μείωση στον αριθμό των κρατήσεων τα 3 τελευταία χρόνια.

4) **White, Grey and Black lists (Κατάλογοι):** Οι WGB λίστες παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα από τις σημαίες ποιότητας μέχρι τις σημαίες με χαμηλή επίδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Με βάση τον συνολικό αριθμό των επιθεωρήσεων και κρατήσεων σε μία κυλιόμενη περίοδο 3 ετών για σημαίες με 30 τουλάχιστον επιθεωρήσεις ανά περίοδο υπολογίζεται ότι το 2013 ο κατάλογος περιείχε 75 σημαίες, από τις οποίες 46 ήταν στη WL, 19 στη GL και στη 10 BL. Το 2012 οι τιμές για το σύνολο των 78 σημαιών ήταν: 45 στη WL, 19 στη GL και 10 στη BL. Εξυπακούεται ότι η λευκή λίστα αντιπροσωπεύει τις ποιοτικές σημαίες με χαμηλό ρεκόρ κρατήσεων. Οι σημαίες με τις φτωχότερες επι-

δόσεις ήταν αυτές της Τανζανίας, της Ονδούρας, της Ντομίνικα και του Τόγκο.

5) **Ship type (Είδος πλοίου):** Για το 2013 οι 5 υψηλότερες τιμές αφορούσαν σε πλοία γενικού φορτίου και πολλαπλών χρήσεων με 6,28%, (το 2012 ήταν στο 5,99%), τα σκάφη αναψυχής με 6% (δεν υπήρχαν στη λίστα το 2012), ρυμουλκά με 5,88% (για το 2012 δεν ξεπέρασαν το 3,39%), πλοία-ψυγεία με 5,25% (μέχρι 4,23% το 2012) και φορτηγά κύδην ξηρού φορτίου με 3,55% (το 2012 ήταν 2,60%).

6) **Performance of recognized organizations (Επίδοση της κλάσεως):** Για να υπολογιστεί η επίδοση των νπογνωμόνων ως αναγνωρισμένων οργανισμών (ROs), η ίδια φόρμουλα χρησιμοποιείται για τις σημαίες. Ένας ελάχιστος αριθμός των 60 επιθεωρήσεων ανά RO χρειάζεται πριν η επίδοση τεθεί υπόψη της λίστας. Για το 2013 36 ROs καταγράφηκαν στη λίστα επιδόσεως. Ανάμεσα στους καλύτερους ROs ήταν κατά σειρά: ο Lloyd's Register (LR), ο American Bureau of Shipping (ABS), ο Det Norske Veritas (DNV), ενώ οι χειρότεροι σε επίδοση ήταν ο INCLAMAR (register Honduras), ο Bulgarian Register of Shipping και ο Universal Shipping Bureau (established in Panama).

7) **Refusal of Access of ships (Αρνηση προσβάσεως των πλοίων):** Σε ένα σύνολο 28 πλοίων, στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος στα ευρωπαϊκά λιμάνια σύμφωνα με το Paris MoU για το 2013, οι αιτίες ποικίλλουν: (17) απέτυχαν να προσεγγίζουν μία ενδεδειγμένη επισκευαστική μονάδα (9) έφυγαν επιθεωρηθούν και (2) ένα μικρό ποσοστό πλοίων δεν έγινε αποδεκτό για επιθεώρηση.

8) **Deficiencies per major category (Ελλείψεις ανά κατηγορία):** Ο αριθμός των ελλείψεων ανά κατηγορία με σειρά επικινδυνότητας ήταν:

- α) πιστοποιητικά και τεκμηρίωση,
- β) προστασία από πυρκαγιές,
- γ) ασφάλεια της ναυσιπλοΐας,
- δ) πρόληψη της ρυπάνσεως,
- ε) συνθήκες εργασίας και διαμονής πάνω στο πλοίο, και

στ) παραλείψεις με βάση τον κώδικα ISM.

Όλες οι παραπάνω αιτίες αντιπροσωπεύουν το 55% του συνολικού αριθμού των ελλείψεων.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Στο μέρος αυτό θα αναφερθούμε σε ορισμένες βασικές πτυχές του διεθνούς δικαίου της θάλασσας. Πιο συγκεκριμένα επιχειρούμε μια διεξοδική, αλλά όχι τόσο εκτενή ανάλυση των θαλασσιών ζωνών (maritime zones) και της οριοθετήσεώς τους (delimitation). Πολλές από αυτές τις ζώνες είναι σύγχρονες και δημιουργήθηκαν με σκοπό την καλύτερη διαχείριση των προβλημάτων που σχετίζονται με την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των ωκεανίων και θαλασσιών πόρων (υφαλοκρηπίδα, διεθνής βυθός).

Με βάση αναφοράς τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (ΣΔΘ) (1982) και λιγότερο τις Συμβάσεις της Γενεύης (1958), επικεντρωνόμαστε περισσότερο στην ανάλυση των παραδοσιακών ζωνών που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, δηλαδή την αιγιαλίτιδα ζώνη και την ανοικτή θάλασσα. Τα τελευταία χρόνια προστέθηκε και η αποκλειστική οικονομική ζώνη, που επηρεάζει σε κάποιο βαθμό τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι τόσο σημαντικό που ο άνθρωπος έχει σχεδόν φθάσει στο σημείο να απειλεί την εξαφάνιση αρκετών φυσικών πόρων (πρόκειται για τον βιολογικό και τον ορυκτό πλούτο). Παράλληλα οι ολοένα σημαντικές διεκδικήσεις των παρακτίων κρατών συμβάλλουν στη σταδιακή μείωση των τμημάτων της ανοιχτής θάλασσας. Ποια είναι λοιπόν η κατάληξη; Η αναγκαία προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος διά μέσου της κωδικοποίησης διεθνών κανόνων, αλλά και της τήρησης αυτών.

Υπάρχουν πολλά κράτη που έχουν στενή σχέση με τη θάλασσα. Ένα από αυτά είναι και η χώρα μας, που η ιστορία και ο πολιτισμός της είναι άρρηκτα συνυφασμένα με τον θαλάσσιο χώρο. Τούτο πιστοποιείται από το ανάπτυγμα των ακτών της: μολονότι είναι ένα κράτος μικρό σε έκταση, διαθέτει το μεγαλύτερο μήκος ακτών (περίπου 15.000 km) ανάμεσα στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και το δεύτερο στην Ευρώπη (μετά τη Νορβηγία). Στο σύνολο της παράκτιας ζώνης περιλαμβάνονται και τα διάσπαρτα νησιά, νησίδες και βράχοι¹. Παράλληλα το συνολικό εκτόπισμα του εμπορικού στόλου υπό Ελληνική σημαία είναι το μεγαλύτερο στην Ευρώπη, ενώ αν υπολογίσουμε την πλοιοκτησία και όχι τη σημαία, τότε το σύνολο της ελληνικής χωρικότητας την κατατάσσει στην πρώτη θέση (σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD)².

Από νομική σκοπιά η **θάλασσα** ορίζεται ως το σύνολο των τμημάτων εκείνων που αποτελούνται από αλμυρό νερό και βρίσκονται σε φυσική και ελεύθερη επικοινωνία μεταξύ τους. Η ευρύτερη έννοια της θάλασσας περιλαμβάνει και τους ωκεανούς. Η γεωγραφική διάκριση μεταξύ των δύο βασίζεται στην έκταση, δηλαδή οι ωκεανοί αποτελούν τεράστιες υδάτινες εκτάσεις μεταξύ των ηπείρων δίχως να

εμποδίζονται από χερσαίους όγκους νησιών. Επομένως εξαιρούνται από αυτόν τον ορισμό οι κλειστές (εσωτερικές) θάλασσες και τα γλυκά νερά, π.χ. η Κασπία θάλασσα, η Αζοφική θάλασσα, οι λίμνες και οι ποταμοί, ασχέτως εάν είναι δυνατή η πλεύση σε αυτούς. Ως θάλασσα θεωρούνται επίσης και οι περιοχές, που είναι πρόσκαιρα καλυμμένες από πάγο, όχι όμως αυτές που το υδάτινο στοιχείο είναι στερεοποιημένο σε πάγο μόνιμα, π.χ. οι περιοχές της Αρκτικής και Ανταρκτικής. Το καθεστώς των τελευταίων δεν ρυθμίζεται από το δίκαιο της θάλασσας.

Το δίκαιο που διέπει τις θαλάσσιες δραστηριότητες διακρίνεται σε **Δίκαιο της Θάλασσας** (Law of the Sea) και **Ναυτικό Δίκαιο** (Maritime Law). Το Δίκαιο της Θάλασσας είναι κατεξοχήν διεθνές δίκαιο και σχετίζεται με τις εξουσίες του κράτους στον θαλάσσιο χώρο· πιο συγκεκριμένα, με τις θαλάσσιες ζώνες, τους βυθούς των ωκεανών αλλά και τον αέρα πάνω από τη θάλασσα. Το Ναυτικό Δίκαιο διέπει τις ιδιωτικές σχέσεις στη θάλασσα με αναφορές στα πλοία, τα πληρώματα, τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές, τους ασφαλιστές και γενικότερα όλους όσους συμμετέχουν στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο.

Αρχικά είχε τονιστεί από πολλές πηγές ότι τα δύο δίκαια δεν έχουν κοινά σημεία μεταξύ τους. Αντιθέτως, υποστηρίχθηκε [Tulio Treves, (1997)] ότι η συνάφεια ανάμεσα στα δύο δίκαια είναι περισσότερο από εμφανής, διότι το δίκαιο της θάλασσας καθορίζει το γενικό πλαίσιο της νομικής συμπεριφοράς και το ναυτικό δίκαιο εξειδικεύει και αναλύει τις λεπτομέρειες των γενικών κανόνων. Η διεθνοποίηση πολλών κανόνων του ναυτικού δικαίου αλλά και η ιδιωτικοποίηση θεσμών σχετικών προς το δίκαιο της θάλασσας αποτελούν εξέλιξη των δύο κλάδων και μια μεταβατική προσπάθεια προς αποσαφήνιση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τόσο των κρατών,

¹ Σύμφωνα με την Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού – ΠΝ ο συνολικός αριθμός τους υπολογίζεται σε 9.836 (πέρα από παραλείψεις, διπλές εγγραφές και λάθη).

² Για την ακρίβεια το 2013 η Ελλάδα ήταν 4^η σε αριθμό πλοίων (εθνική σημαία και άλλες σημαίες) με 3.695 κυρίως φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών και υγρών φορτίων αλλά 1^η στο σύνολο της παγκόσμιας χωρικότητας (244.850.078 dwt), δηλ. 15,17%.

όσο και των φυσικών προσώπων απέναντι στον θαλάσσιο χώρο [Εμμ. Ρούκουνας (2005)].

15.1 Εθιμικό δίκαιο και σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις.

Παλαιότερα οι ρυθμίσεις που αφορούσαν στον θαλάσσιο χώρο προέρχονταν από τις διάφορες πρακτικές των εμπλεκομένων σε σχετικά επαγγέλματα, π.χ. πλοιοκτίτες, ιδιοκτήτες φορτίων, έμποροι κ.λπ.. Στη συνέχεια έγινε αντιληπτό ταυτόχρονα με το σύγχρονο διεθνές δίκαιο ότι έπρεπε:

1) Να επεκταθεί η κρατική κυριαρχία στη θάλασσα με τη διαμόρφωση ορίων, η οποία βασίστηκε στη δημιουργία της αιγιαλίτιδας ζώνης και

2) να εξασφαλιστεί η ελευθερία της ναυσιπλοΐας σε περιοχές εκτός της δικαιοδοσίας των παρακτίων κρατών, δηλαδή με την καθιέρωση της ζώνης της ανοικτής θάλασσας.

Ωστόσο το πρόβλημα της κωδικοποίησης των κανόνων του διεθνούς δικαίου παρέμενε, αν και κάποια μέρη του δικαίου της θάλασσας είχαν καταγραφεί σε ορισμένες πηγές όπως στο συνολικό έργο του Ολλανδού νομικού Hugo Grotius (που θεωρείται από αρκετούς ως ο πατέρας του διεθνούς δικαίου) και ειδικά στο τμήμα «*Mare Liberum*», που αναφέρεται στις προϋποθέσεις περί ελευθερίας των θαλασσών (1606). Η εξέλιξη του δικαίου της θάλασσας έγινε σταδιακά, αλλά πάντα με **εθιμική μορφή** μέσω πλέον της πρακτικής των κρατών και όχι των ιδιωτών. Οι σχέσεις των τελευταίων διέπονταν από τους κανόνες του ναυτικού δικαίου, που βασιζόνταν στις πρωτοβουλίες των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών.

Η αντίκρουση στο έργο του Grotius προέκυψε από το αντίστοιχο έργο του Άγγλου νομικού John Selden με το «*Mare Clausum*» (1635), το οποίο υποστηρίζει ότι η ιδιαίτερη φύση της θάλασσας την καθιστά αυτόματα διαθέσιμη στη δυνατότητα ασκήσεως ιδιοκτησίας. Παράλληλα με τη σύγκρουση μεταξύ αυτών που υποστήριζαν την ελευθερία των θαλασσών και εκείνων που επιθυμούσαν την άσκηση κρατικής κυριαρχίας στην ανοικτή θάλασσα, από τον 17^ο αι. δεν είχε λυθεί το ζήτημα του εύρους της χωρικής θάλασσας.

Ο Ολλανδός νομικός Bynkershoek στο έργο του «*de Dominio Maris Dissertatio*» (1702) υποστήριξε ότι κάθε κράτος δικαιούται να ελέγχει παράκτια θαλάσσια περιοχή μέχρι την απόσταση βολής πυροβόλου (3 ναυτικά μίλια – ν.μ.). Στην πράξη η απόσταση εκείνη την εποχή δεν ξεπερνούσε το 1,5 ν.μ.. Άλλες θεωρίες υποστήριζαν ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη εκτείνεται μέχρι το σημείο του ορίζοντα όπου ένα πλοίο είναι ορατό από την ακτή.

Η βάση για τη μετέπειτα εξέλιξη του δικαίου της θάλασσας είναι η διακήρυξη του Προέδρου των ΗΠΑ Harry Truman σχετικά με τα δικαιώματα αλιείας στη θάλασσα και τα δικαιώματα έρευνας και εκμεταλλεύσεως του βυθού πέρα από τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης (δηλ. τη σημερινή υφαλοκρηπίδα). Τα ουσιαστικά βήματα έγιναν μετά το 1950, όταν η Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου του Ο.Η.Ε. διατύπωσε σειρά προτάσεων προς τη Γενική Συνέλευση (Γ.Σ.) του οργανισμού³ και οι οποίες τελικά συζητήθηκαν στην πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το δίκαιο της θάλασσας, που διεξήχθη στη Γενεύη το 1958 με τη συμμετοχή 86 κρατών. Η κατάληξη της Συνδιασκέψεως ήταν η υιοθέτηση 4 ΔΣ (***Geneva Conventions***) σχετικών αντίστοιχα με τις:

- 1) Αιγιαλίτιδα Ζώνη και Συνορεύουσα Ζώνη.
- 2) Ανοικτή Θάλασσα.
- 3) Υφαλοκρηπίδα.
- 4) Αλιεία και Προστασία των Βιολογικών Πόρων της Θάλασσας.

Η αποτυχία καθιερώσεως του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης ανάγκασε τη διεξαγωγή νέας Συνδιασκέψεως πάλι στη Γενεύη δύο χρόνια αργότερα (1960). Όμως παρά τη συμμετοχή 87 κρατών δεν επιτεύχθηκε συμφωνία προς ενιαία ρύθμιση του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης, π.χ. στα 3, 6 ή 12 ν.μ.. Επιχειρώντας μια σύντομη κριτική των παραπάνω συμβάσεων, είναι γεγονός ότι δεν έτυχαν καθολικής αναγνώρισεως από τα συμμετέχοντα κράτη (το σύνολο των υπογραφών και επικυρώσεων ήταν μικρό σε απόλυτους αριθμούς)⁴. Αρχικά η τέταρτη σύμβαση κρίθηκε ως αποτυχημένη, ενώ η δεύτερη σύμβαση αναφέρει ρητά στο προοίμιο της ότι αποτυπώνει προϋπάρχοντες εθιμικούς κανόνες, οπότε ανεξάρτητα

³ Η πρώτη αξιολογη προσπάθεια κωδικοποίησης έγινε επί εποχής της Κοινωνίας των Εθνών (ΚτΕ) με κύρια θέματα τα χωρικά ύδατα, την πειρατεία, την εκμετάλλευση των θαλασσίων πόρων και του νομικού καθεστώτος των κυβερνητικών εμπορικών πλοίων. Το αποτέλεσμα ήταν η Συνδιάσκεψη της Χάγης (1930), η οποία απέτυχε να καταλήξει σε μία σύμβαση για την αιγιαλίτιδα ζώνη, αποτέλεσε όμως τη βάση για περαιτέρω κωδικοποίηση με την αλλαγή σκυτάλης από την ΚτΕ στον ΟΗΕ.

⁴ Η Ελλάδα αρχικά δεν επικύρωσε καμία από αυτές τις συμβάσεις μέχρι το 1972, όταν η Τουρκία αμφισβήτησε τα δικαιώματα πάνω στην υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου. Η επόμενη κίνηση ήταν η επικύρωση της σχετικής συμβάσεως με το Ν.Δ. 1182/1972.

αν επικυρωνόταν ή όχι από τα κράτη, θα ίσχυε για όλους. Η μεγάλη καινοτομία ήταν η τρίτη σύμβαση, που καθιέρωνε τον θεσμό της υφαλοκρηπίδας.

Μερικές διατάξεις της συμβάσεως περί υφαλοκρηπίδας, π.χ. τα εξωτερικά όριά της, σε συνδυασμό με το άλυτο πρόβλημα του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης και με τις αυξημένες απαιτήσεις των κρατών της Αφρικής και της Ασίας, που δεν είχαν μετάρσει στις συνδιασκέψεις⁵, αναγκαστικά οδήγησαν σε μια χρονική παράταση με σκοπό τη νέα κωδικοποίηση του Δικαίου της Θάλασσας το 1973. Ωστόσο η προετοιμασία για την 3^η συνδιάσκεψη βοηθήθηκε από την υποβολή προς τη Γ.Σ. των Η.Ε. από τον Πρόεδρο της Μάλτας A. Pardo μίας ρητής ανακοινώσεως με σκοπό να συμπεριληφθεί στις θεματικές ενότητες της Συνελεύσεως για μία νέα συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας. Υιοθετήθηκε μία διακήρυξη που θέσπισε ότι η περιοχή του θαλάσσιου και ωκεάνιου βυθού και του υπεδάφους τους πέρα από τα όρια εθνικής δικαιοδοσίας (καλείται *η Περιοχή* – the Area), καθώς και οι πόροι της, αποτελούν κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας (common heritage of mankind). Επομένως αυτή η περιοχή δεν θα υπόκειται σε εθνική κυριαρχία ή δεν θα αποτελεί αντικείμενο κυριότητας από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

Η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας συγκλήθηκε τελικά στο Montego Bay (Jamaica), όπου συμμετείχαν 157 κράτη, ειδικευμένοι διεθνείς οργανισμοί αλλά και μη κυβερνητικές οργανώσεις. Όπως σχολιάζει ο Εμμ. Ρούκουνας, οι διαπραγματεύσεις διήρκεσαν αρκετό χρόνο και υπήρξαν αρκετές αντιπαραθέσεις ανάμεσα στους αντιπροσώπους των κρατών-μελών. Το αποτέλεσμα ήταν να παρέλθουν 9 χρόνια, ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο κείμενο με τη μορφή του «package deal», δηλαδή είτε το δέχεσαι, είτε δεν το δέχεσαι ως σύνολο. Υιοθετήθηκε λοιπόν η *Διεθνής Σύμβαση των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας* (ΣΔΘ) με μεγάλη πλειοψηφία τον Δεκέμβριο του 1982 (UNCLOS). Μόνο 4 κράτη από τους συμμετέχοντες καταψήφισαν: ΗΠΑ, Ισραήλ, Βενεζουέλα

και Τουρκία, ενώ 17 κράτη απέιχαν της ψηφοφορίας, ανάμεσά τους η Βρετανία και η Ρωσία.

Από τις διαπραγματεύσεις κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως διαφαίνεται η προσπάθεια υιοθετήσεως συμβιβαστικών λύσεων με σκοπό την προστασία των δικαιωμάτων των κρατών-μελών. Όμως οι αμοιβαίες υποχωρήσεις ήταν αναγκαίες, διότι από τη μία πλευρά τα αναπτυσσόμενα κράτη, αλλά και ορισμένα ακόμη κράτη επιθυμούσαν την εξασφάλιση περισσότερων θαλασσίων τμημάτων ελέγχου των παραγωγικών πόρων της θάλασσας που βρίσκονται κοντά στις ακτές τους, ενώ τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη (π.χ. Ελλάδα, Νορβηγία, Γερμανία, Ιαπωνία κ.λπ.) ζητούσαν δικαιώματα ελεύθερης ναυσιπλοΐας εντός των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης των κρατών.

Η τελευταία σύμβαση περιέχει διατάξεις που καθορίζουν ήδη ισχύον εθιμικό δίκαιο, π.χ. δικαιώματα κρατών στην αιγιαλίτιδα ζώνη, νομικό καθεστώς υφαλοκρηπίδας, αλλά και νέες διατάξεις όπως η *αποκλειστική οικονομική ζώνη* (ΑΟΖ), τα αρχιπελαγικά κράτη, το καθεστώς ελεύθερης διελεύσεως, ο διεθνής βυθός κ.λπ.. Η ΣΔΘ τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 1994 (είχε επικυρωθεί από 142 κράτη). Πρόκειται για ένα ογκώδες κείμενο, που περιέχει 320 άρθρα και 9 Παραρτήματα. Υπερισχύει όλων των άλλων συμβατικών κειμένων με το ίδιο αντικείμενο και δεν επιδέχεται *επιφυλάξεων* με σκοπό τη διατήρηση ενότητας των διατάξεων της⁶.

Η μεγάλη συμμετοχή κρατών στη ΣΔΘ ενισχύει τον εθιμικό χαρακτήρα αρκετών διατάξεων της, π.χ. οι αποφάσεις του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (ΔΔΧ) στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας Λιβύης/Μάλτας, Λιβύης/Τυνησίας, Μπαχρέιν/Κατάρ τονίζουν την εθιμική ισχύ ορισμένων κανόνων της ΣΔΘ. Άλλα παραδείγματα αποτελούν η θέσπιση του ανώτατου ορίου των 12 ν.μ. της αιγιαλίτιδας ζώνης, ο θεσμός της ΑΟΖ, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Ελλάδα επικύρωσε τη ΣΔΘ με τον Ν. 2321/1995 και σύμφωνα με το άρθρο 28(1) του Συντάγματος υπερισχύει οποιασδήποτε διατάξεως νόμου⁷.

⁵ Τη δεκαετία του 1960 συνέβησαν μαζικές ανεξαρτητοποιήσεις 60 περίπου κρατών δημιουργώντας πρόσθετα προβλήματα με την προώθηση των απαιτήσεών τους.

⁶ Ως *επιφύλαξη* νοείται η ρήτρα, με την οποία ένα κράτος δηλώνει επίσημα κατά την υπογραφή ή επικύρωση ότι δεν δεσμεύεται από ορισμένες διατάξεις της συνθήκης. Το ζήτημα αυτό προκαλεί δυσχέρειες στο δίκαιο των διεθνών πολυμερών συνθηκών. Δεν ισχύει το ίδιο για την *εξαίρεση*, αν και αυτή δεν είναι καθιερωμένη στο Διεθνές Δίκαιο.

⁷ Ας σημειωθεί ότι οι διεθνολόγοι έχουν επισημάνει τη μη δόκιμη μετάφραση του κειμένου της συμβάσεως (μερικές φορές μπορεί να αποβεί επικίνδυνη όταν πρόκειται να ερμηνευθεί), οπότε είναι προτιμότερο να ανατρέξει ο αναγνώστης στο αγγλικό κείμενο.

15.2 Η συμμετοχή των διεθνών οργανισμών.

Στην ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας σημαντικό ρόλο διαδραμάτισαν και οι διεθνείς οργανισμοί. Ένας αριθμός αυτών συνέβαλε στη δημιουργία του κλάδου δίχως πρωταρχικά να σχετίζεται με τα ναυτιλιακά θέματα, π.χ. η Διεθνής Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency – IAEA) ήταν υπεύθυνη για την προετοιμασία της Συμβάσεως Ατομικής Ευθύνης από Πυρηνική Ζημιά, και η οποία εφαρμόζεται στις περιπτώσεις της ζημιάς που προκαλείται από πυρηνικά πλοία, ή ο Διεθνής Οργανισμός Υγείας (WHO), που προετοίμασε κανονισμούς σχετικά με τις συνθήκες υγιεινής (sanitary) και απομονώσεως (quarantine) για τη διεθνή ναυτιλία. Στη Γραμματεία της Νομικής Υπηρεσίας του Ο.Η.Ε. λειτουργεί το Τμήμα του Δικαίου των Ωκεανών (DUALOS), που εισηγείται στον Γενικό Γραμματέα και διαθέτει σημαντική βάση δεδομένων.

Ένας άλλος αριθμός οργανισμών έχει πιο διαφανή συμφέροντα ναυτιλιακής πολιτικής, αλλά δεν αποτελούν πρωταρχικά όργανα ψηφίσεως κανονισμών, και έχουν έμμεση επιρροή στην ανάπτυξη του δικαίου, π.χ. ο Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (FAO), που συνέβαλε σε σημαντικό βαθμό, στην επιστήμη των ιχθυοκαλλιεργειών και της αλιείας αλλά και στις τεχνικές διατηρήσεως των ειδών προς εξαφάνιση. Επίσης η Συνδιάσκεψη για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), που διαθέτει εξειδικευμένη Ναυτιλιακή Επιτροπή με αξιόλογο έργο και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO) με σημαντικές συμβάσεις που αφορούν στα ναυτεργατικά θέματα.

Υπάρχουν όμως και οι οργανισμοί που δεν ανήκουν στον Ο.Η.Ε. και έχουν εξίσου σημαντικό ρόλο στα ναυτιλιακά ζητήματα, μερικές φορές πολύ περισσότερο από τα αντίστοιχα όργανά του. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν ο ΟΟΣΑ και η Ε.Ε., που θεσπίζουν κανονισμούς για τη διαχείριση των θαλασσίων πόρων, όπως οι υπηρεσίες Oslo Commission και Paris Commission, που αναφέρονται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Αναμφίβολα ο πλέον σημαντικός οργανισμός είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), που έχει συμβάλει σε σημαντικό βαθμό και στην εξέλιξη του Δικαίου της Θάλασσας. Καθιερώθηκε το 1958 και μέχρι το 1982 είχε την ονομασία IMCO ως συμβουλευτικό όργανο σε τεχνικής φύσεως θέματα. Οι δύο κύριες Επιτροπές του για την Ναυτική Ασφάλεια και την Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος προετοιμάζουν κανονισμούς και υιοθετούν συμβάσεις με

ναυτιλιακό περιεχόμενο. Στις συνδιασκέψεις του IMO μετέχουν οι εκπρόσωποι των κρατών-μελών, δηλαδή τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη που προσφέρουν ναυτιλιακές υπηρεσίες, τα κράτη που συμμετέχουν στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αλλά και τα αναπτυσσόμενα κράτη, που διαθέτουν μερίδιο στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη.

Ο πρώτος Γ.Γ. του IMO C.P. Srivastava είχε υποστηρίξει ότι ο οργανισμός δεν θα υπήρχε αν δεν συνέβαινε το ατύχημα του Δ/Ξ **Torrey Canyon** (1967), ίσως επειδή αρχικά ο IMO αποτελούσε ένα φόρουμ που υπερίσχυαν τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη και η σοβαρή ρύπανση που προκλήθηκε για πρώτη φορά (περίπου 120.000 τόνοι αργό πετρέλαιο) ανάγκασε τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών να ζητήσουν την δημιουργία ενός οργανισμού, που θα εξειδικεύεται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τέτοιου είδους ατυχήματα. Η ειρωνεία είναι ότι περίπου 25 χρόνια αργότερα απειλήθηκε η ύπαρξη του οργανισμού όταν οι ΗΠΑ αρνήθηκαν την εφαρμογή της ΔΣ MARPOL στα ύδατά τους και προχώρησαν στην ψήφιση του νόμου Oil Pollution Act (1990).

Συμπληρωματικά αναφέρουμε ότι οι πηγές του Δικαίου της Θάλασσας είναι ταυτόσημες με αυτές του Διεθνούς Δικαίου γενικότερα, όπως αυτές παρατίθενται στο άρθρο 38(1) του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου. Άλλωστε και η ΣΔΘ συχνά παραπέμπει στους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Πρόκειται για τις κύριες πηγές σχετικά με:

- 1) Τις Διεθνείς Συνθήκες,
- 2) το διεθνές έθιμο,
- 3) τις γενικές αρχές δικαίου και
- 4) τη νομολογία των διεθνών δικαστηρίων.

Επίσης ως πηγές θεωρούνται:

1) Οι αποφάσεις των διεθνών οργανισμών, π.χ. η Διεθνής Αρχή Θαλασσίου Βυθού.

2) Η Ευθυδικία – Επείκεια (equity), που έχει αποκτήσει σημαίνουσα σημασία ειδικά για τη νομολογία των διεθνών δικαστηρίων περί οριοθετήσεως θαλασσίων ζωνών.

3) Το εσωτερικό δίκαιο, διότι η ΔΣΘ σε ορισμένες περιπτώσεις παραπέμπει στις αρμοδιότητες του παρόντος κράτους για τη θέσπιση εθνικών κανόνων, π.χ. άρθρο 211 της ΣΔΘ περί θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία και

4) το κοινοτικό δίκαιο, που αφορά στα κράτη - μέλη της Ε.Ε. ιδιαίτερα για θέματα αλιείας, θαλασσίων μεταφορών, προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

15.3 Γραμμές βάσεως στην οριοθέτηση θαλασσιών και υποθαλασσιών ζωνών.

Όπως κοιτάμε τη θάλασσα από την ακτή, με βάση το ισχύον Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, διακρίνουμε έναν αριθμό θαλασσιών και υποθαλασσιών ζωνών, καθεμία από τις οποίες διέπεται από διαφορετικό νομικό καθεστώς. Πρόκειται για τις εξής ζώνες (σχ. 15.3):

- 1) Εσωτερικά ύδατα μαζί με τον βυθό τους.
- 2) Αρχιπελαγικά ύδατα και ο βυθός τους (εάν το κράτος ανήκει στα αρχιπελαγικά).
- 3) Αιγιαλίτιδα ζώνη και ο βυθός της.
- 4) Συνορεύουσα ζώνη.
- 5) Αποκλειστική οικονομική ζώνη και ο βυθός της.
- 6) Υφαλοκρηπίδα.

Αυτές οι ζώνες αποτελούν τις **ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας ενός παράκτιου κράτους**. Πέραν αυτών των ζωνών εκτείνονται η ανοικτή θάλασσα και ο διεθνής βυθός, δηλαδή δύο ζώνες κοινές για όλους. Τα προβλήματα που ανακύπτουν κατά την οριοθέτηση των ζωνών είναι:

- 1) Το εύρος.
- 2) Το εσωτερικό όριο (προς την ακτή).
- 3) Το εξωτερικό όριο (προς την ανοικτή θάλασσα).

Προκειμένου να λυθούν αυτά τα προβλήματα, καθιερώθηκαν οι γραμμές βάσεως (ΓΒ) (normal baselines), που αποτελούν το βασικό σημείο αναφοράς και η χάραξή τους έχει ιδιαίτερη σημασία για τα εσωτερικά και εξωτερικά όρια των ζωνών. Τα εσωτερικά όρια βρίσκονται κατά μήκος της ακτογραμμής και αναγκαστικά επηρεάζουν τη μέτρηση και των εξωτερικών ορίων. Όλες οι ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας με εξαίρεση τα εσωτερικά ύδατα, εκκινούν από τις ΓΒ. Με άλλα λόγια, ως ΓΒ ή οριογραμμή ορίζεται μία γραμμή φυσική ή νοτιή κατά μήκος της ακτογραμμής ενός παράκτιου κράτους, που αποτελεί αφετηρία εκκινήσεως του εσωτερικού ορίου όλων των ζωνών, εκτός από τα εσωτερικά ύδατα που η γραμμή αυτή αποτελεί εξωτερικό όριο. Πρόκειται δηλαδή για το σύνορο (διαχωριστική γραμμή) μεταξύ εσωτερικών και χωρικών υδάτων.

Η χάραξη της ΓΒ γίνεται με αρκετές μεθόδους. Η **μέθοδος της φυσικής ΓΒ** (ΣΔΘ άρθ. 5), με την οποία λαμβάνονται υπόψη τα πιο χαμηλά σημεία της αμπώτιδας (low-water line) κατά μήκος της ακτογραμμής (δηλ. το κατώτατο σημείο που φθάνουν τα ύδατα στην παλίρροια) και όχι στη μέγιστη πλημμυ-

ρίδα (high tide line), διότι θα επηρεάζονταν τα εξωτερικά όρια όλων των ζωνών και αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα ενδεχόμενες αυθαιρεσίες από την πλευρά του παράκτιου κράτους. Βέβαια αυτή η μέθοδος χαράξεως εξαρτάται από το φυσικό φαινόμενο της αμπώτιδας και από τη μεταβολή ανάλογα με τις εκάστοτε εποχιακές συνθήκες.

Η φυσική μέθοδος εμπεριέχει σε πολύ μεγάλο βαθμό το γεωγραφικό στοιχείο (π.χ. πολυσχιδεές ακτές με βαθιές εσοχές, νησιά κατά μήκος της ακτογραμμής), οπότε το Διεθνές Δίκαιο αναγνωρίζει στο παράκτιο κράτος την επιλογή (και όχι την υποχρέωση) της χαράξεως και με τη **μέθοδο των ευθειών γραμμών βάσεως** (ΕΓΒ) (straight baselines). Αυτή η μέθοδος αναφέρεται στη ΣΔΘ (άρθ. 7) και κωδικοποιεί εθιμικό δίκαιο εξαιτίας της αποφάσεως του Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση αλιείας μεταξύ Νορβηγίας και Βρετανίας (1951), όπου και νομιμοποίησε τη μέθοδο που είχε επιλέξει η Νορβηγία.

Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή χαράσσεται μία νοτιή γραμμή (και όχι φυσική) που ενώνει διάφορα σημεία της φυσικής ακτογραμμής και ως ευθεία γραμμή νοείται αυτή της συντομότερης αποστάσεως μεταξύ δύο σημείων. Ανάλογα εάν συντρέχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις και με βάση κάποιους περιορισμούς, ένα κράτος έχει τη δυνατότητα να χαράξει το εσωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης με βάση τη μέθοδο των ΕΓΒ. Μέχρι σήμερα πάνω από 70 κράτη έχουν υιοθετήσει αυτή τη μέθοδο. Η Ελλάδα, μολονότι υπάρχει η δυνατότητα με βάση το εθιμικό δίκαιο να προχωρήσει σε μία τέτοια χάραξη, δεν το έχει κάνει. Αν προχωρούσε σε μία τέτοια χάραξη, αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση κατά 5% της αιγιαλίτιδας ζώνης της [Ιωάννου – Στρατή (2000)].

Οι συμβατικές ρυθμίσεις σχετικά με τις ΕΓΒ δεν ορίζουν μέγιστο επιτρεπτό μήκος των γραμμών, αλλά κατοχυρώνουν κάποιους περιορισμούς όπως:

- 1) Η χάραξή τους δεν μπορεί να παρεκκλίνει σημαντικά από τη γενική κατεύθυνση της ακτής,
- 2) δεν χρησιμοποιούνται οι σκόπελοι ως σημείο χαράξεως ΕΓΒ, εκτός εάν υπάρχουν σε αυτούς φάροι ή άλλες εγκαταστάσεις, με εξαίρεση αν η χάραξη έχει αναγνωριστεί διεθνώς,
- 3) η μέθοδος αυτή δεν μπορεί να εφαρμοστεί εάν αποκόπεται η αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους από την ανοικτή θάλασσα ή την ΑΟΖ,
- 4) το παράκτιο κράτος υποχρεούται να σημειώνει σε ναυτικούς χάρτες τις ΕΓΒ και να τους δημοσιεύει,
- 5) μερικές φορές είναι δυνατόν να ληφθούν υπό-

ψη οικονομικά συμφέροντα του παράκτιου πληθυσμού κατά τη χάραξη,

6) στις περιπτώσεις δέλτα ποταμών και λόγω της ενδεχόμενης μετατοπίσεως της γραμμής αυτής, τα κατάλληλα σημεία μπορεί να επιλεγούν κατά μήκος της ανώτατης προς τη θάλασσα γραμμής της κατώτατης ρηχίας (σχ. 15.3).

– Ειδικές περιπτώσεις χαράξεως ΓΒ.

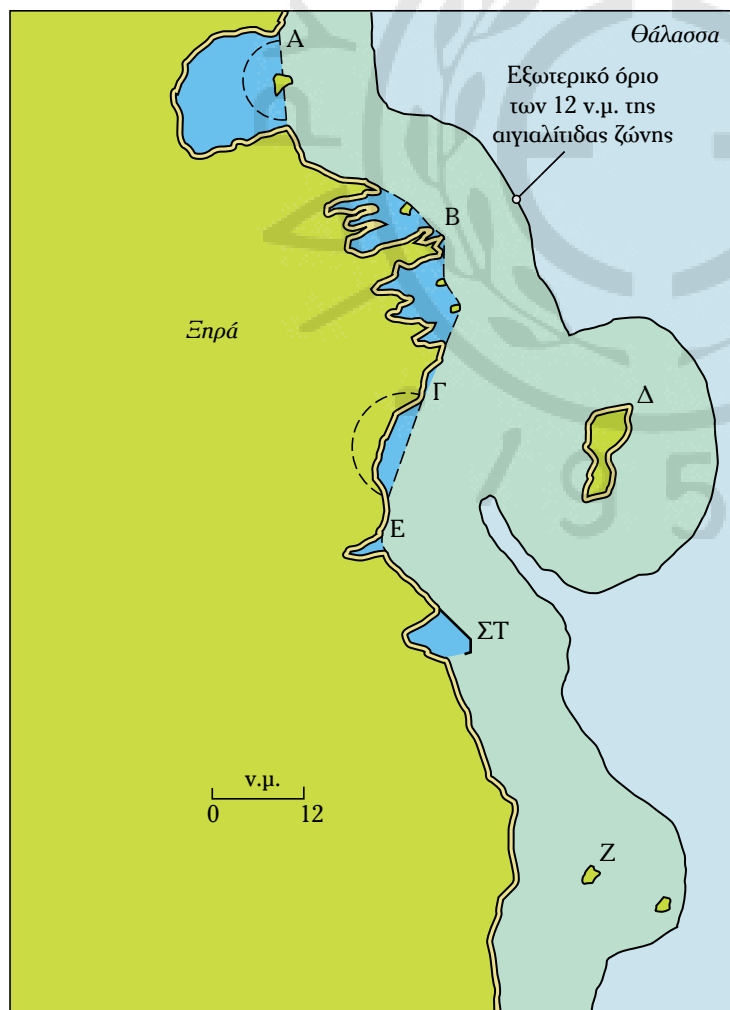
Υπάρχουν ΓΒ που δεν χαράσσονται με τις παραπάνω μεθόδους, αλλά με τη μέθοδο του **ημικυκλίου**, που είναι και η περισσότερο διαδεδομένη. Σύμφωνα με αυτήν, για τη χάραξη της γραμμής που ορίζει το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης θα ληφθούν υπόψη τα σημεία που απέχουν από την ακτή απόσταση ίση με το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ο τρόπος εντοπισμού αυτών των σημείων γίνεται με τη χάραξη συνεχόμενων ημικυκλίων με βάση τα διάφορα σημεία της ακτογραμμής, με ακτίνα το δεδομένο εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Οι κορυφές των ημικυκλίων

ενώνονται με μία νοτιή γραμμή, που αποτελεί το εξωτερικό όριο. Ειδικές περιπτώσεις χαράξεως ΓΒ είναι οι ακόλουθες:

1) Κόλποι.

Ενώ γεωγραφικά η έννοια του κόλπου δεν παρουσιάζει θέμα ερμηνείας (τμήμα της θάλασσας που εισχωρεί βαθιά μέσα στην ξηρά), εντούτοις η νομική ερμηνεία δεν συμπίπτει και δημιουργεί αμφισβητήσεις (άρθ. 10 της ΣΔΘ). Μάλιστα το άρθρο αυτό αποτελεί πλέον εθιμικό δίκαιο με την απόφαση του ΔΔΧ στην υπόθεση Χερσαίας, Νησιωτικής και Μεθοριακής Διαφοράς Ελ Σαλβαδόρ/Ονδούρα (1992). Στο παρελθόν, αλλά ακόμη και μέχρι σήμερα, η τάση πολλών κρατών είναι να θεωρούν τις κολπώσεις στις ακτές τους εσωτερικά ύδατα για λόγους αμυντικούς, αλλά και οικονομικούς. Σε ορισμένες περιπτώσεις αξίωναν ως εθνικά ύδατα κόλπους με τεράστια στόμια κάτω από το καθεστώς των «ιστορικών κόλπων».

Στο άρθρο 10 ερμηνεύεται ο κόλπος ως μία ευδι-



- Α. Η εσοχή είναι μεγαλύτερη από ένα ημικύκλιο, του οποίου η διάμετρος είναι δύο κλειστές γραμμές και ως εκ τούτου θεωρείται κόλπος. Επομένως οι γραμμές αυτές του κόλπου (οι οποίες στο σύνολό τους είναι λιγότερο από 24 v.μ.) αποτελούν γραμμές βάσεως.
- Β. Ευθείες γραμμές βάσεως σε δαντελωτές ακτές με την παρουσία συστάδας νήσων.
- Γ. Η εσοχή της ξηράς είναι μικρότερη της περιοχής του ημικυκλίου που χαράσσεται στην κλειστή γραμμή, επομένως δεν είναι κόλπος.
- Δ. Ένα νησί κατέχει την δική του αιγιαλίτιδα ζώνη.
- Ε. Γραμμή βάσεως είναι αυτή που χαράσσεται πέρα από την εκβολή του ποταμού, ο οποίος ρέει απ' ευθείας στην θάλασσα.
- ΣΤ. Τα λιμενικά έργα αποτελούν μέρος της γραμμής βάσεως.
- Ζ. Σκόπελοι. Ο 1ος βρίσκεται σε απόσταση λιγότερη των 12 v.μ. απ' την ακτή και ως εκ τούτου αποτελεί γραμμή βάσεως. Ο 2ος βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 v.μ. και επομένως δεν επηρεάζει την χάραξη της γραμμής βάσεως.

Για το υπόλοιπο της ακτής η γραμμή βάσεως είναι το σημείο της κατώτερης ρηχίας.

Σχ. 15.3

Η χάραξη των γραμμών βάσεως.

άκριτη εσοχή της ακτής, οπότε μία απλή καμπυλότητα της ακτής δεν στοιχειοθετεί τις προϋποθέσεις περί κόλπου. Σε κάθε περίπτωση, για να θεωρηθεί κόλπος ένα τμήμα της θάλασσας, θα πρέπει η διείσδυση των υδάτων στο χερσαίο έδαφος να έχει μήκος που υπερβαίνει το μισό του πλάτους του στομίου του κόλπου. Η ΣΔΘ ορίζει σαφώς τότε μία εσοχή της ακτής αποτελεί κόλπο και τότε όχι. Με περισσότερη λεπτομέρεια, χαράσσεται μία ευθεία γραμμή κατά μήκος του στομίου της εσοχής αυτής και έπειτα μετρείται η επιφάνεια της εσοχής με τη μέθοδο ενός ημικυκλίου, που έχει για διάμετρο την ευθεία, που φέρεται κατά μήκος του στομίου της εσοχής και συνδέει τα σημεία της κατώτατης ρηχίας της φυσικής εισόδου.

Εάν υπάρχουν νησιά κατά μήκος της φυσικής εισόδου, δημιουργούνται περισσότερες εισόδους και η διάμετρος του ημικυκλίου είναι η γραμμή που προκύπτει από το άθροισμα των μηκών των ευθειών που χαράσσονται κατά μήκος των διαφόρων εισόδων. Ωστόσο, ο χαρακτηρισμός μίας εσοχής ως κόλπου απαιτεί μία πρόσθετη προϋπόθεση, δηλαδή η απόσταση ανάμεσα στα σημεία των κατώτατων ρηχιών της φυσικής εισόδου του κόλπου πρέπει να μην υπερβαίνει τα 24 ν.μ. (δηλ. το διπλάσιο του επιτρεπτού ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης). Αν συμβαίνει το αντίθετο (δηλ. υπέρβαση του ορίου), τότε η χάραξη της ευθείας γραμμής προς το εσωτερικό του κόλπου στα σημεία που απέχουν 24 ν.μ. γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να περικλείεται η μέγιστη υδατινή επιφάνεια προς όφελος του παράκτιου κράτους.

Υπάρχουν όμως εξαιρέσεις, π.χ. τι θα συμβεί για κόλπους των οποίων οι ακτές ανήκουν σε περισσότερα από ένα κράτη; Σε αυτή την περίπτωση δεν υφίστανται συμβατικοί κανόνες και είναι πολύ λογικό. Το κυρίαρχο στοιχείο δεν μπορεί να είναι η ασφάλεια των κρατών του κόλπου, αλλά η εξασφάλιση διελεύσεως στα ύδατά τους. Η θαλάσσια περιοχή δεν μπορεί να αποτελεί εσωτερικά ύδατα (ακόμη και αν το άνοιγμα του στομίου είναι λιγότερο από 24 ν.μ.). Σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο, η χάραξη της γραμμής βάσεως γίνεται με βάση την κατώτατη ρηχία κατά

μήκος των ακτών τους. Παραδείγματα τέτοιων κόλπων αποτελούν ο κόλπος της Άκκαμπα (Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Σαουδική Αραβία), στον οποίο υπήρξε έντονη διένεξη για το λιμάνι της Εϊλάτ με τα Αραβικά κράτη, ο κόλπος Φονσέκα (Ελ Σαλβαδόρ, Ονδούρα, Νικαράγουα) με άνοιγμα στομίου 19 ν.μ., ο οποίος σήμερα αποτελεί ιστορικό κόλπο κ.λπ..

Μία άλλη εξαίρεση αποτελούν οι λεγόμενοι **ιστορικοί κόλποι**, ορισμός των οποίων δεν υπάρχει στη ΣΔΘ, άρα και εδώ εφαρμόζεται το εθιμικό δίκαιο. Πρόκειται για θαλάσσιες περιοχές, που σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο θεωρούνται τμήματα χωρικής ή ανοιχτής θάλασσας, διεκδικούνται από κάποια κράτη ως εσωτερικά ύδατα και αναγνωρίζονται από τρίτα κράτη με αυτή την έννοια. Κατά το παρελθόν πολλά κράτη προσέβαλαν δικαιώματα να εντάξουν στα εσωτερικά τους ύδατα τέτοιους κόλπους που το άνοιγμα του στομίου τους ξεπερνούσε το επιτρεπτό όριο, έχοντας ως κύριο επιχείρημα τον ιστορικό τίτλο, δηλαδή χρήση μακροχρόνια, συνεχή και δίχως αμφισβητήσεις⁸. Παραδείγματα τέτοιων διεκδικήσεων είναι ο Καναδάς για τον κόλπο Χάντσον (50 ν.μ. άνοιγμα), η Βρετανία για τη διώρυγα του Μπρίστολ (20 ν.μ.), η Νορβηγία για τους κόλπους Βεσφιορδ (50 ν.μ.) και Βάραγκερφιορδ (32 ν.μ.), η Σουηδία για τον κόλπο Λαχόλους (12 ν.μ.), η Τυνησία για τους κόλπους Τύνιδας (23 ν.μ.) και Γκάμπες (50 ν.μ.). Όλες οι παραπάνω περιπτώσεις δεν αμφισβητούνται. Αμφισβήτηση υπάρχει για τους κόλπους Ελ Άραμπ στην Αίγυπτο, Βλαδιβοστόκ στην Ανατολική Σιβηρία και Μεγάλης Σύρτης στη Λιβύη (300 ν.μ.)⁹. Η Ελλάδα δεν έχει μέχρι σήμερα διεκδικήσει κανέναν κόλπο ως ιστορικό.

2) Στόμια ποταμών.

Στην περίπτωση που ένας ποταμός ρέει απευθείας στη θάλασσα, η ΓΒ είναι μία ευθεία γραμμή κατά μήκος του στομίου του (river mouth), η οποία ενώνει τα σημεία της γραμμής της κατώτατης ρηχίας των όχθων του (άρθ. 9 της ΣΔΘ)¹⁰. Δεν προβλέπεται όριο για το μήκος της γραμμής αυτής και η διάταξη

⁸ Όχι όμως εθνικά ή ζωτικά συμφέροντα Κ. Ευσταθιάδη (1979), Διεθνές Δίκαιο, Βιβλίο 5°.

⁹ Ειδικά για τον κόλπο της Σύρτης από το 1977 υπήρχε διένεξη μεταξύ ΗΠΑ και Λιβύης λόγω και των ναυτικών γυμνασίων που πραγματοποιούσαν οι Αμερικανοί. Η Λιβύη πρόβαλλε απαίτηση επεκτάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 60 ν.μ. με σκοπό να τερματίσει τις ασκήσεις. Η ένταση κλιμακώθηκε το 1981 με την κατάρριψη 2 Λιβυκών αεροσκαφών σε απόσταση 25 ν.μ. από τις ακτές. Οι ΗΠΑ υποστήριξαν το δικαίωμα ελεύθερης ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα ενώ η Λιβύη υποστήριξε τη νομιμότητα επεκτάσεως των χωρικών υδάτων διότι τα ύδατα στον κόλπο της Σύρτης εντάσσονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της διότι περικλείονται από ένα μόνο κράτος και επειδή η Λιβύη έχει ιστορικά δικαιώματα στον κόλπο αυτό.

¹⁰ Ως απευθείας ροή στη θάλασσα μπορεί να θεωρηθεί είτε η απουσία εκβολών (κάτι σπάνιο) είτε ο μη σχηματισμός ενός δέλτα.

αυτή εφαρμόζεται είτε για ποταμούς με ένα παράκτιο κράτος (riparian) είτε με δύο, αν και η τελευταία περίπτωση αμφισβητείται από αρκετά κράτη, όπως οι ΗΠΑ (η υπόθεση του ποταμού Πλέιτ μεταξύ Αργεντινής και Ουρουγουάης που στο παρελθόν έχει αξιωθεί ως ιστορικός κόλπος).

Όταν πρόκειται για εκβολές (estuaries), οπότε δεν έχουμε ροή απευθείας στη θάλασσα, το ζήτημα της ΓΒ διέπεται από το καθεστώς που ισχύει για τους κόλπους (υπόθεση Post Office v. Estuary Radio για τις εκβολές του Τάμεση). Στην περίπτωση των δέλτα (deltas) δεν ισχύει και εδώ το άρθρο 9 της ΣΔΘ, αλλά πιθανόν να καθορίζεται από την κατώτατη ρηχία ή σε ορισμένες περιπτώσεις από ΕΓΒ εξαιτίας και της μη σταθερότητας της ακτής.

3) Λιμενικά έργα και αγκυροβόλια.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 της ΣΔΘ για την οριοθέτηση των χωρικών υδάτων τα **εξωτερικά μόνιμα λιμενικά έργα** (outermost permanent harbor works), που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της λιμενικής υποδομής (π.χ. αποβάθρες, κυματοθραύστες κ.λπ.), θεωρούνται τμήμα της ακτής. Άρα υπάγονται στο καθεστώς των εσωτερικών υδάτων. Ωστόσο καθίσταται σαφές ότι τα λιμενικά έργα πρέπει να είναι συνημμένα προς τις ακτές ή πολύ κοντά σε αυτές για να χρησιμοποιηθούν ως ΓΒ. Με αυτόν τον τρόπο εξαιρούνται από την παραπάνω διάταξη οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις (offshore installations) και τα τεχνητά νησιά (artificial islands), που δεν θεωρούνται μόνιμα λιμενικά έργα.

Σχετικά με τους **όρμους**¹¹ και τα διάφορα **αγκυροβόλια** (roadsteads), που συχνά χρησιμοποιούνται για τις φορτώσεις, εκφορτώσεις και τις αγκυροβολήσεις πλοίων και βρίσκονται ολικά ή μερικά εκτός των εξωτερικών ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης, περιλαμβάνονται στη χωρική θάλασσα, αν και δεν επηρεάζουν την οριοθέτησή της. Στην περίπτωση που το αγκυροβόλιο είναι έξω από τη χωρική θάλασσα, η υδάτινη ζώνη μεταξύ του εξωτερικού ορίου της χωρικής θάλασσας και του αγκυροβολίου ανήκει στην ανοικτή θάλασσα. Πρόβλημα ενδεχομένως μπορεί να προκύψει για ορισμένα λιμάνια (συνήθως ποτάμια), που το αγκυροβόλιο τους βρίσκεται στις εκβολές, π.χ. σε αποστάσεις μέχρι και 200 ν.μ.

από το κύριο λιμάνι (πολλά λιμάνια στον Μιαιοσιπή). Όπως υποστηρίζεται [Churchill – Lowe (1999)] αυτές οι διατάξεις που προφανώς έχουν ελάχιστη πρακτική εφαρμογή, ουσιαστικά δεν σχετίζονται με τις ΓΒ και απλά αναφέρονται για λόγους πληρότητας.

Κατά το Δίκαιο της Θάλασσας ο όρμος αποτελεί θαλάσσια περιοχή κοντά στην ακτή όπου τα πλοία αγκυροβολούν για λόγους ασφαλείας. Η περιοχή αυτή από παλαιά υπαγόταν στην πλήρη κυριαρχία του παράκτιου κράτους, όπως τα λιμάνια. Επομένως αρκετές πηγές υποστηρίζουν ότι τέτοιες περιοχές αποτελούν εσωτερικά ύδατα και διέπονται από το ίδιο καθεστώς των λιμένων. Και για έναν πρόσθετο λόγο: Από τις αρχές της δεκαετίας του '90 τέθηκε ένα σοβαρό ζήτημα στον ΙΜΟ σχετικά με τα **λιμάνια** ή **τα μέρη καταφυγίου** (ports or places of refuge) όταν κάποιο πλοίο κινδυνεύει (in distress) και ζητά βοήθεια από το παράκτιο κράτος. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο δεν υπάρχει συμβατική υποχρέωση για προσφορά προστασίας, ακόμη και αν ανθρωπίνες ζωές βρίσκονται σε κίνδυνο. Το ζήτημα αυτό παραμένει ανενεργό, αλλά στο μέλλον υπάρχει πρόβλεψη να ξανασυζητηθεί.

4) Σκόπελοι.

Οι σκόπελοι αποτελούν εξαίρεση από την υποχρέωση του παράκτιου κράτους να εφαρμόσει την κανονική ΓΒ. Ο σκόπελος (low-tide elevation)¹² αποτελεί μία φυσικά σχηματισμένη έκταση ξηράς που περιβρέχεται από θάλασσα, η οποία κατά την άμωπη βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, αλλά καλύπτεται κατά την πλημμυρίδα (άρθ. 13 της ΔΣΘ). Όταν ο σκόπελος βρίσκεται σε απόσταση λιγότερη από το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης από το ηπειρωτικό ή το νησιωτικό έδαφος, η γραμμή της κατώτατης ρηχίας του σκόπελου μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ΓΒ για τη μέτρηση του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης (άρα το σημαντικό κριτήριο είναι η απόσταση από την ακτή).

Στην περίπτωση που ο σκόπελος βρίσκεται εξ ολοκλήρου εκτός των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης (σε απόσταση μεγαλύτερη από το εύρος της), είτε από την ενδοχώρα είτε από ένα νησί, τότε δεν διαθέτει δική του αιγιαλίτιδα ζώνη. Στην σπάνια περίπτωση που ένας σκόπελος βρίσκεται σε απόσταση 12

¹¹ Ο όρος «όρμος» εννοιολογικά σημαίνει ένα θαλάσσιο χώρο δίχως εγκαταστάσεις και τεχνητά μέσα που χρησιμοποιείται ως αγκυροβόλιο. Γεωγραφικά μπορεί να αποτελεί έναν μικρό φυσικό κόλπο ή ένα φυσικό λιμάνι.

¹² Ο Εμμ. Ρούκουνας τα ονομάζει «αβαθή» και προσθέτει ότι οι «φάροι» επίσης δεν έχουν δική τους αιγιαλίτιδα ζώνη, εφόσον βρίσκονται σε απόσταση που υπερβαίνει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης από την ηπειρωτική ακτή ή ένα νησί.

ν.μ. από το ηπειρωτικό έδαφος, το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης θα είναι στα 24 ν.μ. από τις ακτές. Πρόσθετα, τα 12 ν.μ. μεταξύ της ακτής και του σκοπέλου πιθανόν, αν ο σκόπελος είναι απομονωμένος (isolated), να μην έχουν τα χαρακτηριστικά των εσωτερικών υδάτων. Μερικές φορές σε ορισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις οι σκόπελοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως σημεία για τη δημιουργία ενός συστήματος ΕΓΒ.

5) Υφαλοι.

Με την ανεξαρτητοποίηση αρκετών κρατών που σχηματίζονται σε **ατόλες** (atolls) από το 1960 στην Καραϊβική, στον Ινδικό και Ειρηνικό ωκεανό, π.χ. Μαλδίβες, Μπαχάμες, Κιριμπάτι, Ναούρου κ.λπ., υπήρξε μεγαλύτερη πολιτική ώθηση για την κατάρτιση κανόνων σχετικά με τους **κοραλλιογενείς υφάλους** (coral reefs). Σύμφωνα με το άρθρο 6 της ΣΔΘ στην περίπτωση νησιών που βρίσκονται σε κοραλλιογενείς ατόλες ή που περιβάλλονται από **υφάλους** (fringing reefs)¹³, η ΓΒ για τη μέτρηση του εύρους της χωρικής θάλασσας είναι η προς τη **θάλασσα** (seaward) γραμμή της κατώτατης ρηχίας των υφάλων, όπως σημειώνεται με το κατάλληλο σύμβολο των χαρτών που είναι επίσημα αναγνωρισμένοι από το παράκτιο κράτος.

6) Νησιά.

Η δημιουργία των νησιών οφείλεται σε γεωλογικά αίτια, π.χ. καθίζηση εδάφους, ανύψωση βυθού, ηφαιστειακή έκρηξη, συσσώρευση ιζημάτων. Πολλά νησιά αποτελούσαν κορυφές παραλιακών βουνών, τα οποία βυθίστηκαν όταν έλιωσαν οι παγετώνες, π.χ. νησιά της Νορβηγίας και της Σκωτίας. Άλλα αποκόπηκαν από τον κύριο όγκο της ξηράς μετά από καθίζηση, π.χ. Βρετανικά νησιά, η Σικελία, η Ιαπωνία, άλλα από ηφαιστειακή δράση, π.χ. Χαβάν, Ιολανδία. Επίσης, κάποια νησιά δημιουργούνται σε εκβολές μεγάλων ποταμών, ιδιαίτερα στο σημείο που σχηματίζονται δέλτα.

Σύμφωνα με το άρθρο 121(1) της ΣΔΘ ως νησί ορίζεται μία φυσικά διαμορφωμένη περιοχή ξηράς που περιβρέχεται από τη θάλασσα και βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της υδάτινης μάζας κατά τη μέγιστη πλύμη. Αντίθετα ο γεωγραφικός ορισμός θεωρεί ότι νησί είναι κάθε τμήμα ξηράς μικρότερο

από μία ήπειρο, το οποίο περιβάλλεται από νερό. Νησιά υπάρχουν σε θάλασσες, λίμνες και ποταμούς. Ο χαρακτηρισμός ενός τμήματος ξηράς ως νήσου είναι ανεξάρτητος από την έκτασή του ή άλλους παράγοντες, διότι νησί είναι η Γροιλανδία, που είναι 14,5 φορές μεγαλύτερη από την Ελλάδα, νησί είναι και ο Αγ. Αχίλλειος, που βρίσκεται στη Μικρή Πρέσπα.

Από την έννοια του νησιού εξαιρείται οποιοσδήποτε φυσικός σχηματισμός που υπερκαλύπτεται από το χειμέριο κύμα όπως τα αβαθή, οι σκόπελοι (ακόμα και εάν υπάρχουν φάροι πάνω τους). Οι ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου για τα νησιά δεν αφορούν σε αυτά που βρίσκονται στους ποταμούς και στις λίμνες. Τα νησιά αυτά υπάγονται κατά κανόνα στο καθεστώς του χερσαίου εδάφους, ενώ για τα νησιά σε διεθνείς ποταμούς ισχύουν ειδικοί κανόνες. Επίσης, τα τεχνητά νησιά (ο όρος είναι αδόκιμος) δεν είναι νησιά είτε με τη νομική είτε με τη γεωλογική έννοια του όρου. Αποτελούν μόνιμες εγκαταστάσεις από μέταλλο, ξύλο ή τσιμέντο, που έχουν τη βάση τους στον βυθό και δημιουργούνται από τον άνθρωπο για λόγους επιστημονικούς (ωκεανογραφικοί σταθμοί και για την έρευνα και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας). Επίσης, λόγω της σταθερής τους ιδιότητας δεν μπορούν να εξομοιωθούν με τα πλοία. Η δημιουργία τους δεν επιτρέπεται όταν συνεπάγονται εμπόδια στη χρήση των διαύλων ναυσιπλοΐας.

Από τον παραπάνω νομικό ορισμό προκύπτει ότι δεν επιδέχονται αμφιβολίες που υπήρξαν στο εθιμικό διεθνές δίκαιο πριν το 1958 σχετικά με το εάν ένα νησί απολάμβανε αποτελεσματική ανθρώπινη δυνατότητα. Με άλλα λόγια από την άποψη του διεθνούς δικαίου η ύπαρξη κάθε νησιού παρουσιάζει πληρότητα και αυτοτέλεια. Κάθε νησί, ανεξάρτητα από την έκτασή του, δικαιούται αιγιαλίτιδας ζώνης, π.χ. το πολύ μικρό νησί ή ο βράχος ή καλύτερα η κατώτατη ρηχία του μπορεί να αποτελεί τμήμα της γραμμής βάσεως για όλες τις θαλάσσιες ζώνες [άρθ. 121(2)] δηλαδή σύμφωνα με τη ΣΔΘ κάθε νησί μπορεί να υπηρετεί ως ΓΒ για όλες τις θαλάσσιες ζώνες, αλλά παραθέτει μία εξαίρεση των βράχων (rocks) [άρθ. 121(3)], που δεν μπορούν να διατηρήσουν μόνιμη ανθρώπινη δυνατότητα ή στερούνται οικονομικής δραστηριότητας.

Οι βράχοι οι οποίοι είναι διάσπαρτοι στις Ελληνικές θάλασσες, αν και έχουν τα χαρακτηριστικά του νησιού ή είναι νησιά, μπορούν να θεωρηθούν ως

¹³ **Κοραλλιογενής ατόλη** είναι ένα νησί σε μορφή δακτυλιδιού, που συνήθως περικλείει λιμνοθάλασσα, ενώ περιβάλλοντες ύφαλοι είναι βράχοι, που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με την ακτή ή βρίσκονται σε μικρή απόσταση απ' αυτήν.

ΓΒ μόνο για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη αλλά όχι για την αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) και την υφαλοκρηπίδα. Αυτή η διάταξη [άρθρ. 121(3)] παρουσιάζει πολλά ερμηνευτικά προβλήματα, διότι δεν δίδεται η έννοια του βράχου, δεν υπάρχει εξήγηση για τη φράση: «δεν μπορούν να συντηρήσουν ανθρώπινη διαβίωση ή οικονομική ζωή» και δεν προτείνεται κάποια διαχωριστική γραμμή μεταξύ βράχων και άλλων νησιών.

Τι έχει δημιουργήσει αυτή η διάταξη; Μία μοναδική κατάσταση όπου η ΓΒ δεν είναι ίδια για όλες τις θαλάσσιες ζώνες. Επίσης, προκαλεί το «ανώμαλο» αποτέλεσμα ένας σκόπελος μερικές φορές να δημιουργεί ΑΟΖ, ενώ ένας ακατοίκητος βράχος να μην μπορεί, παρόλο που ο τελευταίος είναι ένα πιο ορατό τμήμα ξηράς. Από την άλλη πλευρά είναι αποδεκτό να χρησιμοποιηθεί ένας ακατοίκητος βράχος ως σημείο βάσεως για τη κατασκευή μίας ευθείας γραμμής ή ενός αρχιπελαγικού συστήματος βάσεως, και σε αυτές τις περιπτώσεις οι περιορισμοί της διατάξεως να καταστρατηγηθούν¹⁴. Πρακτικά οι περισσότεροι βράχοι βρίσκονται υπεράκτια και εάν εφαρμοστεί το άρθρο 121(3) και επομένως εξαιρεθούν ως σημεία βάσεως για την οριοθέτηση της ΑΟΖ και της υφαλοκρηπίδας, η έκταση αυτών των ζωνών θα επηρεαστεί ελάχιστα.

Αντίθετα, οι απομονωμένοι βράχοι που βρίσκονται στους ωκεανούς και σε ημίκλειστες θάλασσες, π.χ. Rockall (υπό Βρετανική κατοχή), St Peter, St Paul (ανοιχτά της Βραζιλίας), όλοι με επιφάνεια λιγότερο του 0,01 τετραγωνικού ν.μ., έχουν ήδη δημιουργήσει σοβαρές διενέξεις. Ωστόσο παραμένει αναπάντητο το ερώτημα αν η παρουσία φαροφύλακα αποτελεί απόδειξη μόνιμης κατοικίας ή ότι ο βράχος μπορεί να παράγει τα ελάχιστα εφόδια για τη συντήρηση ανθρώπινης ζωής. Επίσης, δεν έχει διασαφηνιστεί εάν τα συστήματα αφαλατώσεως για εξοικονόμηση πόσιμου νερού θεωρούνται οικονομική δραστηριότητα.

Συμπληρωματικά αν αναλύσουμε σύντομα δύο ακόμη υποπεριπτώσεις που αφορούν στην Ελληνική επικράτεια:

1) Η περίπτωση των **ακατοικήτων ιδιωτικών νησιών**. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι σχεδόν πάντοτε συνδέονταν με ακραίες καταστάσεις. Η ερήμωση και η απομόνωση σε διάφορες χρονικές φάσεις προσέλκυαν μόνο ειδικά στρώματα του πληθυσμού, π.χ. χρήση για μοναστική ζωή, για στρατιωτική δραστηριότητα, για εγκλεισμό κρατουμένων ή ασθενών (λοιμοκαθαρτήρια), ενώ σήμερα είναι ελκυστικά ως χώροι ιδιωτικής αναψυχής.

Το ενδιαφέρον για τα ακατοίκητα νησιά ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του '80 και συνεχίστηκε την επόμενη δεκαετία.

2) Το **επεισόδιο των Ιμίων**. Στις 25 Δεκεμβρίου 1995 το τουρκικό εμπορικό πλοίο Figen Akat προσάραξε στα αβάνια της μίας από τις δύο νησίδες. Ο πλοίαρχός του αρνήθηκε τη βοήθεια των ελληνικών λιμενικών αρχών αν και το ατύχημα συνέβη εντός των χωρικών υδάτων της Ελλάδας, και ζήτησε τη βοήθεια τουρκικού ρυμουλκού. Ύστερα από διαβουλεύσεις, το πλοίο ρυμουλκήθηκε από ελληνικά σωστικά μέσα προς το λιμάνι Gulluk.

Οι δύο νησίδες βρίσκονται 6 ν.μ. ανατολικά της Καλύμνου και 1 ν.μ. από την οριοθετική γραμμή των χωρικών υδάτων Ελλάδας και Τουρκίας (η έκταση της πρώτης είναι 25 στρέμματα και της δεύτερης 15). Με την εκχώρηση των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα (1947) περιελήφθηκαν και οι παρακείμενες νησίδες και έκτοτε οι νησίδες Ίμια (τότε Λιμνιά) εντάχθηκαν στην επαρχία Καλύμνου.

15.4 Θαλάσσιες ζώνες.

Από τον 17^ο αιώνα το διεθνές δίκαιο αναφερόταν σε δύο θαλάσσιες ζώνες, την **αιγιαλίτιδα ζώνη** και την **ανοιχτή θάλασσα**. Άλλωστε για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία μέχρι και τη δεκαετία του 1990 αυτές οι δύο ζώνες ήταν σημαντικές, διότι η πρώτη αφορούσε στην επίσκεψη των εμπορικών πλοίων στους λιμένες με κύριο σκοπό τις φορτώσεις και τις εκφορτώσεις φορτίων και η δεύτερη παρείχε τη δυνατότητα της ελεύθερης και δίχως περιορισμούς ναυσιπλοΐας.

Από το 1958 με τις Συμβάσεις της Γενεύης οι δύο

¹⁴ Γεωγραφικά **βράχος** θεωρείται μία περιορισμένης εκτάσεως χερσαία μάζα, που μπορεί να είναι μέσα στη θάλασσα ή να αποτελεί τμήμα της ακτής. Ένας άλλος ορισμός του βράχου είναι η ανύψωση του εδάφους που περιβάλλεται από νερό στο πιο ψηλό σημείο της πλημμυρίδας. Από τις προτάσεις που έχουν γίνει, καταλήγουμε ότι ένας βράχος σπάνια υπερβαίνει σε έκταση το 0,001 τετραγωνικό μίλι. Εξάλλου, στη διεθνή πρακτική χρησιμοποιείται ο όρος **νησίδα** (islet), που αποδίδεται ως περιοχική ξηράς εκτάσεως 1-10 km². Με άλλα λόγια υπάρχει μεγάλη δυσχέρεια στην αποτύπωση των όρων, διότι για το νησί δεν υπάρχει κριτήριο εκτάσεως ενώ για τις νησίδες και τους βράχους υπάρχει και είναι το πλέον ερμηνευτικό στοιχείο (οι έννοιες βραχονησίδες, ερημονήσια, ξερονήσια είναι εντελώς αδόκιμες και μη συμβατές με το διεθνές δίκαιο).

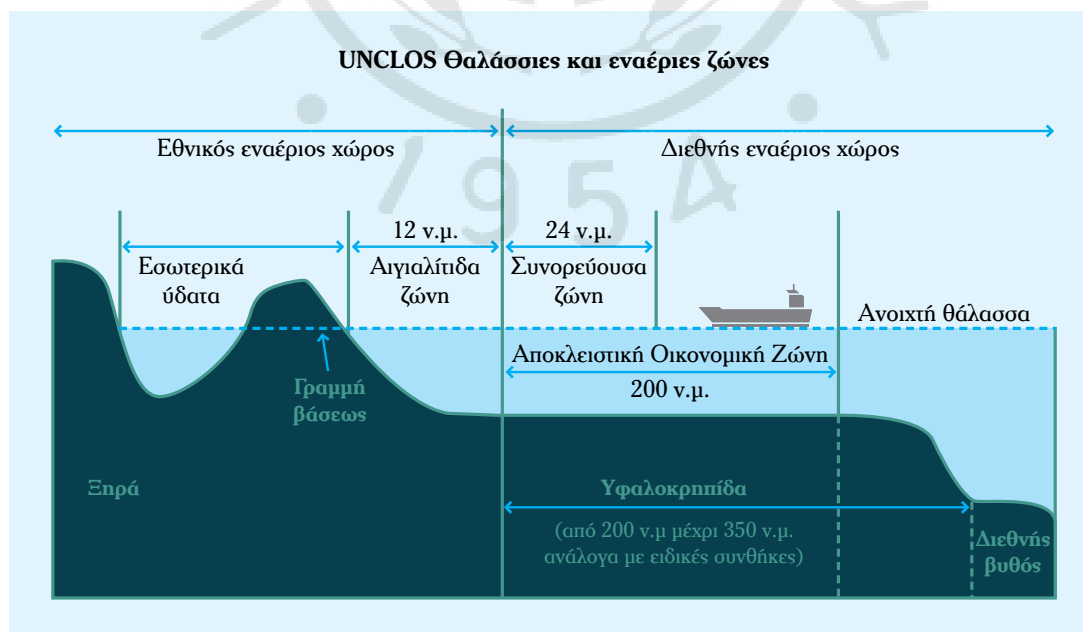
ζώνες έγιναν τέσσερεις και με την είσοδο στον 21^ο αιώνα έχουν ήδη φθάσει τις εννέα ζώνες. Αν προστεθούν και αυτές που είτε έχουν αναγνωριστεί από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, π.χ. Γαλλική οικολογική ζώνη, είτε έχουν καθιερωθεί εξαιτίας περιβαλλοντικών αιτιών και δεν έχουν προκαλέσει αμφισβητήσεις από άλλα κράτη, π.χ. η ζώνη θαλάσσιας προστασίας των ακτών της Γαλλίας, Ιταλίας και Μονακό ή είναι αποτέλεσμα περιφερειακών συμβάσεων, π.χ. ειδικές ζώνες προστασίας στη Μεσόγειο Θάλασσα (SPAMI), φθάνουμε σε έναν σημαντικό αριθμό, που ενδεχομένως στο μέλλον να δημιουργήσει συγκρούσεις συμφερόντων ιδιαίτερα αν κάποια νέα θαλάσσια ζώνη βρίσκεται πλησίον ή πάνω σε διεθνείς πορείες πλοίων.

Έτσι ή αλλιώς η τάση αυτή καταδεικνύει την απληστία των κρατών (παρακτίων κατά κανόνα) στη διεκδίκηση ολοένα και περισσότερων αρμοδιοτήτων στη θάλασσα και έχει ως κύριες συνέπειες, όπως τονίζεται [Εμμ. Ρούκουνας (2005)] τον κατακερματισμό του θαλάσσιου χώρου σε διάφορα νομικά καθεστώτα και τη δυσκολία ασκήσεως αποτελεσματικού ελέγχου. Επίσης, διαφαίνεται η αντιπαράθεση των συμφερόντων μεταξύ **κράτους της σημαίας του πλοίου** (flag state) και του **παράκτιου κράτους** (coastal state) ή του **κράτους του λιμένα** (port state).

Έχοντας λοιπόν ως αφετηρία την ακτή και στρέφοντας προς τη θάλασσα συναντούμε κατά σειρά

διάφορες ζώνες (σχ. 15.4), που με βάση το δίκαιο της θάλασσας καθεμία από αυτές διέπεται από διαφορετικό καθεστώς. Αρχικά συναντούμε τα **εσωτερικά ύδατα** (internal waters), στα οποία συνήθως δεν αναφέρονται οι σχετικές ΔΣ, διότι ουσιαστικά αποτελούν τμήμα του εσωτερικού δικαίου του παράκτιου κράτους. Ακολουθεί η **αιγιαλίτιδα ζώνη**, που συχνά αποκαλείται **χωρική θάλασσα** ή **χωρικά ύδατα** (territorial sea) και στη συνέχεια βρίσκουμε την **ανοιχτή θάλασσα** (high seas or open seas).

Τα κράτη δικαιούνται να κηρύξουν είτε **συνορεύουσα ζώνη** (είναι πλέον απαρχαιωμένη) είτε **αποκλειστική οικονομική ζώνη** (ΑΟΖ) ή και τις δύο αυτές ζώνες. Αυτές οι πέντε ζώνες είναι οι επιφανειακές. Παράλληλα τα κράτη έχουν κυριαρχικά δικαιώματα σε ορισμένη περιοχή του βυθού της ανοιχτής θάλασσας, δηλαδή στην **υφαλοκρηπίδα** (continental shelf), και πέρα από τον βυθό που δεν ασκεί εξουσία το παράκτιο κράτος στην **περιοχή του διεθνούς βυθού** (the area). Αυτές οι δύο ζώνες είναι οι υποθαλάσσιες. Επίσης, τα κράτη έχουν κυριαρχία στον αέρα πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη ως **εθνικό εναέριο χώρο** (national air space) και δικαιώματα στον **διεθνή εναέριο χώρο** πάνω από την ανοιχτή θάλασσα (international airspace). Τέλος η ΣΔΘ προβλέπει καθεστώς προστασίας των πολιτιστικών αγαθών στον βυθό με την καθιέρωση της **αρχαιολογικής ζώνης** (archaeological zone).



Σχ. 15.4

Οι θαλάσσιες και οι εναέριες ζώνες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

16.1 Εισαγωγή.

Σύμφωνα με τη ΣΔΘ τα εσωτερικά θαλάσσια ύδατα είναι αυτά που βρίσκονται *εντεύθεν* της **ΓΒ της αιγιαλίτιδας ζώνης** (on the landward side), δηλαδή μεταξύ της ακτής και των σημείων που αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης (άρθ. 8). Από τον γενικό αυτό ορισμό εξαιρούνται τα εσωτερικά ύδατα των αρχιπελαγικών κρατών, τα οποία διέπονται ξεχωριστά. Ποια είναι τα εσωτερικά ύδατα; Πρόκειται για τα λιμάνια (μαζί με τα αγκυροβόλια και τα λιμενικά έργα), τους όρμους, κάποιους κόλπους (όταν η απόσταση των σημείων των κατωτάτων ρηχίων στη φυσική είσοδό τους είναι έως 24 ν.μ), τους ιστορικούς κόλπους και τις εκβολές ποταμών. Από γεωγραφική άποψη στα εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνονται και όσα περικλείονται από χερσαίο έδαφος, δηλαδή οι ποταμοί και οι λίμνες.

Το διεθνές δίκαιο δεν προβλέπει σχετικούς κανονισμούς γ' αυτά τα ύδατα, παρά μόνο κατά περίπτωση, επειδή σχεδόν εξομοιώνονται με τη χερσαία ζώνη. Στα εσωτερικά ύδατα το παράκτιο κράτος ασκεί όλες τις εξουσίες, δηλαδή έχει πλήρη κυριαρχία με μόνο περιορισμό την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των αλλοδαπών πλοίων. Συνεπακόλουθα η πλήρης κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται στον βυθό και στο υπέδαφος, αλλά και στον εναέριο χώρο υπεράνω των εσωτερικών υδάτων. Η ΣΔΘ προβλέπει και την περίπτωση της ελεύθερης κινήσεως πλοίων και αγαθών από και προς τα εσωτερικά ύδατα και την ανοιχτή θάλασσα υπέρ των περικλείστων κρατών (δηλ. εκείνων που δεν διαθέτουν ακτές). Η έξοδος προς τη θάλασσα μπορεί να γίνει ύστερα από συμφωνία με το παράκτιο κράτος, με την εφαρμογή της **ρήτρας του μάλλον ευνοούμενου κράτους** (most favored nation clause), αλλά δίχως τον όρο της **αμοιβαιότητας** (reciprocity), που προέβλεπε η ΔΣ της Γενεύης (1958) περί Ανοιχτής Θάλασσας.

Το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως, που αφορά στην αιγιαλίτιδα ζώνη, δεν ισχύει για τα εσωτερικά ύδατα. Η μοναδική εξαίρεση προβλέπεται στο άρθρο

8(2), σχετικά με το οποίο εάν με τη χάραξη των ΕΓΒ καταστούν εσωτερικά ύδατα θαλάσσιες περιοχές, που πρωτύτερα δεν θεωρούνταν εσωτερικά ύδατα, τότε το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως αναγνωρίζεται και σε αυτές τις περιοχές [άρθ. 8(2)]. Αντίθετα, με βάση το εθιμικό δίκαιο, δεν είναι ξεκάθαρο, π.χ. στην υπόθεση Anglo-Norwegian Fisheries δεν έγινε αναφορά στη διαφύλαξη του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως υπό αυτό το καθεστώς.

16.2 Περιοχές των εσωτερικών υδάτων.

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ (άρθ. 131) το λιμάνι καλύπτει **πρώτον** τη θαλάσσια περιοχή του και **δεύτερον** τμήμα εδάφους που αποτελεί τη χερσαία ζώνη λιμένα. Αυτό περιλαμβάνει όλους τους χώρους και τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται για να λειτουργήσει ένα σύγχρονο λιμάνι με σκοπό την εξυπηρέτηση των πλοίων και τις θαλάσσιες μεταφορές (εσωτερική υποδομή). Επομένως, το λιμάνι περιλαμβάνει στη χερσαία ζώνη του την περιοχή που ουσιαστικά ανήκει στον αιγιαλό. Πριν αναλύσουμε την περίπτωση των λιμένων, θα αναφερθούμε στο καθεστώς του αιγιαλού και της παραλίας.

16.2.1 Ο αιγιαλός.

Ως αιγιαλός χαρακτηρίζεται η φυσική χερσαία ζώνη που περιτοιχίζει τη θάλασσα και ορίζεται μεταξύ της ακτογραμμής και της μέγιστης πλήμμης (δηλ. μέχρι εκεί που φθάνει το μέγιστο χειμérico κύμα). Ο αιγιαλός υφίσταται ακόμη και αν δεν υπάρξει καθορισμός των ορίων του από το κράτος. Σύμφωνα με τον Αστικό Κώδικα (ΑΚ) (άρθ. 967) ο αιγιαλός αποτελεί *κοινόχρηστο πράγμα*. Επόμενο είναι να θεωρήσουμε ότι κανένας δεν μπορεί να περιορίζει ή να εμποδίζει την ακώλυτη πρόσβαση και παραμονή οποιουδήποτε προσώπου στην περιοχή αυτή της ακτής.

Στην Ελλάδα σε πολλές περιπτώσεις (ανεξάρτητα από την παράκτια περιοχή) παρουσιάζονται συχνά φαινόμενα όπως οι περιχαράκώσεις της ακτής προς όφελος των ιδιωτικών κτισμάτων καθιστώντας

αδύνατη την πρόσβαση σε αυτή¹, δημιουργώντας έτσι ιδιωτικές παραλίες (sic). Επίσης, με την ανοχή των κρατικών αρχών (π.χ. αποχαρκτηρισμός του αιγιαλού με ειδική πράξη υπέρ ιδιωτών) ή πλέον (λόγω αλλαγής και της σχετικής νομοθεσίας) με την έγκριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως (ΟΤΑ) να κτίζονται παράνομα μόνιμες εγκαταστάσεις πάνω στον αιγιαλό. Είναι χαρακτηριστικό το φαινόμενο σε αρκετά νησιά, αλλά και στην παράκτια ζώνη στην ηπειρωτική χώρα να μην υπάρχει ούτε καν δυνατότητα οράσεως της ακτής από τη συγκέντρωση συνεχόμενων κτισμάτων στον αιγιαλό, π.χ. μία συνεχόμενη λωρίδα τέτοιων οικημάτων υπάρχει στις ακτές του Κορινθιακού.

Το Σύνταγμα δεν περιέχει διατάξεις που να αφορούν άμεσα στους αιγιαλούς, διότι ούτε η κοινή χρήση ούτε η δημόσια ιδιοκτησία προστατεύονται συνταγματικά. Ωστόσο το καθεστώς των αιγιαλών συνδέεται έμμεσα με τις συνταγματικές διατάξεις για την προστασία της ιδιοκτησίας με τη μορφή της μη αποδοχής της κοινής χρήσεως όταν αυτή συγκρούεται με την ιδιωτική ιδιοκτησία. Τα σύγχρονα προβλήματα του αιγιαλού και της παραλίας επιλύονται με βάση τη νομολογία των δικαστηρίων, διότι υφίσταται μεγάλος βαθμός δυσκολίας στον καθορισμό των οριογραμμών και στην προστασία τους.

Ο καθορισμός της οριογραμμής του αιγιαλού γίνεται με την προς ενδοχώρα οριογραμμή. Το αντίστοιχο όριο προς τη θάλασσα δεν αποσαφηνίζεται από τη νομοθεσία και επομένως θεωρείται το προς την ξηρά όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στην περίπτωση της μετατοπίσεως αιγιαλού προς τη θάλασσα, το τμήμα της γης που αποτελούσε πρωτύτερα αιγιαλό δεν χαρακτηρίζεται πλέον ως αιγιαλός, αλλά εξακολουθεί να ανήκει στην κυριότητα του δημοσίου και αποβάλλει τον χαρακτήρα του κοινόχρηστου (Νομικό Συμβούλιο των Κρατών – ΝΚΣ, απόφαση 1184/1967). Στην περίπτωση της μετατοπίσεως προς την ξηρά συνεπεία διαβρώσεως του εδάφους ή άλλης αιτίας δεν είναι δυνατόν να χαραχθεί η οριογραμμή πέραν μίας υπάρχουσας οικοδομής ή άλλων μονίμων κτισμάτων, τα οποία εμποδίζουν αναγκαστικά την ανάβαση του χειμερίου κύματος (ΝΣΚ, απόφαση 1052/1970).

Η κυριότητα και η εκμετάλλευση του δημοσίου πράγματος δεν έχουν κατ' ανάγκη τον ίδιο φορέα.

Σε ιδιώτες μπορεί να παραχωρηθούν έναντι μισθώματος χώροι προς εκμετάλλευση, π.χ. δημιουργία κέντρων αναψυχής, εγκατάσταση λουτρών, ίδρυση εργοστασίου σε αιγιαλούς, είτε παράλληλα με την κοινή χρήση είτε εάν το προβλέπει ρητά ο νόμος. Μόνο παραχώρηση της χρήσεως αιγιαλού γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 970 του ΑΚ, δηλαδή αποκτώνται ιδιωτικά δικαιώματα εφόσον εξυπηρετείται ή δεν αναιρείται η κοινή χρήση. Επίσης, ο αιγιαλός ρητά ανήκει στο δημόσιο και κατά συνέπεια δεν ανακύπτει θέμα κυριότητας δήμου επί του αιγιαλού. Οι δήμοι, εφόσον υπάρχει νόμιμη παραχώρηση του δικαιώματος χρήσεως του αιγιαλού, αξιώνουν καταβολή τέλους π.χ. για τον ελλιμενισμό προσορμούτων πλωτών μέσων.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι εξουσιοδότηση για την παραχώρηση ιδιαίτερης χρήσεως περιέχουν αρκετοί νόμοι. Η παραχώρηση αυτή γίνεται για ορισμένο σκοπό είτε προς δημόσιο οργανισμό, π.χ. ο ΕΟΤ για τη διοίκηση και διαχείριση τμημάτων αιγιαλών με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού, είτε προς ιδιώτη, π.χ. μια εταιρεία για την αποκλειστική χρήση αιγιαλού με σκοπό την εγκατάσταση βιομηχανίας. Τα ιδιαίτερα ιδιωτικά δικαιώματα γενικά αποτελούν εμπορική εκμετάλλευση κοινόχρηστου πράγματος, π.χ. η άδεια εγκαταστάσεως εστιατορίου στον αιγιαλό ή στην παραλία, και άρα υπερβαίνουν το μέτρο της κοινής χρήσεως. Άλλωστε περιορισμούς στην ανέγερση οικοδομών στον αιγιαλό προέβλεπε και ο Ν. 1165/1918 περί *Τελωνειακού Κώδικα*, που όριζε ότι η ανέγερση δεν γίνεται χωρίς την άδεια του Υπουργείου Οικονομικών.

16.2.2 Η παραλία.

Η παραλία αποτελεί τη φυσική συνέχεια του αιγιαλού προς την πλευρά της ενδοχώρας. Για τον καθορισμό της απαιτείται πράξη της διοικήσεως (διάταγμα), σε αντίθεση με τον αιγιαλό που είναι φυσική δημόσια κτήση. Ειδικότερα, στις περιπτώσεις που ο αιγιαλός λόγω της φύσεως της συνεχόμενης ξηράς δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τους σκοπούς της νομοθεσίας, επιτρέπεται η διαπλάτυνσή του κατά λωρίδα 20 m που καλείται **παραλία**. Η παράγραφος αυτή του άρθρου 5 του Αναγκαστικού Νόμου (ΑΝ) 2344/1940 αντικαταστάθηκε από το άρθρο 23 του Ν. 1337/1983 περί *Δημοσίων Κτημάτων*, το οποίο εισή-

¹ Ο αιγιαλός είναι δημιούργημα της φύσεως και όχι δήλωση βουλήσεως της πολιτείας, όμως η ελεύθερη πρόσβαση και χρήση του αιγιαλού από το κοινό δεν είναι επιταγή της φύσεως, αλλά επιταγή του νόμου.

γαγε μία ουσιαστική διαφορά σχετικά με το πλάτος της δημιουργούμενης παραλίας από 20 στα 50 m.

Η αναγκαιότητα δημιουργίας της παραλίας κρίθηκε αναγκαία στα σημεία εκείνα που ο αιγιαλός είτε δεν υφίσταται είτε έχει ελάχιστο πλάτος. Πρόσθετα, η περίφραξη σε μέρη που υπάρχουν παραλιακά ιδιωτικά κτίσματα καθιστά αδύνατη την επικοινωνία με τη θάλασσα. Σε μετέπειτα στάδιο η παραλία θεωρήθηκε ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως παραλιακή οδός, που για τη σύστασή της εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.Δ. 17.7/16.8.1923 περί *Σχεδίων Πόλεων*, επιβαρύνοντας τους ιδιοκτήτες παραλιακών κτισμάτων ως ωφελημένους από τη δημιουργία παραλίας.

16.2.3 Οι λιμένες.

Παρόλο που τα λιμάνια ανήκουν στα εσωτερικά ύδατα και κατά συνέπεια υπάγονται στην κυριαρχία του παράκτιου κράτους, υπάρχουν ορισμένες περιοριστικές διατάξεις του διεθνούς δικαίου που διαφοροποιούν το νομικό καθεστώς των λιμένων από το αντίστοιχο του εδάφους στην ξηρά. Πρόκειται για τις περιπτώσεις εισόδου και παραμονής των αλλοδαπών πλοίων στα λιμάνια² και έχουν αναγνωριστεί συμβατικά με τη Σύμβαση και το Καταστατικό της Γενεύης (1923)³, σύμφωνα με το οποίο λιμένες είναι «οι κανονικώς συχναζόμενοι υπό θαλασσίων πλοίων και χρησιμεύοντες εις το εξωτερικόν εμπόριον». Αντίθετα το γενικό διεθνές δίκαιο ορίζει ότι οι λιμένες αφορούν και στα πλοία που συχνάζουν γενικά και επίσης εκείνοι που δεν χρησιμοποιούνται για το εξωτερικό εμπόριο. Όπως τονίζεται [Εμμ. Ρούκουνας (2005)], ο λιμένας περιλαμβάνει και την περιοχή που ανήκει στον αιγιαλό, αλλά επειδή εντάσσεται και στην τεχνητή δημόσια κτήση πρέπει να χαρακτηριστεί με διοικητική πράξη ως λιμένας.

16.3 Διακρίσεις των πλοίων ως χρηστών της θάλασσας.

Η ΣΔΘ, ενώ συχνότατα αναφέρεται στο κράτος

(παράκτιο, κράτος της σημαίας, κράτος του λιμένα, αναπτυσσόμενο κράτος, συμβαλλόμενο κράτος κ.λπ.), δεν αναφέρεται εξίσου στα πλοία και σε ό,τι σχετίζεται με αυτά (πλήρωμα, πλοίαρχος, πλοιοκτήτης, ναυλωτής κ.λπ.), που συνήθως καλύπτονται από ειδικές συμβάσεις και το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο. Το διεθνές δίκαιο δεν διαθέτει ενιαίο ορισμό του πλοίου, επομένως πρέπει κάποιος να ανατρέξει σε ειδικά κείμενα ή και στο εσωτερικό δίκαιο. Το πλοίο αποτελεί πλωτό κατασκεύασμα (ή σκάφος), που διαθέτει την απαραίτητη τεχνική και διοικητική οργάνωση και μπορεί αυτοδύναμα να μετακινείται προς οποιαδήποτε κατεύθυνση στη θάλασσα⁴. Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) ορίζει ότι το πλοίο είναι σκάφος που προορίζεται να μετακινείται πάνω στο νερό με σκοπό τη μεταφορά προσώπων ή προϊόντων αλλά και να πραγματοποιεί άλλες δραστηριότητες, όπως ρυμούλκηση, πλοήγηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονική έρευνα κ.λπ..

Μέχρι και τη δεκαετία του 1950 δύο είδη πλοίων εξυπηρετούσαν τις θαλάσσιες μεταφορές, τα επιβατηγά και τα φορτηγά, αλλά στη συνέχεια υπήρξε μεγάλη ανάγκη εξειδικεύσεώς τους σε πολλές κατηγορίες και πολλούς τύπους σε συνδυασμό με τη ραγδαία βιομηχανική ανάπτυξη και τις μεταβολές που υπέστη η ναυτιλιακή επιχείρηση (οικονομική οργάνωση). Τι ακριβώς συνέβη στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο; Οι νέες τεχνολογίες που εφαρμόστηκαν στα πλοία κατέστησαν αναγκαία και τη μαζική μεταφορά διαφόρων πρώτων υλών και καυσίμων. Επομένως, τα πλοία ανάλογα με το είδος των μεταφορών και της θαλάσσιας περιοχής απασχολήσεως, των μέσων προώσεως και των υλικών κατασκευής (τεχνική πλευρά), διακρίνονται σε ποντοπόρα, ακτοπλοϊκά, ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα, αναψυχής, φορτηγά χύδην υγρού και ξηρού φορτίου, αλιευτικά κ.λπ..

Το διεθνές δίκαιο περιορίζεται στη διάκριση **δημοσίων** και **ιδιωτικών** πλοίων. Τα πρώτα διακρίνονται σε πολεμικά (για την εθνική άμυνα) και σε

² Οι διατάξεις του Καταστατικού της Γενεύης εφαρμόζονται μόνο σε αλλοδαπά πλοία που έχουν σημαία συμβαλλόμενου κράτους. Το Καταστατικό καθιερώνει με βάση την αμοιβαιότητα, την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των πλοίων των συμβαλλόμενων κρατών σχετικά με την πρόσβαση και τη χρήση των λιμένων τους. Δεν επεμβαίνει όμως σε ζητήματα ρυμούλκησης, πλοηγείας και άλλων συναφών παροχών για την ασφάλεια των πλοίων, που αποτελούν αποκλειστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους. Επίσης δεν εφαρμόζεται στα αλιευτικά πλοία, στα πολεμικά πλοία και σε αυτά που έχουν αστυνομικές ή διοικητικές αρμοδιότητες.

³ Επικυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Ν. 3904/1929.

⁴ Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) θεωρεί ως πλοία μόνο τα σκάφη χωρητικότητας άνω των 10 κόρων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.), ενώ τα μικρότερα τα ορίζει ως πλωτά ναυπηγήματα.

άλλα κρατικά (εξυπηρέτηση άλλων δραστηριοτήτων, π.χ. ακτοφυλακή, επιθαλάσσια αρωγή, δίωξη λαθρεμπορίου, υγειονομικός και μεταναστευτικός έλεγχος, υδρογραφική υπηρεσία), ενώ τα δεύτερα είναι τα εμπορικά πλοία που εξυπηρετούν το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο, τη διακίνηση προσώπων, την αλιεία κ.λπ.. Η ΣΔΘ δεν περιλαμβάνει ορισμό του πολεμικού πλοίου⁵, αλλά ορίζει στο άρθρο 95 ότι όταν αυτό βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα απολαμβάνει πλήρους **ετεροδικίας-ασυλίας** (immunity) και υπάγεται βέβαια μόνο στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας⁶.

Το πολεμικό πλοίο έχει το δικαίωμα ελέγχου για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους του, ανεξάρτητα πού βρίσκονται (στις θαλάσσιες ζώνες του κράτους της σημαίας αλλά και στην ανοιχτή θάλασσα). Παράλληλα, εν καιρώ ειρήνης το πολεμικό πλοίο μπορεί να ασκήσει ορισμένες εξουσίες στα αλλοδαπά εμπορικά πλοία σε όλες τις επιφανειακές ζώνες και στην υφαλοκρηπίδα για θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, αλιείας, υποβρυχίων καλωδίων. Εν καιρώ πολέμου το πολεμικό πλοίο έχει τη δυνατότητα ελέγχου σε ουδέτερα πλοία και συλλήψεως σε εχθρικά πλοία.

Μία ακόμη υποκατηγορία είναι τα πλοία που ενίοτε χρησιμοποιούν οι διάφοροι διεθνείς οργανισμοί. Αναμφίβολα μέχρι σήμερα δεν υπάρχει δυνατότητα εγγραφής ενός πλοίου σε νηολόγιο διεθνούς οργανισμού ούτε και απονομής εθνικότητας και σημαίας του⁷. Ο Ο.Η.Ε. αλλά και εξειδικευμένες οργανώσεις όπως η Διεθνής Επιτροπή του Ερυθρού Σταυρού και η Διεθνής Αμνηστία, όταν εκτελούν διεθνείς αποστολές, μισθώνουν ειδικά ένα πλοίο οποιασδήποτε εθνικότητας και παράλληλα με τη σημαία του κράτους υψώνουν και το έμβλημα του οργανισμού. Ο σκοπός είναι να διαφαίνεται ότι αυτό το πλοίο εκτελεί διεθνή αποστολή και απολαμβάνει των ασυλιών και προνομίων που το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει υπέρ του συγκεκριμένου διεθνούς οργανισμού.

16.4 Η πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες.

Το καθεστώς των ξένων εμπορικών πλοίων στους λιμένες διέπεται πρωτίστως από το εσωτερικό δίκαιο. Τούτο επιβεβαιώνεται από τη ΣΔΘ στο άρθρο 25(2), που σημαίνει ότι η σύμβαση δεν προβλέπει ειδικούς κανονισμούς για το δικαίωμα προσβάσεως, παρά μόνο ελάχιστες διατάξεις στον τομέα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Με τη σειρά του το εθιμικό δίκαιο επίσης δεν περιέχει σχετικούς κανόνες λόγω και της απουσίας του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως διά μέσου αυτών των υδάτων. Παρεμπιπτόντως το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης (ΔΔΧ) στην υπόθεση για τις Στρατιωτικές και Παραστρατιωτικές Ενέργειες εντός και κατά της Νικαράγουας (1986) έκρινε ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να ρυθμίσει δυνάμει της κυριαρχίας του την πρόσβαση στους λιμένες του⁸.

Παράλληλα, τα κράτη του λιμένα έχουν το δικαίωμα να ονομάσουν εκείνα τα λιμάνια που πρόκειται να είναι ανοιχτά στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, δηλαδή για τα πλοία που το κράτος του λιμένα επιλέγει ή δεσμεύεται από μια συνθήκη να τα δεχθεί στα λιμάνια του. Αυτός ο κανόνας είναι αρκετά παλιός (βλ. υπόθεση Bates, 1610) και συνήθως εκφράζεται με νόμους σχετικούς για μεταναστευτικούς και τελωνειακούς σκοπούς. Επίσης, ο κράτος του λιμένα έχει το ευρύ δικαίωμα να περιγράψει αναλυτικά τις προϋποθέσεις προσβάσεως στα λιμάνια του. Στην υπόθεση Patterson v. Bark Eudora (1903) του ανώτατου δικαστηρίου των ΗΠΑ, ειπώθηκε ότι η **σιωπηρή συγκατάθεση** (implied consent) να εισέλθουν στο λιμάνι μπορεί να **αποσυρθεί** (withdrawn) και να επεκταθεί με όρους και προϋποθέσεις που θεωρεί ιδανικές η κυβέρνηση.

Ο γενικός κανόνας σήμερα είναι ότι τα κράτη έχουν την αρμοδιότητα να εξαρτούν την πρόσβαση στους λιμένες τους από οποιουσδήποτε όρους θεωρούν αναγκαίους. Επομένως το δικαίωμα προσβά-

⁵ Με βάση το γενικό εθιμικό δίκαιο, ως πολεμικό πλοίο, είτε επιφανείας είτε υποβρύχιο, θεωρείται αυτό που ανήκει στο πολεμικό ναυτικό μίας χώρας, φέρει τα επίσημα εμβλήματα των κρατικών αρχών και το πλήρωμα ανήκει στη δημόσια υπηρεσία και υπόκειται στο στρατιωτικό πειθαρχικό δίκαιο του κράτους.

⁶ Αυτό συμβαίνει ακόμη και εάν είναι νόμιμα ελλιμενισμένα και η ασυλία επεκτείνεται και στα πληρώματα αυτών των πλοίων. Το ίδιο ισχύει και με τα άλλα κρατικά πλοία, π.χ. ακτοφυλακή, μετεωρολογική υπηρεσία, πόντιση καλωδίων, γεωτρήσεις κ.λπ..

⁷ Για την περίπτωση του κοινοτικού νηολογίου βλ. παράγρ. 13.6 σελ. 241.

⁸ Οι διατάξεις της συνθήκης της Ε.Ε. περί μη διακρίσεως και ελεύθερης διακινήσεως των αγαθών φαίνεται να προσφέρει στα κράτη-μέλη το αμοιβαίο δικαίωμα της προσβάσεως στα λιμάνια τους. Βλ. και τη σχετική υπόθεση Mary Poppins.

σεως του αλλοδαπού πλοίου μπορεί να καθιερωθεί μετά από συμφωνία μεταξύ του κράτους της σημαίας και του κράτους του λιμένα. Στην πλειονότητά τους οι διεθνείς λιμένες είναι ανοικτοί στη διεθνή ναυσιπλοΐα, στοιχείο που βασίζεται στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου και των θαλασσίων μεταφορών.

Ωστόσο, η διεθνής θεωρία υποστηρίζει ότι αποτελεί «υποχρέωση» του κράτους του λιμένα να έχει τους λιμένες του ανοικτούς για τα αλλοδαπά πλοία εν καιρώ ειρήνης. Τούτο προκύπτει και από τη διαιτητική απόφαση (1958) στην υπόθεση της Σαουδικής Αραβίας κατά Aramco (Arabian-American Oil), όπου αναφέρεται ότι σύμφωνα με γενική αρχή του διεθνούς δικαίου τα κράτη οφείλουν να έχουν ανοικτούς τους λιμένες τους (υποθέτομε ότι αναφέρονται σε λιμάνια για το διαμετακομιστικό εμπόριο) και να τους κλείνουν μόνο όταν τίθενται σε κίνδυνο τα ζωτικά τους συμφέροντα. Αντιθέτως, στη διεθνή πρακτική πολλά κράτη θεωρούν ότι έχουν το δικαίωμα να κλείσουν τα λιμάνια τους δίχως να υπάρχει απειλή προς τα συμφέροντά τους.

Από την άλλη πλευρά το γενικό διεθνές δίκαιο προβλέπει ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύσει σε όλα τα πλοία, εμπορικά και πολεμικά, την είσοδο στους λιμένες του για λόγους δημόσιας τάξεως και εθνικής ασφάλειας. Υφίστανται όμως ορισμένες εξαιρέσεις:

- 1) Πλοία που λόγω βλάβης, κακοκαιρίας ή άλλης ανωτέρας βίας καταφεύγουν σε λιμάνια.
- 2) Πλοία που μεταφέρουν αρχηγούς κρατών ή διπλωματικούς αντιπροσώπους που είναι διαπιστευμένοι στο παράκτιο κράτος.
- 3) Ξένα πλοία που αλιεύουν κατ' εφαρμογή διεθνών συμβάσεων.
- 4) Πλοία που διεξάγουν επιστημονική έρευνα.
- 5) Ειδικές ρυθμίσεις για τα περίκλειστα κράτη και
- 6) Με βάση τη διεθνή πρακτική το κράτος του λιμένα να μην προβαίνει σε διακρίσεις σημαιών σε σχέση με τους όρους προσβάσεως.

Ωστόσο, η τελευταία περίπτωση απέχει πολύ από την πραγματική εικόνα, ιδιαίτερα σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Πολλά παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη όταν χρησιμοποιούν τον μανδύα του κράτους του λιμένα και διαθέτουν αυστηρή εσωτερική νομοθεσία για το θαλάσσιο περιβάλλον, έχουν καθιερώσει τις σημαίες-στόχους [δηλ. σημαίες ευκαιρίας που παρουσιάζουν φτωχές επιδόσεις σύμφωνα

με τις παρατηρήσεις των λιμενικών ελέγχων (Port State Control)]. Στις ΗΠΑ με βάση τον Νόμο Oil Pollution Act (1990), που ψηφίστηκε μετά το ατύχημα του Exxon Valdez στην Αλάσκα, η ακτοφυλακή συχνότατα είχε προτεραιότητα να ελέγξει πλοία που έφεραν συγκεκριμένες σημαίες.

Μολονότι το δικαίωμα προσβάσεως, εφόσον ισχύει, υπονοεί και τα δικαιώματα του πλοίου να αναχωρήσει από το λιμάνι, το δικαίωμα της εξόδου υποκείται σε σημαντικούς περιορισμούς. Τα κράτη του λιμένα δικαιούνται να προβούν σε **συλλήψεις πλοίων** (arrests) με βάση τις νόμιμες διαδικασίες, π.χ. για τελωνειακά θέματα. Επίσης σύλληψη πλοίου μπορεί να γίνει ως **εγγύηση** (security) για αστικές ή εμπράγματος πράξεις έναντι του πλοίου. Ακόμη, μπορεί να επιβληθεί **κράτηση του πλοίου** (detention) για λόγους σχετικούς με την **ικανότητα πλεύσεώς** του (seaworthiness) ή το κράτος του λιμένα να ζητήσει από το πλοίο την προσκόμιση δικαιολογητικών, που επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση προς τους υγειονομικούς κανονισμούς πριν την αναχώρηση από το λιμάνι. Η δικαιοδοσία του κράτους του λιμένα γίνεται ακόμη πιο αυστηρή όταν πρόκειται για παράνομη θαλάσσια ρύπανση.

16.5 Η δικαιοδοσία επί των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες.

Στους λιμένες αλλά και στην αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος δεν έχει ποινική και αστική δικαιοδοσία έναντι των ξένων πολεμικών πλοίων και εκείνων που ασκούν δημόσια εξουσία. Επίσης, τα μέλη των πληρωμάτων αυτών των πλοίων εφόσον βρίσκονται σε διατεταγμένη υπηρεσία, έστω και εκτός του πλοίου, καλύπτονται από ποινική και αστική δικαιοδοσία του κράτους στο οποίο ανήκουν. Βέβαια αν το ξένο πολεμικό πλοίο παραβιάζει τους νόμους του κράτους του λιμένα, το τελευταίο δικαιούται να απαιτήσει τον άμεσο απόπλου του. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση ενός Ρώσικου πυρηνικού υποβρυχίου, το οποίο βρισκόταν εν καταδύσει και το εντόπισαν τα Σουηδικά ραντάρ όταν έφθασε στα 4 ν.μ. από το λιμάνι του Μάλμιοε και απειλήθηκε διπλωματικό επεισόδιο (1982). Ο πλοίαρχος του υποβρυχίου δικαιολογήθηκε ότι έχασε τον δρόμο (sic).

Τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία όταν βρίσκονται στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους υπόκεινται στη δικαιοδοσία του. Επομένως ό,τι σχετίζεται με το πλοίο, π.χ. πλήρωμα, επιβάτες, φορτία, δεσμεύεται από τους νόμους του κράτους και βέβαια υπόκειται

στη δικαιοδοσία των τοπικών δικαστηρίων. Κλασικό παράδειγμα αποτελεί η ρύπανση που πιθανόν να προκαλέσει ένα αλλοδαπό εμπορικό πλοίο στα εσωτερικά ύδατα αλλά και στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, και μία από τις άμεσες ενέργειες του τελευταίου είναι η σύλληψη του πλοιάρχου.

Επομένως η τοπική δικαιοδοσία θα βεβαιωθεί όταν το αδίκημα επηρεάζει την καλή τάξη στο λιμάνι είτε κυριολεκτικά (τελωνεία, παράτυπος μετανάστης) είτε με την εποικοδομητική έννοια οπότε υπάρχει τοπική επέμβαση (βλ. τη γαλλική υπόθεση *The Tempest* 1839 λόγω ανθρωποκτονίας). Επίσης και άλλα κράτη ακολούθησαν την ίδια προσέγγιση, π.χ. στις ΗΠΑ με την υπόθεση *Wildenhuis* (1887) για ανθρωποκτονία, την υπόθεση *People v. Wong Cheng* (1922) για χρήση οπίου και στο Μεξικό για την υπόθεση *Public Minister v. Jensen* (1894), όπου προκλήθηκε ναυάγιο λόγω απρονοσίας του πλοιάρχου. Τα κράτη του λιμένα θα επέμβουν ασκώντας δικαιοδοσία όταν το ζητήσει ο πλοίαρχος, το προξενείο του κράτους της σημαίας του πλοίου, π.χ. οι Βελγικές υποθέσεις *Watson* (1850), *Sverre* (1907), που και οι δύο αφορούσαν σε κλοπές σε αλλοδαπά πλοία.

Επίσης, οι τοπικές αρχές του λιμένα συχνά επεμβαίνουν όταν ένα φυσικό πρόσωπο που δεν ανήκει στο πλήρωμα εμπλέκεται σε κάποια κατάσταση. Τούτο συνέβη στην υπόθεση *The Cordova* (1912) στη Γαλλία και στην υπόθεση *The Redstart* (1895) στην Ιταλία. Η Ιαπωνία πάντοτε επεμβαίνει όταν πρόκειται για τους πολίτες της, ενώ άλλα κράτη ζητούν την απομάκρυνση καταζητουμένων που βρίσκονται σε αλλοδαπό πλοίο όταν αυτό βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι τους, π.χ. στην υπόθεση *Eisler* (1949) που οι Βρετανικές αρχές ήθελαν να εκδώσουν στις ΗΠΑ. Ακόμη πιο σημαντική είναι η υπόθεση *Medvid*

(1985), ο οποίος ήταν μέλος του πληρώματος Ρωσικού φορτηγού πλοίου και δραπέτευσε από το πλοίο όταν αυτό βρισκόταν σε Αμερικανικό λιμάνι με σκοπό να ζητήσει άσυλο.

Σε ορισμένες περιπτώσεις όμως η ποινική δικαιοδοσία κάμπτεται υπέρ του κράτους της σημαίας με βάση τις ισχύουσες ΔΣ, ιδίως όταν οι παράνομες πράξεις που τελέστηκαν πάνω σε αλλοδαπά πλοία δεν επηρεάζουν την παράκτια δημόσια τάξη και δεν εμπλέκονται ημεδαποί πολίτες. Όσον αφορά στην αστική δικαιοδοσία, αυτή περιορίζεται από ειδικές συνθήκες, π.χ. η σύμβαση των Βρυξελλών (1952), που προβλέπει τον περιορισμό της δυνατότητας κατασχέσεως ενός ξένου πλοίου για αξιώσεις που σχετίζονται αποκλειστικά με θαλάσσιες απαιτήσεις. Επίσης, ο πρόξενος του κράτους της σημαίας έχει αρμοδιότητα με βάση **διμερείς συμφωνίες** (*bilateral agreements*), π.χ. η επίλυση ορισμένων αστικών διαφορών μεταξύ μελών του πληρώματος (ασχέτως ιθαγένειας) και πλοιάρχου ή η τήρηση της τάξεως στο πλοίο με τη συνδρομή των τοπικών αρχών.

Τα παράκτια κράτη ασκούν δικαιοδοσία σε θέματα που δεν σχετίζονται αποκλειστικά με την **εσωτερική οικονομία των αλλοδαπών πλοίων** (*internal economy*). Νόμοι που αφορούν στη θαλάσσια ρύπανση, ρυμούλκηση, πλοήγηση και ναυσιπλοΐα εφαρμόζονται στα αλλοδαπά πλοία και μπορεί να οδηγήσουν και στη σύλληψή τους κατά τη διάρκεια των αστικών διαδικασιών στο παράκτιο κράτος **εθελοντικής εισόδου** (*voluntary entry*). Αλλά τα παράκτια κράτη δεν μπορούν να ασκήσουν τη δικαιοδοσία τους σε σχέση με τις εσωτερικές υποθέσεις των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες τους αν και ως θέμα **αυστηρού δικαίου** έχουν το δικαίωμα αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Η ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

17.1 Ιστορική εξέλιξη της έννοιας.

Από την εποχή του Grotius, ίσως και παλαιότερα, είχε υποστηριχθεί ότι δεν ίσχυε για όλες τις θάλασσες η ελεύθερη χρήση από τον άνθρωπο. Με βάση τη θεωρία της διακρίσεως μεταξύ **δικαιωμάτων ιδιοκτησίας** (dominia) και **δικαιωμάτων ελέγχου** (imperia), που είχε καταγράψει ο Ιταλός νομικός Baldus τον 14^ο αιώνα, ο Grotius αν και δεχόταν την ελευθερία στην ανοιχτή θάλασσα, ταυτόχρονα παραδεχόταν την ύπαρξη δικαιοδοσίας δίχως δικαιώματα ιδιοκτησίας στα παράκτια ύδατα, που θα μπορούσαν να ελέγχονται αποτελεσματικά από την ξηρά.

Η θέση του Grotius αναπτύχθηκε ακόμη περισσότερο τον 17^ο αιώνα με τη συμβολή των συγγραφέων Pontanus (Ολλανδία), Welwood (Σκωτία), Meadows (Αγγλία), που τόνισαν τη διάκριση μεταξύ της ανοιχτής θάλασσας ως υποκείμενη σε ελεύθερη χρήση και των παρακτίων υδάτων ως επιρρεπή σε οικειοποιήσεις από το παρακείμενο κράτος. Η προσέγγιση αυτή ενισχύθηκε με το έργο του Bynkershoek, που πρόσθεσε το δικαίωμα αρνήσεως στα αλλοδαπά πλοία να διασχίσουν την αιγιαλίτιδα ζώνη (ΑΖ), αν και τελικά αυτή η θέση δεν επιβίωσε. Αντίθετα ο Vattel υποστήριξε ότι τα πλοία όλων των κρατών απολαμβάνουν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως διά μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Από τη στιγμή που επιλύθηκε το ζήτημα της διακρίσεως μεταξύ ανοιχτής θάλασσας και χωρικής θάλασσας, δύο ακόμη θέματα παρέμεναν άλυτα: **πρώτον** το εύρος των χωρικών υδάτων και **δεύτερον** η ακριβής νομική φύση των δικαιωμάτων των παρακτίων κρατών στην ΑΖ. Μερικοί συγγραφείς υποστηρίζουν ότι τα παράκτια κράτη είτε είχαν ήδη **δικαιώματα ιδιοκτησίας** (proprietary rights) στις χωρικές τους θάλασσες είτε τουλάχιστον απολάμβαναν **κυριαρχία** ή **πλήρη δικαιοδοσία** (plenary jurisdiction) σε αυτές.

Αυτή την πρακτική ακολούθησαν πολλά κράτη, π.χ. κατά τις αρχές του 19^{ου} αιώνα οι Βρετανικές και Αμερικανικές απαιτήσεις θεμελιωνόνταν πάνω στην ύπαρξη μίας ζώνης (belt) θαλάσσιας επικράτειας που περιέβαλλε ένα κράτος. Η θέση των Λατινοαμερικανικών

κρατών είναι πανομοιότυπη, διότι χειρίστηκαν τα χωρικά ύδατα ως ολοκληρωμένα τμήματά τους. Αντίθετα, κράτη όπως η Γαλλία και η Ισπανία δεν απαιτούσαν κυριότητα ή κυριαρχία πάνω στην ΑΖ αλλά μερικούς δικαιοδοτική αρμοδιότητα στα παρακείμενα ύδατα για ειδικούς σκοπούς, π.χ. αμυντικά θέματα, θέματα αλιείας, τελωνειακά θέματα κ.λπ.. Αυτή η προσέγγιση ήταν πιο εύκολα συμφιλωμένη με την ύπαρξη του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως αντί για το δόγμα της κυριαρχίας και βρήκε πολλούς υποστηρικτές.

Η θεωρία αυτή εξελίχθηκε σε πολλές μορφές με κύριο εκφραστή τον Lapradelle (1899), που κατέληξε στο πόρισμα ότι εάν η ύπαρξη του δικαιώματος δικαιοδοσίας επρόκειτο να αμφισβητηθεί, το βάρος της αποδείξεως έπεφτε στο παράκτιο κράτος, το ακριβώς αντίθετο από το τεκμήριο που προέκυπτε από το δόγμα κυριαρχίας. Αυτές οι δύο προσεγγίσεις συνυπήρξαν για αρκετές δεκαετίες και εξετάστηκαν διεξοδικά από Αγγλικά Δικαστήρια για υποθέσεις του Στέμματος, ιδιαίτερα στην υπόθεση The Franconia (1876).

Ο πλοίαρχος του Γερμανικού πλοίου Franconia, που συγκρούστηκε με το αγγλικό πλοίο Strathclyde πολύ κοντά στις ακτές του Ντόβερ (2 ½ ν.μ.), θεωρήθηκε υπεύθυνος για τον θάνατο 38 επιβατών στο Strathclyde και καταδικάστηκε από το δικαστήριο. Ο Πλοίαρχος έκανε έφεση βασιζόμενος στο γεγονός ότι το δικαστήριο δεν είχε τη δικαιοδοσία να τον δικάσει διότι ήταν αλλοδαπός και την κρίσιμη στιγμή (του ατυχήματος) ταξίδευε σε ένα αλλοδαπό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα. Η αγγλική άποψη ισχυρίστηκε ότι η σύγκρουση συνέβη εντός 3 ν.μ. από την ακτή, άρα εντός των ορίων που ελέγχει το Στέμμα άρα και υπό τη Βρετανική δικαιοδοσία. Μετά από διεξοδική ανάλυση της υποθέσεως και εξετάζοντας όλες τις πτυχές της, με οριακή ψηφοφορία το δικαστήριο επέτρεψε την έφεση. Ο κύριος λόγος ήταν ότι αν και η Βρετανία είχε το δικαίωμα να αξιώσει αιγιαλίτιδα ζώνη, δεν είχε εκφράσει το αίτημα, και μέχρι η εθνική νομοθεσία να καλύψει την παράλειψη, η Βρετανική δικαιοδοσία δεν εφαρμοζόταν σε αλλοδαπούς και αλλοδαπά πλοία πέρα από τα όρια των Βρετανικών ακτών.

Από τα τέλη του 19^{ου} και έως τις αρχές του 20^{ου} αι. η θεωρία της κυριαρχίας για την παράκτια θάλασσα καθιερώθηκε στη νομική συνείδηση των περισσότερων. Κατέστη πλέον αποδεκτό ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη ήταν κυρίαρχο τμήμα του εδάφους διότι ανταποκρινόταν στις πραγματικές ανάγκες της διεθνούς κοινότητας. Τούτο επιβεβαιώνεται και από τη διεθνή πρακτική και τις ΔΣ, που ήταν οι κύριες πηγές κωδικοποιήσεως του δικαίου της θάλασσας και βασίζονται στην άποψη της κυριαρχίας.

17.2 Το σύγχρονο νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Τι ορίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη (ΑΖ); Ως ΑΖ χαρακτηρίζεται η θαλάσσια ζώνη που βρίσκεται ανάμεσα στα εσωτερικά ύδατα και στην ανοιχτή θάλασσα, δηλαδή περιβάλλει τις ακτές. Η ΑΖ εκτείνεται πέρα από την ξηρά (ως ξηρά εννοείται τόσο το ηπειρωτικό έδαφος όσο και οποιοσδήποτε νησιωτικός σχηματισμός) και τα εσωτερικά ύδατα ή και τα αρχιπελαγικά ύδατα (όταν πρόκειται για αρχιπελαγικό κράτος). Τι περιλαμβάνει η ΑΖ; Την επιφάνεια των υδάτων, τον βυθό, τα υπέδαφος και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο. Σ' αυτήν τη ζώνη το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας. Το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει ΑΖ σε κάθε παράκτιο κράτος, ασχέτως αν αυτό είναι ηπειρωτικό ή νησιωτικό ή και τα δύο¹.

Η ονοματολογία της ζώνης παρόλο που προκάλεσε αρκετές διενέξεις, από την πρώτη συνδιάσκεψη του 1958, που στη σύμβαση της Γενεύης κατατέθηκε ο όρος *territorial sea*, που συχνά απαντάται και ως *territorial waters*. Ο όρος αυτός στα ελληνικά αποδόθηκε ως αιγιαλίτιδα ζώνη, χωρική θάλασσα, χωρικά ύδατα, παράκτια ύδατα, παράκτια θάλασσα, εδαφική θάλασσα [Κλάδης-Ευσταθοπούλου (1992)].

Στην ΑΖ είναι πλέον αναγνωρισμένο ότι το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία, κάτι που αποδίδεται και στο διεθνές εθιμικό δίκαιο εκτός της ΣΔΘ. Αυτή η κυριαρχία είναι πλήρης και καθολική, δηλαδή αφορά στο σύνολο των αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους (νομοθετική, εκτελεστική, δικαιοδοτική). Επομένως ισχύει η άποψη ότι η ΑΖ εξομοιώνεται με

το χερσαίο έδαφος και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του². Ωστόσο, αν και το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει την κυριαρχία ως θεμελιώδη αρχή, οι κανονισμοί του, εθιμικοί και συμβατικοί, συμβάλλουν σε περιορισμούς της κυριαρχίας. Άρα δεν υπάρχει απόλυτη κυριαρχία με τη στενή έννοια του όρου.

Ποιοι είναι οι περιορισμοί; Εντός της ΑΖ η κυριαρχία του παράκτιου κράτους συμβιβάζεται με τις *ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας*, κάτι που δεν ισχύει για την ξηρά και τα εσωτερικά ύδατα. Ο συμβιβασμός αυτός συνδέεται με τον *θεσμό (δικαίωμα) της αβλαβούς διελεύσεως* (right of innocent passage), έχει σχέση με τη χρήση των επιφανειακών υδάτων της ΑΖ από τα αλλοδαπά πλοία και ουσιαστικά εκφράζει τον σεβασμό της διελεύσεως των. Επομένως δύναται κάποιος να υποστηρίξει ότι το καθεστώς της ΑΖ διέπεται από κανόνες του διεθνούς δικαίου και όχι του εσωτερικού δικαίου. Χαρακτηριστική η απόφαση του ΔΔΧ στην υπόθεση αλιείας μεταξύ Βρετανίας και Νορβηγίας (1951)³, που όρισε ότι η οριοθέτηση των θαλασσίων περιοχών έχει πάντα διεθνή χαρακτήρα (για τα τρίτα κράτη) και δεν μπορεί να εξαρτάται αποκλειστικά από τη θέληση του παράκτιου κράτους με βάση το εσωτερικό του δίκαιο.

Κατά το παρελθόν η απαίτηση για κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην ΑΖ βασιζόταν στην ανάγκη της εξασφάλισης της άμυνας του κράτους. Σήμερα με την παράλληλη ανάπτυξη της τεχνολογίας, ιδίως στις κατασκευές πλοίων, η κυριαρχία έχει σχεδόν ταυτιστεί με την έννοια της προστασίας. Πρόκειται για τη διατήρηση και προστασία των βιολογικών και αλιευτικών πόρων, αυτή του βυθού και του υπεδάφους της θάλασσας, αυτή που αφορά στις βλαβερές ενέργειες ή παραλείψεις τρίτων, αυτή για τη μόλυνση και ρύπανση της θάλασσας κ.λπ.. Η άσκηση κυριαρχίας έχει πλέον περισσότερο οικονομικό περιεχόμενο.

17.3 Χάραξη των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Σε αυτό το σημείο έπρεπε να αντιμετωπιστούν κατά την οριοθέτηση της ΑΖ τα εξής προβλήματα:

1) Το πλάτος (εύρος) της, δηλαδή σε πόσα ν.μ. από την ακτή επιτρεπόταν να εκτείνεται η ΑΖ ενός κράτους.

¹ Από το μακρινό παρελθόν η απόκτηση νομικών τίτλων στις θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται κοντά στις ακτές σε στρατηγικά σημεία ήταν σημαντική για την άμυνα της χώρας αλλά και η εξασφάλιση της αποκλειστικότητας της αλιείας των παρακτίων πληθυσμών.

² Ως παράδειγμα, αν ένα κράτος δηλώσει ουδέτερο, αυτό ισχύει για το έδαφός του αλλά και για την ΑΖ του. Επίσης, ένα κράτος μπορεί να απαγορεύσει την διέλευση ξένων αεροσκαφών πάνω από το έδαφός του αλλά και πάνω από την ΑΖ του για λόγους ασφαλείας και δημοσίου συμφέροντος.

³ Βλ. ICJ Reports, 1951, the Anglo-Norwegian Fisheries Case.

2) Ποια είναι τα εσωτερικά όρια της, δηλαδή από πού αρχίζει η μέτρηση της ΑΖ.

3) Ποια είναι τα εξωτερικά όριά της, ιδιαίτερα όταν υπάρχουν γειτονικά κράτη.

17.3.1 Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Το ζήτημα της εκτάσεως της ΑΖ προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις ανάμεσα στα κράτη και κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως στη Γενεύη, αλλά και κατά την ενδιάμεση περίοδο μέχρι τη ΣΔΘ το 1982. Μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αι. το πλάτος της ΑΖ δεν υπερέβαινε τα 3 ν.μ. ή τη μία λεύγα⁴ (ήταν η περίοδος που το πλάτος της ταυτιζόταν με τη δύναμη της βολής πυροβόλου-cannon shot⁵, αν και πρακτικά δεν υπερέβαινε το βεληνεκές της βολής 1,5 ν.μ.. Ωστόσο αυτός ο κανόνας υιοθετήθηκε από αρκετά κράτη. Η πρακτική αυτή όμως δεν ήταν ομοιόμορφη, διότι κάποια άλλα κράτη προτίμησαν τη μέθοδο της αποστάσεως ορατότητας γυμνού οφθαλμού.

Ακολούθησαν οι προσπάθειες καθιέρωσης του εύρους της ΑΖ κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως στη Χάγη (1930) με πρωτοβουλία της ΚτΕ αλλά και στην πρώτη συνδιάσκεψη της Γενεύης (1958) δίχως επιτυχία. Στη δεύτερη συνδιάσκεψη της Γενεύης (1960) οι ΗΠΑ και ο Καναδάς πρότειναν ως εύρος της ΑΒ τα 6 ν.μ. και άλλα 6 ν.μ. για ζώνη αλιείας. Η πρόταση των 6+6 ν.μ. απέτυχε να συγκεντρώσει την επιθυμητή πλειοψηφία για 1 ψήφο. Με τη σειρά της η τότε Σοβιετική Ένωση πρότεινε την καθιέρωση ενιαίας ΑΖ 12 ν.μ., που απορρίφθηκε από την Επιτροπή δίχως να συγκεντρώσει την απλή πλειοψηφία. Η ειρωνεία σήμερα είναι ότι η πλειοψηφία των κρατών έχει υιοθετήσει την απόσταση των 12 ν.μ.⁶

Σύμφωνα με το άρθρο 3 της ΣΔΘ κάθε κράτος

μπορεί να καθορίσει το εύρος της ΑΖ μέχρι το σημείο που δεν υπερβαίνει τα 12 ν.μ., αρχίζοντας τη μέτρηση από τις γραμμές βάσεως. Αυτό σημαίνει ότι ένα κράτος μπορεί να έχει ΑΖ λιγότερη από τα 12 ν.μ.. Η Ελλάδα με τον Ν. 230/1936 διαθέτει ΑΖ 6 ν.μ. γενικής μορφής αλλά έχει ακόμη 6 ν.μ. με το Π.Δ. 18/09/1931 για θέματα αεροπορίας και αστυνομίας. Το ίδιο εύρος ζώνης έχει και η Τουρκία στο Αιγαίο για λόγους σκοπιμότητας, αλλά διαφοροποιείται στη Μαύρη Θάλασσα και στη Μεσόγειο βόρεια της Κύπρου, που έχει 12 ν.μ. με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας. Τα υπόλοιπα κράτη της Μεσογείου πλην και της Συρίας που έχει κηρύξει από το 1981 ΑΖ 35 ν.μ. διαθέτουν ΑΖ 12 ν.μ.. Όσα κράτη λοιπόν έχουν μικρότερη ΑΖ από το ανώτατο όριο των 12 ν.μ. δύναται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο να την επεκτείνουν μέχρι αυτό το όριο⁷.

Σήμερα η πλειονότητα των κρατών έχει καθιερώσει το όριο των 12 ν.μ. για την ΑΖ τους (περίπου 130 κράτη), το Τόγκο (30 ν.μ.), η Συρία (35 ν.μ.), 8 κράτη έχουν ΑΖ 200 ν.μ. (Ελ Σαλβαδόρ, Ισημερινός, Κογκό, Λιβερία, Μπενίν, Νικαράγουα, Σιέρρα Λεόνε, Σομαλία) και 7 κράτη διατηρούν μικρότερη των 12 ν.μ. ΑΖ (Ελλάδα, Γροιλανδία, Δομινικανή Δημοκρατία, Ιορδανία, Νορβηγία, Παλάου, Σιγκαπούρη).

17.3.2 Τα εσωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Το σημαντικότερο ζήτημα σε αυτό το πρόβλημα έγκειται στο ότι, παρά το ότι η μέτρηση της ΑΖ αρχίζει από ορισμένα σημεία που βρίσκονται μεταξύ θάλασσας και ακτής, ο καθορισμός τους δεν είναι εύκολος διότι μεταβάλλονται ανάλογα με τις εποχές του χρόνου, από το ανώτατο σημείο της πλήμμυς (χειμερινή

⁴ Το **ναυτικό μίλι** (ν.μ.) ισούται με 1.853 ή 1.852 m, δηλαδή περίπου ίδιο με το γεωγραφικό μίλι των 1.855 m και αντιστοιχεί σε ένα λεπτό της μοίρας ή του γεωγραφικού πλάτους, ενώ το γεωγραφικό μίλι αντιστοιχεί σε 1.478 m. Η ναυτική λεύγα που χρησιμοποιήθηκε ως διεθνές πρότυπο μετρήσεως της ΑΖ από τα Σκανδιναβικά κράτη ισοδυναμεί με 3 ν.μ. (5.559 m), ενώ για τους Σκανδιναβούς ισούται με 4 ν.μ..

⁵ Σε μία πρώτη προσπάθεια καθορισμού του εύρους της ΑΖ κατά τον 16^ο αι. τα κράτη βασίστηκαν στη χρήση του ορίζοντα ή της ορατής ακτίνας (visual horizon, range of vision), που τελικά κατέληγε σε αυθαίρετη οριοθέτηση λόγω του ασταθούς ορίου.

⁶ Το πρόβλημα αυτό έγινε ακόμη μεγαλύτερο με την απόφαση του ΔΔΧ στην υπόθεση Βρετανίας-Ισλανδίας (1974), όταν αρνήθηκε στην Ισλανδία το δικαίωμα να κηρύξει ΑΖ αλιείας εκτάσεως 50 ν.μ. από τις ακτές της (ICJ, Fisheries Jurisdiction Case UK-Iceland), ενώ αρκετά κράτη στη Λατινική Αμερική είχαν ήδη εξαγγείλει ζώνες πλήρους κυριαρχίας 200 ν.μ..

⁷ Το ερώτημα για το καθεστώς του εναέριου χώρου πάνω από το έδαφος και την ΑΖ ενός κράτους τέθηκε με τη χρήση μπαλλωνιών (sic) κατά τη διάρκεια του Φραγκο-Πρωσικού Πολέμου (1870-71). Η κυριαρχία των κρατών στον εναέριο χώρο συζητήθηκε σε ένα διεθνές συνέδριο το 1910, αλλά απέτυχε να δώσει λύση στο πρόβλημα. Κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου η πρακτική που υιοθετήθηκε ήταν να διαπραγματευτεί το κράτος τον εναέριο χώρο του ως μέρος της κυριαρχίας του. Δεν ακολουθήθηκε η ίδια πρακτική για τον βυθό και το υπέδαφος της ΑΖ. Ουσιαστικά το πρόβλημα της κυριαρχίας είχε αγνοηθεί περίπου μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αι. είτε γιατί θεωρούνταν εκ προοιμίου ότι δεν υπήρχε ζήτημα ερμηνείας (από ορισμένους συγγραφείς) είτε λόγω ελλείψεως ενδιαφέροντος στη χρήση του βυθού, εκτός της κατασκευής αποβαθρών και υποβρυχίων ορυχείων σε κοντινή απόσταση από τις ακτές. Το ζήτημα αυτό επιλύθηκε κατά τη συνδιάσκεψη της Χάγης (1930), άμεσα ενσωματώθηκε στο διεθνές δίκαιο και επαναλήφθηκε ως κανόνας στις Συμβάσεις του Δικαίου της Θάλασσας.

περίοδος) μέχρι το κατώτατο σημείο της ρηχίας (θερινή περίοδος). Όταν είναι δύσκολη η μέτρηση (π.χ. οι ακτές είναι ακανόνιστες με πολλές εσοχές), λαμβάνεται υπόψη η μέγιστη ρηχία, δηλαδή το χαμηλότερο σημείο της αμψώτιδας. Πρόκειται για τη **φυσική γραμμή βάσεως** (normal baseline).

Το χαρακτηριστικό παράδειγμα εδώ είναι η υπόθεση αλιείας μεταξύ Νορβηγίας και Βρετανίας (1951), αφού οι νορβηγικές ακτές έχουν αρκετά ιδιόμορφους σχηματισμούς (φιορδ) και μία σειρά από νησίδες που δυσκολεύουν ακόμη περισσότερο τη χάραξη των εσωτερικών ορίων της ΑΖ. Η Νορβηγία λοιπόν μετατόπισε τη γραμμή βάσεως για να μετρήσει την ΑΖ χρησιμοποιώντας το σύστημα των **ευθειών γραμμών βάσεως** (ΕΓΒ) (straight baselines). Με αυτόν τον τρόπο μπορούσε να απαγορεύσει την προσέγγιση των βρετανικών αλιευτικών για την εκμετάλλευση των πλούσιων πόρων κοντά στις ακτές της. Η Βρετανία αμφισβήτησε την ενέργεια αυτή από άποψη νομιμότητας με βάση το εθιμικό δίκαιο και επικαλέστηκε ιστορικά δικαιώματα αλιείας στην ευρύτερη περιοχή.

Το ΔΔΧ απέρριψε τις βρετανικές θέσεις διότι θεώρησε ότι, εφόσον ισχύουν ειδικές φυσικές συνθήκες, επιτρέπεται η απόκλιση από τη φυσική γραμμή βάσεως και έδωσε έμφαση στην προσέγγιση ότι η χάραξη της ΑΖ γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε είναι ανάγκη να προστατευθούν τα οικονομικά συμφέροντα των παρακτίων πληθυσμών. Άλλωστε η πρακτική που ακολούθησε η Νορβηγία δεν προκάλεσε αντιδράσεις από τα τρίτα κράτη και δεν θεωρήθηκε αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο. Η νομολογία αυτή ενσωματώθηκε στη Σύμβαση της Γενεύης περί ΑΖ και στο άρθρο 5 της ΣΔΘ. Ωστόσο, για να μην υπάρξει υπερβολή και ασυδοσία, το ΔΔΧ όρισε ότι η χάραξη των γραμμών βάσεως δεν μπορεί να απέχει σημαντικά από τη γενική κατεύθυνση που εμφανίζει η ακτή.

Το άρθρο 7 της ΣΔΘ περιλαμβάνει τις περιπτώσεις που γίνεται χάραξη με βάση το σύστημα των ΕΓΒ, με σημαντικότερο ότι δεν μπορεί να εφαρμόζεται από τα παράκτια κράτη με τέτοιο τρόπο, ώστε να αποκόπτεται από την ανοιχτή θάλασσα την ΑΖ άλλων κρατών. Επίσης, στα εσωτερικά ύδατα που δημιουργήθηκαν από τη χάραξη των ΕΓΒ που πρωτίτερα θεωρούνταν ΑΖ ή ανοιχτή θάλασσα, το παράκτιο κράτος υποχρεούται να παραχωρήσει δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως στα αλλοδαπά πλοία.

17.3.3 Τα εξωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Το πρόβλημα των εξωτερικών ορίων της ΑΖ, δη-

λαδή ποιες τελικά θαλάσσιες περιοχές θα περιέλθουν στην ΑΖ, είναι ότι η μέθοδος χαράξεως γίνεται ανεξάρτητα από την ύπαρξη άλλων κρατών σε αυτές τις περιοχές. Με βάση πάλι την προηγούμενη υπόθεση, το ΔΔΧ θεώρησε ότι υπάρχουν 3 μέθοδοι αντιμετώπισης του προβλήματος (βλ. § 15.3 και σχ. 15.3):

1) Η **παράλληλη χάραξη**, κατά την οποία χαράζεται μία γραμμή παράλληλη προς τις ακτές με έκταση 3, 6, 12 ν.μ. και βέβαια ως απλή μέθοδος έχει το πρόβλημα της εφαρμογής όταν η ακτή δεν είναι ευθύγραμμη.

2) Η **πολυγωνική χάραξη**, κατά την οποία οριοθετούνται ευθείες γραμμές παράλληλες προς τις γραμμές βάσεως που ενώνουν ακρωτήρια. Η μέθοδος αυτή έχει αρκετή δόση αυθαιρεσίας διότι μεγάλα τμήματα της ανοιχτής θάλασσας θα περιέλθουν στην ΑΖ του παράκτιου κράτους και

3) η **μέθοδος του ημικυκλίου**, κατά την οποία κάθε σημείο της γραμμής που χαράσσεται είναι σε τόση απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της ακτής, όσο είναι το πλάτος της ΑΖ. Με το άνοιγμα του διαβήτη υπό κλίμακα σχηματίζεται η έκταση που αντιστοιχεί στο πλάτος της ΑΖ. Αυτή η μέθοδος ανταποκρίνεται περισσότερο προς τη ΣΔΘ, αν και το άρθρο 14 επιτρέπει στα κράτη να επιλέγουν τη μέθοδο ή συνδυασμό μεθόδων, που αρμόζει καλύτερα στις ανάγκες τους.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα σε αυτήν την περίπτωση είναι όταν πρόκειται να χαρακτούν τα εξωτερικά όρια της ΑΖ μεταξύ γειτονικών κρατών. Αυτό ρυθμίζεται από το άρθρο 15 της ΣΔΘ και αφορά σε καταστάσεις που εξαιτίας περιορισμένης εκτάσεως του θαλάσσιου χώρου τα παρακείμενα ή αντικείμενα κράτη δεν μπορούν να εκμεταλλευθούν το ανώτατο όριο της ΑΖ, όπως ορίζει το διεθνές δίκαιο. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, όταν οι ακτές δύο ή περισσότερων κρατών βρίσκονται απέναντι η μία στην άλλη ή συνορεύουν, κατέναντα από τα ενδιαφερόμενα κράτη, εκτός αν υπάρχει συμφωνία μεταξύ τους, δεν δικαιούται να επεκτείνει την ΑΖ του πέρα από τη νοτιή **μέση γραμμή**, της οποίας όλα τα σημεία βρίσκονται σε ίση απόσταση από τα πιο κοντινά σημεία των ΓΒ, από τις οποίες μετρείται το πλάτος της ΑΖ για καθένα από τα κράτη.

Ερμηνεύοντας την πρόθεση της ΣΔΘ όταν έχουμε την περίπτωση της μετωπικής οριοθέτησεως (γειτονικά κράτη με ακτές η μία απέναντι στην άλλη σε απόσταση μικρότερη από το άθροισμα του επιτρεπτού ορίου, δηλ. 24 ν.μ.) η χάραξη των θαλασσίων συνόρων μπορεί να γίνει μέσω διαπραγματεύσεων. Όταν αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις, εφαρμόζεται η

αρχή της ίσης αποστάσεως και η οριοθέτηση γίνεται με βάση τη μέση γραμμή, παράλληλα με τις ακτές, κάθε σημείο της οποίας απέχει ίση απόσταση από τα πιο κοντινά σημεία των ΓΒ.

Στην περίπτωση της πλευρικής οριοθετήσεως (όταν τα κράτη συνορεύουν, το ένα δίπλα στο άλλο) πάλι εφαρμόζεται η μέθοδος της ίσης αποστάσεως σε περίπτωση διαφωνίας, και η χάραξη της οριοθετικής γραμμής γίνεται με την **πλάγια γραμμή**, δηλαδή κάθετη στις ακτές τους, κάθε σημείο της οποίας απέχει εξίσου από τα κοντινότερα σημεία που μετρείται η ΓΒ της ΑΖ κάθε κράτους. Όμως η αρχή της ίσης αποστάσεως δεν εφαρμόζεται όταν συντρέχουν:

1) Ειδικοί λόγοι (π.χ. ιστορικοί κόλποι) υπό προϋποθέσεις, δηλαδή μακρά και ειρηνική πρακτική και έλλειψη διαμαρτυρίας και αμφισβητήσεως από τρίτα κράτη και

2) ειδικές περιστάσεις, όπως ύπαρξη νησίδων, βράχων και προεξοχών της ακτής.

17.4 Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως.

Ανέκαθεν η διεθνής κοινότητα επιθυμούσε την εξασφάλιση του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Στην ανοιχτή θάλασσα δεν υπήρξε πρόβλημα, διότι κανένα κράτος δεν μπορούσε να εγείρει δικαίωμα κυριαρχίας στην περιοχή αυτή, αλλά στην ΑΖ το παράκτιο κράτος πρέπει να συμβιβαστεί με τις ανάγκες των αλλοδαπών πλοίων. Ο συμβιβασμός αυτός εκφράζεται με την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως (ΔΑΔ).

Παρακάτω θα δούμε πώς πραγματοποιείται λοιπόν η αβλαβής διέλευση όταν:

1) Ένα πλοίο έρχεται από την ανοιχτή θάλασσα και περνά διά μέσου της ΑΖ (διότι αυτή είναι η πορεία του) και ξαναβγαίνει στην ανοιχτή θάλασσα συνεχίζοντας τον προορισμό του.

2) Το πλοίο έρχεται από την ανοιχτή θάλασσα, διασχίζει την ΑΖ με σκοπό να εισέλθει σε κάποιο λιμάνι του παράκτιου κράτους και

3) το πλοίο φεύγει από ένα λιμάνι του παράκτιου κράτους, αναγκαστικά περνά μέσα από την ΑΖ και συνεχίζει τον πλου στην ανοιχτή θάλασσα.

17.4.1 Τα εμπορικά πλοία.

Κατά τα παρελθόν υπήρχε διχογνωμία στο κατά πόσο το ΔΑΔ αποτελούσε μία παραχώρηση (ευχέρεια) του παράκτιου κράτους ή αναφαίρετο δικαίωμα του κράτους της σημαίας. Το ΔΔΧ στην υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας (Corfu Channel Case) το 1949

έλυσε το πρόβλημα αυτό ορίζοντας ότι πρόκειται περί δικαιώματος. Και οι δύο Συμβάσεις Γενεύης και Τζαμίκας περιέχουν σχετικές διατάξεις (άρθ. 14-23 και αντίστοιχα, άρθ. 17-32). Επομένως το διεθνές δίκαιο είτε εθιμικά είτε συμβατικά, καθορίζει τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους για την αβλαβή διέλευση των αλλοδαπών πλοίων, αλλά ταυτόχρονα απαιτεί από τα τελευταία να τηρούν ορισμένους κανόνες όταν εξασκούν αυτό το δικαίωμα.

Από πού προήλθε ιστορικά αυτό το δικαίωμα; Το δικαίωμα αυτό προήλθε από τις ανάγκες της ναυτιλίας όταν πραγματοποιούνταν με ιστιοφόρα, τα οποία για λόγους ασφάλειας έπλεαν κοντά στις ακτές. Όταν ήρθε η στιγμή της καθιέρωσης της αρχής της κυριαρχίας του κράτους στην παράκτια θάλασσα, ήταν αναγκαίο να κατοχυρωθεί το ΔΑΔ για τα ξένα πλοία. Το δικαίωμα αυτό όμως δεν στοιχειοθετεί και **δικαίωμα ακτοπλοΐας** (cabotage), κάτι που διατηρούσαν μέχρι πρόσφατα τα παράκτια κράτη στα Ευρωπαϊκά ύδατα [Εμμ. Ρούκουνας (2005)].

Τι σημαίνουν οι έννοιες **διέλευση** και **αβλαβής**; Η έννοια της **διελεύσεως** (passage) προϋποθέτει κίνηση, άρα το πλοίο δεν σταθμεύει εντός των ορίων της ΑΖ. Επίσης, δεν περιλαμβάνεται στην έννοια αυτή και η αγκυροβολία, εκτός εάν συμβαίνει κάποιο τυπικό περιστατικό ή ανωτέρα βία ή και κίνδυνος που απειλεί το πλοίο (in distress). Ο τρόπος που γίνεται η κίνηση του πλοίου εντός της ΑΖ ακολουθεί τους κανόνες της ναυσιπλοΐας, δηλαδή την πιο σύντομη πορεία. Η έννοια **αβλαβής** (innocent) αφορά στην διέλευση ξένου πλοίου, το οποίο αποφεύγει ενέργειες που πιθανόν να προκαλέσουν ζημιές στο παράκτιο κράτος, δηλαδή πράξεις που το βλάπτουν (όπως εκείνες που στρέφονται κατά της ειρήνης, της ασφάλειας, της δημόσιας τάξεως, της τιμής και της περιουσίας του παράκτιου κράτους).

Από την άλλη πλευρά, το διερχόμενο σε αβλαβή διέλευση αλλοδαπό πλοίο πρέπει να τηρεί τους όρους ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, να χρησιμοποιεί τα ηλεκτρονικά μέσα και άλλον εξοπλισμό για την αποφυγή των συγκρούσεων ή άλλης μορφής ατυχημάτων, να μην ρυπαίνει το θαλάσσιο περιβάλλον και να μην διεξάγει υδρογραφικές και άλλες έρευνες δίχως ειδική άδεια. Επίσης κατά την αβλαβή διέλευση, ρητά απαγορεύεται η αλιεία (άλλωστε τα ξένα αλιευτικά υποχρεούνται να έχουν τα δίκτυα τους σε εμφανή σημεία πάνω στο πλοίο και να έχουν απενεργοποιήσει τις σχετικές συσκευές), εκτός αν υπάρχει διεθνής ειδική συμφωνία. Ακόμη, κατά την άσκηση του ΔΑΔ τα αλλοδαπά πλοία δεν μπορούν να παραλαμβάνουν

και να αποβιβάζουν επιβάτες και αγαθά, πρέπει να τηρούν τους τελωνειακούς, μεταναστευτικούς, υγειονομικούς κανονισμούς του παράκτιου κράτους, και βέβαια δεν πρέπει να ασκούν λαθρεμπόριο.

Το ΔΔΧ στην υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας κατέστησε σαφές ότι η αβλαβής διέλευση εξαρτάται περισσότερο από τον τρόπο που διεξάγεται παρά από τον σκοπό της. Το άρθρο 19 της ΣΔΘ αναφέρει μία σειρά από ενέργειες που αποτελούν παραβίαση του ΔΑΔ. Η αβλαβής διέλευση των αλλοδαπών αεροπλάνων πάνω από την ΑΖ δεν ισχύει, αφού ο θεσμός αυτός αφορά μόνο στα πλοία. Κλασικά παραδείγματα που δεν συνιστούν αβλαβή διέλευση μεταξύ άλλων είναι η χρήση βίας ή ενέργειες κατασκοπίας ή γενικότερα η παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου (σύμφωνα με τον Χάρτη των Η.Ε.), δοκιμή ή χρήση όπλων κατά τη διάρκεια ναυτικών γυμνασίων, συλλογή πληροφοριών έναντι της άμυνας του παράκτιου κράτους, απογείωση και προσγείωση αεροσκαφών επί του προς έρευνα πλοίου, φόρτωση ή εκφόρτωση στρατιωτικού υλικού, εκ προθέσεως σημαντική θαλάσσια ρύπανση κ.λπ. [Τσάλτας – Κλάδης (2003)].

Η περίπτωση της θαλάσσιας ρυπάνσεως έχει ειδική μεταχείριση και απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή διότι, σύμφωνα με το άρθρο 211 της ΣΔΘ, το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των διερχομένων πλοίων μέσα στην ΑΖ, αλλά δεν πρέπει ταυτόχρονα με την εφαρμογή των μέτρων αυτών να παρακωλύει την αβλαβή διέλευση. Για όλες τις παραπάνω παράνομες πράξεις (υπάρχουν και άλλες καταγεγραμμένες περιπτώσεις παραβιάσεως των κανόνων διελεύσεως), θα πρέπει το παράκτιο κράτος με τη σειρά του να λάβει υπόψη του τα εξής:

1) Η παραβίαση πρέπει να προέρχεται από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου και όχι από το κράτος της σημαίας (διότι αυτό δεν συνιστά κίνηση), δηλαδή να προέρχεται από τα μέλη του πληρώματος ή άλλα πρόσωπα που βρίσκονται στο πλοίο, π.χ. επισκέπτες, συγγενείς κ.λπ..

2) Η παραβίαση πρέπει να στρέφεται κατά του παράκτιου κράτους ή σε πρόσωπα που βρίσκονται στο έδαφός του (π.χ. θέματα υγείας λόγω ρυπάνσεως που προκλήθηκε από το ένοχο πλοίο) ή σε περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται στο έδαφός του και ανήκουν

στο κράτος (π.χ. μόνιμες εγκαταστάσεις εξορύξεως πετρελαίου και φυσικού αερίου στην ΑΖ).

17.4.2 Τα πολεμικά πλοία.

Ένα ακόμη ερώτημα που τίθεται είναι αν το ΔΑΔ ισχύει και για τα πολεμικά πλοία. Σίγουρα το θέμα αυτό δημιούργησε αρκετές εντάσεις κατά τις συνδιασκέψεις για το δίκαιο της θάλασσας⁸. Μία ομάδα κρατών του δυτικού κόσμου υποστήριξε ότι το ΔΑΔ καλύπτει όλα τα πλοία, η άλλη πλευρά με πρωτοβουλίες της Σοβιετικής Ενώσεως εξέφρασε αντιρρήσεις και το θέμα τέθηκε σε ψηφοφορία και απορρίφθηκε. Εξάλλου η ΣΔΘ δεν περιλαμβάνει κάποια διάταξη η οποία να τάσσεται υπέρ του ΔΑΔ για τα πολεμικά πλοία. Μία ακόμη ομάδα κρατών υποστήριξε ότι η διέλευση των αλλοδαπών πολεμικών πλοίων από την ΑΖ είναι ελεύθερη, αλλά πρέπει να προηγηθεί γνωστοποίηση στο παράκτιο κράτος. Άλλα κράτη προχωρούν ακόμη περισσότερο και ζητούν όχι απλή γνωστοποίηση αλλά και έκδοση ειδικής άδειας.

Επομένως είναι πιο σωστό να ειπωθεί ότι η αβλαβής διέλευση ξένων πολεμικών πλοίων βασιζέται αποκλειστικά στις σχέσεις αμοιβαιότητας μεταξύ του παράκτιου κράτους και του κράτους της σημαίας του πολεμικού πλοίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι το Ρώσικο πολεμικό πλοίο Κίεν, που ήταν αεροπλανοφόρο αλλά δηλωμένο ως αντιτορπιλικό, και το οποίο το 1976 έχοντας ελικόπτερα και αεροπλάνα στο κατάστρωμά του πέρασε τα στενά του Βοσπόρου (αν και σύμφωνα με τη συνθήκη του Μοντρέ δεν επιτρεπόταν πλοίο τέτοιου εκτοπίσματος να έχει ελεύθερη διέλευση) και κατέληξε σε ένα αγκυροβόλιο εντός της Ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης πλησίον των Αντικυθήρων, που είχαν παραχωρήσει οι Ελληνικές αρχές στους Ρώσους.

Πρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 20 της ΣΔΘ, τα ξένα υποβρύχια και τα άλλα βαθυσκάφη εφόσον εξασκήσουν το ΔΑΔ, οφείλουν να πλέουν στην επιφάνεια της θάλασσας και να φέρουν τη σημαία κατά τρόπο εμφανή. Σε αντίθετη περίπτωση, το ξένο πολεμικό πλοίο είτε επιφανείας είτε υποβρύχιο, το πιθανότερο είναι να κληθεί να αποχωρήσει άμεσα από τα όρια της ΑΖ με άμεσες συνέπειες διεθνούς ευθύνης για το κράτος της σημαίας (πρόκληση διπλωματικού επεισοδίου). Σχετικά με την είσοδο των πολεμικών πλοίων

⁸ Η αφορμή για να συζητηθεί το ζήτημα ήταν η τοποθέτηση του Ε. Root, συμβούλου της κυβέρνησεως των ΗΠΑ το 1910 στην υπόθεση διαιτησίας North Atlantic Coast Fisheries (1910): Τα πολεμικά πλοία δεν μπορούν να περάσουν από τη ζώνη δίχως έγκριση, γιατί απειλούν. Τα εμπορικά πλοία μπορούν να περάσουν και να ξαναπεράσουν διότι δεν απειλούν. ("Warships may not pass without consent into this zone; because they threaten. Merchant ships may pass and repass because they do not threaten").

ων στα εσωτερικά ύδατα, δηλαδή λιμένες, κάποιους κόλπους και όρμους, δεν ισχύει το ΔΑΔ. Και εδώ απαιτείται σύμφωνη γνώμη του παράκτιου κράτους, το οποίο όμως καθορίζει τον αριθμό των πολεμικών πλοίων που θα εισέλθουν στα εσωτερικά ύδατα αλλά και τον συνολικό χρόνο παραμονής σε αυτά.

Κάτι ανάλογο με τα πολεμικά πλοία ισχύει και για τα **πυρηνοκίνητα πλοία** (nuclear-powered ships), για τα οποία πολλά κράτη έχουν προβάλει αντιρρήσεις, διότι με την παρουσία και κίνησή τους στην ΑΖ απειλούν την ειρήνη και τη δημόσια τάξη, π.χ. η Ισπανία είχε ψηφίσει σχετικό νόμο που εξαιρούσε αυτά τα πλοία από την άσκηση του ΔΑΔ (1964). Η περίπτωση του αμερικανικού πλοίου Savannah όταν επισκέφθηκε τα λιμάνια της Βρετανίας το 1964 είχε βασιστεί σε ειδική συμφωνία μεταξύ των δύο κρατών. Την ίδια πολιτική ακολούθησαν και άλλα κράτη, των οποίων τις ΑΖ διέσχισε το πλοίο. Οι αντιστάσεις κάποιων κρατών μειώθηκαν όταν η ΣΔΘ στο άρθρο 23 όρισε ρητά ότι τα πλοία που μεταφέρουν ραδιενεργές ή άλλες επικίνδυνες ή τοξικές ουσίες θα έχουν τα απαραίτητα έγγραφα και θα τηρούν τα προληπτικά μέτρα σε διεθνές επίπεδο (σύμφωνα με τη ΔΣ SOLAS), όταν ασκούν το ΔΑΔ.

Σύμφωνα με το άρθρο 24 της ΣΔΘ, το παράκτιο κράτος υποχρεώνεται να υποδεικνύει τις θαλάσσιες περιοχές όπου μπορεί να εξασφαλιστεί η αβλαβής διέλευση των αλλοδαπών πλοίων, αλλά δικαιούται να απαγορεύσει προσωρινά τη διέλευση διά μέσου ζωνών, που θεωρεί ότι είναι σημαντικές για την ασφάλεια και άμυνα του κράτους, εφόσον κάνει την κατάλληλη δημοσίευση. Δεν μπορεί όμως να επιβάλλει απαγορεύσεις όταν πρόκειται για διεθνή στενά, δηλαδή σημεία που αποτελούν συνήθη πορεία διεθνούς ναυσιπλοΐας. Επίσης, το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να χρεώσει υπηρεσίες (επιβολή τελών) για τη διέλευση ή την παροχή γενικών υπηρεσιών, αλλά μπορεί να απαιτήσει απολαβές για ειδικές υπηρεσίες, όπως ρυμούλκηση, πλοήγηση κ.λπ..

Μία ειδική περίπτωση είναι το ζήτημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Οι ΔΣ αλλά και η εσωτερική νομοθεσία του παράκτιου κράτους τού επιτρέπουν να συλλάβει οποιοδήποτε εμπορικό πλοίο ρυπάνει τα εσωτερικά ή τα χωρικά του ύδατα και να επιβάλλει ανάλογες ποινές (ποινική και αστική δικαιοδοσία, π.χ. δεν επιτρέπεται ο απόπλους μέχρι να αποζημιωθεί το παράκτιο κράτος για την απορρύπανση της

περιοχής). Το πολεμικό πλοίο δεν γίνεται να συλληφθεί (εξαιρείται από όλες τις ΔΣ), αλλά το κράτος της σημαίας του υπέχει υποχρέωση για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

***17.5 Τα Ελληνικά χωρικά ύδατα και το ζήτημα της επεκτάσεώς τους.**

Έχομε ήδη αναφέρει ότι η Ελλάδα λόγω της κατοχής μεγάλων χωρητικότητας πλοίων (Ελληνικής πλοιοκτησίας ή/και Ελληνικών συμφερόντων) ανέκαθεν υποστήριζε τη θέση περί μικρού εύρους της ΑΖ. Οι σχετικές νομικές ρυθμίσεις από παλαιότερα ήταν ο Ν. ΔΡΜΑ' (4141/1913) «περί Διάπλου και Διαμονής Εμπορικών Πλοίων παρά τας Ακτάς και περί Αστυνομίας Λιμένων και Όρμων εν Καιρώ Πολέμου», όπου είχαν οριστεί τα 10 ν.μ. ως Ελληνική ΑΖ. Ο Νόμος αυτός αναφερόταν σε καιρό πολέμου αλλά ορίζονταν σαφώς τα συμφέροντα εθνικής άμυνας που μπορεί να ισχύουν και όταν δεν υφίσταται πόλεμος.

Η επόμενη ρύθμιση αφορούσε το Π.Δ. της 6ης/18ης Σεπτεμβρίου 1931 «περί Καθορισμού Πλάτους Χωρικών Υδάτων Σχετικά με την Αεροπορία και την Αστυνομία αυτής» και ορίζεται ως πλάτος τα 10 ν.μ. από τις ακτές της επικράτειας, το οποίο αναφέρεται στον Ν. 5017/1931 «περί Πολιτικής Αεροπορίας» ο οποίος ορίζει ρητά ότι το κράτος ασκεί πλήρη και απόλυτη κυριαρχία στα χωρικά ύδατα και τον υπερκείμενο ατμοσφαιρικό χώρο. Ο Νόμος αυτός καταργήθηκε με τον Ν. 1815/1988 «περί Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου», όπου στο άρθρο 191 προβλεπόταν για τον καθορισμό του Ελληνικού εναέριου χώρου η έκταση των χωρικών υδάτων θα οριζόταν με διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του υπουργικού συμβουλίου.

Στη συνέχεια με τον Α.Ν. 230/1936 «περί Καθορισμού Αιγιαλίτιδας Ζώνης της Ελλάδας» ορίστηκε ότι η έκταση της ΑΖ καθορίζεται στα 6 ν.μ. από την ακτή, δίχως να επηρεάζονται προηγούμενες ρυθμίσεις που η ΑΖ ήταν μεγαλύτερη ή μικρότερη των 6 ν.μ.. Επίσης, το άρθρο 139 του ΚΔΝΔ (Ν.Δ. 187/1973) όριζε ότι τα χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλάσσια ζώνη πλάτους 6 ν.μ.. Με βάση τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι η Ελλάδα έχει ΑΖ 6 ν.μ. και εναέριο χώρο 10 ν.μ., στοιχείο που θέτει ένα πρόβλημα, δηλ. δεν μπορεί να υπάρχει κυριαρχία επί του αέρα αλλά όχι αντίστοιχη κυριαρχία επί του εδάφους ή της θάλασσας.

Έχοντας ως δεδομένο ότι το ανώτατο όριο της ΑΖ για κάθε κράτος είναι τα 12 ν.μ. με βάση το εθιμικό δίκιο και το άρθρο 3 της ΣΔΘ, η Ελλάδα και οποιοδήποτε άλλο κράτος που έχει λιγότερο εύρος της ΑΖ δικαιούται να την επεκτείνει μέχρι το ανώτατο όριο της. Από την άποψη του Ελληνικού εσωτερικού δικαίου υπάρχει ο Ν. 2321/1995 που έχει κυρώσει τη ΣΔΘ και ορίζει ρητά τη δυνατότητα επεκτάσεως του εύρους της ΑΖ μέχρι την απόσταση των 12 ν.μ. σε οποιοδήποτε χρόνο, με την έκδοση σχετικών προεδρικών διαταγμάτων. Περισσότερο όμως σημαντικό είναι ότι το δικαίωμα επεκτάσεως κατοχυρώνεται και από το διεθνές εθιμικό δίκαιο, το οποίο σημαίνει ότι το διεθνές δικαίωμα της Ελλάδας να προβάλλει τη μελλοντική επέκταση των υδάτων της ενάντια σε κράτη που δεν δεσμεύονται από τη ΣΔΘ.

* Η παράγραφος αυτή δεν αποτελεί διδακτέα ύλη, παρατίθεται όμως για λόγους πληρότητας του κειμένου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΩΟ

ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ

18.1 Ιστορική εξέλιξη των κανόνων για τα θαλάσσια στενά.

Από παλιά διαπιστώθηκε ότι τα θαλάσσια στενά ήταν πολύ σημαντικά για την ελευθερία των θαλασσών και τις διεθνείς πορείες των εμπορικών πλοίων. Αυτό δημιούργησε την ανάγκη υπαγωγής των στενών σε ειδικό νομικό καθεστώς, το οποίο όμως δεν αφορά σε όλα τα στενά παρά μόνο σε αυτά που εκτός των γεωγραφικών τους χαρακτηριστικών πληρούν και κάποιες συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Τι σημαίνει ο όρος **στενό**¹; Υπό γεωγραφική έννοια είναι μια στενή φυσική λωρίδα θάλασσας σχετικά μικρού πλάτους, που χωρίζει δύο χερσαία εδάφη (δύο νησιά ή δύο ηπειρωτικά τμήματα ή ένα νησί από ένα ηπειρωτικό τμήμα) και ενώνει δύο θαλάσσιες περιοχές. Η νομική ερμηνεία αναφέρεται σε οποιοδήποτε φυσικό πέρασμα που ενώνει:

- 1) δύο περιοχές της ανοικτής θάλασσας (high seas) ή
- 2) ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους ή
- 3) δύο ΑΟΖ μεταξύ τους ή
- 4) ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας και μία ΑΟΖ, και ότι βέβαια τα στενά χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Στην έννοια του θαλάσσιου στενού δεν υπάγονται οι **τεχνητές διώρυγες**, που είτε διέπονται από ειδικά συμβατικά καθεστώτα (π.χ. Σουέζ, Παναμάς, Αγ. Λαυρέντιος) είτε υπάγονται στα εσωτερικά ύδατα των παρακτίων κρατών (π.χ. διώρυγα της Κορίνθου). Επίσης στην έννοια του θαλάσσιου στενού δεν είναι εξακριβωμένο εάν υπάγονται τα **φυσικά θαλάσσια περάσματα** (waterways), π.χ. το North West Passage δεν είναι στενό. Εκτός από τα στενά που υπάγονται σε ειδικό νομικό καθεστώς, υπάρχει

και μία άλλη κατηγορία **στενών που ρυθμίζονται από ΔΣ** (αλλά και από την εσωτερική νομοθεσία) εξαιτίας της στρατηγικής και οικονομικής τους σημασίας, π.χ. στενά του Βοσπόρου, στενά Γιβραλτάρ, στενά Μαγγελάνου, στενά Ινδονησίας κ.λπ..

Πολλές πηγές αναφέρουν ότι στο ειδικό νομικό καθεστώς των στενών ανήκουν μόνο αυτά που καλύπτονται σε όλο το πλάτος τους από τις ΑΖ των κρατών που έχουν προσβάσιμες ακτές, αυτή η προσέγγιση όμως δεν υιοθετήθηκε από τις συμβάσεις του δικαίου της θάλασσας, διότι καμία δεν αναφέρεται στο πλάτος που πρέπει να έχει ένα διεθνές στενό². Τι ακριβώς σημαίνει αυτό; Ότι ένα στενό εκτός των ΑΖ δύο ή περισσότερων κρατών πρέπει να περιλαμβάνει και λωρίδα ανοικτής θάλασσας αλλά κυρίως για λόγους ταχύτητας να μην χρησιμοποιείται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Άλλωστε η περιοχή που βρίσκεται μεταξύ ανοικτής θάλασσας και εσωτερικών υδάτων δεν θεωρείται στενό υπό την έννοια του διεθνούς δικαίου.

Επομένως, οι βασικοί κανόνες που διέπουν το καθεστώς των διεθνών στενών είναι:

- 1) Τα αλλοδαπά πλοία, είτε εμπορικά είτε πολεμικά, απολαμβάνουν του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως και με τη νέα ΣΔΘ του δικαιώματος της ελεύθερης διελεύσεως ή του πλου διελεύσεως (transit passage) και

- 2) τα παράκτια κράτη δεν έχουν τη δυνατότητα να εμποδίσουν τον πλου διελεύσεως, αρκεί το στενό να εξυπηρετεί στον μεγαλύτερο βαθμό τη διεθνή ναυσιπλοΐα, ενώ θυμίζουμε ότι στην περίπτωση της αβλαβούς διελεύσεως από την ΑΖ μπορεί να το κάνουν για λόγους ασφαλείας.

Το κριτήριο για τη θεώρηση του στενού με διεθνή χαρακτήρα δεν εξαρτάται από τον όγκο της κινήσεως των πλοίων, τη συχνότητα διελεύσεως, την αξία των φορτίων ή τη σημαία που υψώνουν, αλλά από

¹ Στη σχετική βιβλιογραφία χρησιμοποιείται περισσότερο ο πληθυντικός «διεθνή στενά» (straits) παρά το γεγονός ότι υποδηλώνει ένα μόνο γεωγραφικό σημείο.

² Με βάση το τι προβλέπει το διεθνές δίκαιο, τα στενά που υπάγονται σε ειδικό καθεστώς θα πρέπει να έχουν πλάτος που να μην υπερβαίνει το διπλάσιο της ΑΖ, δηλαδή 24 ν.μ.. Όταν τα στενά έχουν μεγαλύτερο πλάτος, τότε η ελευθερία διελεύσεως μέσα από αυτά εξασφαλίζεται από το καθεστώς της ανοικτής θάλασσας.

το στοιχείο της γεωγραφικής θέσεως διότι ενώνει δύο ανοιχτές θάλασσες και χρησιμοποιείται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Η απόφαση του ΔΔΧ στην υπόθεση του Στενού της Κερκύρας έδωσε τη δυνατότητα διαμορφώσεως των σχετικών διατάξεων στη σύμβαση της Γενεύης για την ΑΖ και τη συνορεύουσα ζώνη (1958). Σύμφωνα με το άρθρο 16(4), διευρύνθηκε η έννοια των στενών περιλαμβάνοντας και τα στενά ενός κράτους που συνδέουν την ανοιχτή θάλασσα με την ΑΖ ενός άλλου κράτους, π.χ. τα Στενά του Τυραν, που ανήκουν στην Αίγυπτο και ενώνουν την Ερυθρά Θάλασσα με τον Κόλπο της Ακαμπα, όπου βρίσκεται το ισραηλινό λιμάνι Ειλάτ μαζί με τα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας και της Ιορδανίας.

18.2 Η υπόθεση του στενού της Κερκύρας.

Το στενό αυτό έχει έκταση 30 ν.μ. περίπου και πλάτος από 1,5 έως 6 ν.μ., δηλαδή ένα μέρος του βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας και το άλλο σε αυτήν της Αλβανίας. Μετά το τέλος του πολέμου έγινε η αλίευση των ναρκών στην περιοχή, ώστε να πραγματοποιούνται χωρίς προβλήματα οι διεθνείς πλόες. Τον Μάιο του 1946 η Βρετανία έστειλε δύο πολεμικά πλοία σε αβλαβή διέλευση με σκοπό να περάσουν το στενό. Η Αλβανία αντέδρασε με βομβαρδισμούς των πλοίων υποστηρίζοντας ότι χρειαζόταν προηγούμενη άδεια. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους με επιμονή η Βρετανία έστειλε ξανά τέσσερα πολεμικά πλοία από την Κέρκυρα προς Αδριατική δίχως άδεια. Σε σημείο εντός της Αλβανικής ΑΖ δύο αντιτορπιλικά προσέκρουσαν σε νάρκες με αποτέλεσμα τον θάνατο 45 ατόμων από το πλήρωμα ενώ άλλοι τόσοι περίπου τραυματίστηκαν. Έχει καταγραφεί ιστορικά ότι τα βρετανικά πληρώματα είχαν παραταχθεί στο κατάστρωμα και κατά τη διέλευση τα πλοία δεν βρίσκονταν σε πολεμική διάταξη. Οι αλβανικές αρχές δήλωσαν άγνοια της υπάρξεως ναρκών, ενώ οι Βρετανοί επέμειναν στην εκκαθάριση της περιοχής για να εξασφαλιστεί η αβλαβής διέλευση από και προς την Αδριατική.

Η κυβέρνηση της Αλβανίας αρνήθηκε ότι το **στενό της Κερκύρας** (Corfu Channel) είναι στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας και υποστήριξε ότι αυτό εξυπηρετεί μόνο τη ναυσιπλοΐα μεταξύ Κερκύρας και Αγ. Σαράντα και ότι υπήρχε εναλλακτική πορεία για τη ναυσιπλοΐα δυτικά του νησιού. Τον Νοέμβριο η βρετανική πλευρά έστειλε συνοδευτικά και ναρκαλιευτικά πλοία με σκοπό να αλιεύσει 22 νάρκες εντός της αλβανικής ΑΖ. Ως αρμόδιο το ΔΔΧ εξετάζοντας

την υπόθεση έκρινε, με βάση το εθιμικό δίκαιο εκείνη την εποχή, τα ακόλουθα:

1) Υπάρχει αβλαβής διέλευση των πολεμικών πλοίων από στενά που αποτελούν συνήθη οδό για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και τα παράκτια κράτη υποχρεούνται να μην εμποδίζουν την αβλαβή διέλευση σε καιρό ειρήνης (και από τη στιγμή που η διέλευση δεν διεξήχθη σε πολεμικό σχηματισμό).

2) Το στενό της Κερκύρας πληροί τους όρους στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας και δεν απαιτείται άδεια για τη διέλευση από αυτό.

3) Η επιχείρηση εκκαθαρίσεως των ναρκών από τρίτο κράτος αποτελεί παραβίαση της εδαφικής ακεραιότητας του παράκτιου κράτους. Στην ουσία η πρώτη διέλευση των βρετανικών πλοίων ήταν αβλαβής αλλά η δεύτερη όχι, διότι αποτελούσε ολόκληρη επιχείρηση (νποπομπή πλοίων με συνοδευτική αποστολή από αεροπλανοφόρα, καταδρομικά και άλλα πολεμικά πλοία επιφανείας).

Τι σημαίνουν πραγματικά τα παραπάνω; Το ΔΔΧ καθιέρωσε δύο βασικά κριτήρια για την ενσωμάτωση ενός στενού σε διεθνές καθεστώς: το γεωγραφικό και το λειτουργικό. Σύμφωνα με το πρώτο κριτήριο, τα υπό εξέταση στενά συνδέουν ένα τμήμα της ανοιχτής θάλασσας με ένα άλλο τμήμα της ανοιχτής θάλασσας (Αδριατική και Ιόνιο). Σύμφωνα με το δεύτερο κριτήριο, τα στενά είναι χρήσιμα για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Με τις ανάλογες προσθαφαιρέσεις τα κριτήρια αυτά υιοθετήθηκαν και από τη ΣΔΘ.

Η ΣΔΘ με βάση την καθιέρωση του εύρους της ΑΖ στα 12 ν.μ. διαπίστωσε ότι τα διεθνή στενά με μέγιστο εύρος τα 24 ν.μ. θα ανήκαν στην ΑΖ του παράκτιου κράτους. Με έναν υπολογισμό κατέστη κατανοητό ότι πάνω από 100 θαλάσσιες οδοί διά μέσου στενών θα ήταν πλέον χωρικά ύδατα, κάτι βέβαια που για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις δεν ήταν διόλου ικανοποιητικό, διότι στηρίζονταν πλέον στην αβλαβή διέλευση. Η τελική ρύθμιση ήταν αποτέλεσμα της κοινής απόψεως των ΗΠΑ και Σοβιετικής Ενώσεως, που ουσιαστικά έθεσε και θέμα αποδοχής της συμβάσεως.

Η ΣΔΘ προχωρά σε κάποιους νεοτερισμούς με την αποσύνδεση του καθεστώτος της αβλαβούς διελεύσεως από την ΑΖ και της απλής διελεύσεως από τα στενά, καθιερώνοντας τον νέο θεσμό της ελεύθερης διελεύσεως ή του πλου διελεύσεως. Στη συνέχεια αποσυνδέει τις ειδικές ρυθμίσεις για τα στενά από τις αντίστοιχες ρυθμίσεις για την ΑΖ. Πλέον η έννοια των στενών περιλαμβάνει:

- 1) Τη γεωγραφική μορφολογία του στενού.
- 2) Τη διαρκή χρήση του από τη διεθνή ναυσιπλοΐα.
- 3) Τη σύνδεση τμημάτων ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ ή ΑΖ και
- 4) το στοιχείο ότι αποτελείται από τμήμα ή τμήματα ΑΖ του παράκτιου κράτους ή των παρακτίων κρατών.

Υποστηρίζεται (Χ. Ροζάκης) ότι: «*διεθνές στενό ευρύτερο από το άθροισμα των ν.μ. της ΑΖ ενός ή περισσότερων κρατών μπορεί να ισχύσει μόνο όταν το τμήμα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ, που σε αυτή την περίπτωση περιλαμβάνει, δεν είναι κατάλληλο για ναυσιπλοΐα (άρα τα πλοία διαπλέοντας το στενό πρέπει να παρακάμψουν το τμήμα ανοικτής θάλασσας και να διέλθουν από την ΑΖ)*».

18.3 Το νέο καθεστώς του πλου ή ελεύθερης διελεύσεως (transit passage).

Κατά τη διάρκεια της 3^{ης} συνδιασκέψεως για το Δίκαιο της Θάλασσας μία ομάδα κρατών (ανάμεσά τους και η Ελλάδα) πρότειναν μία σειρά μέτρων για τη διέλευση των πλοίων από την ΑΖ περιλαμβανόμενης και τα στενά, στα οποία η βασική ρύθμιση αφορούσε μόνο στην αβλαβή διέλευση. Η τοποθέτηση αυτή δεν είχε αντίκτυπο, διότι αρκετά μεγάλα κράτη (όχι απαραίτητα όλα τα παραδοσιακά ναυτιλιακά) επιθυμούσαν να εξασφαλίσουν όχι μόνο τη διέλευση των πλοίων τους αλλά και των υποβρυχίων κάτω από την επιφάνεια της ΑΖ των διαφόρων κρατών και της υπερπτήσεως των αεροσκαφών τους.

Πρόκειται για την καθιέρωση του νέου καθεστώτος **πλου διελεύσεως** ή αλλιώς **ελεύθερης διελεύσεως**³ διά μέσου των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας (άρθ. 37-44 της ΣΔΘ). Τούτο πιθανώς να προκαλέσει αρκετά προβλήματα στο μέλλον, διότι σε ορισμένους καθορισμένους διαύλους εντός της ΑΖ τα αλλοδαπά υποβρύχια θα περνούν εν καταδύσει και τα αεροπλάνα θα υπερίπτανται του εναέριου χώρου δίχως να έχουν ενημερώσει το παράκτιο κράτος ούτε να τους έχει χορηγηθεί προηγούμενη άδεια.

Η ΣΔΘ δεν περιέχει ορισμό για το διεθνές στενό, αλλά απλά προβλέπει ότι η ελεύθερη διέλευση εφαρμόζεται σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη

διεθνή ναυσιπλοΐα, τα οποία συνδέουν τμήμα της ανοικτής θάλασσας ή μιας ΑΟΖ με άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας ή άλλης ΑΟΖ. Ωστόσο το καθεστώς της ελεύθερης διελεύσεως δεν εφαρμόζεται **πρώτον** σε στενά μεταξύ ηπειρωτικής ακτής και νησιών με την προϋπόθεση ότι υπάρχει εναλλακτική πορεία παρόμοιας διευκολύνσεως ανοικτά των νησιών (of similar convenience with respect to navigation and special characteristics), **δεύτερον** όταν τα στενά συνδέουν τμήμα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ με την ΑΖ και **τρίτον** όταν τα στενά διέπονται από ειδικό καθεστώς, π.χ. τα στενά του Μαγγελάνου.

Ο κύριος αλλά και αποκλειστικός σκοπός του πλου διελεύσεως είναι η διέλευση από το στενό και μόνο αυτή. Εάν προστεθεί κάποια δραστηριότητα του αλλοδαπού πλοίου εντός του στενού και δεν αποτελεί άσκηση του δικαιώματος ελεύθερης διελεύσεως, π.χ. αγκυροβόληση, άσκοπη μετακίνηση εντός της περιοχής, τότε υπόκεινται στις διατάξεις περί αβλαβούς διελεύσεως και επιφέρει τις ανάλογες συνέπειες, όπως στην περίπτωση της ΑΖ π.χ. το παράκτιο κράτος παίρνει τα απαραίτητα μέτρα με σκοπό να εμποδίσει τη διέλευση του πλοίου, η οποία βέβαια δεν είναι αβλαβής και να απαιτήσει από το πλοίο να εγκαταλείψει το στενό. Παρέκκλιση από τον παραπάνω κανόνα επιτρέπεται στις περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή κινδύνων (π.χ. καιρικές συνθήκες, σοβαρή βλάβη του πλοίου).

Οι παραπάνω περιπτώσεις βασίζονται στο άρθρο 38(2) της ΣΔΘ, το οποίο προβλέπει κατ' εξαίρεση του κύριου κανόνα της ελεύθερης διελεύσεως, δηλαδή τον συνεχή και ταχύ διάπλου και αφορά σε ειδικές συνθήκες όπως η πρόσβαση στο λιμάνι του παράκτιου κράτους διά μέσου του στενού, όπως η περίπτωση του στενού Malacca που αποτελεί τη μοναδική πρόσβαση στο λιμάνι της Σιγκαπούρης (ρήτρα της Σιγκαπούρης).

Σύμφωνα με το άρθρο 42(1) της ΣΔΘ, τα παράκτια στα στενά κράτη μπορούν να νομοθετούν σχετικά με τον πλου διελεύσεως για τα εξής:

- 1) Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας (κυρίως για την αποφυγή συγκρούσεων των πλοίων).
- 2) Την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρυπάν-

³ Η ελεύθερη διέλευση ουσιαστικά σημαίνει *ελευθερία διελεύσεως* όχι όμως με την ερμηνεία που δίνει για την ελευθερία το διεθνές δίκαιο της θάλασσας. Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της υπερπτήσεως ισχύει όχι ως *απόλυτη ελευθερία* παρά μόνο εάν η διέλευση του πλοίου ή του αεροπλάνου γίνεται για κάποιο σκοπό, π.χ. το συνεχές και γρήγορο πέρασμα μέσα από το στενό. Επομένως απέχει από την παραδοσιακή ελευθερία των θαλασσών (freedom of the seas).

σεως από πετρελαιοειδή και άλλα επικίνδυνα φορτία (θα προσθέταμε πλέον και την αντιμετώπιση της ρυπάνσεως με τη συνεργασία των ομόρων κρατών).

3) Την παρεμπόδιση της αλιείας, περιλαμβάνοντας και τη στοιβασία του ειδικού εξοπλισμού στα σχετικά σκάφη.

4) Τις φορτώσεις/εκφορτώσεις φορτίων, προσώπων και χρημάτων κατά παράβαση της τελωνειακής, δημοσιονομικής, μεταναστευτικής ή υγειονομικής νομοθεσίας των παρακτίων στα στενά κρατών.

Ωστόσο, τα παραπάνω στηρίζονται στην αποφυγή διακρίσεων για τα αλλοδαπά πλοία και του περιορισμού του δικαιώματος του πλου διελεύσεως. Με τη σειρά τους τα πλοία και τα αεροπλάνα πρέπει να συμμορφώνονται με την παράκτια νομοθεσία όταν ασκούν το δικαίωμα της ελεύθερης διελεύσεως, διότι σε αντίθετη περίπτωση την ευθύνη για κάποιο παράπτωμα, π.χ. διενέργεια επιστημονικής έρευνας και υδρογραφικών εργασιών δίχως προηγούμενη άδεια, φέρνει το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Μια άλλη διάταξη εξίσου σημαντική (άρθ. 41) αφορά στον καθορισμό θαλασσίων διαδρόμων (sea lanes) και σχεδίων διαχωρισμού της κυκλοφορίας (traffic separation schemes) εντός των στενών από τα παράκτια κράτη με προφανή σκοπό την ασφαλή διέλευση των πλοίων. Μερικές φορές λόγω ειδικών περιστάσεων τα παράκτια κράτη είναι δυνατόν να αντικαταστήσουν με άλλους διαδρόμους (με την πρόποσα δημοσιοποίηση) που πρέπει να είναι συμβατοί με τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς. Επειδή όμως αυτά τα ναυτιλιακά βοηθήματα είναι πρωτίστως έργο του ΙΜΟ, τα κράτη πρέπει να έχουν και τη σύμφωνη γνώμη του οργανισμού για ενδεχόμενες αλλαγές (δηλ. δεν τίθενται μόνο με μονομερή πράξη)⁴. Στην ΑΖ των παρακτίων κρατών δεν ισχύει το ίδιο, δηλαδή δεν απαιτείται η υιοθέτησή τους από τον ΙΜΟ.

Συμπληρωματικά, παρόλο που η ΣΔΘ δεν αναφέρει αν στις περιπτώσεις διελεύσεως από διεθνή στενά τα παράκτια κράτη έχουν τη δυνατότητα επιβολής τελών ή άλλων φόρων, η πρακτική των κρατών έχει αποδείξει ότι δεν ισχύει κάτι τέτοιο (όπως παλαιότερα στην περίπτωση των στενών της Δανίας), ενώ είναι

γενικά αποδεκτό ότι ισχύει στην περίπτωση διελεύσεως αλλοδαπού πλοίου από την ΑΖ (άρθ. 26) και βέβαια στις περιπτώσεις της διελεύσεως από τεχνητές διώρυγες, π.χ. Σουέζ, Παναμάς κ.λπ..

18.4 Στενά που διέπονται από ειδικό καθεστώς – Διώρυγες.

Η ΣΔΘ αναγνωρίζει και αποδέχεται τις εξαιρέσεις διελεύσεως πλοίων από διεθνή στενά που διέπονται από υφιστάμενες ΔΣ οι οποίες προϋπάρχουν της υπογραφής της ΣΔΘ (long-standing treaties). Ακολουθεί μια σύντομη ανάλυση των κυριότερων από αυτά μαζί με τις διώρυγες (τεχνητά κανάλια).

18.4.1 Τα στενά των Δαρδανελίων.

Αποκαλούνται και στενά του Βοσπόρου, περιλαμβάνουν τον Βόσπορο, τη θάλασσα του Μαρμαρά (Προποντίδα) και τα Δαρδανέλια (Ελλήσποντος). Συνδέουν τη Μαύρη Θάλασσα με την υπόλοιπη Μεσόγειο μέσω του Αιγαίου και ουσιαστικά χωρίζουν την Ασιατική από την Ευρωπαϊκή Τουρκία. Το συνολικό μήκος αγγίζει τα 330 km, ενώ το πλάτος ποικίλλει από 1,2 έως 6,4 km. Έχουν τεράστια στρατηγική και οικονομική σημασία, διότι δεν υπάρχει εναλλακτική πορεία ώστε τα εμπορικά πλοία να προσεγγίσουν τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας.

Μέχρι και τη σύμβαση του Μοντρέ (1936) τα στενά λειτουργούσαν σαν ελεύθερο θαλάσσιο πέραςμα (free-passage navigation) δίχως διακρίσεις, π.χ. σημαία, φορτία, είδος εμπορικού πλοίου ή επιλογή ημερών και ωρών διελεύσεως. Τις τελευταίες δεκαετίες εξαιτίας και της αυξήσεως της ναυτιλιακής κινήσεως παράλληλα αυξήθηκαν και οι κίνδυνοι ατυχημάτων.

Από πολύ παλαιά τα Τουρκικά στενά διέπονταν από συνθήκες, που είχαν θέσει κανονισμούς αναγνωρισμένους από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Με τη συνθήκη της Λοζάνης (1923) τέθηκαν τα πρώτα μέτρα προς έγκριση από την Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου. Η συνθήκη αντικαταστάθηκε από την αντίστοιχη του Μοντρέ, που περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις καθιστώντας την Τουρκία κυρίαρχο

⁴ Γι' αυτό το θέμα η Ελλάδα κατέθεσε μία ειδική δήλωση σχετικά με τα διεθνή στενά και ειδικά για την εφαρμογή των άρθρων 36, 38, 41 και 42 της ΣΔΘ, στα θαλάσσια ύδατα όπου υπάρχουν διάσπαρτα νησιά και στα οποία σχηματίζεται πληθώρα εναλλακτικών στενών, εξυπηρετώντας την ίδια ουσιαστικά διεθνή πορεία. Επομένως, το παράκτιο κράτος έχει την ευθύνη για τον προσδιορισμό των θαλασσίων διαδρόμων μέσω των εναλλακτικών στενών, όπου θα διακινούνται τα πλοία και αεροπλάνα υπό καθεστώς πλου διελεύσεως με τέτοιον τρόπο, ώστε να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις τόσο των διερχομένων πλοίων όσο και του παράκτιου κράτους.

κράτος των στενών με μόνη εξαίρεση την ελευθερία διελεύσεως και ναυσιπλοΐας όλων των εμπορικών πλοίων εν καιρώ ειρήνης. Το νέο στοιχείο στο καθεστώς των στενών ήταν το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως (ΔΑΔ).

Επίσης, για τα πολεμικά πλοία όλων των κρατών ισχύει εν καιρώ ειρήνης η ελευθεροπλοΐα υπό ορισμένους όρους.

1) Απαιτείται προειδοποίηση.

2) Συγκεκριμένο εκτόπισμα και τεχνικές προδιαγραφές και

3) η διαμονή στη Μαύρη Θάλασσα των αλλοδαπών πλοίων, που δεν ανήκουν σε κάποιο παράκτιο κράτος της περιοχής, δεν πρέπει να ξεπερνά τις 21 ημέρες. Εν καιρώ πολέμου και εφόσον η Τουρκία είναι εμπόλεμη, η διέλευση των πλοίων, υποβρυχίων και αεροσκαφών εξαρτάται από την κρίση της τουρκικής κυβέρνησης.

Εξαιτίας αρκετών σοβαρών ατυχημάτων που οδήγησαν σε θαλάσσια ρύπανση η Τουρκία προχώρησε σε μονομερή νομοθεσία (unilateral legislation) θεωρώντας τα στενά ως εσωτερικά ύδατα με πρόσχημα την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (1993). Τα νέα μέτρα αφορούσαν στην ελεύθερη διέλευση διά μέσου των στενών για όλα τα πλοία ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρνουν. Έτσι προβλεπόταν προσωρινή διακοπή της κινήσεως των πλοίων είτε και για τις δύο κατευθύνσεις είτε για την καθεμία πορεία με σκοπό να εξασφαλιστεί η ασφαλής διέλευση των μεγάλων χωρητικότητας πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία και δεν μπορούν να ακολουθήσουν τις υποχρεωτικές πορείες (traffic sea-lanes). Τα συστήματα πληροφοριών για τις κινήσεις των πλοίων (Vessel Traffic Services – VTS) άρχισαν να λειτουργούν το 2003, παρέχοντας ασφάλεια με βάση τον κώδικα ISPS.

Το 1994 ο IMO υιοθέτησε μία σειρά κανονισμών για τα τουρκικά στενά, την οποία αρχικά δεν δέχθηκε η Τουρκία προκαλώντας έντονη συμφόρηση και μεγάλες καθυστερήσεις κατά τη διέλευση των πλοίων μέσα από τα στενά. Εξαιτίας των πολιτικών αλλαγών, η Τουρκία αποδέχθηκε τις νέες ρυθμίσεις που υιοθέτησε ο IMO με βάση το νέο VTS (2000). Μέχρι σήμερα ορισμένα σημεία παραμένουν σε εκκρεμότητα (σύσταση ειδικής Επιτροπής από τον IMO, ενδεχόμενη τροποποίηση ή κατάργηση της συνθήκης του Μοντρέ κ.λπ.). Όπως αναφέρεται (Koldemir, 2005): «ελευθεροπλοΐα μέσω των στενών δεν σημαίνει διέλευση δίχως υφιστάμενους κανονισμούς και το δικαί-

ωμα της διελεύσεως είναι πολύτιμο μόνο στο βαθμό που συντελείται η ασφαλής διέλευση».

Τα τουρκικά στενά έχουν τη μορφή ενός “S” στενού καναλιού, το οποίο συχνά αποκαλείται «risk generator» εξαιτίας της αυξημένης ανάγκης για την εξασφάλιση ασφαλούς διελεύσεως, επειδή υπάρχουν επικίνδυνες καμπύλες, διάδρομοι πυκνής κυκλοφορίας και δύσκολες καιρικές συνθήκες. Περισσότερα από 100.000 πλοία διασχίζουν τα στενά σε ετήσια βάση ενώ το 20% αυτών είναι πολύ μεγάλης χωρητικότητας ανεξάρτητα από τον τύπο του πλοίου. Η συχνότητα και η σοβαρότητα των ατυχημάτων απαιτεί την αναβάθμιση των υφισταμένων προληπτικών μέτρων μέσω της πρωτοβουλίας του IMO. Επιγραμματικά θα αναφέρομε τα ακόλουθα περαστικά συγκρούσεων πλοίων που προκάλεσαν εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση:

1) Η υπόθεση του Δ/Ξ *Independenta* (1979) (σχ. 18.4α). Το Ρουμάνικο Δ/Ξ συγκρούστηκε με το Ελληνικό φορτηγό «Ευριάλη» περίπου 4 ν.μ. πέρα από την είσοδο του Βοσπόρου προερχόμενο από τη θάλασσα του Μαρμαρά. Τα 42 από τα 45 μέλη του πληρώματος χάθηκαν. Το Δ/Ξ μετέφερε 94.500 τόνους αργό πετρέλαιο και μετά τη σύγκρουση τυλίχθηκε στις φλόγες και ακολούθησαν αλυσιδωτές εκρήξεις. Η πυρκαγιά μεταφέρθηκε στο φορτηγό πλοίο χωρίς να υπάρξουν απώλειες ανθρωπίνων ζωών. Ο πλοίαρχος του Ελληνικού πλοίου συλλήφθηκε διότι δεν τήρησε τους υφιστάμενους κανόνες διεθνούς ναυσιπλοΐας. Η συνολική ποσότητα που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον ξεπέρασε τους 94.000 τόνους καταγράφοντας μία από τις σοβαρό-



Σχ. 18.4α

Το Δ/Ξ *Independenta* αμέσως μετά τη σύγκρουση με το Φ/Γ *Evrialy*.

τερες θαλάσσιες ρυπάνσεις από την πλευρά της συνολικής ποσότητας.

Το ναυάγιο του Δ/Ξ αποδείχθηκε σημαντικός κίνδυνος (εμπόδιο) για τη ναυσιπλοΐα, διότι τέσσερα χρόνια αργότερα το τουρκικό επιβατηγό «Hurriyet» προσάραξε πάνω στο ναυάγιο λόγω της προσωρινής διακοπής των σηματοδοτών στις σηματοδούρες. Ως αποτέλεσμα έπρεπε να ρυμουλκηθεί με σκοπό να υποβληθεί σε επισκευές. Το Δ/Ξ μετά από έρευνα διαπιστώθηκε (παρά τις ελάχιστες πληροφορίες) ότι είχε αρκετές ελλείψεις, όπως το ειδικό ραντάρ για συνθήκες χαμηλής ορατότητας, την ανυπαρξία συστήματος αδρανούς αερίου, οπότε ήταν **αναξιόπλοο** (unseaworthy), αλλά αποτέλεσε έναν σημαντικό παράγοντα βελτιώσεως των ΔΣ του IMO, STCW και COLREG.

2) Η υπόθεση του Δ/Ξ *Nassia* (1994). Το Κυπριακό Δ/Ξ συγκρούστηκε με το φορτηγό πλοίο Φ/Γ Shipbroker εντός των στενών. Η άμεση εντολή των τοπικών αρχών ήταν να κλείσουν τα στενά για όλη τη ναυτιλιακή κίνηση για 5 ημέρες δημιουργώντας ένα τεράστιο **απόθεμα** (backlog) 350 πλοίων να περιμένουν στη σειρά με σκοπό τη διέλευση των στενών. Το Φ/Γ που βρισκόταν σε ταξίδι υπό έρμα, αντιμετώπισε βλάβη στο σύστημα του πηδαλίου λόγω διακοπής στη λειτουργία της μηχανής του. Πήρε φωτιά αμέσως μετά τη σύγκρουση και προσάραξε στην Ασιατική πλευρά των στενών όπου και κατέληξε σε ολική καταστροφή. Συνολικά 24 μέλη του πληρώματος χάθηκαν. Το Δ/Ξ που ακολουθούσε αντίθετη πορεία (Νοβοροσίσκ προς Γένοβα) φορτωμένο με 98.500 τόνους αργό πετρέλαιο πήρε φωτιά αμέσως και ακολούθησαν εκρήξεις που προκάλεσαν και την προσάραξη του στην Ευρωπαϊκή πλευρά των στενών. Καταγράφηκε ρύπανση περίπου 14.000 τόνων αργού πετρελαίου από 3 δεξαμενές φορτίου υπό ρήγμα.

18.4.2 Τα στενά του Γιβραλτάρ.

Εξαιτίας της προνομιακής γεωγραφικής θέσεως και της στρατηγικής σημασίας για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας, το Γιβραλτάρ αποτέλεσε επί πολλούς αιώνες σημείο εντόνων αντιπαραθέσεων. Τα στενά έχουν πλάτος 14,6 km και βάθος που κυμαίνεται ανάμεσα στα 300 και τα 900 m, ενώ το μήκος τους είναι περίπου 60 km. Επιτρέπουν την επικοινωνία μεταξύ της Μεσογείου και του Ατλαντικού και είναι ανοιχτά στη διεθνή ναυσιπλοΐα σύμφωνα με το εθνικό διεθνές δίκαιο. Τα ενδιαφερόμενα κράτη, δη-

λαδή η Βρετανία, η Ισπανία και το Μαρόκο έχουν διακηρύξει την ελευθερία αυτή.

Τα στενά αποτελούν τη μόνη σύνδεση μεταξύ του Ατλαντικού Ωκεανού και της Μεσογείου Θάλασσας και περίπου 300 σκάφη περνούν τα διέρχονται καθημερινά, σε μόλις 35 λεπτά χωρίς να υπολογίζονται τα πορθμεία που κινούνται μεταξύ των λιμανιών και στις δύο ακτές των στενών, καθώς και πολλά αλιευτικά και σκάφη αναψυχής, καθιστώντας τα μία από τις πιο πολυσύχναστες θαλάσσιες διαδρομές στον κόσμο.

18.4.3 Τα στενά του Μαγγελάνου

Έχουν πλάτος 60 km και συνδέουν τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό και χωρίζουν τη Ν. Αμερική από το νησί Γη του Πυρός. Η ελευθερία διελεύσεώς τους έχει επικυρωθεί με συνθήκη μεταξύ Αργεντινής και Χιλής. Σύμφωνα με αυτήν απαγορεύεται ο εξοπλισμός των ακτών και καθιερώνεται η ουδετεροποίηση σε καιρό ειρήνης, στοιχεία που δεν τηρήθηκαν κατά τη διάρκεια των δύο παγκοσμίων πολέμων.

Η υπόθεση του Δ/Ξ *Metula* (1974) (σχ. 18.4β). Η πορεία του ήταν να διασχίσει τα στενά (τα οποία έχουν μικρό πλάτος και δεν είναι τόσο εύκολη η κίνηση ενός VLCC Δ/Ξ) ανάμεσα στο νησί Tierra del Fuego και το νότιο τμήμα της ενδοχώρας της Λατινικής Αμερικής, με σκοπό να αποφύγει τις σφοδρές καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν εκείνη την εποχή στην εναλλακτική πορεία γύρω από το ακρωτήριο Horn. Λίγο πριν τη διέλευση του Metula τρία ακόμη Δ/Ξ αυτού του μεγέθους είχαν διασχίσει με επιτυχία τα στενά.



Σχ. 18.4β

Το Δ/Ξ *Metula* λίγο μετά την προσάραξη στα Στενά του Μαγγελάνου (1974).

Κατά τη διάρκεια της διελεύσεως, ενώ το πλοίο βρισκόταν στο ανατολικότερο άκρο των στενών, ένα λάθος ναυσιπλοΐας προκάλεσε την προσάραξή του με τη μέγιστη ταχύτητα του (14,5 knots) κοντά στις ακτές (το ακριβές σημείο ήταν το Satellite Bank). Οι πρωραίες δεξαμενές φορτίου τρύπησαν και ακολούθησε διαρροή 50.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα. Εξαιτίας των καιρικών συνθηκών πλημμύρισε το μηχανοστάσιο, διακόποντας την ηλεκτρική ισχύ. Το πλήρωμα επιβιβάστηκε σε ένα Χιλιανό πλοίο, δίχως απώλειες.

18.5 Διώρυγες.

Αντίθετα, όπως γνωρίζουμε, διώρυγα είναι η τεχνητή υδάτινη αρτηρία, που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην υπερωκεάνια ναυτιλία. Οι κυριότερες διώρυγες (κανάλια) είναι:

18.5.1 Η διώρυγα του Σουέζ.

Συνδέει τη Μεσόγειο με την Ερυθρά θάλασσα. Το έργο ολοκληρώθηκε το 1869 και εξασφάλιζε τον συντομότερο δρόμο από τα λιμάνια της Ευρώπης προς Ινδία και Ν. Ασία. Το μήκος της είναι 168 km, το πλάτος 45-60 m και το βάθος 12-13 m. Ξεκινά από το λιμάνι του Πορτ-Σάιντ στο βόρειο σημείο της, διασχίζει τις λίμνες Μεντζάλα, Τιμέ, Πικρές και καταλήγει στο λιμάνι του Σουέζ ως νοτιότερο σημείο της.

Η διέλευσή της διαρκεί περίπου 14 ώρες, ενώ τα διερχόμενα πλοία καταβάλλουν τέλος ανάλογα με το εκτόπισμα και το φορτίο τους. Η διώρυγα έκλεισε δύο φορές κατά το παρελθόν λόγω του Αραβο-Ισραηλινού πολέμου (1957-61 και 1967-75). Μετά από την έναρξη της λειτουργίας της παρουσιάστηκε μειωμένη κίνηση λόγω της εναλλακτικής πορείας από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, την κατασκευή πετρελαιοαγωγών που κατέληγαν στην Μεσόγειο ξεκινώντας από τα κράτη της Μέσης Ανατολής και την εκμετάλλευση νέων πετρελαιοπηγών σε άλλα κράτη, λ.χ. Αλγερία, Λιβύη, Νιγηρία, Μεξικό.

18.5.2 Η διώρυγα του Παναμά.

Συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και κατασκευάστηκε το 1914. Οι διαφορές που προέκυψαν μεταξύ ΗΠΑ και Παναμά σχετικά με τα δικαιώματά τους επί της διώρυγας, επιλύθηκαν με τη σύναψη συμφωνίας για την απόδοση του πλήρους ελέγχου αυτής στον Παναμά το έτος 2000. Έχει μήκος 81 km, ελάχιστο πλάτος 91 m και μικρότερο βάθος 12,5 m. Η διέλευσή της διαρκεί 24-30 ώρες.

Η διώρυγα έχει ως αφετηρία τον Ατλαντικό, στη συνέχεια τα πλοία περνούν από τον όρμο Λιμόν σε ένα εκβαθυμένο κανάλι και συνεχίζουν σε τεχνητό κανάλι στον ισθμό του Παναμά μέχρι την τεχνητή λίμνη Γκατούν. Με μία σειρά από κινητά φράγματα τα πλοία ανέρχονται σε ύψος 26 m και κινούνται νοτιοανατολικά προς τη Γκαμπόρα, εισέρχονται σε τεχνητό κανάλι, όπου κατεβαίνουν στο επίπεδο της θάλασσας και καταλήγουν στον Ειρηνικό.

Από το 2015 οι αρμόδιες κρατικές αρχές και των δύο καναλιών (Σουέζ και Παναμά) εκτίμησαν ότι πρέπει να πραγματοποιηθούν οι εργασίες διαπλάτυνσής με σκοπό τη χρήση τους από όλο και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία. Έτσι λοιπόν:

1) Για τη διώρυγα του Σουέζ υπάρχει σχέδιο αναπτύξεως του Διαδρόμου (Canal Corridor) που θα αποτελείται από 3 χρονικές φάσεις κατασκευής: ζώνη εφοδιασμού και παροχών στα πλοία, ζώνη τουρισμού με ειδικούς προορισμούς και ζώνες αγροτο-καλλιέργειών και βιομηχανιών. Στη συνέχεια προβλέπεται η κατασκευή νέου καναλιού σε θέση παράλληλη με το αρχικό κανάλι με σκοπό την επίλυση του ζητήματος της πυκνής κυκλοφορίας και της αναπτύξεως της τοπικής οικονομίας.

2) Για τη διώρυγα του Παναμά προβλέπεται η επέκταση του καναλιού με την κατασκευή νέων διόδων, που περιλαμβάνουν νέα συστήματα ελέγχου, τα οποία θα εγκατασταθούν σε συγκεκριμένα επίπεδα για να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητα της διώρυγας.

18.6 Η περίπτωση των Ελληνικών θαλασσών για τα διεθνή στενά.

Οι διατάξεις της ΣΔΘ για τα διεθνή στενά ίσως αποτελούν τις μοναδικές ρυθμίσεις όχι ευνοϊκές για την Ελλάδα, π.χ. κατά τον πλου διελεύσεως επιτρέπεται η υπέρπτηση αλλοδαπών πολεμικών αεροσκαφών και η κίνηση των υποβρυχίων εν καταδύσει. Η γεωμορφολογία και η γεωπολιτική στο Αιγαίο Πέλαγος με βάση το εύρος της ΑΖ στα 6 ν.μ. και την παρουσία διάσπαρτων νησιών, νησίδων και βράχων, δημιουργούν ικανό αριθμό στενών. Άλλωστε το μνημόνιο (σχετικό με την ερμηνευτική δήλωση που αναφέραμε παραπάνω και την οποία κατέθεσε η Ελλάδα λίγο πριν την επικύρωση της ΣΔΘ) της Ελληνικής αντιπροσωπείας αναφέρει την ύπαρξη 340 στενών διαφορετικών κατηγοριών.

Το vonτό τόξο που ορίζεται από τις νότιες ακτές της Πελοποννήσου, τα Κύθηρα, τα Αντικύθηρα και τις δυτικές ακτές της Κρήτης, την Κρήτη, τις ανατολικές

ακτές της, την Κάσο και την Κάρπαθο, δημιουργεί αναγκαστικά δύο στενά που βρίσκονται και πάνω στις διεθνείς πορείες των πλοίων (στενό Αντικυθήρων και στενό Κάσου) με κατεύθυνση είτε τα Δαρδανέλια είτε το Σουέζ ή κάποια λιμάνια στα εσωτερικά Ελληνικά ύδατα. Αυτά τα στενά υπάγονται στο καθεστώς της ελεύθερης διελεύσεως. Περιπτώσεις όμως όπως τα στενά της Καρπάθου, της Αστυπάλαιας, της Αμοργού κ.λπ., τα οποία ενώνουν τμήμα της ανοιχτής θάλασσας με μια απομονωμένη ζώνη ανοιχτής θάλασσας, είναι αρκετά αμφισβητούμενο κατά πόσο υπάγονται στο καθεστώς του πλου διελεύσεως.

Αντίθετα στο Ιόνιο Πέλαγος δεν παρουσιάζονται τα ίδια προβλήματα εκτός, από το Στενό της Κέρ-

κυρας, διότι εμπίπτουν στις εξαιρέσεις του άρθρου 38(1) της ΣΔΘ, δηλαδή πρόκειται για στενά και ισχύει το καθεστώς της αβλαβούς διελεύσεως. Άλλωστε εκεί υπάρχει και το θαλάσσιο πάρκο της Ζακύνθου ως προστατευόμενη περιοχή. Εάν η Ελλάδα προχωρήσει στην εφαρμογή μέτρων για τον καθορισμό θαλασσίων διαδρόμων σύμφωνα με το άρθρο 42(1) της ΣΔΘ, αυτό θα εξαρτηθεί και από τη συμβατότητα τους προς τις διατάξεις της συμβάσεως. Μέχρι σήμερα κανένα κράτος-μέλος της συμβάσεως δεν έχει προβάλει αντιρρήσεις προς την ερμηνευτική δήλωση της Ελλάδας με εξαίρεση την Τουρκία, η οποία όμως δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος (και κατά συνέπεια η προσέγγισή της δεν έχει έννομη συνέπεια).



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΙΚΑ ΚΡΑΤΗ

19.1 Αρχιπελάγη και αρχιπελαγικά κράτη.

Ο όρος *αρχιπέλαγος*¹ με τη γεωγραφική έννοια σημαίνει ένα σύμπλεγμα νησιών, που καταλαμβάνει συνήθως μεγάλη θαλάσσια έκταση. Σύμφωνα με τη ΣΔΘ καθιερώνεται ένα ειδικό καθεστώς για τα αρχιπελάγη (άρθ. 46) από τη στιγμή που ορίζει το αρχιπέλαγος ως σύμπλεγμα νησιών, περιλαμβάνοντας και τμήματα νησιών, αλληλοσυνδεδεμένα ύδατα και άλλα φυσικά χαρακτηριστικά σε στενό βαθμό συνδεδεμένα μεταξύ τους, ώστε να οριοθετούν μία αυτοτελή γεωγραφική, οικονομική και πολιτική ενότητα ή ιστορικά να σχηματίζουν μια τέτοια ενότητα.

Αντιθέτως η σύμβαση της Γενεύης (1958) αναφέρεται στην περίπτωση του παράκτιου αρχιπελάγους (coastal archipelago), όπου ΕΓΒ μπορούν να σχεδιαστούν γύρω από μία συστάδα (fringe) νησιών πλησίον των ακτών (άρθ. 4)². Ερμηνεύοντας αυτήν τη διάταξη, είναι δυνατό να σχεδιαστούν ΕΓΒ από το ακρότατο σημείο ενός παράκτιου αρχιπελάγους και να το συνδέσουν με την ηπειρωτική ακτή. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η Νορβηγία εφάρμοσε αυτήν τη μέθοδο και ακολούθησαν και άλλα κράτη [π.χ. η Βρετανία για τις Εβρίδες νήσους, η Γερμανία για τα νησιά Φρίσιαν (γνωστά και ως Wadden islands), η Κροατία και το Μαυροβούνιο για μία σειρά από νησιά κατά μήκος των Δαλματικών ακτών]. Η Ελλάδα παρόλο που θεωρείται παράκτιο αρχιπελαγικό κράτος δεν υιοθέτησε αυτήν την πολιτική.

Μία ομάδα κρατών έθεσε το ερώτημα αν ο κανόν των ΕΓΒ μπορούσε να εφαρμοστεί και σε ένα ωκεάνιο αρχιπέλαγος (mid-ocean archipelago) όπως τα νησιά Τόγκα και οι Φιλιππίνες. Μία διάκριση ανάμεσα στις δύο έννοιες του αρχιπελάγους –παράκτιου και ωκεάνιου– πρέπει να γίνει, διότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η γεωγραφική ποικιλία του κάθε αρχιπελάγους. Ως αποτέλεσμα, παρά τις προσπάθειες

ορισμένων κρατών δεν συμπεριλήφθηκε σχετική διάταξη στη σύμβαση της Γενεύης (για την αιγιαλίτιδα και τη συνορεύουσα ζώνη).

Ωστόσο, υπό αυτές τις συνθήκες η Ινδονησία και οι Φιλιππίνες ανακοίνωσαν λίγο πριν την πρώτη συνδιάσκεψη για το δίκαιο της θάλασσας ότι προτίθενται να περιβάλουν όλο το αρχιπέλαγός τους με τη μέθοδο ΕΓΒ και έτσι να καταστήσουν τα περιβάλλοντα ύδατα ως εσωτερικά ύδατα για *λόγους ασφαλείας* (matters of security). Ήταν προφανές ότι πολλά κράτη θα αντιδρούσαν σε αυτήν τη μονομερή πράξη, κυρίως τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη, τα οποία θεώρησαν ότι ένα τέτοιο νέο καθεστώς θα αντικαταστήσει θαλάσσιες περιοχές, που κατά το παρελθόν ήταν ανοιχτή θάλασσα (ΑΘ) σε εσωτερικά ύδατα, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις εκείνες που τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας θα είχαν απολεσθεί, π.χ. Μπαχάμες, Φίτζι κ.λπ..

Όπως υποστηρίζεται [Churchill και Lowe (1999)], τη δεκαετία του 1960 αρκετά αρχιπελαγικά κράτη στην Καραϊβική, στον Ινδικό ωκεανό και στον Ειρηνικό ωκεανό, πέτυχαν την ανεξαρτητοποίησή τους, και αυτό υπό κανονικές συνθήκες αύξησε την πίεση για την υιοθέτηση παρομοίων καθεστώτων με σκοπό την κάλυψη των συμφερόντων τους. Τα ναυτιλιακά κράτη επέμειναν στην άποψη ότι τα ωκεάνια αρχιπελαγικά κράτη πρέπει να ακολουθήσουν το ισχύον καθεστώς των νησιών, αφήνοντας ελεύθερη τη ναυσιπλοΐα μέσα από την ΑΖ ή τις πορείες των πλοίων στην ΑΘ ανάμεσα στα περισσότερα νησιά.

19.2 Το νομικό καθεστώς.

Το καθεστώς του αρχιπελάγους προβλέπει την ένταξη όλων των θαλασσίων περιοχών που περιβάλλουν συστάδες νησιών, ανεξάρτητα από την απόστασή τους απόσταση, στο ενιαίο καθεστώς της αιγιαλίτιδας

¹ Ιστορικά ο όρος *αρχιπέλαγος* ταυτίζεται με το Αιγαίο και χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τους Ενετούς. Η ΣΔΘ όμως προχώρησε σε διαφορετική ρύθμιση.

² Ο Ερμ. Ρούκουνας τα ονομάζει *αρχιπελαγικά παράλια*. Τα νησιά κατά μήκος των ακτών και σε απόσταση που δεν ξεπερνά τα 24 ν.μ., ενοποιήθηκαν με θαλάσσιες ζώνες εσωτερικών υδάτων ή αιγιαλίτιδας ζώνης.

ζώνης (δηλ. υπαγωγή στην κυριαρχία του κράτους), με σκοπό να εξασφαλιστεί η ενιαία υπόσταση του αρχιπελάγους. Σχετικά πρόσφατα έθεσε θέμα αρχιπελαγικού καθεστώτος το Μπαχρέιν ενάντια στο Κατάρ, αλλά το ΔΔΧ απέφυγε να εξετάσει την υπόθεση (2001). Το αρχιπελαγικό καθεστώς ρυθμίζεται στα άρθρα 46-54 της ΣΔΘ.

Η ΣΔΘ στο Μέρος IV εξέτασε το ζήτημα, το οποίο αντικατοπτρίζει την πρακτική των κρατών. Η σύμβαση απέφυγε να χρησιμοποιήσει όρους όπως παράκτιο και ωκεάνιο αρχιπέλαγος ούτε αποπειράθηκε να τονίσει τις διαφορές τους. Από τον ορισμό του αρχιπελάγους που παραθέσαμε παραπάνω προκύπτουν τα εξής:

1) Τα αρχιπελαγικά κράτη δεν περιλαμβάνουν ηπειρωτικά κράτη τα οποία κατέχουν μη-παράκτιο αρχιπέλαγος (π.χ. η Δανία με τα νησιά Φερόες, η Πορτογαλία με τις Αζόρες ή το Εκουαδόρ με τα νησιά Γκαλαπάγκος). Τι σημαίνει αυτό; Ότι ΕΓΒ δεν μπορούν να οριοθετηθούν γύρω τους, κάτι που είναι αξιοπερίεργο διότι οι Φερόες και τα Γκαλαπάγκος έχουν ήδη υιοθετήσει μία σειρά ΕΓΒ.

2) Ο ορισμός περιλαμβάνει κράτη που δεν θεωρούνται αρχιπελαγικά όπως η Βρετανία, η Ιαπωνία, η Ν. Ζηλανδία, και η ειρωνεία είναι ότι πιθανόν δεν επιθυμούν να χρησιμοποιούν αυτήν την ονομασία, παρά την επιλογή τους.

Επομένως ο ορισμός είναι αρκετά ευρύς και μη ακριβής, διότι κάποια κριτήρια δεν έχουν συνεκτιμηθεί, π.χ. ο αριθμός και το μέγεθος των νησιών, η εγγύτητα μεταξύ τους κ.λπ.. Επίσης, από τη στιγμή που καθορίζεται ότι το αρχιπελαγικό κράτος αποτελείται αποκλειστικά από ένα ή περισσότερα συμπλέγματα νησιών συνδεδεμένα με άλλα νησιά, δεν περιλαμβάνει την Ελλάδα. Το άρθρο 47 ορίζει ότι ένα αρχιπελαγικό κράτος μπορεί να σχεδιάσει αρχιπελαγικές γραμμές ενώνοντας τα ακρότατα νησιά και τους *άνυδρους υφάλους* (drying reefs) του αρχιπελάγους. Αυτές οι γραμμές αποτελούν τη βάση που θα μετρηθεί το εύρος της ΑΖ και των άλλων ζωνών του αρχιπελαγικού κράτους (άρθ. 48).

Οι ΓΒ διαθέτουν το κριτήριο της αναλογίας, δηλαδή τα περιβρέχοντα ύδατα δεν δύναται να ξεπερνούν, σε σχέση με την επιφάνεια των νησιών, τον λόγο 1 προς 1 [αναφέρεται στην περίπτωση που ένα αρχιπελαγικό κράτος διαμορφώνεται από ένα ή περισσότερα μεγάλης εκτάσεως νησιά σε μικρή απόσταση μεταξύ τους (π.χ. Κούβα, Ισλανδία, Μαδαγασκάρη, κ.λπ.)] και όχι λιγότερο από 1 προς 9 [αυτή η αναλογία θέτει εμπόδια στις περιπτώσεις είτε ενός απομακρυσμένου

είτε ενός έρημου νησιού του αρχιπελάγους για διασπαρμένο αρχιπέλαγος που αποτελείται από μικρές εκτάσεως νησιά (π.χ. Κιριμπάτι, Τουβαλού κ.λπ)].

Οι αρχιπελαγικές ΓΒ δεν μπορούν από νησί σε νησί να ξεπερνούν τα 100 ν.μ. σε μήκος, εκτός από το 3% του συνολικού αριθμού των γραμμών, το οποίο επιτρέπεται να φθάνει τα 100 μέχρι τα 125 ν.μ.. Σημαντικό είναι να τονιστεί ότι δεν είναι αναγκαίο για ένα αρχιπελαγικό κράτος να περιβάλλει όλα τα νησιά σε ένα μονό σύστημα αρχιπελαγικών ΓΒ, διότι είναι πιθανόν να περιλαμβάνει περισσότερα από ένα αρχιπελάγη (π.χ. νησιά του Σολομώντα, Μαυρίκιος κ.λπ.). Επίσης, η χάραξη αυτών των γραμμών πρέπει να γίνεται με τέτοιον τρόπο, ώστε να μην απέχουν από το γενικό περίγραμμα του αρχιπελάγους, διότι σε αντίθετη περίπτωση θα αποκόπτεται η ΑΖ άλλου κράτους από την ΑΟΖ του ή την ΑΘ. Απαιτείται επίσης η δημοσιοποίησή τους σε χάρτες με κατάλληλη κλίμακα.

Μερικά κράτη έχουν αυθαίρετα βασιστεί σε δική τους νομοθεσία σχετικά με την οριοθέτηση των θαλασσίων ζωνών ενός ωκεάνιου αρχιπελάγους, που βέβαια δεν είναι συμβατή με τις επιταγές της ΣΔΘ, π.χ. το Πράσινο Ακρωτήριο (μερικές αρχιπελαγικές ΓΒ ξεπερνούν τα 125 ν.μ.), οι Κομόρες (δεν υφίσταται αρχιπελαγική διέλευση), η Ινδονησία και οι Φιλιππίνες (δεν έχουν καταργήσει τους ισχύοντες κανονισμούς τους). Πρόσθετα ορισμένα αρχιπελαγικά κράτη (που εμπίπτουν στο άρθ. 46 της ΣΔΘ) δεν έχουν ακόμη υιοθετήσει αρχιπελαγικές ΓΒ (π.χ. Σεϋχέλλες, Τόγκα). Υποστηρίζεται [Hodgston και Smith (1976)] ότι δεν υπάρχει αναγκαιότητα χαράξεως αρχιπελαγικών ΓΒ με τον ερχομό της ΑΟΖ.

19.3 Τα δικαιώματα τρίτων κρατών στα αρχιπελαγικά ύδατα.

Με βάση την παραπάνω ανάλυση, δημιουργείται μία ζώνη μεταξύ ΕΓΒ, που δικαιούται να χαράξει το αρχιπελαγικό κράτος και των αρχιπελαγικών ΓΒ, η οποία ονομάζεται *αρχιπελαγικά ύδατα*. Στα ύδατα αυτά το αρχιπελαγικό κράτος ασκεί κυριαρχία καθώς και στον βυθό, στους πόρους του και στον υπερκείμενο αέρα της αρχιπελαγικής ζώνης. Η κυριαρχία αυτή περιορίζεται από το *δικαίωμα αβλαβούς διελύσεως* (ΔΑΔ) αλλοδαπού πλοίου (εμπορικού και πολεμικού) σύμφωνα με τις διατάξεις της ΣΔΘ. Σύμφωνα με το άρθρο 52, η αβλαβής διέλευση διεξάγεται όπως και στην περίπτωση της αιγιαλίδας ζώνης των μη αρχιπελαγικών κρατών. Το ΔΑΔ μπορεί να ανασταλεί

προσωρινά για λόγους ασφαλείας του αρχιπελαγικού κράτους [επανάληψη του άρθ. 25(3) της ΣΔΘ].

Εκτός της αβλαβούς διελεύσεως, η *αρχιπελαγική διέλευση* αποτελεί το δεύτερο σκέλος των δικαιωμάτων των άλλων κρατών στα αρχιπελαγικά ύδατα. Αυτός ο θεσμός ουσιαστικά αποτελεί τον αντίστοιχο του πλου διελεύσεως διά μέσου των διεθνών στενών, με τη διαφορά ότι εδώ η διέλευση διεξάγεται μέσα από πολύ μεγάλες θαλάσσιες εκτάσεις. Το αρχιπελαγικό κράτος έχει τη δυνατότητα να καθορίσει θαλάσσιους διαδρόμους και αεροδιαδρόμους, που είναι κατάλληλοι για τη συνεχή και ταχεία διέλευση ξένων πλοίων και αεροσκαφών μέσα και πάνω από τα αρχιπελαγικά κράτη και την παρακείμενη αιγιαλίτιδα ζώνη. Το δικαίωμα της αρχιπελαγικής διελεύσεως δεν αναστέλλεται εν αντιθέσει με την αβλαβή διέλευση. Επίσης το καθεστώς της αρχιπελαγικής διελεύσεως δεν επηρεάζει το καθεστώς των αρχιπελαγικών υδάτων ή την άσκηση κυριαρχίας του κράτους στην περιοχή αυτή.

19.4 Η υπόθεση των νησιών Γκαλαπάγκος.

Τα αρχιπελαγικά κράτη μπορούν να καθορίσουν κανόνες ναυσιπλοΐας διά μέσου των αρχιπελαγικών υδάτων με σκοπό τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Οι θαλάσσιοι διάδρομοι καθορίζονται από μία σειρά από συνεχείς γραμμές πάνω στον άξονα ενώνοντας τα σημεία εισόδου με τα σημεία εξόδου. Κατά τη διάρκεια της διελεύσεως τα αλλοδαπά πλοία δεν μπορούν να παρεκκλίνουν περισσότερο από 25 ν.μ. από την κάθε πλευρά των γραμμών αυτών, που τελικά ορίζουν έναν θαλάσσιο διάδρομο πλάτους 50 ν.μ..

Επίσης, τα αρχιπελαγικά κράτη έχουν το δικαίωμα να καθορίσουν υποχρεωτικές πορείες πλοίων (που πρέπει να τηρούν τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς) για να εξασφαλίσουν την ασφαλή διέλευση των αλλοδαπών πλοίων που χρησιμοποιούν στενά κανάλια εντός των διαδρόμων (άρθ. 53). Ακόμη, τα αρχιπελαγικά κράτη ρυθμίζουν την ναυσιπλοΐα ώστε να αποφύγουν τη ρύπανση των αρχιπελαγικών υδάτων από τα πλοία. Αυτό το δικαίωμα υπόκειται στους ίδιους περιορισμούς που υφίστανται όταν το παράκτιο κράτος ρυθμίζει την κυκλοφορία των πλοίων εντός των χωρικών του υδάτων, αν και τα πλοία πρέπει να σέβονται την ύπαρξη των θαλασσιών διαδρόμων και των υποχρεωτικών πορειών που καθιέρωσε το αρχιπελαγικό κράτος.

Οι παραπάνω επισημάνσεις είναι πολύ σημαντικές, διότι η πλειονότητα των αρχιπελαγικών κρατών βρίσκεται (γεωγραφικά) πλησίον των σπουδαιότερων διεθνών πορειών των πλοίων. Επίσης μεγάλος αριθμός αυτών των κρατών αποτελεί τουριστικό προορισμό και το χειρότερο, διαθέτουν τον ελάχιστο ή καθόλου ειδικό εξοπλισμό και τα άλλα κατάλληλα μέσα για την αντιμετώπιση ενός έκτακτου περιστατικού θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Για παράδειγμα, το Δ/Ξ *Jessica* προκάλεσε σημαντική ρύπανση στα νησιά Γκαλαπάγκος, μία συστάδα νησιών σε απόσταση 970 km από τις ακτές του Εκουαδόρ (2001). Το πλοίο προσάραξε κατά την είσοδο στον λιμένα Baquerizo Moreno. Εξαιτίας της ελλείψεως των μέσων αντιμετώπισης της ρυπάνσεως, τα μέτρα που υιοθέτησαν οι τοπικές αρχές απέτυχαν, με αποτέλεσμα η πετρελαιοκηλίδα να φθάσει στις ακτές των νησιών. Οι ακτές στις περιοχές Santa Cruz και Tortuga Bay αντιμετώπισαν οικολογική καταστροφή. Η αμερικανική ακτοφυλακή συνέβαλε στην ανάκτηση του φορτίου και των καυσίμων που παρέμειναν στις δεξαμενές του πλοίου. Υπολογίστηκε ότι περίπου 175.000 γαλόνια ντίζελ και μαζούτ χύθηκαν στο θαλάσσιο περιβάλλον, μία από τις σοβαρότερες ρυπάνσεις στην ιστορία των αρχιπελάγων (σχ. 19.4).

Παρόλο που τα Γκαλαπάγκος βρίσκονται υπό καθεστώς προστασίας και περιλαμβάνονται στον κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς (World Heritage List), σύμφωνα με τη ΣΔΘ το Εκουαδόρ δεν θεωρείται αρχιπελαγικό κράτος με την ερμηνεία του άρθρου 46.



Σχ. 19.4

Η προσάραξη του Δ/Ξ Jessica στα νησιά Γκαλαπάγκος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

Η ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ

20.1 Ιστορική εξέλιξη.

Με την επικύρωση της ΣΔΘ, η συνορεύουσα ζώνη (ΣΖ) δεν είχε πλέον την ίδια βαρύτητα και πολλά κράτη έχασαν γι' αυτήν το ενδιαφέρον τους, επειδή καθιερώθηκε ο θεσμός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ). Σύμφωνα με το άρθρο 24(2) της συμβάσεως της Γενεύης, η ΣΖ δεν μπορεί να επεκταθεί πέρα των 12 ν.μ. από τις ΓΒ από τις οποίες μετρείται το εύρος της ΑΖ. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η πρακτική των κρατών είχε ήδη στραφεί προς την υιοθέτηση του ορίου των 12 ν.μ. για τα χωρικά ύδατα και γνωρίζοντας ότι η ΣΖ δεν μπορούσε να έχει έκταση άνω των 12 ν.μ., ήταν φανερό ότι το καθεστώς της ΣΖ θα έχανε τη σημασία του.

Αντίθετα, μολονότι η ΣΔΘ ακολουθεί τον ίδιο κανόνα στο άρθρο 33(1), προσθέτοντας τη δυνατότητα στα παράκτια κράτη να επεκτείνουν τη ΣΖ στα 24 ν.μ. από τις ΓΒ της ΑΖ [άρθ. 33(2)], έδωσε νέο ενδιαφέρον στα δικαιώματα των παρακτίων κρατών σχετικά με τον διοικητικό έλεγχο σε αυτήν τη ζώνη.

Η πρακτική των κρατών έδειξε κατά το παρελθόν (πριν τη σύμβαση της Γενεύης) ότι, έχοντας μία αξίωση για μία ζώνη που συνορεύει με την ΑΖ, θεωρήθηκε λογική, διότι βασίστηκε στην ανάγκη του παράκτιου κράτους να ασκήσει περιορισμένες εξουσίες κυρίως για την προστασία των **εσόδων** (revenues) και των **θεμάτων υγείας**, επειδή τα στενά όρια της ΑΖ δεν ήταν δυνατόν να εμποδίσουν ενέργειες, όπως τον έλεγχο του **λαθρεμπορίου** (smuggling) και τις απειλές στη δημόσια υγεία. Οι πρώτοι κανόνες προήλθαν από τη Βρετανία (Hovering Acts) το 1718 με σκοπό τις περιπολίες των πολεμικών της πλοίων κοντά στις ακτές για να καταπολεμήσουν παράνομες ενέργειες, όπως την μεταφορά σκλάβων

και τη μη τήρηση των τελωνειακών διαδικασιών¹. Οι νόμοι αυτοί καταργήθηκαν όταν η Βρετανία διεκδίκησε ΑΖ εύρους 3 ν.μ.. Σύντομα ακολούθησαν και η Γαλλία με τις ΗΠΑ με παρόμοιους νόμους².

Η τάση εκείνη την εποχή ήταν τα κράτη να μεταχειρίζονται αυτές τις **ζώνες προστασίας** σαν να διαθέτουν καθεστώς ΑΖ. Κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως της Χάγης (1930) πραγματοποιήθηκε σημαντική συζήτηση και ανάλυση για το καθεστώς της ΣΖ, αλλά κατέληξαν σε έναν βασικό συμβιβασμό, ότι το παράκτιο κράτος δεν μπορούσε να ασκήσει κυριαρχία σε αυτήν τη ζώνη παρά μόνο περιορισμένες εξουσίες διοικητικής φύσεως. Πέρασαν αρκετά χρόνια μέχρι ο διεθνολόγος G. Gidel να δώσει ονομασία σε μία ζώνη πέραν της ΑΖ και η διεθνής κοινότητα να συγκατατεθεί για το δικαίωμα ασκήσεως ελέγχου έξω από τα όρια της ΑΖ, δηλαδή σε τμήματα της ΑΘ³.

Η ΣΔΘ δεν αφιερώνει ξεχωριστό μέρος για τη ΣΖ, αλλά αναφέρεται σε ένα **τελικό τμήμα** (final section: contiguous zone), που περιέχει μόνο το άρθρο 33, αλλά επιχειρεί μία νέα προσέγγιση (εν αντιθέσει με τη σύμβαση της Γενεύης) στο άρθρο 303 (Μέρος XVI) σχετικά με τα αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα στη θάλασσα. Τα άρθρα 24 (Γενεύη) και 33 (Τζαμάικα) θεωρούνται πλέον κανόνες του εθιμικού δικαίου δεσμεύοντας όλα τα κράτη-μέλη. Με βάση αυτήν την κατάσταση, ένα κράτος πιθανόν να μην επιθυμεί τη διεκδίκηση ΣΖ, παρόμοια με την ΑΟΖ και σε αντίθεση με την υφαλοκρηπίδα, όπου τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους υφίστανται **αυτοδίκαια** (ipso facto) και **εξαρχής** (ab initio). Επίσης, το παράκτιο κράτος δεν είναι υποχρεωμένο να δημοσιοποιήσει ή και να ανακοινώσει ΣΖ σε επίσημους ναυτιλιακούς χάρτες.

¹ Η σύλληψη του Γαλλικού πλοίου Petit Jules σε απόσταση 23 ν.μ. από το νησί Wight (1850) ήταν το τελευταίο συμβάν που εφαρμόστηκαν αυτοί οι νόμοι ενάντια σε αλλοδαπό πλοίο πέρα από τη ναυτική λεύγα.

² Σύμφωνα με τον Κ. Οικονομίδη, για τον αντίστοιχο Ελληνικό νόμο πρέπει κάποιος να ανατρέξει στο 1918.

³ Ήδη οι ΗΠΑ είχαν ψηφίσει νόμους (anti-smuggling act) το 1935 κυρίως για την καταστολή παρανόμων πράξεων, όπως το λαθρεμπόριο αλκοόλ εντός μίας ζώνης 50 ν.μ. με σημεία μετρήσεως τις ακτές, διότι ήδη κάποιοι επιχειρηματίες είχαν δημιουργήσει αντίστοιχες επιχειρήσεις εκτός των ορίων της ΑΖ (επιπλέοντα καμπαρέ και καζίνο).

Τον Σεπτέμβριο του 1999 ο πρόεδρος των ΗΠΑ Bill Clinton υπέγραψε μια προκήρυξη (proclamation), με βάση την οποία επίσημα επεκτείνονται τα ακρότατα σημεία της ΣΖ από τα 12 ν.μ. στα 24 ν.μ. (εκτός των περιπτώσεων που η επέκταση θα επικάλυπτε την ΑΖ ενός άλλου κράτους). Η πρόθεση αυτής της πράξης ήταν να ενισχύσει την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, την προστασία της δημόσιας υγείας στη θάλασσα και την προστασία των βυθισμένων φυσικών και πολιτιστικών πόρων. Εντός του ορίου των 24 ν.μ. η αμερικανική ακτοφυλακή μπορεί να ανέβει και να ελέγξει ένα αλλοδαπό πλοίο που κρίνεται ύποπτο για πράξεις ενάντια στο εσωτερικό δίκαιο (πολιτειακό ή/και ομοσπονδιακό) δίχως να ζητήσει προηγούμενη άδεια από το κράτος της σημαίας του πλοίου.

20.2 Οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους.

Το άρθρο 33 της ΣΔΘ αναφέρεται σε μία ζώνη συνεχόμενη της ΑΖ⁴ και δεν υπάρχει αναφορά στο νομικό καθεστώς των υδάτων εντός της ζώνης αυτής. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι η ΣΖ είναι ζώνη ανοιχτής θάλασσας (δηλ. αποτελεί μέρος της). Ο Εμμ. Ρούκουνας (1983) υποστηρίζει ότι η ΣΖ έπεται της ΑΖ και την χαρακτηρίζει ως μια ενδιάμεση κατάσταση μεταξύ των διαφορετικών καθεστώτων της ΑΖ και της ΑΘ. Ο Α. V. Lowe (1981) εκφέρει την άποψη ότι η επέκταση της ΣΖ από τα 12 ν.μ. στα 24 ν.μ., παρότι διατήρησε τα κύρια χαρακτηριστικά της, ενσωματώθηκε στο καθεστώς της ΑΟΖ. Επομένως εξαρτάται αν το παράκτιο κράτος έχει ανακηρύξει ΑΟΖ, και τότε η ΣΖ θα αποτελεί μέρος αυτής.

Στην **πρώτη περίπτωση** (της ΑΘ) ισχύει η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών, οπότε τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στη ΣΖ έρχονται σε σύγκρουση με τα δικαιώματα της διεθνούς κοινότητας, άρα θα υπερισχύσει το καθεστώς της ΑΘ. Στη **δεύτερη περίπτωση** (δηλ. πλήρης ενσωμάτωση της ΣΖ στην ΑΟΖ), η κατάσταση είναι αρκετά διαφορετική, αν και κάποιος βαθμός προστασίας παρέχεται για τα θέματα της ελευθερίας των θαλασσών. Η ΑΟΖ θεωρήθηκε ζώνη *sui generis*, συνεπώς τα δικαιώματα τα κρατών

ερμηνεύονται με αναφορά στις διατάξεις της ΣΔΘ.

Στη ΣΖ το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει ορισμένες αρμοδιότητες που αναφέρονται σε συγκεκριμένους τομείς ρητά θεσπισμένους στα κείμενα των συμβάσεων. Τα άρθρα 24 της Γενεύης και 33 της Τζαμάικα έχουν το ίδιο περιεχόμενο και ουσιαστικά δεν αφήνουν περιθώριο παρά να γίνει αντιληπτό ότι το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχία ή κυριαρχικά δικαιώματα στη ΣΖ για παράνομες πράξεις που συνέβησαν στο έδαφός του ή στην ΑΖ του. Υποστηρίζεται [Κ. Οικονομίδης, (1999)] ότι ένα παράκτιο κράτος μπορεί να ανακηρύξει ΣΖ με σκοπό να προστατεύσει ένα μόνο δικαίωμα (π.χ. τους τελωνειακούς κανονισμούς), αλλά δεν έχει τη δυνατότητα να προσφέρει προστασία για ένα δικαίωμα που δεν κατοχυρώνεται από το διεθνές δίκαιο.

Τα δύο παραπάνω άρθρα ρητά αναφέρουν ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει έλεγχο για την πρόληψη και την καταστολή παραβιάσεων σχετικών με την **τελωνειακή** (customs), **φορολογική** (fiscal), **μεταναστευτική** (immigration) και **υγειονομική** (sanitary) νομοθεσία, που έλαβαν χώρα ή πρόκειται να συμβούν στο έδαφος ή στην ΑΖ του⁵. Η πραγματική θέση εδώ είναι ότι, με τη φράση **within the territory or territorial sea** (εντός του εδάφους ή της ΑΖ) που περιλαμβάνεται στα άρθρα 24 και 33 της ΣΔΘ, αναμφίβολα περιορίζονται οι νομοθετικές εξουσίες του παράκτιου κράτους σε μία περιοχή που ορίζεται από το ακρότατο όριο της ΑΖ προς την ξηρά, αλλά αυτό το καθεστώς (άρθ. 23 της συμβάσεως της Γενεύης για την ΑΘ) αναγνωρίζει στο παράκτιο κράτος το **δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης** (right of hot pursuit) από τη ΣΖ για τις 4 παραπάνω παραβάσεις. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που ένα αλλοδαπό πλοίο εισέρχεται στην ΑΖ ή σε ένα ή περισσότερα λιμάνια του παράκτιου κράτους, δηλαδή αν το πλοίο παραμένει στη ΣΖ και συνεχίσει την πορεία του δίχως να έχει την πρόθεση εισόδου στην ΑΖ ενός άλλου κράτους, τότε δεν θεωρείται ότι έχει διαπράξει παράνομη πράξη ενάντια στο εσωτερικό δίκαιο τους κράτους αυτού. Όπως σχολιάστηκε [G. Fitzmaurice (1959)] οι έλεγχοι οι σχετικοί με την τελωνειακή, φορολογική, μεταναστευτική και υγειο-

⁴ Ο Κ. Ευσταθιάδης παραθέτει ότι η συνορεύουσα ζώνη καλείται επίσης *παρακείμενη ζώνη* ή *ζώνη ειδικών αρμοδιοτήτων*.

⁵ Η Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου στην αρχή δεν συμφώνησε με την προσθήκη των θεμάτων υγείας στη διάταξη αυτή, αλλά στη συνδιάσκεψη της Γενεύης (1958) έγινε αποδεκτή και η αρμοδιότητα της δημόσιας υγείας. Απορρίφθηκε όμως η πρόταση να περιληφθεί το ζήτημα των παραβιάσεων της ασφάλειας του κράτους, αν και σήμερα αυτό είναι αρκετά αμφιλεγόμενο ζήτημα (πολλά κράτη έχουν προχωρήσει σε κάποιες μονομερείς ενέργειες για καθιέρωση ζωνών ασφαλείας) πόσο μάλλον όταν εγείρονται και ζητήματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος στη ΣΖ.

νομική νομοθεσία θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως **άσκηση αρμοδιοτήτων** (exercising powers) και όχι ως **δικαιώματα του παράκτιου κράτους** (rights of coastal state). Πρόκειται για έλεγχο και όχι για δικαιοδοσία που ασκείται.

20.3 Το εύρος της συνορεύουσας ζώνης.

Σύμφωνα με τη ΣΔΘ, η ΣΖ δεν μπορεί να υπερβεί τα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως που μετρείται η ΑΖ [άρθ. 33(2)]. Τούτο σημαίνει πως αν ένα κράτος έχει ΑΖ 12 ν.μ., δικαιούται και ΣΖ στα 12 ν.μ. (δηλ. δεν μπορεί να ξεπερνά το διπλάσιο του εύρους της ΑΖ). Επίσης, αν ένα κράτος έχει ΑΖ μικρότερη των 12 ν.μ., π.χ. 6 ν.μ. όπως η Ελλάδα, τότε δικαιούται να έχει μεγαλύτερη ΣΖ, π.χ. μέχρι 18 ν.μ. με βάση τη σταθερή αναλογία «εύρος ΑΖ – εύρος ΣΖ». Πιθανόν αυτή η περίπτωση να ήταν μια εναλλακτική λύση προς την υποτιθέμενη ανακήρυξη Ελληνικής ΑΟΖ στη Μεσόγειο, κυρίως για θέματα θαλάσσιας αρχαιολογίας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (υπό την έννοια ότι οι έλεγχοι για τη δημόσια υγεία ίσως περιέχουν και έλεγχο της θαλάσσιας ρυπάνσεως).

Ένα ερώτημα που τίθεται τα τελευταία χρόνια είναι αν επηρεάζεται το καθεστώς της ΣΖ εφόσον το παράκτιο κράτος υιοθετήσει τον θεσμό της ΑΟΖ και αυτό διότι ως τα 24 ν.μ. επικαλύπτονται οι δύο θεσμοί επειδή η ΑΟΖ δεν αναφέρεται καθόλου σε τομείς που σχετίζονται με τη ΣΖ. Ο P. Reuter (1968) είχε θεωρήσει ότι η ΣΖ αποτελούσε προσωρινό συμβιβασμό για τη μελλοντική επέκταση της ΑΖ. Άρα πολλές πηγές έχουν εκφράσει την άποψη ότι σύντομα θα φθάσει το τέλος του θεσμού της ΣΖ ή καλύτερα θα θεωρηθεί πλέον απαρχαιωμένη. Η πραγματική εικόνα διαφέρει από αυτές τις απόψεις.

Σε κάθε περίπτωση, αν το παράκτιο κράτος διαθέτει και τις δύο ζώνες, δεν πρόκειται να δημιουργηθεί κάποιο ζήτημα στις θαλάσσιες περιοχές όπου υπάρχει επικάλυψή τους, διότι τα δικαιώματα του κράτους για την καθεμία από τις ζώνες αυτές διατηρούνται δίχως καμία αλλαγή. Μέχρι τον Νοέμβριο του 1997, 54 κράτη είχαν υιοθετήσει ΣΖ, εκ των οποίων τα 50 είχαν αξιώσει το όριο των 24 ν.μ.. Από τον Δεκέμβριο του 2002 ο αριθμός των κρατών που αξίωσαν ΣΖ έφθασε τα 69, στοιχείο που δεν γίνεται να αγνοηθεί. Βέβαια τα περισσότερα από αυτά τα κράτη έχουν θεσπίσει τη ΣΖ για λόγους συναφείς με τις συμβατικές ρυθμίσεις (τελωνειακές, μεταναστευτικές, φορολογικές, υγειονομικές). Σε αυτά τα

κράτη ανήκουν ο Καναδάς, οι ΗΠΑ, η Γαλλία, η Ισπανία, η Κίνα, η Βραζιλία κ.λπ..

Υπάρχει επίσης ένας αριθμός κρατών που διατηρεί μικρότερου εύρους ΣΖ, π.χ. 18 ν.μ., 12 ν.μ., 6 ν.μ. ή 10 km και ασκούν τις ίδιες αρμοδιότητες (Ολλανδία, Νορβηγία, Ιταλία, Κολομβία κ.λπ.). Όμως υπάρχει και μία ακόμη κατηγορία κρατών που επεκτείνουν την αρμοδιότητά τους με την άσκηση δικαιοδοσίας για ζητήματα ασφαλείας (αμυντικούς σκοπούς) (π.χ. Αίγυπτος, Νότια Υεμένη, Πολωνία, Μπαγκλαντές κ.λπ.), κάτι που δεν αναγνωρίζεται από τις συμβατικές ρυθμίσεις. Η Ελλάδα μέχρι σήμερα δεν έχει υιοθετήσει τέτοια ζώνη.

Δεν ισχύει το ίδιο για θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, ανεξάρτητα από το εύρος των θαλασσίων ζωνών. Σχετικά πρόσφατα η Γαλλία εξαιτίας αρκετών ατυχημάτων Δ/Ξ κοντά στις ακτές της προχώρησε στην υιοθέτηση μίας **οικολογικής ζώνης**, τα όρια της οποίας ταυτίζονται με τα χωρικά ύδατα (12 ν.μ.) και μάλιστα εγκρίθηκε από τον ΙΜΟ, στην οποία απαγορεύεται να εισέλθουν τα διερχόμενα πλοία, εκτός εάν πρόκειται να επισκεφθούν κάποιο λιμάνι ή τερματικό σταθμό.

Η ΣΔΘ προχώρησε σε μία νέα αρμοδιότητα για αυτήν τη ζώνη, μετά από πρόταση της Ελλάδας, και αφορούσε σε αυτήν της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους για την προστασία των αρχαιολογικών και ιστορικών αντικειμένων που βρίσκονται στον βυθό της ΣΖ. Πρόκειται για την υποβρύχια πολιτιστική κληρονομιά που για πρώτη φορά η ΣΔΘ προσδιορίζει (άρθ. 149, 303), αν και με μεγάλη ασάφεια· για παράδειγμα το παράκτιο κράτος εφαρμόζοντας το άρθρο 33 της ΣΔΘ μπορεί να θεωρήσει ότι η ανέλκυση των πολιτιστικών αγαθών από τον βυθό της θάλασσας και εντός της ΣΖ χωρίς την έγκρισή του συνιστά παραβίαση μέσα στο έδαφός του ή την ΑΖ του, των νόμων και κανονισμών που προβλέπονται από το ίδιο άρθρο.

20.4 Η αρχαιολογική ζώνη.

Με σκοπό τον προσδιορισμό της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους σχετικά με την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς, το άρθρο 303 της ΣΔΘ αναφέρεται στο άρθρο 33 περί ΣΖ και θα αναλυθεί εδώ. Η Ελλάδα κατά τη διάρκεια της 3ης συνδιασκέψεως για το δίκαιο της θάλασσας πρότεινε τη θέσπιση μιας **πολιτιστικής ζώνης** εύρους 200 ν.μ. μαζί με άλλα 6 κράτη, αλλά αντέδρασαν οι ΗΠΑ, η Βρετανία και η Ολλανδία. Η αρχική ιδέα ήταν

περί της επεκτάσεως της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους πάνω στα αρχαιολογικά ευρήματα που βρίσκονται στην υφαλοκρηπίδα ή/και στην ΑΟΖ. Τελικά επήλθε συμβιβασμός, αλλά η σχετική διάταξη αντιμετωπίζει πολλά ερμηνευτικά προβλήματα, όπως ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη για το καθεστώς της ενάλιας αρχαιολογικής έρευνας.

Ποια νοούνται ως αντικείμενα αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα αφού η ΣΔΘ για άλλη μία φορά δεν περιλαμβάνει ορισμούς; Ουσιαστικά νοούνται υλικά στοιχεία, όπως ναυάγια, φορτία ή μέρη αυτών. Ειδικά για τα ναυάγια, η πρακτική των περισσότερων κρατών επεκτείνει την προστασία σε πλοία που χρονολογούνται πριν τον προηγούμενο αιώνα ή που βρίσκονται στον βυθό για περισσότερα από 100 χρόνια, δίχως να αποκλειστεί η διεκδίκηση και νεότερων ιστορικά αντικειμένων.

Αυτά τα αντικείμενα:

1) Όταν βρίσκονται στα εσωτερικά ύδατα, στα χωρικά ύδατα και στα αρχιπελαγικά ύδατα υπάγονται στο καθεστώς κυριαρχίας του παράκτιου ή του αρχιπελαγικού κράτους.

2) Όταν βρίσκονται πέρα από το όριο της ΑΖ και μέχρι τα 24 ν.μ. από τις ΓΒ ισχύει το άρθρο 303(2),

που αναφέρεται σε ένα τεκμήριο υπέρ του παράκτιου κράτους, δηλαδή όταν το ιστορικό ή αρχαιολογικό αντικείμενο βρίσκεται στον βυθό σε απόσταση 24 ν.μ. από τη ΓΒ είναι δυνατόν να εμπίπτει στην παράκτια νομοθεσία (η εφαρμογή της νομοθεσίας αφορά μόνο στο ζήτημα της ανελκύσεως δίχως την έγκριση των παρακτίων αρχών).

3) Όταν βρίσκονται πέρα από το όριο των 24 ν.μ., το παράκτιο κράτος δεν έχει κανένα ειδικό δικαίωμα ή αρμοδιότητα, διότι το καθεστώς των αντικειμένων αυτών ρυθμίζεται από τους κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου ή από ειδικές διεθνείς συνθήκες.

Στην περίπτωση της ΑΟΖ οι ενάλιες αρχαιότητες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 59 της ΣΔΘ, ενώ αν τα αντικείμενα βρεθούν στην ΑΘ, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το άρθρο 87(2) της ΣΔΘ σχετικά με την υποχρέωση των κρατών να συνεκτιμούν τα συμφέροντα των άλλων κρατών και τις συμβατικές προβλέψεις (αν υπάρχουν) σχετικά με την περιοχή. Σε κάθε περίπτωση τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην υφαλοκρηπίδα και στην ΑΟΖ δεν περιλαμβάνουν τα αρχαιολογικά αντικείμενα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

Η ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

21.1 Το νέο δίκαιο της θάλασσας.

Συχνά αρκετοί συγγραφείς επικαλούνται το νέο δίκαιο της θάλασσας για να υποστηρίξουν τις απόψεις τους. Αν λοιπόν γίνει κάποιος διαχωρισμός μεταξύ του παραδοσιακού και του νέου δικαίου της θάλασσας, το τελευταίο ταυτίζεται με τη ΣΔΘ (1982) και περιλαμβάνει την υφαλοκρηπίδα (αν και υπάρχει ειδική σύμβαση της Γενεύης), την ΑΟΖ, το αρχιπελαγικό κράτος και την Περιοχή (αφορά στον διεθνή βυθό). Οι τρεις νέοι θεσμοί σχετίζονται με τις επεκτάσεις των κρατών στη θάλασσα, ενώ ο τελευταίος αποτελεί κοινή κτήση της ανθρωπότητας. Ο R. J. Dupuy εύστοχα παρατήρησε ότι η υφαλοκρηπίδα «ανακαλύφθηκε», ενώ η ΑΟΖ «εφευρέθηκε» από τα παράκτια κράτη.

Ο Ερμ. Ρούκουνας σχολιάζει ότι οι διατάξεις που αφορούν στην υφαλοκρηπίδα (άρθ. 76-85) είναι περισσότερο σχηματικές, οι αντίστοιχες που σχετίζονται με την ΑΟΖ (άρθ. 54-75) είναι περισσότερο αναλυτικές και αυτές που αφορούν στον διεθνή βυθό έχουν δεχθεί αρκετές τροποποιήσεις μέχρι την τελική μορφή τους. Έτσι εξηγείται γιατί ο θεσμός της υφαλοκρηπίδας είναι αρκετά προγενέστερος, καθιερωμένος από τη δεκαετία του 1960, ενώ η ΑΟΖ επειδή σχετίζεται με νεότερες διεκδικήσεις του παράκτιου κράτους κατά τη δεκαετία του 1970, έτυχε λεπτομερειακών ρυθμίσεων. Ο θεσμός της υφαλοκρηπίδας, ενώ αρχικά αποδείχθηκε χρήσιμος για τη γενικότερη αναμόρφωση του δικαίου της θάλασσας, η εξέλιξή του αφορά στα κράτη που δεν έχουν ακόμη ανακηρύξει ΑΟΖ, π.χ. Ελλάδα, ειδικά η υφαλοκρηπίδα απορροφάται από την ΑΟΖ.

21.2 Ιστορική αναδρομή του θεσμού της υφαλοκρηπίδας.

Από τη χρονική στιγμή που κατέστη εφικτό λόγω της αναπόπτυξης της τεχνολογίας να εξερευνηθεί ο βυθός της θάλασσας και να υπάρχει πρόσβαση στους φυσικούς πόρους του σε ευρεία κλίμακα, έπρεπε να γίνει διαχωρισμός των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των κρατών και της διεθνούς κοινό-

τητας στους βυθούς των θαλασσών γενικότερα. Οι πρώτες απόπειρες για την εκμετάλλευση του βυθού και του υπεδάφους του σε περιοχές έξω από τα όρια δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους πραγματοποιήθηκαν με τις γεωτρήσεις (αύξηση των αναγκών για πετρέλαιο) κατά τις δεκαετίες 1930-1940 και τη συγκέντρωση πολλών αλιευμάτων σε μεγάλα βάθη.

Μέχρι τότε η διεθνής πρακτική για τον θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος του δεν ήταν σαφής, διότι επικρατούσε η προσέγγιση της Βρετανίας που στηριζόταν στην αποτελεσματική κατοχή εν αντιθέσει με το καθεστώς των υπερκείμενων υδάτων (ανοιχτή θάλασσα). Με άλλα λόγια κάθε κράτος θα είχε την ευκαιρία να οικειοποιηθεί τμήματα του βυθού προς εκμετάλλευση, οπότε η κατοχή θα σήμαινε και κυριαρχία. Αυτή η προσέγγιση είχε και νομική επιβεβαίωση με τη σύναψη συνθήκης μεταξύ Βρετανίας και Βενεζουέλας για την εκμετάλλευση του βυθού του κόλπου της Παρία (1942), περιοχή που βρισκόταν ανοικτά του Τρινιντάντ και ήταν πλούσια σε υποθαλάσσια κοιτάσματα πετρελαίου (ο κόλπος έχει μήκος 70 ν.μ. και πλάτος από 6 ν.μ. μέχρι 35 ν.μ. στο κέντρο του).

Στη συνέχεια ανέλαβαν οι ΗΠΑ, που προκειμένου να κατοχυρωθούν τα δικαιώματά τους σε περιοχές εκμεταλλεύσεως του βυθού πέρα από τα χωρικά ύδατα και λόγω των μεγάλων επενδύσεων, ο πρόεδρος Χάρυ Τρούμαν (1945) εξέδωσε μια διακήρυξη σχετικά με τους φυσικούς πόρους του υπεδάφους και του θαλάσσιου βυθού της υφαλοκρηπίδας, που ουσιαστικά αποτελεί την αφετηρία της ρυθμίσεως της υφαλοκρηπίδας. Οι βασικές αρχές αυτής της διακήρυξεως ήταν ότι δεν αναφερόταν σε εδαφική κυριαρχία της υφαλοκρηπίδας, αλλά σε δικαιοδοσία και έλεγχο, και θεμελιώνει τα δικαιώματα των παρακτίων κρατών με γνώμονα ότι η υφαλοκρηπίδα αποτελεί φυσική συνέχεια του ηπειρωτικού εδάφους, ασχέτως αν τελικά προκλήθηκαν αντιδράσεις κατά τη δεκαετία του 1950 κυρίως από κράτη της Λατινικής Αμερικής, τα οποία δεν είχαν εκτεταμένη γεωλογική υφαλοκρηπίδα και συνδύαζαν τις διεκδικήσεις αυτές με θέματα αλιείας.

Μέχρι την 1^η συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το δίκαιο της θάλασσας οι συζητήσεις για την υφαλοκρηπίδα γίνονταν στα πλαίσια της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου (International Law Commission – ILC), στην οποία είχε ανατεθεί η κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας. Ο G. Gidel είχε αντικρούσει τη Βρετανική προσέγγιση περί αποτελεσματικής κατοχής και υποστήριξε ότι η εκμετάλλευση τμήματος του βυθού για τους φυσικούς πόρους από ένα κράτος αυτόματα δεν δημιουργούσε τίτλο κυριαρχίας επί του βυθού. Ο J. Brierly πρότεινε ότι η υφαλοκρηπίδα ανήκε αυτοδίκαια (*ipso jure*) στο παράκτιο κράτος.

Η ILC απέρριψε τη βρετανική θεωρία για την κυριαρχία στην υφαλοκρηπίδα και στήριξε την αντίληψη ότι το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως αποδεικνύεται από τη γεωλογική εγγύτητα του παράκτιου κράτους. Από το 1953 και μετά από πολλές συζητήσεις η ILC εισήγαγε την έννοια των **κυριαρχικών δικαιωμάτων** για να γεφυρώσει το κενό μεταξύ της Βρετανικής απόψεως περί κυριαρχίας και της Αμερικανικής περί δικαιοδοσίας και ελέγχου.

Η σύμβαση της Γενεύης για την υφαλοκρηπίδα (1958) περιλαμβάνει 12 άρθρα και ορίζει ότι ως υφαλοκρηπίδα νοείται ο βυθός και το υπέδαφος των υποθαλασσιών περιοχών που γειτνιάζουν με τις ακτές αλλά βρίσκονται πέρα από τα όρια της ΑΖ, ως το βάθος των 200 m ή πέρα από το όριο αυτό ως τα σημεία που το βάθος των υπερκειμένων υδάτων επιτρέπει την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των σχετικών περιοχών. Με άλλα λόγια η σύμβαση βασίζεται σε δύο κριτήρια, με σκοπό να συνδυάσει την υφαλοκρηπίδα με τα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών:

1) Το ισοβαθές των 200 m και το

2) κριτήριο της εκμεταλλεύσεως. Το δεύτερο κριτήριο θα γινόταν στοιχείο εκτεταμένης χρήσεως προς όφελος των παρακτίων κρατών, γι' αυτό και εγκαταλείφθηκε από τη ΣΔΘ.

Τη σύμβαση της Γενεύης επικύρωσαν μόνο 54 κράτη και στην ουσία αποτέλεσε ένα συμβατικό κείμενο περιορισμένης εμβέλειας με αρκετά προβλήματα ερμηνείας, αλλά πάνω από όλα δεν υπήρξε ένα νομικό πλαίσιο για την υφαλοκρηπίδα που θα αποκτούσε εθιμικό χαρακτήρα και θα δέσμευε όλα τα κράτη. Αυτό συνέβη με την απόφαση του ΔΔΧ στην υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας (1969), το οποίο εν συντομία κατέληξε ότι υπάρχει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους αυτο-

δίκαια και εξαρχής και δεν απαιτείται καμία νομική διαδικασία για την άσκησή του ούτε εξαρτάται από την άσκησή του γιατί είναι αποκλειστικό (δηλ. αν το παράκτιο κράτος δεν επιθυμεί να εκμεταλλευθεί τους πόρους του βυθού, κανένα άλλο κράτος δεν μπορεί να το κάνει δίχως τη ρητή συγκατάθεσή του).

Σχεδόν 10 χρόνια αργότερα το ΔΔΧ στην υπόθεση της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου (1978) προώθησε την αντίληψη της διαχύσεως της κυριαρχίας με βάση τον γεωλογικό δεσμό στα ακραία όριά της. Ενώ δεν κρίθηκαν ουσιαστικά ζητήματα του δικαίου της θάλασσας σε αυτήν την υπόθεση, το ΔΔΧ έκρινε ότι το εδαφικό καθεστώς ενός παράκτιου κράτους συμπεριλαμβάνει *ipso jure* τα δικαιώματα έρευνας και εκμεταλλεύσεως, τα οποία διαθέτει το εν λόγω κράτος σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Στη συνέχεια το ΔΔΧ μέχρι και το τέλος της 3^{ης} συνδιασκέψεως των Η.Ε. δεν ασχολήθηκε καθόλου με ζητήματα της υφαλοκρηπίδας.

Οι διατάξεις της ΣΔΘ θεσπίζουν νέο ορισμό της υφαλοκρηπίδας, τις μεθόδους για τον καθορισμό του εξωτερικού ορίου, επανακαθορίζουν τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην υφαλοκρηπίδα και εναρμονίζουν το καθεστώς της με αυτό της ΑΟΖ, ενώ περιέχουν διατάξεις σχετικά με την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας.

21.3 Η γεωλογική έννοια της υφαλοκρηπίδας.

Η **υφαλοκρηπίδα** ή **ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα** είναι γεωλογικό φαινόμενο που στην ουσία αποτελεί προέκταση της ξηράς (χερσαίο έδαφος) κάτω από τη θάλασσα. Μπορεί να εκτείνεται σε διάφορα βάθη και χαρακτηρίζεται από μία κατωφέρεια, η οποία συνεχίζεται μέχρι το σημείο όπου αρχίζει μία απότομη κλίση προς την ωκεάνια άβυσσος. Ο βυθός με τη σειρά του είναι το έδαφος και το υπέδαφος του πυθμένα της θάλασσας. Υπάρχουν και οι ύφαλες εκτάσεις, των οποίων η κατάτμηση ορίζεται είτε από την απόσταση μεταξύ του βυθού και της επιφάνειας της θάλασσας είτε από την απόσταση από την ακτή. Διακρίνονται 4 περιοχές υφάλων εκτάσεων:

1) Το **πρώτο τμήμα**, το οποίο ξεκινά από την ακτή και τελειώνει στο σημείο που το επικλινές του βυθού γίνεται απότομα έντονο, είναι η υφαλοκρηπίδα. Το σημείο αυτό συνήθως εντοπίζεται στα 45 ν.μ. περίπου από τις ακτές και η κλίση του ποικίλλει από 130 – 200 m (ή 100 οργιές)¹.

¹ Είναι προφανές ότι το πλάτος της υφαλοκρηπίδας δεν μπορεί να είναι ομοιόμοφο σε κάθε περιοχή. Για πολλά κράτη η ομαλή

2) Το **δεύτερο τμήμα** ορίζεται από εκεί που τελειώνει η υφαλοκρηπίδα (continental shelf), δηλαδή όπου σημειώνεται σημαντική μεταβολή στην κλίση του πυθμένα, και είναι το υφαλοπρανές (continental slope), το οποίο εκτείνεται άλλα 20 ν.μ. και το βάθος του κυμαίνεται στα 3.000 – 4.000 m. Η υφαλοκρηπίδα και το υφαλοπρανές μαζί, δηλαδή όλη η περιοχή του βυθού από την ακτή μέχρι το σημείο απότομης κλίσης είναι το υφαλοπλάισιο (continental margin).

3) Στο **τρίτο τμήμα** η κλίση του βυθού είναι περισσότερο ομαλή και εκτείνεται μέχρι τα 600 ν.μ. περίπου από το τέλος του υφαλοπρανούς. Πρόκειται για το **ηπειρωτικό ανύψωμα** (continental rise), το οποίο έχει δημιουργηθεί από κατακρημνίσεις ή άλλα γεωλογικά φαινόμενα στη βάση του υφαλοπρανούς.

4) Το **τελευταίο τμήμα** αρχίζει από το τέλος του ηπειρωτικού ανυψώματος και είναι οι **ωκεάνιες άβυσσοι** (oceanic abysses), που διακρίνονται σε πεδιάδες και λάκκους της αβύσσου. Το μέγιστο βάθος έχει μετρηθεί στον Ειρηνικό κοντά στις Μαριάννες νήσους και είναι 11.034 m. Οι άβυσσοι καλύπτουν περίπου το 80% του βυθού.

Τα τμήματα της υφαλοκρηπίδας είναι σημαντικά για την οικονομία των παρακτίων κρατών λόγω των φυσικών πόρων και των ζωντανών οργανισμών που υπάρχουν στην ενάλια περιοχή, αλλά και το περιεχόμενο του εδάφους και υπεδάφους. Οι ακτίνες του πλίου διαθλώνται μέχρι τα 200 m βάθος, στο οποίο συναντώνται πλούσιοι βιολογικοί πόροι και πολλά μεταλλεύματα (σήμερα γίνεται συστηματική υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου παρά τις αντιρρήσεις πολλών Μη Κερδοσκοπικών Οργανισμών – ΜΚΟ· γνωστή κατά το παρελθόν είναι η αντιπαράθεση μεταξύ Shell και Greenpeace, που κατέληξε στα δικαστήρια).

Σύμφωνα με τη σύμβαση της Γενεύης, η υφαλοκρηπίδα εκτείνεται ως το σημείο που το βάθος των υδάτων έφθανε τα 200 m, αλλά αν η εκμετάλλευση του βυθού ξεπερνούσε αυτό το όριο (σήμερα κάποια κράτη έχουν φθάσει σχεδόν στα 3.000 m), τότε και η

υφαλοκρηπίδα θα επεκτεινόταν στο νέο όριο². Αντιθέτως, ο ορισμός που δίνει η ΣΔΘ δεν ανταποκρίνεται πλέον στο πλάτος που ορίζεται στην προηγούμενη σύμβαση (άρθ. 76).

Με άλλα λόγια, η υφαλοκρηπίδα ενός παράκτιου κράτους περιλαμβάνει τον βυθό και το υπέδαφος πέρα από την ΑΖ σε όλη την έκταση της φυσικής προεκτάσεως του χερσαίου εδάφους αυτού του κράτους, ως την εξωτερική απόκλιση του υφαλοπλαισίου ή σε έκταση 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως με τις οποίες μετρείται το εύρος της ΑΖ, στην περίπτωση που το υφαλοπλάισιο δεν καλύπτει την απόσταση αυτή των 200 ν.μ.. Αλλά αν το υφαλοπρανές επεκτείνεται πέρα από αυτό το όριο, τότε το εξωτερικό όριο θα καθορίζεται είτε μέχρι τα 350 ν.μ. είτε στα 100 ν.μ. πέρα του ισοβαθούς των 2.500 m ή στα 60 ν.μ. από τη βάση του ηπειρωτικού ανυψώματος.

Τι σημαίνουν όλα τα παραπάνω; Η ΣΔΘ περιέχει ένα αρκετά πολύπλοκο σύστημα καθορισμού των εξωτερικών ορίων της υφαλοκρηπίδας, που βέβαια δεν ανταποκρίνεται σε γεωλογικά κριτήρια αλλά σε πολιτικούς συμβιβασμούς με προφανή στόχο να ευνοηθούν ακόμη περισσότερο τα κράτη που είναι ήδη ευνοημένα από τη φυσική γεωμορφολογία. Έχομε πλέον δύο νέα κριτήρια:

1) Την **απόσταση** και όχι το βάθος των 200 m και

2) το **γεωλογικό**, που αντικαθιστά αυτό της εκμεταλλεύσεως.

Επομένως, όλα τα παράκτια κράτη ανεξάρτητα από το πλάτος τη υφαλοκρηπίδας σύμφωνα με τη γεωλογική έννοια, έχουν υφαλοκρηπίδα που εκτείνεται σε απόσταση τουλάχιστον 200 ν.μ. από τις ΓΒ που μετρείται η ΑΖ. Έτσι ο βυθός ταυτίζεται με τον βυθό της ΑΟΖ. Αν όμως, όπως τονίσαμε παραπάνω, ο βυθός ξεπερνά τα 200 ν.μ. (δηλ. η υφαλοκρηπίδα φθάνει το ακρότατο σημείο του ηπειρωτικού ανυψώματος), δεν ισχύει το ίδιο για την ΑΟΖ, άρα τα υπερκείμενα ύδατα σε αυτήν την περίπτωση υπάγονται στο καθεστώς της ΑΘ³.

επέκταση της ξηράς κάτω από τη θάλασσα είναι ελάχιστη (π.χ. σε χώρες της Μεσογείου, η υφαλοκρηπίδα της Ελλάδας που είναι αρκετά στενή οπότε δεν είναι από τις ευνοούμενες χώρες) ή σχεδόν ανύπαρκτη, π.χ. η Νορβηγία. Σε άλλες περιοχές το πλάτος της υφαλοκρηπίδας μπορεί να αγγίξει τα 1.300 km από την ακτή, π.χ. ανατολικές Ασιατικές ακτές. Επίσης, στις ΗΠΑ οι ανατολικές ακτές έχουν εκτεταμένη υφαλοκρηπίδα, ενώ οι δυτικές ακτές παρουσιάζουν απότομη πτώση προς την ωκεάνεια άβυσσο.

² Ο εκπρόσωπος της Γουατεμάλας σχολίασε σχεδόν σαρκαστικά: «η έννοια αυτή μοιάζει με την εντολή που δίνεται στον οδηγό αυτοκινήτου να τρέχει με ταχύτητα 100 km, εκτός εάν το αυτοκίνητό του ανεβάξει υψηλότερες ταχύτητες».

³ Ο Εμμ. Ρούκουνας σημειώνει ότι ο νέος ορισμός δεν πρόκειται να επιφέρει αλλαγές στο εύρος της υφαλοκρηπίδας των παρακτίων κρατών της Μεσογείου.

21.4 Το ζήτημα του νομικού ορισμού της υφαλοκρηπίδας.

Ανεξάρτητα από τα κριτήρια που θα υιοθετήσει κάθε παράκτιο κράτος, η υφαλοκρηπίδα ως νομικός θεσμός αρχίζει από το σημείο του βυθού που αντιστοιχεί στο εξωτερικό όριο της ΑΖ (πρόκειται για το εσωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας). Ως γνωστόν, ο βυθός που βρίσκεται κάτω από την ΑΖ ανήκει στην πλήρη κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Αμέσως γίνεται αντιληπτή η διαφορά με τη γεωλογική έννοια, σύμφωνα με την οποία η υφαλοκρηπίδα ξεκινά από τις ΓΒ που μετρείται η ΑΖ (δηλ. από την ακτή).

Σχετικά με το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας, ανεξάρτητα από οποιοδήποτε γεωμορφολογικό χαρακτηριστικό, η υφαλοκρηπίδα εκτείνεται μέχρι τα 200 ν.μ. από τις ΓΒ, σε μια απόσταση που βέβαια συμπίπτει με το μέγιστο εύρος της ΑΟΖ. Πρέπει όμως να υπενθυμίσουμε ότι δεν αποτελεί όλος ο βυθός μέχρι τα 200 ν.μ. υφαλοκρηπίδα, εκτός εάν το υφαλοπλαίσιο έχει έκταση μεγαλύτερη από το όριο των 200 ν.μ. και το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας βασίζεται στο γεωμορφολογικό κριτήριο. Κατά τη νομική έννοια, υφαλοκρηπίδα αποτελεί μόνο το τμήμα που αρχίζει από το εξωτερικό όριο της ΑΖ, δηλαδή εάν εφαρμοστεί το κριτήριο της αποστάσεως, η συνολική υφαλοκρηπίδα του παράκτιου κράτους θα είναι 200 ν.μ. αφαιρώντας όμως τα μίλια εκείνα που αντιστοιχούν στην ΑΖ.

Επίσης, με βάση το κριτήριο της αποστάσεως η νομική έννοια της υφαλοκρηπίδας έχει πρακτική σημασία περισσότερο μόνο όταν το παράκτιο κράτος δεν διαθέτει ΑΟΖ, διότι συμπίπτει το εξωτερικό όριο και των δύο ζωνών, και το παράκτιο κράτος διαθέτει κυριαρχικά δικαιώματα στον βυθό της ΑΟΖ. Με βάση την υπόθεση υφαλοκρηπίδας Λιβύης – Μάλτας (1985) κατέστη περισσότερο κατανοητή η σχέση ΑΟΖ–υφαλοκρηπίδας, όπου το ΔΔΧ διαπίστωσε ότι, μολονότι οι δύο θεσμοί είναι χωριστοί και διαφορετικοί, τα δικαιώματα στον βυθό και στο υπέδαφος που συνεπάγεται η ΑΟΖ ορίζονται με αναφορά στο καθεστώς της υφαλοκρηπίδας. Αυτό δεν σημαίνει ότι η έννοια της υφαλοκρηπίδας έχει ενσωματωθεί

στην έννοια της ΑΟΖ, αλλά πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη σημασία σε στοιχεία (όπως η απόσταση από την ακτή) που είναι κοινά και στις δύο έννοιες⁴.

21.5 Το περιεχόμενο των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους.

Σύμφωνα με το άρθρο 77(1) της ΣΔΘ, το παράκτιο κράτος ασκεί τα κυριαρχικά του δικαιώματα στην υφαλοκρηπίδα για την έρευνα και την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων. Υπάρχουν ακόμη και ορισμένες άλλες λειτουργίες, όπως οι γεωτρήσεις (άρθ. 81), η τοποθέτηση τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων και κατασκευών, η κατασκευή σπράγγων (άρθ. 85). Τα τρίτα κράτη έχουν το δικαίωμα τοποθετήσεως και συντηρήσεως υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών (άρθ. 79).

Γενικότερα τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην υφαλοκρηπίδα έχουν περιορισμένη έκταση και περιεχόμενο σύμφωνα με το άρθρο 78 της ΣΔΘ. Αυτά αφορούν αποκλειστικά στην υφαλοκρηπίδα και δεν επεκτείνονται στα υπερκείμενα ύδατα και στον εναέριο χώρο όπως συμβαίνει για τα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους. Τούτο συμβαίνει για να εξασφαλίζεται η ανεμπόδιστη διεθνής ναυσιπλοΐα, δηλαδή είτε τα υπερκείμενα ύδατα ανήκουν στην ΑΟΖ είτε είναι τμήματα ανοικτής θάλασσας, η ελευθερία της κινήσεως των πλοίων δεν περιορίζεται.

Επίσης, η άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων δεν πρέπει να παραβιάζει τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των άλλων κρατών σύμφωνα με τη ΣΔΘ. Ο περιορισμός αυτός αναφέρεται στον τρόπο ασκήσεως των κυριαρχικών δικαιωμάτων, π.χ. να εμποδίζουν τη διενέργεια θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας από τρίτα κράτη (άρθ. 246). Ακόμη περισσότερο, η απαγόρευση αποσκοπεί στην προστασία των δικαιωμάτων των **γεωγραφικώς μειονεκτούντων κρατών** (geographically disadvantaged states) και των **περικλείστων κρατών** (landlocked states)⁵.

Το παράκτιο κράτος έχει τη γενική υποχρέωση να αποτρέπει τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος που προκαλείται από την εκμετάλλευση των φυσικών

⁴ Μολονότι είναι δυνατόν να υπάρχει υφαλοκρηπίδα ενώ δεν υπάρχει ΑΟΖ, το αντίθετο δεν ισχύει.

⁵ **Περίκλειστα κράτη** νοούνται αυτά που στερούνται ακτών και δεν έχουν πρόσβαση στη θάλασσα. Σήμερα είναι 42 κράτη κυρίως αναπτυσσόμενα και η εξάρτησή τους από τα γειτονικά παράκτια κράτη (ή κράτη διελεύσεως) και κατά συνέπεια της χρήσεως των λιμένων τους είναι σημαντική για το διαμετακομιστικό τους εμπόριο. Τα **γεωγραφικώς μειονεκτούντα κράτη** δεν έχουν έναν σαφή και αποδεκτό ορισμό. Αρχικά, πριν την 3^η Συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το δίκαιο της θάλασσας, ο όρος αναφερόταν στα κράτη, τα οποία εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσεως δεν μπορούσαν να διεκδικήσουν σε πλήρη έκταση τις ζώνες 200 ν.μ. (υφαλοκρηπίδα και ΑΟΖ). Το άρθρο 70(2) της ΣΔΘ περιλαμβάνει έναν ορισμό, ο οποίος αφορά αποκλειστικά

πόρων του βυθού και από τις γενικότερες δραστηριότητες που υπάγονται στη δικαιοδοσία του στην υφαλοκρηπίδα (άρθ. 208 και 214). Αυτή η μορφή ρυπάνσεως δεν είναι τόσο σημαντική από την άποψη των συνολικών ποσοστών της θαλάσσιας ρυπάνσεως (δεν ξεπερνά το 2%), αλλά έχουν καταγραφεί αρκετά περιστατικά εκρήξεως (blow-outs) και ρυπάνσεως σε πλατφόρμες εξορύξεως και γεωτρήματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, μερικές φορές με σημαντικές απώλειες ανθρώπινων ζωών.

21.6 Το ζήτημα της οριοθέτησεως της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου.

Η Ελλάδα άρχισε να δραστηριοποιείται σε θέματα παροχής αδειών για έρευνα του βυθού σε περιοχές εκτός των ορίων της ΑΖ αλλά κοντά στα νησιά κατά τη δεκαετία 1960-1970, κάτι που ήδη γνώριζε η Τουρκία, γιατί είχαν δημοσιοποιηθεί οι ενέργειες αυτές (π.χ. Ν. 3948/1959 *περί Αναζητήσεως, Ερευνών και Εκμεταλλεύσεως Υδρογονανθράκων εν Υγρά και Αερίωδει Καταστάσει*). Η αντιπαράθεση ξεκίνησε κατά το τέλος του 1973, όταν η Τουρκία αποφάσισε να διεξάγει έρευνες για τον εντοπισμό κοιτασμάτων πετρελαίου σε 27 περιοχές της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου, που βρίσκονταν πάνω σε μία σχεδόν ευθεία νοτιή γραμμή ξεκινώντας από το Δέλτα του Έβρου και φθάνοντας έξω από τα Ψαρά (ουσιαστικά οι άδειες αυτές καταπατούσαν την υφαλοκρηπίδα των νησιών Σαμοθράκη, Λήμνου, Αγίου Ευστρατίου, Λέσβου, Χίου, Ψαρών και Αντίψαρων). Μετά την ανταλλαγή ρηματικών διακοινώσεων μεταξύ των δύο κρατών προέκυψε μια προσέγγιση στις θέσεις του καθενός, αλλά στα μέσα του 1974 το υδρογραφικό πλοίο **Candarli** συνοδεύει 32 πολεμικών πλοίων έφθασε σε υπερκείμενα ύδατα της υφαλοκρηπίδας κάποιων νησιών με σκοπό τις αρχικές έρευνες για φυσικούς πόρους. Η Ελλάδα αντέδρασε με την αποστολή ναυτικής δύναμews. Το Τουρκικό πλοίο επέστρεψε στη βάση του. Υπήρξαν έντονες αντιπαράθεσεις σχετικά με τις περιοχές που επισκέφθηκε το υδρογραφικό πλοίο (η Τουρκία ισχυριζόταν ότι έκανε

έρευνες στη δική της υφαλοκρηπίδα), διότι η Ελλάδα θεώρησε ότι παραβιάστηκε η Σύμβαση της Γενεύης και οι ενέργειες της Τουρκίας συνιστούσαν μονομερή οριοθέτηση.

Κατά τα μέσα του 1976, ενώ συνεχίζονταν οι δι-αβουλεύσεις μεταξύ των δύο κρατών μετά από ένα διάλειμμα λόγω της εισβολής στην Κύπρο, η Τουρκία αποφάσισε να στείλει το σειсмоγραφικό πλοίο **Hora** για έρευνες στην υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου (λίγο αργότερα το πλοίο μετονομάστηκε σε “Sismik” και ξεκίνησε το ταξίδι του από τον Βόσπορο). Παρόλο που η Ελλάδα ζήτησε επίσημη διαβεβαίωση ότι το πλοίο θα περιοριστεί σε επιστημονική έρευνα, καθώς και τη γνωστοποίηση της πορείας του πλοίου, δεν υπήρξε πληροφόρηση από τη μεριά της Τουρκίας. Επειδή απειλήθηκε κλιμάκωση της νέας εντάσεως λόγω της παρουσίας του πλοίου πλησίον των νησιών σε περιοχές της Ελληνικής υφαλοκρηπίδας, η Ελλάδα αποφάσισε:

1) Την προσφυγή στο Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ κατά της Τουρκίας λόγω απειλής διαταράξεως της ειρήνης και

2) την προσφυγή στο ΔΔΧ για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας μαζί με αίτηση λήψεως προσωρινών μέτρων από το δικαστήριο.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας στην απόφασή του καλούσε τα δύο κράτη σε διαπραγματεύσεις και πρότεινε την επίλυση της διαφοράς στο ΔΔΧ, κάτι που περιέργως θεωρήθηκε από την Ελληνική πλευρά ως επιτυχία. Η Τουρκία στο δικαστήριο ήταν ερήμην αλλά έστειλε τα σχετικά κείμενά της για την υποστήριξη της θέσεώς της. Αρχικά το δικαστήριο απέρριψε την αίτηση της Ελλάδας για προσωρινά μέτρα, διότι δεν υπήρχε κίνδυνος ανεπανόρθωτης βλάβης στα κυριαρχικά δικαιώματά της. Η τελική απόφαση που εκδόθηκε το 1978 ήταν απορριπτική της προσφυγής λόγω ελλείψεως δικαιοδοσίας, δηλαδή το δικαστήριο θεώρησε ότι μονομερείς ενέργειες σε αμφισβητούμενη υφαλοκρηπίδα είναι αποδεκτές με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλούν φυσικές μεταβολές ή δεν υπάρχει εκμετάλλευση⁶.

στο Μέρος V της Συμβάσεως δηλ. την ΑΟΖ. Τα παράκτια κράτη συμπεριλαμβανομένων των κρατών που παρακτιούν (sic) σε κλειστές ή ημίκλειστες θάλασσες, η γεωγραφική μορφολογία των οποίων τα καθιστά εξαρτώμενα από την εκμετάλλευση των ζωντανών πόρων της ΑΟΖ άλλων κρατών στην περιοχή ή υποπεριοχή, απευθύνονται σ' αυτά, προκειμένου να έχουν την επαρκή τροφοδότησή τους σε ψάρια για τις ανάγκες διατροφής των πληθυσμών τους ή μερών αυτών.

⁶ Στις αρχές του 1987 το ωκεανογραφικό σκάφος Piri-Reis συνοδευόμενο από δύο πολεμικά πλοία απέπλευσε από την Ίμβρο με σκοπό την έρευνα στον βυθό και η πορεία που ακολούθησε ήταν στα διεθνή ύδατα, αλλά ουσιαστικά πάνω στην Ελληνική υφαλοκρηπίδα αρχικά ανάμεσα στη Λήμνο και στη Θάσο, στη συνέχεια σε απόσταση 12 ν.μ. από τη χερσόνησο του Άθω μέχρι και ανοικτά της Σκύρου. Λόγω των νέων προκλήσεων, οι Ελληνικές ένοπλες δυνάμεις είχαν τεθεί σε ετοιμότητα. Η κρίση εκτονώθηκε με την ανακοίνωση της Τουρκίας ότι οι έρευνες θα περιοριστούν στα τουρκικά χωρικά ύδατα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ

22.1 Τα αίτια θεσπίσεως του θεσμού.

Κατ' αρχάς ο θεσμός της ΑΟΖ είναι μια σχετικά πρόσφατη εξέλιξη στο δίκαιο της θάλασσας, παρόλο που η τάση και επιθυμία πολλών κρατών να επεκτείνουν τα δικαιώματά τους πέρα από τα όρια της ΑΖ δεν είναι κάτι σχετικά νέο. Από τη Συνδιάσκεψη της Χάγης (1930) είχε συζητηθεί πως η προστασία των θαλασσιών φυσικών πόρων αφορά στις ενέργειες των κρατών, τόσο εντός των ορίων της ΑΖ όσο και σε ύδατα που είναι κοντά στις ακτές. Από τις αρχές του 20^{ού} αιώνα γίνεται αποδεκτό ότι η διαχείριση των οικονομικών πόρων και κυρίως των αλιευμάτων στα διεθνή ύδατα που παράκεινται στις ακτές έχει μεγάλη σημασία.

Όπως συνέβη με την υφαλοκρηπίδα, η αφορμή για τη διεκδίκηση αλιευτικών ζωνών πέρα από τα όρια της ΑΖ ήταν η διακήρυξη Τρούμαν (1945), που όριζε ότι σε τμήματα της ΑΘ, στην οποία παραδοσιακά αλίευαν Αμερικανοί ιδιώτες, η κυβέρνηση των ΗΠΑ προτίθεται να ρυθμίζει και ελέγχει τη δραστηριότητα αυτή, τονίζοντας ότι δεν πρόκειται να δημιουργήσει προβλήματα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Μολονότι η διακήρυξη αυτή δεν θέσπιζε **αποκλειστικές αλιευτικές ζώνες** (exclusive fishery zones) στην ΑΘ, ήταν ουσιαστικά το βασικό αίτιο για μελλοντικές παρόμοιες διεκδικήσεις.

Το έναυσμα για τη δημιουργία και καθιέρωση της ΑΟΖ ως θαλάσσιας ζώνης προέρχεται από την αντίδραση κάποιων κρατών, που δεν διέθεταν υφαλοκρηπίδα υπό τη γεωλογική έννοια, διότι η απόκλιση του βυθού ήταν πολύ μεγάλη σε μικρή απόσταση από τις ακτές τους και επομένως μειονεκτούσαν έναντι άλλων παρακτίων κρατών. Ιδιαίτερα μετά τη σύμβαση της Γενεύης (άλλωστε η σχετική σύμβαση για την Αλιεία και Προστασία των Βιολογικών Πόρων της Θάλασσας δεν έτυχε ευρείας υποδοχής)

πολλά κράτη προσπάθησαν να εξασφαλίσουν τους φυσικούς πόρους του θαλάσσιου χώρου που υπέρκεινται του βυθού.

Το χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι πρωτοβουλίες ορισμένων κρατών της Λατινικής Αμερικής κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1960 που προχώρησαν σε επέκταση της ΑΖ τους στα 200 ν.μ.. Ο σκοπός τους ήταν η προστασία του βιολογικού περιβάλλοντος της θάλασσας. Ήδη από εκείνη την εποχή οι μεγάλοι αλιευτικοί στόλοι (π.χ. Σοβιετικής Ενώσεως, Βουλγαρίας, Ιαπωνίας και Νορβηγίας) που διεξήγαγαν υπερατλαντικά ταξίδια ήταν εξοπλισμένοι με σύγχρονη τεχνολογία, έτσι ώστε να γίνεται όλη η επεξεργασία των αλιευμάτων πάνω στο πλοίο και τα προϊόντα να είναι έτοιμα προς πώληση όταν το πλοίο έφθανε στο λιμάνι.

Οι περιπτώσεις του Περού, της Βολιβίας και του Εκουαδόρ είναι αντιπροσωπευτικές, διότι οι αλιευτικοί αυτοί στόλοι έκαναν εντατική εκμετάλλευση των τοπικών πόρων έξω από τα όρια της ΑΖ δίχως να ξεχωρίζουν τον γόννο, με αποτέλεσμα όλη η παραγωγή να καταρρεύσει και η τοπική οικονομία να αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα. Οι Λατινοαμερικάνοι αναφέρθηκαν σε **πατρογονική θάλασσα** (patrimonial sea), οι Αφρικανοί σε «**οικονομική ζώνη**»¹, ενώ τα ναυτιλιακά κράτη πρότειναν την αναγνώριση προτιμήσεως υπέρ του **παράκτιου κράτους** (preferential rights) για την αλιεία εκτός ορίων της ΑΖ.

Παράλληλα στην Ευρώπη η Ισλανδία ανακοίνωσε την καθιέρωση αποκλειστικής αλιευτικής ζώνης (ΑΑΖ) 50 ν.μ. γύρω από τις ακτές της (1971)². Αυτή η μονομερής ενέργεια προκάλεσε την αντίδραση της Βρετανίας και της (τότε) Δυτικής Γερμανίας. Το ΔΔΧ εξέτασε την υπόθεση και αναγνώρισε το δικαίωμα προτιμήσεως προς όφελος των κρατών, που έχουν άμεση εξάρτηση από την παράκτια αλιεία τους, αλλά

¹ Επίσημα ο θεσμός της ΑΟΖ για πρώτη φορά τέθηκε από την Κένυα στην Αφρικανο-Ασιατική Νομική Συμβουλευτική Επιτροπή (1971) και έτυχε ευρείας υποστήριξης από αρκετά Αφρικανικά και Ασιατικά κράτη.

² Πρόκειται για τη γνωστή διαμάχη **ο πόλεμος του βακαλάου** (cod wars) με την αποστολή βρετανικών περιπόλων ενάντια στα αλιευτικά σκάφη της Ισλανδίας. Εκείνη την εποχή η ΕΟΚ απείλησε την Ισλανδία με την υιοθέτηση οικονομικών μέτρων, π.χ. ειδικούς δασμούς για όλα τα εξαγωγικά προϊόντα προς τις κοινωτικές χώρες (η Ισλανδία συνδεόταν με ειδική συμφωνία με την ΕΟΚ).

τόνισε και την προστασία των συντρεχόντων παραδοσιακών δικαιωμάτων αλιείας των τρίτων κρατών στις υπό εξέταση θαλάσσιες περιοχές (1974). Εν κατακλείδι το δικαστήριο δεν αναγνώρισε δικαίωμα στην Ισλανδία να θεοπίσει ΑΖ πέρα από το όριο των 12 ν.μ. από τις ΓΒ³.

Στη σημερινή εποχή είναι απολύτως λογικό πολλά κράτη (ιδίως τα ευνοούμενα γεωγραφικά) να έχουν κηρύξει ΑΟΖ 200 ν.μ. από τις ακτές τους. Παράλληλα και η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει υιοθετήσει παρόμοιο θεσμό στη Βόρεια Θάλασσα και στον Ατλαντικό, αλλά όχι στη Μεσόγειο και στη Βαλτική (δηλ. στις ημίκλειστες θάλασσες). Σύμφωνα με τη ΔΣΘ, η ΑΟΖ αποτελεί αντικείμενο ρυθμίσεως στα άρθρα 55-75. Το ΔΔΧ μάλιστα τονίζει, με βάση την υπόθεση υφαλοκρηπίδας Τυνησίας – Λιβύης (1982) αλλά και λίγο αργότερα με την υπόθεση υφαλοκρηπίδας Μάλτας – Λιβύης (1985) ότι η ΑΟΖ αποτελεί διεθνή εθνικό θεσμό ανεξάρτητα από τη σύμβαση.

22.2 Η αλιευτική ζώνη – Μια σύντομη αναφορά.

Παρόλο που με την πάροδο των ετών ο αριθμός των κρατών που έχουν υιοθετήσει αλιευτικές ζώνες μειώνεται σταδιακά υπέρ της ΑΟΖ, με την καθιέρωση της τελευταίας δεν σημαίνει ότι οι ζώνες αλιείας έπεσαν σε αχρηστία, διότι αφενός διαφοροποιείται σε κάποιον βαθμό το ειδικό καθεστώς των 2 ζωνών (π.χ. στην αλιευτική ζώνη το παράκτιο κράτος δεν έχει τη συμβατική υποχρέωση να αναγνωρίσει δικαιώματα αλιείας υπέρ τρίτων κρατών, ούτε να διατηρήσει αλιευτικά αποθέματα), και τα διεθνή δικαστήρια αναγνώρισαν την αλιευτική ζώνη ως θεσμό του διεθνούς δικαίου.

Παλαιότερα η Βρετανία, ενώ είχε αντιτεθεί στην ΑΑΖ της Ισλανδίας, ανακήρυξε αρχικά ΑΑΖ 150 ν.μ. και λίγο αργότερα 200 ν.μ. αντί για ΑΟΖ. Σήμερα έχει ΑΟΖ 200 ν.μ.. Ωστόσο το θέμα της αλιείας κοντά στις ακτές απασχολεί και σήμερα αρκετά κράτη, παρόλο που τα αποθέματα είναι σχετικά περιορισμένα, π.χ. στα ευρωπαϊκά ύδατα εφαρμόζεται η Κοινή Πολιτική Αλιείας (η Επιτροπή της ΕΕ διαθέτει ειδικό τμήμα αλιείας) με ειδικές ζώνες προστασίας και διαχειρίσεως των πόρων, αλλά και περιόδους κατά τις οποίες επιτρέπεται η αλίευση. Εξάλλου η Ισπανία

σχετικά πρόσφατα προχώρησε σε ανακήρυξη ΑΑΖ στη Μεσόγειο (την ονομάζει *fishery protection zone*), στην οποία έχουν ήδη υιοθετήσει τέτοια ζώνη η Μάλτα (25 ν.μ.) και η Αλγερία (52 ν.μ.).

Το Διαιτητικό Δικαστήριο στην υπόθεση Καναδά – Γαλλίας για την επεξεργασία των ιχθύων στον κόλπο του Αγ. Λαυρεντίου (1986) αναγνώρισε την ύπαρξη της αλιευτικής ζώνης και την χαρακτήρισε ισοδύναμη της ΑΟΖ στα θέματα αλιευτικών πόρων. Επίσης, το ΔΔΧ στην υπόθεση της οριοθετήσεως της θαλάσσιας περιοχής μεταξύ Γροιλανδίας και του νησιού Jan Mayen (1993) αναγνώρισε την αλιευτική ζώνη 200 ν.μ. ως θεσμό του εθνικού δικαίου, το οποίο διαμορφώθηκε και βέβαια ισχύει ανεξάρτητα από τη ΔΣΘ.

22.3 Η νομική φύση της ΑΟΖ.

Κατ' αρχάς το πλάτος αυτής της ζώνης αγγίζει τα 200 ν.μ. μετρώντας από τις ΓΒ της ΑΖ, δηλαδή αν ένα κράτος έχει 12 ν.μ. ΑΖ, τότε η ΑΟΖ είναι 188 ν.μ.. Το συνολικό όριο των 200 ν.μ. αιτιολογείται από την κοινή πρακτική ότι άνω του 90% της παγκόσμιας αλιείας διεξάγεται σ' αυτήν τη θαλάσσια περιοχή. Όπως υποστηρίζετε [Churchill και Lowe, (1992)], η ΑΟΖ είναι μια αντανάκλαση της φιλοδοξίας των αναπτυσσομένων κρατών για οικονομική ανάπτυξη και της επιθυμίας να αποκτήσουν μεγαλύτερο έλεγχο των οικονομικών παρακτίων πόρων τους, ειδικά των αλιευμάτων. Την ίδια στιγμή η ΑΟΖ μπορεί να θεωρηθεί ως ένας συμβιβασμός ανάμεσα στα κράτη που αξίωσαν ΑΖ 200 ν.μ. (μερικά αφρικανικά και ασιατικά κράτη) και τα ανεπτυγμένα κράτη (ΗΠΑ, πρώην Σοβιετική Ένωση, Ιαπωνία), που ήταν πολέμια σε μία επέκταση της παράκτιας δικαιοδοσίας.

Από την πλευρά των κρατών παρατηρείται ένα περίεργο φαινόμενο σχετικά με την ΑΟΖ και το εύρος της. Στο πρόσφατο παρελθόν το Μαρόκο και η Αίγυπτος είχαν την πρόθεση ανακηρύξεως ΑΟΖ στη Μεσόγειο, ενώ η Ισπανία και η Γαλλία έχουν υιοθετήσει ΑΟΖ στις ακτές τους στον Ατλαντικό. Επίσης η Τουρκία έχει υιοθετήσει ΑΟΖ στη Μαύρη Θάλασσα. Από την περίοδο της 3^{ης} Συνδιασκέψεως για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS) είχε ήδη επισημανθεί ότι η εφαρμογή του θεσμού της ΑΟΖ στη Μεσόγειο θα εξαφάνιζε την ανοικτή θάλασσα, οπότε

³ Μία ακόμη εξέλιξη ήταν η σύναψη της Συμβάσεως Αλιείας του Λονδίνου (1964) με τη συμμετοχή 12 ευρωπαϊκών κρατών. Αναγνωρίστηκε μία ΑΑΖ 12 ν.μ.. Σχετικά με το τμήμα των 6 ν.μ. της ΑΖ η Σύμβαση δεχόταν την αποκλειστικότητα του παράκτιου κράτους. Για τα επόμενα 6 ν.μ. αναγνώριζε συντρέχοντα αλιευτικά δικαιώματα των άλλων κρατών με την προϋπόθεση ότι αλίευαν στις σχετικές περιοχές κατά την περίοδο 1953–1962.

η Περιφερειακή Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου ή οι PSSA (particularly sea sensitive areas), που καθιέρωσε η ΔΣ MARPOL ή ακόμη και οικολογικές ζώνες ή περιοχές που βασίζονται είτε σε διμερείς συμφωνίες (Ιταλία, Γαλλία, Μονακό) είτε σε εθνική νομοθεσία. Κάποιες από τις παραπάνω ζώνες ή περιοχές αν βρίσκονται πάνω ή πλησίον των διεθνών πορειών των πλοίων πιθανόν να προκαλέσουν συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ των κρατών.

Οι απόψεις αρκετών συγγραφέων διαχάζονται λόγω της ασάφειας των κειμένων ως προς το τι ζώνη ακριβώς είναι η ΑΟΖ. Αναμφίβολα βρίσκεται εκτός των ορίων της ΑΖ. Αποτελεί τμήμα ΑΘ (όπως αρχικά είχε ειπωθεί) ή είναι μία νέα θαλάσσια ζώνη που ουσιαστικά παρεμβάλλεται ανάμεσα στην ΑΖ και στην ΑΘ; Αν θεωρηθεί ότι δεν είναι ΑΘ, τότε αυτόματα συντελεί στη μείωση των τημάτων της τελευταίας και ταυτόχρονα στην αύξηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των παρακτίων κρατών σε περισσότερα ύδατα.

Αρχικά τουλάχιστον μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η ΑΟΖ περιλαμβάνει ένα σύστημα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τόσο των παρακτίων κρατών όσο και των άλλων κρατών. Τα παράκτια κράτη εντός αυτής της ζώνης απολαμβάνουν εκτενή δικαιώματα σχετικά με τους φυσικούς πόρους και έχουν δικαιοδοσία σε ακόμη μερικά θέματα, ενώ τα άλλα κράτη απολαμβάνουν τις ελευθερίες ναυσιπλοΐας και υπερπτήσεως και τοποθετήσεως υποβρυχίων καλώδιων και αγωγών. Πρόκειται για μία ζώνη *suī generis* και όχι τμήμα της ΑΘ, δηλαδή διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς σύμφωνα με το άρθρο 55 της ΣΔΘ, το οποίο δεν ταυτίζεται με το καθεστώς κυριαρχίας της ΑΖ ούτε με το καθεστώς ελευθερίας της ΑΘ.

Όπως υποστηρίζεται [Γ. Τσάλτας], η εμφάνιση της ΑΟΖ, πέρα από τη διεύρυνση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους και κατά συνέπεια τη συρρίκνωση των δικαιωμάτων των τρίτων κρατών (ήδη το ποσοστό των κρατών που έχει ανακηρύξει ΑΟΖ αγγίζει το 30% του συνόλου των θαλασσιών υδάτων), παρέσυρε σε αλλαγή και τη μέθοδο καθορισμού του εξωτερικού ορίου της υφαλοκρηπίδας, που μπορεί πλέον να επεκταθεί πέραν των 200 ν.μ. από τις ΓΒ της ΑΖ.

22.3.1 Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ.

Στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος έχει δύο κατηγορίες δικαιωμάτων. Πρώτον έχει κυριαρχικά δικαιώματα παρόμοια με αυτά που έχει και ασκεί στην υφαλοκρηπίδα⁴ περί έρευνας, εκμεταλλεύσεως και διατηρήσεως των φυσικών πόρων (δηλ. υπερκειμένων υδάτων και του βυθού και υπεδάφους σε πλάτος 188 ν.μ. πέρα από την ΑΖ). Τα δικαιώματα αυτά περιλαμβάνουν και την παραγωγή ενέργειας, π.χ. από τα ύδατα, ρεύματα και ανέμους. Δεύτερον αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος δικαιοδοσία για την τοποθέτηση και χρήση τεχνητών νησιών και εγκαταστάσεων, για την προστασία και διατήρηση του θαλασσίου περιβάλλοντος και για τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα.

Η έρευνα, εκμετάλλευση και διαχείριση αφορά τόσο στους μη ζώντες όσο και στους ζώντες οργανισμούς. Οι πρώτοι είναι τα διάφορα μεταλλεύματα και ορυκτά στοιχεία που συνήθως βρίσκονται στον βυθό και το υπέδαφος. Για τους δεύτερους η ΣΔΘ ορίζει ότι το παράκτιο κράτος υποχρεούται να καθορίσει το επιτρεπτό όριο αλιεύσεως εντός της ΑΟΖ, να προβλέπει για την προστασία τους και να σκοπεύει στην **καλύτερη δυνατή εκμετάλλευσή** τους (optimum exploitation).

Σχετικά με τα τεχνητά νησιά και τις άλλες εγκαταστάσεις το παράκτιο κράτος πρέπει να ορίζει **ζώνες ασφαλείας** (safety zones), που να μην υπερβαίνουν τα 500 m και να δημοσιοποιείται η έκτασή τους (άρθ. 60). Επίσης, να βρίσκονται σε σημεία που δεν προβάλλουν εμπόδια στη χρήση των διεθνών πορειών των πλοίων. Προβλέπονται κανόνες για την υποχρεωτική απομάκρυνση τέτοιων εγκαταστάσεων όταν δεν χρησιμοποιούνται πλέον για λόγους ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, λαμβάνοντας υπόψη την αλιεία, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και τα δικαιώματα των τρίτων κρατών. Όπως έχομε ήδη επισημάνει, τα τεχνητά νησιά δεν διαθέτουν το καθεστώς των (φυσικών) νησιών, δηλαδή δεν έχουν θαλάσσιες ζώνες ούτε μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την οριοθέτησή τους.

Το παράκτιο κράτος μπορεί να επέμβει κατά την άσκηση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων στα αλλοδαπά πλοία, π.χ. έρευνα της σημαίας, επιθεωρήσεως, κατασχέσεως και εισαγωγής σε δίκη των παραβατών

⁴ Πρέπει να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με την υφαλοκρηπίδα που τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους είναι *ab initio* (απ' την αρχή) και *ipso facto* (το γεγονός αυτό καθεαυτό), τα αντίστοιχα δικαιώματα στην ΑΟΖ αποκτούνται μόνο αν υπάρξει προηγούμενη υιοθέτηση της ΑΟΖ με ρητή διακήρυξη από το παράκτιο κράτος.

(άρθ. 73). Στις περιπτώσεις κατασχέσεως ή ακινητοποίησης του ξένου πλοίου, το παράκτιο κράτος οφείλει να ειδοποιήσει το κράτος της σημαίας. Μέχρι τώρα η επέμβαση στην ΑΘ σε ξένα πλοία ήταν εξαίρεση και διεπώταν από διμερή ή περιφερειακή σύμβαση, ενώ με τη ΣΔΘ τέτοια επέμβαση στην ΑΟΖ είτε για παράνομη αλιεία είτε για θαλάσσια ρύπανση γίνεται δίχως να προβλέπεται συναίνεση του κράτους της σημαίας (σχετική η σύμβαση του ΙΜΟ για την επέμβαση στην ΑΘ σε περιπτώσεις απειλής από θαλάσσια ρύπανση).

22.3.2 Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των τρίτων κρατών στην ΑΟΖ.

Η ΣΔΘ προβλέπει πως αν το παράκτιο κράτος δεν πραγματοποιεί πλήρη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της ΑΟΖ, τα τρίτα κράτη έχουν τη δυνατότητα να ωφεληθούν (άρθ. 62) και αναφέρεται σε 3 κατηγορίες προτιμήσεως:

1) Τα περικλειστο κράτη ή τα γεωγραφικώς μειονεκτούντα κράτη της περιοχής δικαιούνται να συμμετέχουν στην αλίευση των ζώντων οργανισμών που απομένουν κατόπιν αλιεύσεως από το παράκτιο κράτος.

2) Αν το περικλειστο κράτος είναι **αναπτυσσόμενο** (developing state), έχει τη δυνατότητα να μετέχει στην αλίευση δίχως να αναμένει τον καθορισμό των πλεονασμάτων.

3) Όλα τα άλλα κράτη και ιδιαίτερα αυτά που κατά το παρελθόν αλίευαν στην ΑΟΖ, έχουν δικαίωμα συμμετοχής στο πλεονάζον αλίευμα. Την ικανότητα και την τελική ποσότητα αλιεύσεως καθορίζει το παράκτιο κράτος.

Για τις άλλες ελευθερίες που απολαμβάνουν ρητά τα τρίτα κράτη στην ΑΟΖ εφαρμόζονται τα άρθρα 88-115 της ΣΔΘ περί της Ανοικτής Θάλασσας, εφόσον δεν αντιτίθενται στις ειδικές ρυθμίσεις για την ΑΟΖ, δηλαδή ελευθερίες ναυσιπλοΐας, εθνικότητας πλοίων, ασυλίας των πολεμικών και των δημοσίων πλοίων, παροχής βοήθειας, απαγορεύσεως λαθρεμπορίου, καταστολής πειρατείας, λαθρεμπορίου ναρκωτικών, υπερπτήσεως και τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών. Ειδικά για τη ναυσιπλοΐα «το ΔΔΧ στην υπόθεση, στρατιωτικές και παραστριωτικές ενέργειες κατά της Νικαράγουας» έκρινε ότι η τοποθέτηση ναρκών στην ΑΟΖ αποτελούσε εμπόδιο στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα που απολαμβάνουν τα αλλοδαπά πλοία.

Τα τρίτα κράτη με τη σειρά τους κατά την άσκηση των δικαιωμάτων τους στην ΑΟΖ πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους,

αλλά και να συμμορφώνονται με τους κανόνες του σύμφωνα με τις διατάξεις της συμβάσεως. Στην περίπτωση της συγκρούσεως συμφερόντων, όταν δεν προβλέπει η ΣΔΘ κάτι σχετικό (σε δικαιώματα και υποχρεώσεις), η διαφορά θα διευθετηθεί με βάση την αρχή της ευθυδικίας και τα πραγματικά περιστατικά. Σύμφωνα με το άρθρο 59, οι χρήσεις της θάλασσας είναι λίγες σε αριθμό, αλλά κανένας δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να αυξηθεί ο αριθμός τους μελλοντικά, π.χ. ναυαγιάρεση, ενάλια αρχαιολογία κ.λπ..

22.4 Το πρόβλημα υιοθετήσεως ΑΟΖ από την Ελλάδα.

Όπως κάθε κράτος, έτσι και η Ελλάδα έχει το δικαίωμα να υιοθετήσει ΑΟΖ μέχρι το ανώτατο όριο των 200 ν.μ.. Στο Αιγαίο είναι σχεδόν αδύνατο να εκμεταλλευθεί όλο το εύρος της ΑΟΖ όταν η νοτιή οριζόντια γραμμή φθάνει τα 200 ν.μ. περίπου στις ακτές της Τουρκίας και ενδιάμεσα υπάρχουν πολλά νησιά και νησίδες. Η κάθετη γραμμή ξεπερνά τα 400 ν.μ. οπότε υπάρχουν περιθώρια. Το ίδιο ισχύει στο Ιόνιο και στο Λιβυκό πέλαγος. Εξάλλου τίποτα δεν περιορίζει οποιοδήποτε κράτος να ορίσει ΑΟΖ με λιγότερο πλάτος από το επιτρεπτό σύμφωνα με τη ΣΔΘ.

Σε θέματα αλιείας είναι δυνατόν η ΠΓΔΜ (FYROM) να διεκδικήσει από το πλεόνασμα των αλιευμάτων ως περικλειστο κράτος, αν και η ΣΔΘ δεν προσδιορίζει την έννοια της περιοχής για να εξακριβωθεί τι δικαιούται το παράκτιο κράτος και τι τα τρίτα κράτη σχετικά με τους αλιευτικούς πόρους. Τελικά πού ανήκει η ΠΓΔΜ; Στην Αδριατική, στο Αιγαίο ή στη Μαύρη Θάλασσα; Και ποια επιλογή θα κάνει το περικλειστο κράτος; Αν επιλέξει την Αδριατική, δεν δικαιούται να έχει συμμετοχή στο πλεόνασμα άλλης θαλάσσιας περιοχής. Έτσι και αλλιώς, για να ενεργοποιηθεί το δικαίωμα συμμετοχής στην πλεονάζουσα ποσότητα, πρέπει να προηγηθεί σύναψη διμερούς συμφωνίας μεταξύ παρακτίου και περικλειστού κράτους.

Αν οι Ελληνικές αρχές αποφασίσουν τη θέσπιση της ΑΟΖ, θα πρέπει να αντιμετωπίσουν 6 οριοθετήσεις με γειτονικά κράτη, ήτοι Ιταλία, Αλβανία, Λιβύη, Αίγυπτο, Κύπρο και Τουρκία. Ήδη η Τουρκία έχει αντιδράσει στην προοπτική δημιουργίας αλιευτικής ζώνης στο Αιγαίο και προτείνει την εξαίρεση του Αιγαίου από την κοινή αλιευτική πολιτική. Ωστόσο, ο Ν. 2289/1995 περί Αναζητήσεως, Ερεύννης και Εκμεταλλεύσεως Υδρογονανθράκων αναφέρεται ρητά στην Ελληνική ΑΟΖ, την οποία αποκαλεί θαλάσσια οικονομική ζώνη (άρθ. 12).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

23.1 Σύνοψη ιστορική εξέλιξη.

Ο όρος **ανοικτή θάλασσα** (ΑΘ), που αποδίδεται στα αγγλικά με τους όρους **high seas** και **open seas**, έχει νομικό υπόβαθρο, διότι προσδιορίζει το καθεστώς μίας δεδομένης θαλάσσιας ζώνης. Στο άρθρο 1 της Συμβάσεως της Γενεύης ορίζεται ότι η ΑΘ είναι όλα τα τμήματα θάλασσας, στα οποία δεν περιλαμβάνονται τα χωρικά και εσωτερικά ύδατα των κρατών. Με τη σειρά της η ΔΣΘ στο άρθρο 86 προβλέπει ότι οι διατάξεις περί ανοικτής θάλασσας εφαρμόζονται σε όλα τα τμήματα της θάλασσας που δεν ανήκουν στην ΑΟΖ, στην ΑΖ, στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους. Ήδη από τους δύο ορισμούς διαφαίνεται ότι τα τελευταία χρόνια έχουν περιοριστεί σημαντικά τα τμήματα ΑΘ.

Ο παραπάνω ορισμός δεν περιέχει στοιχεία για να καθοριστούν οι περιοχές της ΑΘ και με τις νέες ρυθμίσεις ακόμη χειρότερα διότι η έκταση της ΑΘ σε κάθε περίπτωση θα εξαρτηθεί αν το κράτος έχει θεσπίσει ΑΟΖ. Αντίθετα, είχε προταθεί [Πανεπιστήμιο Harvard (1929)] ένας άλλος ορισμός: Η ΑΘ βρίσκεται πέρα από την ΑΟΖ. Σταδιακά η ΑΘ άρχισε να υφίσταται αρκετούς περιορισμούς και στην έκτασή της και στο περιεχόμενό της (ελευθερία των θαλασσών) και κατέληξε να θεωρείται εκείνη που περιλαμβάνει μόνο τα ύδατα που υπέρκειται του βυθού.

Η πρώτη κωδικοποίηση διεθνών κανόνων για την ανοικτή θάλασσα επιχειρήθηκε κατά την 1^η συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS I) υιοθετώντας τη σύμβαση της Γενεύης για την ανοικτή θάλασσα (1958). Η σύμβαση βασιζόταν στο ισχύον εθιμικό δίκαιο κατά μεγάλο μέρος, στοιχείο που ακολούθησε και η ΣΔΘ (1982). Άλλωστε στο προοίμιό της η σύμβαση της Γενεύης αναφέρει ρητά ότι πρόκειται για κωδικοποίηση καθιερωμένων αρχών του διεθνούς δικαίου.

Αντίστοιχα, σύμφωνα με τη ΣΔΘ (άρθ. 86), οι διατάξεις για την ΑΘ εφαρμόζονται σε θαλάσσιες περιοχές πέρα από τα εξωτερικά όρια της ΑΖ ή όταν το παράκτιο κράτος διαθέτει ΑΟΖ πέρα από τα εξωτερικά όρια αυτής της ζώνης. Αναμφίβολα στο καθεστώς

της ΑΘ υπάγονται τα υπερκείμενα ύδατα και ο σχετικός εναέριος χώρος, όχι όμως ο βυθός και το υπέδαφος που υπάγονται είτε στην υφαλοκρηπίδα κάποιου παράκτιου κράτους είτε στην **Περιοχή** (διεθνής βυθός). Πρέπει όμως να τονιστεί ότι αν και υπάγονται στην υφαλοκρηπίδα, διέπονται από το καθεστώς της ΑΘ για τις χρήσεις που δεν αποτελούν αντικείμενο κυριαρχικών δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους (π.χ. τοποθέτηση αγωγών).

23.2 Νομικό καθεστώς – Ελευθερίες και περιορισμοί στην ανοικτή θάλασσα.

Όπως υποστηρίζεται [Εμμ. Ρούκουνας], η ΑΘ δεν είναι **αδέσποτο πράγμα** (res nullius), διότι κανείς δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχία ή να εγείρει δικαιώματα κυριότητας σ' αυτήν (άρθ. 89). Επίσης δεν θεωρείται **κοινό πράγμα** (res communis), γιατί δεν ανήκει σε όλα τα κράτη με την έννοια της συγκυριαρχίας. Η πιο σωστή προσέγγιση είναι ότι η ΑΘ αποτελεί **πράγμα κοινής χρήσεως** (res communis usus), γι' αυτό υπάρχουν διαφορετικοί χρήστες και συγκρούσεις για τις χρήσεις της.

Ποιος ήταν ανέκαθεν ο σκοπός των διατάξεων που αναφέρονταν στην ΑΘ; Να εξασφαλιστεί για όλα τα κράτη η ελευθερία των θαλασσών. Σύμφωνα με τη σύμβαση της Γενεύης (άρθ. 2 και άρθ. 89 της ΣΔΘ), κανένα κράτος δεν δικαιούται να διεκδικήσει κυριαρχία σε οποιοδήποτε τμήμα της ΑΘ και δίδεται έμφαση στις ελευθερίες όλων των κρατών (περιλαμβάνοντας και τα περικλειστα κράτη): **ελευθερία ναυσιπλοΐας, ελευθερία αλιείας, ελευθερία τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών και ελευθερία υπερπτήσεως**. Υπάρχουν και άλλες συμπληρωματικές ελευθερίες που υπονοούνται και αφορούν στην επιστημονική έρευνα, στη χρήση για ναυτικά γυμνάσια και στην παρακολούθηση των γυμνασίων αυτών από τρίτα κράτη.

Η ΣΔΘ στο άρθρο 87 διαφοροποιείται σε ορισμένα σημεία από την προηγούμενη σύμβαση, προσθέτοντας την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νησιών και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπει το διεθνές δίκαιο και αναφέρεται ρητά πλέον η ελευ-

θερία της επιστημονικής έρευνας. Βέβαια οι περισσότερες από αυτές τις ελευθερίες τελούν υπό όρους που προβλέπουν άλλα τμήματα (sections) της ΣΔΘ, κάτι που δεν ίσχυε στη σύμβαση της Γενεύης. Επίσης η ΣΔΘ δεν αναφέρεται στα ναυτικά γυμνάσια, ίσως επειδή συνδυάζει τη χρήση της ΑΘ με τις περιόδους ειρήνης (άρθρ. 88).

Σύμφωνα με το άρθρο 87(2), κατά την άσκηση των ελευθεριών αυτών πρέπει να ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα των άλλων κρατών, καθώς και τα δικαιώματα που απορρέουν από τη ΣΔΘ σχετικά με τις δραστηριότητες εντός της Περιοχής. Πρόκειται λοιπόν για μια επιθυμητή ισορροπία, ώστε η άσκηση μιας ελευθερίας από ένα κράτος να μην προκαλεί την αδυναμία ασκήσεως της ίδιας ελευθερίας από άλλα κράτη ή να επηρεάζει τα κυριαρχικά δικαιώματα των παρακείμενων κρατών. Όπως ορθά υποστηρίζεται [Ιωάννου – Στρατή (2000)], παρότι δεν υπάρχει αξιολόγηση ή δεν τηρείται σειρά προτεραιότητας των διαφόρων ελευθεριών, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας μπορεί να θεωρηθεί ως η πρωτεύουσα χρήση της θάλασσας, π.χ. διασχίζοντας περιοχές πυκνής κυκλοφορίας, το δικαίωμα για την εκμετάλλευση του βυθού θα πρέπει να υποχωρεί έναντι της ελευθερίας της συνεχούς πορείας του πλοίου.

Ένας ακόμη περιορισμός τίθεται στο άρθρο 88 της ΣΔΘ, που αναφέρει ότι η ΑΘ προορίζεται για ειρηνικούς σκοπούς¹ δίχως να ορίζει τι δεν θεωρείται ειρηνικός σκοπός. Επομένως θα πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι καμία ελευθερία της ΑΘ δεν μπορεί να διεξάγεται νόμιμα αν αντιβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 2(4) του Χάρτη των Η.Ε., που αφορά στην απαγόρευση της απειλής και της χρήσεως βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας και της πολιτικής ανεξαρτησίας ενός κράτους. Ωστόσο η χρήση της ΑΘ για ειρηνικούς σκοπούς δεν σημαίνει ότι επιβάλλεται γενική **αποστρατικοποίηση** (demilitarization) των θαλασσών.

Πολλά κράτη κυρίως κατά το παρελθόν διεκδίκησαν σημαντικά τμήματα της ΑΘ με σκοπό την αποκλειστική χρήση τους είτε για **πυρηνικές δοκιμές** είτε για στρατιωτικά γυμνάσια. Το ερώτημα είναι αν προκαλούν βλάβη στα άλλα κράτη ή παρακωλύουν τις ελευθερίες των άλλων κρατών, οπότε πρέπει να κριθεί η νομιμότητα των πράξεων αυτών. Το ζήτημα των πυρηνικών δοκιμών ήταν το αντικείμενο διαφο-

ράς ανάμεσα στη Γαλλία, στην Αυστραλία και στη Ν. Ζηλανδία. Κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1970 η Γαλλία προχώρησε σε πυρηνικές δοκιμές στην ευρύτερη περιοχή της Γαλλικής Πολυνησίας (στον Ειρηνικό) και αυτό προκάλεσε την αντίδραση των άλλων δύο κρατών να προσφύγουν στο ΔΔΧ με σκοπό την απαγόρευση των δοκιμών. Το ΔΔΧ εξέδωσε δύο αποφάσεις² στην πρώτη συμφώνησε σε προσωρινά μέτρα υποδεικνύοντας τη διακοπή των δοκιμών κατά την περίοδο της εκκρεμότητας δίκης αλλά έναν χρόνο αργότερα, δεν έκρινε την ουσία της διαφοράς, δηλαδή κατά πόσο θεωρούνται νόμιμη ενέργεια οι πυρηνικές δοκιμές στην ΑΘ.

Με την πάροδο 20 ετών η Γαλλία ανακοίνωσε νέες δοκιμές στην ίδια περιοχή (1995) και η Ν. Ζηλανδία εκ νέου κατέφυγε στο ΔΔΧ, αλλά το τελευταίο απέρριψε την προσφυγή ως αναρμόδιο, που σημαίνει ότι μέχρι σήμερα δεν υπάρχει δικαστική απόφαση για τη νομιμότητα των πυρηνικών δοκιμών στην ΑΘ (το ΔΔΧ στη γνωμοδότησή του υποστήριξε ότι δεν μπορεί να αποφασίσει οριστικά αν η χρήση πυρηνικών όπλων θα είναι παράνομη ή νόμιμη σε περίπτωση άμυνας ενός κράτους και η οποία θα αφορά στην περίπτωση της επιβιώσεώς του).

23.3 Η περίπτωση των εμπορικών πλοίων στην ανοικτή θάλασσα.

Προηγουμένως αναφέραμε ότι η ναυσιπλοΐα αποτελεί την κλασική χρήση της θάλασσας αλλά και τη βάση εκφράσεως της ελευθερίας των θαλασσών. Με ποιον τρόπο διεξάγεται αυτό; Το άρθρο 90 της ΣΔΘ ορίζει ότι κάθε κράτος, παράκτιο και μη παράκτιο, έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ΑΘ με πλοία που φέρουν τη σημαία του. Αυτή η σχέση πλοίου και κράτους αποδεικνύει τον θεσμό της **εθνικότητας του πλοίου** (nationality of ship)². Κατά συνέπεια τα πλοία που κινούνται στην ΑΘ υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας (flag state).

Στην περίπτωση που ένα πλοίο κινούμενο στην ΑΘ παραβιάζει τους νόμους του κράτους της σημαίας ή το διεθνές δίκαιο, τότε είναι εκτεθειμένο σε πράξεις εξουσίας μόνο από τα πολεμικά πλοία του ίδιου κράτους (ανακοπή του πλου, άσκηση κατασταλτικών πράξεων επί του πλοίου, παράνομες πράξεις υπηκό-

¹ Στο πλαίσιο της χρήσεως της ΑΘ για ειρηνικούς σκοπούς περιλαμβάνονται και οι διεθνείς συμφωνίες για την αποφυγή εκθροπραξιών μεταξύ των πολεμικών πλοίων των διαφόρων κρατών. Τέτοια ήταν η συμφωνία Ελλάδας–Τουρκίας (1988) σχετικά με τη διεξαγωγή εθνικών στρατιωτικών δραστηριοτήτων στην ανοικτή θάλασσα και στον εναέριο χώρο του Αιγαίου.

² Περί εθνικότητας και νηολογήσεως πλοίων βλ. κεφ. 13.

ων του κράτους ή αλλοδαπών που βρίσκονται στο πλοίο). Εν κατακλείδι, το πολεμικό πλοίο μπορεί να συλλάβει το εμπορικό πλοίο που φέρει τη σημαία του και να το οδηγήσει σε λιμάνι του κράτους του.

Όμως τα πολεμικά πλοία δεν έχουν καμία εξουσία να επέμβουν ή να εμποδίζουν τη ναυσιπλοΐα ξένων πλοίων στην ΑΘ εν καιρώ ειρήνης. Εξυπακούεται ότι ένα πολεμικό πλοίο δεν μπορεί να προκαλέσει εμπόδια στη ναυσιπλοΐα άλλου πολεμικού πλοίου υπό διαφορετική σημαία, διότι αυτό δεν αποτελεί μόνο παραβίαση των κυριαρχικών δικαιωμάτων του κράτους της σημαίας αλλά πιθανόν να εξελιχθεί σε διπλωματικό επεισόδιο ή και σε ένοπλη σύρραξη.

Υπό ορισμένες προϋποθέσεις ένα πολεμικό πλοίο μπορεί να προβεί σε έλεγχο και περαιτέρω **επίσκεψη** (bordering) εμπορικού πλοίου υπό ξένη σημαία στην ΑΘ. Σύμφωνα με τη σύμβαση της Γενεύης (άρθ. 22 και 25), αν υπάρχει εύλογη υπόνοια ότι το αλλοδαπό πλοίο:

- 1) Ασκήι πειρατεία.
- 2) Ασκήι δουλεμπόριο και
- 3) έχει υψώσει άλλη σημαία από την πραγματική ή αρνείται να φέρει σημαία αλλά ουσιαστικά έχει την ίδια σημαία με το πολεμικό πλοίο.

Η ΣΔΘ προσθέτει άλλες 2 περιπτώσεις:

- 1) Αν το πλοίο δεν έχει ιθαγένεια και
- 2) αν το πλοίο, ενώ φέρει ξένη σημαία, ουσιαστικά έχει την ιθαγένεια του πολεμικού πλοίου, που ασκήι τον έλεγχο (άρθ. 110).

Όταν το εμπορικό πλοίο δεν συμμορφώνεται και συνεχίσει τον πλου του, το πολεμικό πλοίο³ μπορεί να ρίξει προειδοποιητικές βολές προς την κατεύθυνση της πλώρης ή να αποστείλει άγημα προς το ύποπτο πλοίο. Εφόσον ο έλεγχος των εγγράφων δεν πιστοποιεί την νομιμότητα του ξένου πλοίου, τότε ο έλεγχος μπορεί να γίνει πιο διεξοδικός με τον **δέοντα σεβασμό** (with all possible consideration). Εάν αποδειχθεί ότι δεν θεμελιώνονται λόγοι για την ανακοπή του πλου του πλοίου, τότε το κράτος της σημαίας του πολεμικού υπόκειται σε αποζημιώσεις.

Σε μια υπόθεση η Αμερικανική ακτοφυλακή το 1975 είχε σκοπό να επισκεφθεί το πλοίο **Sea Crust** με σημαία Μπαχάμες, το οποίο βρισκόταν 40 ν.μ. από τις ακτές των ΗΠΑ και μετά από καταδίωξη το συνέλαβε περίπου στα 200 ν.μ.. Η ενέργεια αυτή αφορούσε σε καταστολή παράνομης διακινήσεως

ναρκωτικών στη θάλασσα και πραγματοποιήθηκε με τη σύμφωνη γνώμη του κράτους της σημαίας. Η πλευρά του πλοίου υποστήριξε ότι άλλαξε σημαία στην ανοικτή θάλασσα, δηλαδή ύψωσε τη Βρετανική, οπότε χρειαζόταν η έγκριση της Βρετανικής κυβερνήσεως και όχι αυτή των Μπαχάμες⁴. Το αρμόδιο Αμερικανικό δικαστήριο έκρινε ότι η αλλαγή σημαίας στην ανοικτή θάλασσα εξομοιώνει το πλοίο με ένα πλοίο δίχως σημαία, δηλαδή **πειρατικό** (stateless). Όμως πρέπει να σημειώσουμε ότι το άρθρο 110 της ΣΔΘ δεν προβλέπει επίσκεψη στην ΑΘ ξένων εμπορικών πλοίων σε περιπτώσεις εμπορίου ναρκωτικών ή παρεμφερών ουσιών δίχως τη συγκατάθεση του κράτους της σημαίας.

23.4 Ειδικές εξαιρέσεις από τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.

Τα πολεμικά πλοία μπορούν να επέμβουν σε αλλοδαπά εμπορικά πλοία εν καιρώ ειρήνης στην ΑΘ:

1) Υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει η ΣΔΘ στο άρθρο 110 και η σύμβαση της Γενεύης στα άρθρα 22 και 25 και

2) αν υπάρχει άλλος συμβατικός κανόνας μόνο για τα πλοία των κρατών-μελών. Σε κάθε περίπτωση, το πολεμικό πλοίο αναμφίβολα μπορεί να επέμβει νόμιμα σε ένα εμπορικό πλοίο όταν το τελευταίο βρίσκεται εντός ορίων της ΑΖ του κράτους του πολεμικού πλοίου.

23.4.1 Το δικαίωμα νηοψίας.

Συχνά γίνεται σύγχυση μεταξύ του δικαιώματος επισκέψεως σε ένα εμπορικό πλοίο για έλεγχο των εγγράφων του με το δικαίωμα νηοψίας (visit and search), που αποτελεί νόμιμη πράξη μόνο όταν υπάρχει ένοπλη σύρραξη. Το εμπόλεμο κράτος δικαιούται να ελέγχει στην ΑΘ πλοία που είναι ύποπτα ότι μετέχουν σε πολεμικό ανεφοδιασμό του αντιπάλου ή διενεργούν λαθρεμπόριο πολέμου, αλλά απαιτείται προηγούμενη αναγγελία της ένοπλης συρράξεως προς τους τρίτους, ώστε οι τελευταίοι να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα.

Συνεπώς δικαίωμα νηοψίας εν καιρώ ειρήνης δεν υπάρχει. Επομένως κρίθηκαν παράνομες οι επεμβάσεις Γαλλικών πολεμικών πλοίων σε ξένα εμπορικά πλοία κατά τον πόλεμο απελευθερώσεως της Αλγερίας (1954 – 1962). Για να γίνει αποδεκτό δικαίωμα

³ Η ΣΔΘ ορίζει ότι η έρευνα μπορεί να γίνει και από δημόσιο πλοίο που είναι εξουσιοδοτημένο ή από πολεμικό αεροπλάνο.

⁴ Από την στιγμή που ένα πλοίο αποκτά μία σημαία δεν μπορεί να την αλλάξει κατά τη διάρκεια του πλου ή όταν προσεγγίζει ένα λιμάνι, εκτός αν υπάρξει πραγματική μεταβίβαση της ιδιοκτησίας ή αλλαγή νηολογίου.

ννοψίας, έπρεπε η Γαλλία να είχε αναγνωρίσει την Αλγερία ως εμπόλεμη ή τρίτα κράτη να είχαν κάνει αυτήν την αναγνώριση. Η ίδια προσέγγιση ισχύει για τον ναυτικό αποκλεισμό που επέβαλαν οι Αμερικανοί στην Κούβα (1961).

23.4.2 Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξεως.

Το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα **συνεχούς καταδίωξεως** (right of hot pursuit) ενός εμπορικού πλοίου (όχι πολεμικού) στην ΑΘ, αν αυτό έχει παραβιάσει τους νόμους του όταν βρισκόταν (αυτό ή μια λέμβος του) στα εσωτερικά ύδατα ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ή στην ΑΖ ή και στην συνορεύουσα ζώνη⁵ του κράτους αυτού (άρθ. 23 της συμβάσεως της Γενεύης και άρθ. 111 της ΣΔΘ). Το δικαίωμα αυτό προέρχεται από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, όταν γινόταν καταστολή της απαγορεύσεως εμπορίου αλκοόλ έξω από τα όρια της ΑΖ των ΗΠΑ, που τότε έφθανε στα 3 ν.μ..

Ένα παράδειγμα είναι η περίπτωση του πλοίου ***I'm Alone***, το οποίο βύθισε το αμερικανικό πολεμικό ναυτικό 200 ν.μ. έξω από τις ακτές των ΗΠΑ (1933), διότι υπήρχε υποψία πως παραβίαζε την εσωτερική τους νομοθεσία περί ποτοαπαγορεύσεως. Το πλοίο αρχικά βρισκόταν 10 ν.μ. από τις ακτές της Λουϊζιάνα και του ζητήθηκε να σταματήσει την πορεία του, αλλά αυτό δεν συμμορφώθηκε και κατά συνέπεια καταδιώχθηκε από πλοίο της ακτοφυλακής. Στην καταδίωξη λίγο αργότερα μετείχε και δεύτερο πολεμικό πλοίο και μετά από 2 ημέρες ανακόπηκε ο πλους σχεδόν στα σημερινά όρια της Αμερικανικής ΑΟΖ. Ο πλοίαρχος του ύποπτου πλοίου αρνήθηκε για μία ακόμη φορά τον έλεγχο και ένα από τα πλοία το βύθισε, αφού έριξε προειδοποιητική βολή πάνω από την ίσαλο γραμμή. Η Αμερικανοβρετανική διαιτησία που εξέτασε την υπόθεση έκρινε πως η βύθιση αποτελούσε υπέρβαση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους στον τομέα της συνεχούς καταδίωξεως, δηλαδή δεν αμφισβητήθηκε το δικαίωμα αυτό καθαυτό, αλλά η έκταση των κατασταλτικών μέτρων, δηλαδή η από πρόθεση βύθιση του πλοίου.

Η καταδίωξη μπορεί να αρχίσει με την εκπομπή πηκτικού ή οπτικού σήματος είτε το πολεμικό πλοίο βρίσκεται εντός της ΑΖ είτε στην ΑΘ, αρκεί το εμπορικό πλοίο να είναι ακόμη στα εσωτερικά ύδατα, την

ΑΖ και τη συνορεύουσα ζώνη. Συνήθως η καταδίωξη γίνεται σε περιπτώσεις παράνομης αλιείας στην ΑΖ και πρέπει να γίνει άμεσα, δηλαδή μετά την παραβίαση και όχι για προηγούμενα ταξίδια του πλοίου. Επίσης, η καταδίωξη πρέπει να είναι συνεχής, με ένταση και να διακόπτεται με τη σύλληψη του πλοίου ασχέτως αν αυτή συνεχιστεί στην ΑΘ. Η συνεχής καταδίωξη σταματά όταν το αλλοδαπό πλοίο καταφέρει να εισέλθει στην ΑΖ του κράτους της σημαίας ή τρίτου κράτους. Βέβαια η περίπτωση του τρίτου κράτους ενέχει διαδικασίες διπλωματικών ενεργειών. Η ΣΔΘ έχει επεκτείνει το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξεως για τις παραβιάσεις στην ΑΟΖ και στην υφαλοκρηπίδα περιλαμβάνοντας και τις ζώνες ασφαλείας, που προστατεύουν τις εγκαταστάσεις έρευνας και εξορύξεως των φυσικών πόρων του βυθού.

23.4.3 Πειρατεία.

Αναμφίβολα η πειρατεία είναι φαινόμενο διαχρονικό. Την εποχή της συμβάσεως της Γενεύης οι Κινέζοι πίεζαν σε μεγάλο βαθμό για τη ρύθμιση της πειρατείας⁶, η οποία συνέβαινε κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην Κίτρινη Θάλασσα και γενικότερα στη νοτιοανατολική Ασία, όπου εξακολουθεί να συμβαίνει μέχρι σήμερα (άρθ. 15). Η ΣΔΘ αντιγράφει σχεδόν με κάθε λεπτομέρεια το κείμενο του 1958 (άρθ. 101). Τι συνιστά πειρατεία; Οι ακόλουθες πράξεις:

1) Κάθε παράνομη πράξη βίας, καταλήψεως ή κάθε καταστροφή που γίνεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφονται **πρώτον** στην ανοικτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή κατά των προσώπων και των αγαθών που βρίσκονται σε αυτά και **δεύτερον** εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή αγαθών σε περιοχή που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία κανενός κράτους.

2) Κάθε πράξη κατοχής ή χρήσεως πλοίου ή αεροσκάφους, όταν αυτός που την ασκεί, γνωρίζει τα γεγονότα που δίνουν στο πλοίο ή στο αεροσκάφος πειρατικό χαρακτήρα.

3) Οποιαδήποτε πράξη που στοχεύει στην παράλυση ή σκόπιμη διευκόλυνση συνιστά πειρατεία.

Τα πειρατικά πλοία δεν διαθέτουν σημαία ή αν έχουν, ενεργούν με τρόπο αντίθετο προς τη νόμιμη συμπεριφορά που απαιτεί η κατοχή και χρήση της

⁵ Στη συνορεύουσα ζώνη η δίωξη επιτρέπεται όταν έχουν παραβιαστεί κανονισμοί εντός της ΑΖ, οι οποίοι αφορούν σε αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους που προστατεύονται στη ζώνη αυτή, όχι για παράνομες ενέργειες στις άλλες θαλάσσιες ζώνες στις οποίες έχει κυριαρχία το παράκτιο κράτος.

⁶ Για συμπληρωματικές πληροφορίες βλ. Π. Λυκούδης, (2014). Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Ίδρυμα Ευγενίδου, κεφ. 28 περί Τρομοκρατίας στη Θάλασσα και τις Επικίνδυνες Περιοχές, 122-125.

σημαίας. Ο Εμμ. Ρούκουνας (2005) τονίζει ότι ο ορισμός δεν καλύπτει όλες τις περιπτώσεις, γι' αυτό και ο όρος **πειρατεία** χρησιμοποιείται συχνά σε συνδυασμό με τον όρο **ένοπλη ληστεία** (piracy and armed robbery).

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι πράξεις πειρατείας συνιστούν όχι μόνο η επίθεση ή βύθιση άλλου πλοίου αλλά και η εκδίκηση κατά του πληρώματος ή των επιβατών ή η δολοφονία κάποιου προσώπου πάνω στο πλοίο ή η κλοπή και λεηλασία εμπορεύματος. Αντιθέτως, πράξεις που διαπράττονται από το πλήρωμα πολεμικού ή δημόσιου πλοίου δεν θεωρούνται πειρατεία, εκτός αν το πλοίο κατελήφθη από το πλήρωμα και προβαίνει σε πειρατικές πράξεις (άρθ. 102) ή αν είναι πλοίο δίχως εθνικότητα ή αν πρόκειται για πλοίο μη διεθνώς αναγνωρισμένης οντότητας (συνήθως θεωρία και πρακτική δεν ταυτίζονται σε αυτό το σημείο). Η περίπτωση του πλοίου **Mayaguez** με σημαία ΗΠΑ που συνελήφθη από πολεμικό πλοίο της Καμπότζης στην ΑΘ (1975). Οι Αμερικανοί το θεώρησαν πειρατεία, διότι το κράτος της σημαίας του πολεμικού δεν είχε διεθνή αναγνώριση (οι Ερυθροί Χμερ είχαν την εξουσία τότε στην Καμπότζη).

Με τα σημερινά δεδομένα οι κυριότερες περιοχές που υποφέρουν από πειρατικές ενέργειες και άλλες παρόμοιες καταστάσεις, π.χ. τρομοκρατικές ενέργειες, είναι:

1) Ο κόλπος της Γουινέας και ειδικά οι ακτές της Νιγηρίας (συνήθως οι πειρατές αρπάζουν αλιευτικά πλοία και με αυτά επιτίθενται σε άλλα εμπορικά πλοία που κινούνται στους λιμένες γειτονικών κρατών).

2) Η θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας (περιλαμβάνοντας και την περιοχή κοντά στο λιμάνι Άντεν της Υεμένης, όπου συχνά γίνονται τρομοκρατικές επιθέσεις).

3) Το στενό Malaca μεταξύ Μαλαισίας και Ινδονησίας και

4) οι θαλάσσιες περιοχές γύρω από τα νησιά των Φιλιππίνων.

Για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας έχουν δημιουργηθεί περιφερειακές συμφωνίες για την αντιμετώπιση της πειρατείας και ένοπλης ληστείας, ανάλογα με τις περιοχές, π.χ. στην Ασία υπάρχει η **RECAAP** που δημιουργήθηκε το 2004 με 16 κράτη-μέλη, για την περιοχή του δυτικού Ινδικού Ωκεανού και του κόλπου του Άντεν ο **Κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμποντί** (2009) και ο αντίστοιχος **Κώδικας της Γιαουντέ** (2013) για τα κράτη της Δυτικής Αφρικής.

Ποιες πράξεις δεν θεωρούνται πειρατεία; Ως πει-

ρατεία δεν θεωρείται η στάση σε πολεμικό πλοίο, όπως η γνωστή περίπτωση του Ρώσικου θωρηκτού **Ποτέμκιν**, το οποίο κατέλαβε το πλήρωμά του έξω από το λιμάνι της Οδησσού και το οδήγησε στο λιμάνι της Κωσταντζας (1905). Οι Ρουμανικές αρχές πρόσφεραν πολιτικό άσυλο στους στασιαστές, αλλά παρέδωσαν το πλοίο στη Ρωσία. Επίσης, η στάση σε εμπορικό πλοίο δεν συνιστά πειρατεία. Την αρμοδιότητα καταστολής έχει μόνο το κράτος της σημαίας, εκτός αν αυτό μέσω του πλοιάρχου ή των προξενικών αρχών μπορεί να ζητήσει τη βοήθεια άλλων κρατών, η οποία παρέχεται προαιρετικά.

Σε μια άλλη περίπτωση, βρετανικά ναρκαλιευτικά κατέστειλαν στάση στο υπό Βρετανική σημαία αλιευτικό **Mary** κοντά στις βρετανικές ακτές (1970). Επίσης, στάση σε ιδιωτικό πλοίο αποτελεί η περίπτωση του υπό Ελληνική σημαία πλοίου **Free Navigator**, το οποίο ενώ έπλεε στην ΑΘ συνελήφθη από Γαλλικά πολεμικά πλοία για καταστολή στάσεως πάνω στο πλοίο αλλά αφέθηκε ελεύθερο διότι δεν υπήρχε αρμοδιότητα των Γαλλικών αρχών.

Περιστατικά πράξεων βίας στην ΑΘ από επιβάτες πάνω στο πλοίο δεν θεωρούνται πειρατεία, π.χ. οι υποθέσεις του Ιταλικού κρουαζιερόπλοιου **Achille Lauro** (1985), του πλοίου **Muriel III** με τη δολοφονία του πλοιάρχου (1960) και το επεισόδιο στο πλοίο **Santa Maria** (1961), το οποίο δέχθηκε επίθεση από ένοπλη ομάδα που είχε πολιτικό έρεισμα (αντίπαλοι του δικτατορικού καθεστώτος του Σαλαζάρ), η οποία οδήγησε το πλοίο στο λιμάνι Ρεσίφε της Βραζιλίας. Η Βραζιλία παρέδωσε το πλοίο πίσω στους Πορτογάλους και πρόσφερε άσυλο στους επαναστάτες αρνούμενη να θεωρήσει ότι ήταν πειρατές και να ασκήσει εναντίον τους ποινική δικαιοδοσία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

Επίσης, οι πράξεις που προέρχονται από εντολές και κινήσεις έξω από το πλοίο αποτελούν περιοριστικά στοιχεία, τα οποία δεν επιτρέπουν **τρομοκρατικές ενέργειες** (terrorist attacks) που εκδηλώνονται στο πλοίο στην ΑΘ να αντιμετωπίζονται ως πειρατεία, π.χ. οι υποθέσεις του Ελληνικού κρουαζιερόπλοιου **City of Poros** (1988) ή του Γαλλικού Δ/Ξ **Limburg** ανοικτά της Υεμένης (2002).

23.4.4 Έκτακτες περιπτώσεις – Συγκρούσεις πλοίων στην ανοικτή θάλασσα.

Κατά το παρελθόν, λόγω και της εσφαλμένης αποφάσεως του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης – ΔΔΔΔ στην υπόθεση του γαλλικού πλοίου **Lotus** (1927), που δέχθηκε εν τη απουσία

κανόνα διεθνούς δικαίου που να ρυθμίζει κάποια συμπεριφορά, το νομικό κενό μπορεί να καλύπτεται από την εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους. Συνεπώς το κράτος έχει την εξουσία να τιμωρεί αδικήματα που έλαβαν χώρα στην ΑΘ από αλλοδαπά εμπορικά πλοία. Στην προκειμένη περίπτωση το ΔΔΔΔ έκανε αποδεκτή τη σύλληψη του υποπλοιάρχου του Γαλλικού πλοίου από την Τουρκία μετά από σύγκρουση στην ΑΘ στο Αιγαίο με το Τουρκικό πλοίο **Boz Kourt**, το οποίο τελικά βυθίστηκε.

Η θέση αυτή σωστά ανατράπηκε από τη Σύμβαση των Βρυξελλών (1952), που προβλέπει την αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας στις περιπτώσεις συγκρούσεων στην ΑΘ αλλά και συντρέχουσα αρμοδιότητα του κράτους, υπήκοος του οποίου είναι ο υπαίτιος της συγκρούσεως. Αυτή η ρύθμιση έχει ενσωματωθεί στο άρθρο 97 της ΣΔΘ. Εξάλλου υπάρχει και η ΔΣ του IMO για την Αποφυγή των Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREG).

23.4.5 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών.

Παρά τις προσπάθειες μικρών νησιωτικών κρατών, κυρίως της Καραϊβικής, να περιληφθούν στη ΣΔΘ διατάξεις για την καταστολή παράνομης διακινήσεως ψυχοτρόπων ουσιών, εντούτοις προκάλεσαν την αντίδραση αρκετών ναυτιλιακών κρατών που θεώρησαν ότι οι διατάξεις αυτές θα προέβαλαν εμπόδια στη διεθνή ναυσιπλοΐα, μολοντί γίνεται μία αναφορά στο άρθρο 108 της ΣΔΘ για συνεργασία μεταξύ των κρατών, που όμως περισσότερο διακοσμητική χαρακτηρίζεται. Τούτο δεν ισχύει βέβαια όταν η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και άλλων ουσιών γίνεται στα εσωτερικά ύδατα και την ΑΖ του παράκτιου κράτους, το οποίο δίχως τη συναίνεση του κράτους της σημαίας, δικαιούται να ανακόψει τον πλου και να συλλάβει το ύποπτο πλοίο είτε υπό ξένη είτε υπό εγχώρια σημαία.

Το ισχύον νομικό πλαίσιο περιορίζεται στη Σύμβαση της Βιέννης (1988) σχετικά με την καταπολέμηση της παράνομης διακινήσεως ναρκωτικών, η οποία στο θέμα της διεθνούς συνεργασίας για επέμβαση στην ΑΘ σε ύποπτο πλοίο ορίζει ότι αυτή μπορεί να γίνει μετά από συνεννόηση με το κράτος της σημαίας. Επειδή οι ρυθμίσεις είναι ανεπαρκείς, τα τελευταία χρόνια συνέβησαν αρκετές επεμβάσεις σε ξένα εμπορικά πλοία, που αποδείχθηκε ότι μετέφεραν ναρκωτικά από τη Λατινική Αμερική προς ΗΠΑ και Ευρώπη.

Κατά συνέπεια, κάποια κράτη βασιζόμενα στη

θεωρία των αποτελεσμάτων (theory of effects), σύμφωνα με την οποία το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα επεμβάσεως σε οποιοδήποτε πλοίο ακόμη και στην ΑΘ όταν απειλείται η ασφάλειά του. Οι ΗΠΑ συνέλαβαν πλοίο υπό Κυπριακή σημαία ανοικτά των ακτών τους, το οποίο προερχόταν από την Κολομβία γεμάτο με φορτίο ναρκωτικών (1999). Επίσης, Γαλλικό πολεμικό πλοίο συνέλαβε έξω από τις ακτές της Σενεγάλης πλοίο υπό σημαία Καμπότζης, μάλλον Ελληνικών συμφερόντων με προορισμό την Ισπανία, το οποίο μετέφερε μεγάλο φορτίο κοκαΐνης (2002). Μέρος του φορτίου ρίχθηκε στη θάλασσα. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που δεν είχαν επιτυχία, για παράδειγμα όταν η Ιταλική ακτοφυλακή συνέλαβε το πλοίο **Fidelio** υπό σημαία Ονδούρας στην ΑΘ έξω από τις Ιταλικές ακτές, προερχόμενο από τον Πειραιά και μεταφέροντας κάποιους τόνους ινδικής κάνναβης (1986). Το κράτος της σημαίας δεν συναίνεσε στη σύλληψη του πλοίου και τα Ιταλικά δικαστήρια θεώρησαν ότι ήταν αναρμόδια να δώσουν λύση.

23.4.6 Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην ΑΘ τα κράτη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των βιολογικών πόρων, αλλά δικαίωμα επεμβάσεως έχει μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου. Όμως υπάρχουν και περιπτώσεις που ένα παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετήσει μέτρα έξω από τις ζώνες δικαιοδοσίας του, δηλαδή στην ΑΘ. Το άρθρο 221 ορίζει ρητά ότι τα κράτη μπορούν να εφαρμόσουν μέτρα με σκοπό την προστασία από πραγματική ή απειλούμενη βλάβη στις ακτές τους εξαιτίας της ρυπάνσεως που προκαλείται από ατυχήματα πλοίων για να προστατεύσουν τα αλιευτικά τους πεδία. Τα μέτρα αυτά δεν πρέπει να υπερβαίνουν τον πραγματικό κίνδυνο (αρχή της αναλογικότητας).

Κατά το παρελθόν έχουν καταγραφεί πολλά ατυχήματα πλοίων κοντά στις ακτές ή λιμενικές περιοχές ενώ κινούνται στην ΑΘ, ιδίως τα Δ/Ξ λόγω και του φορτίου που μεταφέρουν. Σε πολλές από αυτές τις περιπτώσεις υπήρξε άρνηση του παράκτιου κράτους να προσφέρει ένα **μέρος καταφύγιου** (place of refuge) για το πλοίο, ακόμη και αν κινδυνεύει σοβαρά αυτό και το πλήρωμα λόγω κακοκαιρίας, π.χ. οι περιπτώσεις του **Castor** (2000) στη Μεσόγειο ή του **Prestige** (2002) στις ακτές της Γαλιτίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΥΘΟΣ

24.1 Ορισμοί.

Γεωγραφικά ο βυθός είναι το έδαφος και το υπέδαφος που βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας δίχως να υπολογίζεται το βάθος ή η απόσταση από την ακτή. Νομικά ο βυθός διαχωρίζεται στα τμήματα που βρίσκονται ή πιθανόν να τεθούν υπό εθνική κυριαρχία ή απλά οποιασδήποτε μορφής δικαιοδοσία και στα τμήματα τα οποία βρίσκονται πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας. Τα δεύτερα τμήματα που, όπως έχουμε πρωτύτερα επισημάνει, είναι μετά το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας, αποτελούν τον Διεθνή Βυθό (ΔΒ) και με βάση την ορολογία που έχει καθιερωθεί στη ΣΔΘ, την Περιοχή (the Area).

Κατά το παρελθόν ο ΔΒ διεπόταν από το καθεστώς ελευθερίας της ΑΘ, δηλαδή όλα τα κράτη είχαν πρόσβαση στους φυσικούς πόρους της, αρκεί να μην προέβαλαν εμπόδια στην άσκηση των ελευθεριών στην ΑΘ από τα άλλα κράτη. Η πραγματικότητα όμως ήταν εντελώς διαφορετική, διότι δεν είναι πρακτικά δυνατόν όταν ένα κράτος προχωρά στην εκμετάλλευση του ΔΒ μέσω εργασιών έρευνας και αναζητήσεως, να μην έχει κάποια μορφή αποκλειστικότητας. Τούτο διότι η αποκλειστική χρήση ενός τμήματος του ΔΒ απαιτεί κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα.

Επομένως, το ζήτημα αυτό παρέμενε ανοικτό για όλα τα κράτη μέχρι τη στιγμή που άρχισε η εκμετάλλευση των ορυκτών στον βυθό της θάλασσας (αρχές του 1970). Τα πρώτα ορυκτά αφορούσαν στους κονδύλους μαγνησίου (manganese nodules). Η εκμετάλλευση που προκάλεσε την αντίδραση πολλών αναπτυσσομένων κρατών, που επιθυμούσαν τον περιορισμό της αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως του ΔΒ από τα ανεπτυγμένα κράτη, τα οποία διέθεταν τον απαραίτητο εξοπλισμό και τα κεφάλαια που απαιτούνταν για τις σχετικές δραστηριότητες.

24.2 Τα θεσμικά όργανα της Περιοχής.

Η διαχείριση του ΔΒ και των πόρων του ανατίθενται από τη ΣΔΘ σε έναν νέο διεθνή οργανισμό, τη Διεθνή Αρχή Θαλάσσιου Βυθού (International

Seabed Authority), που εδρεύει στη Τζαμάικα και έχει ως μέλη όλα τα κράτη-μέλη της ΣΔΘ (άρθ. 156). Στην ουσία η Αρχή οργανώνει, εκτελεί και ελέγχει όλες τις δραστηριότητες στην Περιοχή. Σύμφωνα με το άρθρο 176 διαθέτει νομική προσωπικότητα αλλά και την απαραίτητη νομική ικανότητα. Έχει τις απαραίτητες εξουσίες που απορρέουν από τη ΣΔΘ αλλά και τις **τεκμαρτές αρμοδιότητες** (implied powers) για την άσκηση των καθηκόντων της. Η Αρχή αποτελείται από κύρια όργανα (Συνέλευση, Συμβούλιο, Γραμματεία), δευτερεύοντα όργανα (διάφορες επιτροπές) και ένα αυτοτελές επιχειρησιακό όργανο, την Επιχείρηση (Enterprise).

24.3 Οι ρυθμίσεις για τον διεθνή βυθό.

Γνωστό είναι πλέον ότι οι πρωτοβουλίες για τη διεθνή ρύθμιση του καθεστώτος του βυθού των θαλασσών προήλθαν από τη Μάλτα (μέσω του Πρέσβη Α. Pardo), η οποία ουσιαστικά πρότεινε τη διατήρηση του θαλάσσιου και ωκεάνιου βυθού και του υπεδάφους αυτών αποκλειστικά για ειρηνευτικούς σκοπούς και τη χρήση των πόρων τους για το συμφέρον της ανθρωπότητας (1967). Μετά από 3 χρόνια ακολούθησε η υιοθέτηση από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών της αποφάσεως 2749 (XXV), σύμφωνα με την οποία οι περιοχές αυτές και οι πόροι τους αποτελούν **κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας** (common heritage of mankind). Η απόφαση αυτή αποτέλεσε το έναυσμα για τη σύγκληση της 3^{ης} συνδιασκέψεως των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Ενώ με βάση τη σύμβαση της Γενεύης για την Υφαλοκρηπίδα (1958) και το εθιμικό δίκαιο, το κριτήριο της εκμεταλλεύσεως αποτελούσε τη βάση για το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας, η ΣΔΘ μετά και τις έντονες αντιπαραθέσεις όρισε στο Μέρος XI ότι ο θαλάσσιος και ωκεάνιος βυθός πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας αποτελεί κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας (άρθ. 136) και προέβλεψε ένα πολύπλοκο σύστημα εκμεταλλεύσεως των πόρων, ενώ συνάμα απορρίφθηκε πρόταση για την υιοθέτηση

ενός καθεστώτος συνδιαχειρίσεως όλων των χρήσεων του ΔΒ.

Από την άλλη πλευρά έχουν καταγραφεί αντιδράσεις ως βασικό αίτιο της μη επικυρώσεως της ΣΔΘ από τα ανεπτυγμένα κράτη σχετικά με τις διατάξεις του Μέρους XI, για το οποίο βέβαια παρήλθε πολύς χρόνος μέχρι να τεθεί σε ισχύ. Με σκοπό την εύρεση μιας συμβιβαστικής λύσεως έγιναν διαπραγματεύσεις με τον Γ.Γ. των ΟΗΕ, που κατέληξαν στην υιοθέτηση της συμφωνίας της Νέας Υόρκης (απόφαση 48/263-1994), σύμφωνα με την οποία τροποποιούνται σε σημαντικό βαθμό οι διατάξεις του Μέρους XI της ΣΔΘ. Μέχρι σήμερα ωστόσο οι ΗΠΑ δεν έχουν γίνει μέλος της συμβάσεως.

Επειδή η Περιοχή και οι πόροι της¹ διέπονται από την αρχή της κοινής κληρονομιάς και θεσπίζονται από τα άρθρα 136 και 140 της ΣΔΘ, οι συνέπειες διακρίνονται σε αρνητικές και θετικές ρυθμίσεις. Οι αρνητικές ρυθμίσεις – απαγορεύσεις μεταξύ άλλων είναι:

1) Απαγόρευση διεκδικήσεως ή ασκήσεως κυριαρχίας σε κάθε τμήμα της Περιοχής (άρθ. 137).

2) Απαγόρευση ιδιοποιήσεως κάθε τμήματος από κράτος ή φυσικά και νομικά πρόσωπα.

3) Απαγόρευση αποκτήσεως ή ασκήσεως δικαιωμάτων στα ορυκτά της Περιοχής από οποιοδήποτε κράτος ή φυσικό και νομικό πρόσωπο, κάτι που επιτρέπεται αν είναι συμβατή με τις διατάξεις της ΣΔΘ. Αν προκληθούν ζημιές από παράλειψη εκπληρώσεως σχετικών υποχρεώσεων, την ευθύνη αποκαταστάσεώς τους έχει το κράτος ή ο διεθνής οργανισμός (άρθ. 139).

Οι θετικές ρυθμίσεις βασίζονται στις υποχρεώσεις των κρατών στην Περιοχή, δηλαδή:

1) Η κατάλληλη συμπεριφορά σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου και τις αρχές του Χάρτη των Η.Ε. (άρθ. 138).

2) Η συμπεριφορά αυτή να έχει ως αρχή τη διατήρηση της ειρήνης, της ασφάλειας, της προαγωγής της διεθνούς συνεργασίας και της αμοιβαίας κατανοήσεως μεταξύ των κρατών (άρθ. 141)².

3) Οι δραστηριότητες στην Περιοχή να γίνονται με τρόπο τέτοιο προς όφελος της ανθρωπότητας, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική θέση των κρατών, παράκτια ή περικόλιστα (άρθ. 140) και

4) η ανάγκη υπολογισμού των συμφερόντων των αναπτυσσομένων κρατών αλλά και των εθνών που δεν έχουν αποκτήσει πλήρη ανεξαρτησία.

Ένα ακόμη σημείο άξιο σχολιασμού είναι η προστασία των δικαιωμάτων των παρακτίων κρατών διότι δεν είναι σπάνιο ορισμένα κοιτάσματα που βρίσκονται στον ΔΒ να εκτείνονται και σε περιοχές που εμπίπτουν στην εθνική δικαιοδοσία (δηλ. εντός της υφαλοκρηπίδας πάνω στην οποία το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα). Το άρθρο 142 της ΣΔΘ ορίζει ότι όταν υπάρχουν τέτοιου είδους δραστηριότητες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα έννομα συμφέροντα του παράκτιου κράτους, διότι τα κοιτάσματα αυτά είναι υπό τη δικαιοδοσία του. (Σε άλλη περίπτωση γίνονται διαβουλεύσεις με το ενδιαφερόμενο κράτος και γνωστοποίηση προς αυτό των δραστηριοτήτων του, αλλά για όποια κοιτάσματα είναι εντός της δικαιοδοσίας του απαιτείται η συναίνεσή του).

Όλα τα παραπάνω ορίζουν ότι ο έλεγχος της Περιοχής και των πόρων της ουσιαστικά θα ασκείται από το σύνολο της ανθρωπότητας, η οποία αντιπροσωπεύεται από την Αρχή, δηλαδή τον διεθνή οργανισμό, διά μέσου του οποίου τα κράτη θα ελέγχουν τις δραστηριότητες στον βυθό, άρα απαιτείται ορθολογική διαχείριση των πόρων και δίκαιη κατανομή των προσόδων. Επομένως, η συμφωνία της Νέας Υόρκης επέφερε αρκετές αλλαγές (που υπεριοχύνουν των αρχικών ρυθμίσεων), αλλά ουσιαστικά περιόρισε σε σημαντικό βαθμό το περιεχόμενο της αρχής της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας.

24.4 Άλλες σημαντικές ρυθμίσεις που διέπουν την Περιοχή.

Στο Μέρος XIII της ΣΔΘ ρυθμίζεται η **θαλάσσια επιστημονική έρευνα** (marine scientific re-

¹ Ως **πόροι** νοούνται (άρθ. 133) όλοι οι υπό στερεά, υγρή ή αερίωδη κατάσταση ορυκτοί πόροι στην Περιοχή, επί των θαλασσίων βυθών ή στο υπέδαφός τους, περιλαμβάνοντας και τους πολυμεταλλικούς κονδύλους.

² Αντίστοιχη υποχρέωση υπάρχει στο άρθρο 88 της ΣΔΘ για την ΑΘ, αλλά η χρήση της για ειρηνικούς σκοπούς δεν είναι απόλυτη. Επομένως το άρθρο 141 διαφοροποιείται οπότε η ερμηνεία του δεν βασίζεται μόνο στην απαγόρευση της απειλής ή της χρήσεως βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας και της πολιτικής ανεξαρτησίας ενός κράτους, αλλά γενικότερα στην αποστρατικοποίηση του ΔΒ. Εξάλλου υπάρχει και η Συνθήκη Ουάσιγκτον-Λονδίνου-Μόσχας για την απαγόρευση τοποθετήσεως πυρηνικών όπλων και άλλων όπλων μαζικής καταστροφής στο βυθό των θαλασσών και ωκεανών και στο υπέδαφος αυτών (1972), η οποία επικυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Ν. 1528/1985.

search). Προβλέπονται μεταξύ άλλων, η διεθνής συνεργασία ανάμεσα στα κράτη, η προετοιμασία και υποβολή σχεδίων, ο καθορισμός των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των κρατών που επιχειρούν επιστημονική έρευνα, η άσκηση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους για θέματα έρευνας που διεξάγονται στην ΑΖ, στην υφαλοκρηπίδα και στην ΑΟΖ κ.λπ.. Όσον αφορά στην έρευνα στην Περιοχή, το άρθρο 256 της ΣΔΘ επαναλαμβάνει τις διατάξεις του άρθρου 143 περί δικαιώματος όλων των κρατών και διεθνών οργανισμών να διεξάγουν έρευνα, ενώ το άρθρο 263 ορίζει τις αποζημιώσεις σε περίπτωση προκλήσεως ζημιών. Η θαλάσσια επιστημονική έρευνα στην Περιοχή πρέπει να γίνεται αποκλειστικά για ειρηνικούς σκοπούς.

Σχετικά με τη **μεταφορά τεχνολογίας**, ήταν μία από τις βασικές απαιτήσεις των αναπτυσσομένων κρατών κατά τις προπαρασκευαστικές συζητήσεις για τη ΣΔΘ. Οι λόγοι αφορούσαν σε θέματα ανάπτυξεως της οικονομίας τους και ισότιμη συμμετοχή στην εκμετάλλευση των πόρων του ΔΒ. Το Μέρος XIV παραθέτει διατάξεις σχετικές με τη μεταφορά των θαλασσιών επιστημών και της τεχνολογίας υπό δίκαιους όρους και προϋποθέσεις, την ανάπτυξη της τεχνολογικής ικανότητας των κρατών (άρθ. 266), την προστασία των εννόμων συμφερόντων των κρατών και τη δημιουργία εθνικών και περιφερειακών επιστημονικών κέντρων (άρθ. 275-277). Ο ρόλος της Αρχής είναι εξίσου σημαντικός (άρθ. 273) και βασίζεται στη συνεργασία με τα κράτη για την προώθηση και μεταφορά της τεχνολογίας στα αναπτυσσόμενα κράτη, στους πολίτες τους και στην Επιχείρηση.

Στην Περιοχή η απόκτηση τεχνολογίας από την Επιχείρηση και τα αναπτυσσόμενα κράτη γίνεται με βάση τους εμπορικούς όρους και τις συνθήκες της ελεύθερης αγοράς. Αν οι όροι αυτοί δεν εξασφαλίζουν την μεταφορά τεχνολογίας, τότε η Αρχή μπορεί να ζητήσει από τους αναδόχους και τα κράτη ως εγγυητές τους να συνεργαστούν μαζί της λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις για την πνευματική και βιομηχανική ιδιοκτησία.

Η ΣΔΘ ρυθμίζει και τα θέματα **ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος** στο Μέρος XII περί Προστασίας και Διατήρησης του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, αλλά και στο Μέρος XI που σχετίζεται με την Περιοχή. Σύμφωνα με τη ΣΔΘ, υπάρχει η βασική υποχρέωση των κρατών να προστατεύουν και να διαφυλάσσουν το θαλάσσιο περιβάλλον (άρθ. 192). Στην πράξη, από μία πληθώρα διατάξεων

(άρθ. 192-237), η σύμβαση εστίασε το ενδιαφέρον της στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και δημιούργησε μια ομπρέλα νομικών κανόνων, που βοήθησε σε μεγάλο βαθμό τον ΙΜΟ και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος του Ο.Η.Ε. (United Nations Environment Program – UNEP) να αναπτύξουν το δικό τους διεθνές νομικό περιβαλλοντικό σύστημα.

Το άρθρο 217 προβλέπει και υποχρεώνει το κράτος της σημαίας να λαμβάνει μέτρα κατά των πλοίων που ρυπαίνουν τη θάλασσα. Στην ΑΖ η нθελημένη ρύπανση παραβιάζει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύσει τη διέλευση του ξένου πλοίου (άρθ. 19 και 21). Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία οφείλουν να ακολουθούν διαύλους που καθορίζονται από το παράκτιο κράτος (άρθ. 22). Στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος μπορεί να επιβάλει κυρώσεις, εφόσον το διερχόμενο πλοίο παραβιάζει διεθνείς κανόνες που θεσπίζονται στη σύμβαση, αλλά και να εφαρμόσει την εσωτερική του νομοθεσία κατόπιν σύμφωνης γνώμης και αποδοχής του ΙΜΟ. Στην ΑΘ τα κράτη υποχρεώνονται να εξασφαλίζουν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των πόρων, αλλά δικαίωμα επεμβάσεως έχει μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Το άρθρο 228 προβλέπει ότι σε περίπτωση περιστατικού ρυπάνσεως εκτός ορίων της ΑΖ, το κράτος που υφίσταται τη ζημιά, έχει δικαίωμα να επιβάλει κυρώσεις κατά του αλλοδαπού πλοίου, και εφόσον αποδειχτεί η ευθύνη να επιβληθούν πρόστιμα, με την απαραίτητη προϋπόθεση ότι με την πάροδο έξι μηνών από την παραβίαση των διατάξεων περί ρυπάνσεως, το κράτος της σημαίας δεν έχει προβεί στη δίωξη του πλοίου. Το άρθρο 229 αναφέρει τις αστικές αγωγές για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 236 οι παραπάνω διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε ξένα πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία ή άλλα σκάφη ή αεροπλάνα που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από κράτη για κυβερνητικές και όχι εμπορικές υπηρεσίες.

Ειδικά στην Περιοχή το άρθρο 145 προβλέπει ειδικές διατάξεις, που αναφέρονται στη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, π.χ. λήψη μέτρων για την αποτελεσματική προστασία από τις βλαβερές συνέπειες οι οποίες μπορεί να προκληθούν από δραστηριότητες που διεξάγονται στην περιοχή. Η Αρχή υιοθετεί κανόνες κατάλληλους που σκοπεύουν στην πρόληψη, μείωση και στον έλεγχο της ρυπάνσεως, συμπεριλαμβανομένων των ακτών, στην αντιμετώπιση άλλων

κινδύνων που απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον (διαταραχή της οικολογικής ισορροπίας). Σημαντική είναι η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος από δραστηριότητες όπως **γεωτρήσεις** (drilling), **βυθοκοπήσεις** (dredging), ανασκαφές, απόρριψη αποβλήτων, κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση εγκαταστάσεων, αγωγών και άλλων εξαρτημάτων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες αυτές.

Οι εν λόγω κανόνες θα σκοπεύουν και στην προστασία και διατήρηση των φυσικών πόρων της Περιοχής αλλά και στην πρόληψη καταστροφής της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας. Εξάλλου στο άρθρο 142(3) ορίζεται ότι οι ρυθμίσεις του Μέρους XI δεν θίγουν τα δικαιώματα των παρακτίων κρατών, ώστε αυτά να λαμβάνουν τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την πρόληψη, μείωση ή εξάλειψη σοβαρού και άμεσου κινδύνου για τις ακτές τους. Επίσης, σύμφωνα με τη Συμφωνία της Νέας Υόρκης, οι αιτήσεις για έγκριση προγραμμάτων εργασιών στην Περιοχή πρέπει να βασίζονται από μια εκτίμηση των πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από αυτές τις δραστηριότητες.

Μια καινοτομία στις διατάξεις της ΣΔΘ στην Περιοχή είναι η βασική υποχρέωση των κρατών για την **προστασία της ανθρώπινης ζωής** (άρθ. 146). Πρόκειται για υποχρέωση της Αρχής να εξασφαλίσει διαδικασίες και κανονισμούς με σκοπό τη συμπλήρωση του ισχύοντος διεθνούς δικαίου που περιέχεται στις ΔΣ. Δεν υπάρχει αντίστοιχη υποχρέωση στη ΣΔΘ για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στις

άλλες θαλάσσιες ζώνες, παρά μόνο κάποιες σποραδικές διατάξεις, που αφορούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην ασφάλεια στη θάλασσα και στην παροχή βοήθειας σε πρόσωπα, τα οποία κινδυνεύουν.

Σύμφωνα με το άρθρο 149, τα **αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα** που βρίσκονται στην Περιοχή προφυλάσσονται ή διατίθενται για το συμφέρον όλης της ανθρωπότητας, δηλαδή η ΣΔΘ καθιστά τα αντικείμενα αυτά κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας. Υποστηρίζεται [Ιωάννου – Στρατή (2000)] ότι η διάταξη αυτή έχει αρκετά ερμηνευτικά προβλήματα, π.χ. δεν προσδιορίζεται η μέθοδος της διαθέσεως των πολιτιστικών αγαθών προς όφελος της ανθρωπότητας ούτε ο τρόπος χρηματοδοτήσεως των σχετικών εργασιών, αλλά και ότι υπάρχουν οι προϋποθέσεις πωλήσεως των, ώστε να ωφεληθεί η ανθρωπότητα από τις εμπορικές συναλλαγές.

Η ΣΔΘ δυσκολεύει ακόμη περισσότερο την κατάσταση αυτή, διότι προβλέπει το **δικαίωμα προτιμήσεως** εναλλακτικά σε 3 κράτη, ήτοι:

- 1) Το κράτος προελεύσεως.
- 2) Το κράτος πολιτιστικής προελεύσεως και
- 3) το κράτος αρχαιολογικής ή ιστορικής προελεύσεως.

Ωστόσο δεν έχει δοθεί απάντηση μέχρι σήμερα στο τι θα συμβεί αν εμφανιστούν δύο ή περισσότερα κράτη και ασκήσουν δικαίωμα προτιμήσεως ή τεθεί το δίλημμα ποιο κράτος τελικά θα αποκτήσει τα πολιτιστικά αγαθά.

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

Αγγλικοί όροι

A

AIP 246
Air draft 16
Alternate hold loading condition 109
Annex 140
API 301
Appendix 140
Arithmetic mean draught (AMD) 357
Auto ignition point 150
admiralty oilers 67

B

Below the waterline 102
Blue Paper 194

C

Cabotage, 231
Commission v. France 191

D

Danish International Ship Register 242
De Dominio Maris Dissertatio 253

F

FSA (Formal Safety Assessment) 163

G

Geneva Conventions 253
Genuine link 238
German International Ship Register 243
Goal-based standards 14
Green Paper 193

H

HEAP (Human Element Analyzing Process) 165
Herald of Free Enterprise 195
High seas 262, 301
Hogging 35
HRA (Human Reliability Analysis) 163

I

INMARSAT 18

L

Load-on-top 75
Logistics 231
LRIT 25

N

New Inspection regime 247
Norwegian International Ship Register 242

O

Oil in Navigable Waters Act (1922) 86
Open seas 301

S

Short-sea shipping 228

T

Tacit acceptance 6
Territorial sea 262
Territorial waters 270
Time-honored principle 27

W

within the territory or territorial sea 288

Ελληνικοί όροι

A

Αβλαβής 273
Αγκυροβόληση και δυσκολίες ρυμουλκήσεως 32
Αδέσποτο πράγμα 301
Αδυναμία στη δομή του πλοίου 32
Αιγιαλιτιδα ζωνη 269
Αιγιαλός 263
Αίτια θεσπίσεως του θεσμού 296
Άκαυστο υλικό 15
Ακεραιότητα 14
Αλιευτική ζώνη 297
Άμεσες ευθύνες των ναυτιλιακών εταιρειών 40
Ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας 270
Ανάλυση των διατάξεων του ΚΑΔ 137
Ανανεωμένα και σύντομα θεσμικά εκπαιδευτικά προγράμματα 50
Αναφορές και Ανάλυση Περιπτώσεων μη

Συμμορφώσεως, Ατυχημάτων και Επικινδύνων
 Περιστατικών 143
 Ανθρώπινος παράγοντας 68
 Ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς 15
 Ανοικτή θάλασσα 261
 Ανταγωνισμός δίκως όρια για τους ναύλους 226
 Αξιολόγηση ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις
 176
 Αξιολόγηση κόστους-οφέλους 163
 Αξιολόγηση ρίσκου 162
 Αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου 176
 Αξιολόγηση του IMO σχετικά με τον αντίκτυπο και την
 αποτελεσματικότητά του 157
 Αξιοματικός Ασφάλειας Εταιρείας 172
 Αξιοματικός Ασφάλειας Πλοίου 172
 Απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage 232
 Απόβλητα κάθε μηχανοστασίου 76
 Απόθεμα 281
 Αποκλειστικές αλιευτικές ζώνες 296
 Αποκλειστική οικονομική ζώνη 296
 Αποστρατικοποίηση 302
 Αποτύπωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών
 της NMA 229
 Αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα 181
 Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών 67
 Αρμόδιος λειτουργός 245
 Αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους 288
 Άρνηση παραλαβής φορτίου 225
 Άρνηση προσβάσεως των πλοίων 250
 Αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα 310
 Αρχαιολογική ζώνη 289
 Αρχές ναυτικής ασφάλειας 174
 Αρχή 134
 Αρχή ναυτικής ασφάλειας της Αυστραλίας 248
 Αρχή της ίσης αποστάσεως 273
 Αρχή της μη ευνοϊκότερης μεταχειρίσεως 53
 Αρχικό έγγραφο 4
 Αρχιπελαγικά κράτη 284
 Αρχιπελαγικά ύδατα 285
 Αρχιπέλαγος 284
 Άσκηση αρμοδιοτήτων 289
 Ασφάλεια επιβατηγών πλοίων 27
 Ασφάλεια και ποιότητα στην εμπορική Ναυτιλία 126
 Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας 19
 Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής
 στη θάλασσα 11
 Ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων 32
 Ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών 194
 Ασφάλεια των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων 34
 Ασφάλεια των φορτηγών πλοίων κύδην ξηρού
 Φορτίου 29
 Ασφαλιστικές αγωγές 240

Ατελής νόμος 238
 Ατόλες 260
 Ατυχήματα 133
 Αυθαίρετες χρεώσεις τιμών 220
 Αυξημένες απαιτήσεις για γνώση της αγγλικής
 γλώσσας 41
 Αυτοδίκαια 287
 Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού 168

B

Βάρκες διασώσεως 24
 Βασικά στοιχεία της ΔΣ STCW 1995 38
 Βασικές κατηγορίες ατυχημάτων 65
 Βασικοί σκοποί της SOLAS 11
 Βελτίωση 47
 Βελτίωση των πρακτικών χειρισμού των φορτίων 30
 Βιβλίο καταγραφής θαλασσινού έρματος 187
 Βράχος 261
 Βύθιση 65
 Βυθοκορήσεις 310

Γ

Γεωγραφικώς μειονεκτούντα κράτη 294
 Γεωλογική έννοια της υφαλοκρηπίδας 293
 Γεωτρήσεις 310
 Γραμμές βάσεως στην οριοθέτηση θαλασσιών και
 υποθαλασσιών ζωνών 256

Δ

Δείκτης Ενεργειακής Αποδόσεως Σχεδιασμού 108
 Δεξαμενές καθαρού έρματος 77
 Δεξαμενές καταλοίπων 94
 Δεξαμενή παρακρατήσεως των λυμάτων 105
 Δεύτερα νηολόγια 242
 Δήλωση Ασφάλειας 171
 Διαδικασίες ενάρξεως ισχύος της συμβάσεως 5
 Διαδικασίες πλύσεως δεξαμενών φορτίου 78
 Διακρίσεις των πλοίων ως χρηστών της Θάλασσας 265
 Διάκριση σημαίας 231
 Διαρροή από τη σημαία 212
 Διατάξεις του OPA 119
 Διατροφικότητα 193
 Διαφοροποίηση των μεθοδολογιών FSA και HRA
 με τον ΚΑΔ 165
 Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων 21
 Διαχείριση ρίσκου 162
 Διαχείριση του ανθρωπίνου δυναμικού στην εμπορική
 ναυτιλία 36
 Διαχειριστής 159
 Διαχειριστής και ηγέτης 159
 Διεθνείς Κώδικες για την κατασκευή και τον εξοπλισμό

των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα κύδην
χημικά 96

Διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις 4

Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου 168

Διεθνές πιστοποιητικό διαχειρίσεως θαλασσινού
έρματος 187

Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδόσεως 108

Διεθνή στενά 276

Διεθνής βυθός 307

Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως 21

Διεθνής κώδικας για τα σωστικά μέσα 17

Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και
των λιμενικών εγκαταστάσεων 168

Διεθνής Σύμβαση 4

Διεθνής Σύμβαση BWM 187

Διεθνής Σύμβαση COLREG 181

Διεθνής Σύμβαση MARPOL 54

Διεθνής Σύμβαση OILPOL (1954) 87

Διεθνής Σύμβαση SOLAS 10

Διεθνής Σύμβαση STCW 36

Διεθνής Σύμβαση Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 254

Διεθνής Υπηρεσία NAVTEX 18

Διέλευση 273

Δίκαιο της Θάλασσας 291

Δικαιοδοσία επί των αλλοδαπών πλοίων
στους λιμένες 267

Δικαίωμα ακτοπλοΐας 273

Δικαίωμα νηοψίας 303

Δικαίωμα προτιμήσεως 310

Δικαίωμα συνεχούς καταδιώξεως 304

Δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως 273

Δικαιώματα ιδιοκτησίας 269

Δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους
στην ΑΟΖ 299

Δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των τρίτων κρατών
στην ΑΟΖ 300

Δικαιώματα του παράκτιου κράτους 289

Δικαιώματα τρίτων κρατών στα αρχιπελαγικά ύδατα 285

Διμερείς συμβάσεις 4

Διμερείς συμφωνίες 63, 268

Διοίκηση ολικής ποιότητας 128

Διορθωτικές κινήσεις επί τόπου 246

Διπλά κελύφη/πυθμένες 25

Διπλά νηολόγια 243

Διπλή νηολόγηση 237

Διώρυγα του Παναμά 282

Διώρυγα του Σουέζ 282

Διώρυγες 282

Δομή της ΔΣ SOLAS 12

Δομή της ΔΣ STCW 1995 42

Δομή των ΔΚΑΣ 182

Ε

Έγγραφη Τεκμηρίωση 145

Εγγύηση 267

Εγκατάλειψη του πλοίου 68

Έγκριση απαλλαγής 242

Εγχειρίδιο ασφαλούς διαχειρίσεως 134

Εθιμική μορφή 253

Εθιμικό δίκαιο και σχετικές διεθνείς συμβάσεις 253

Εθνικές αρχές 196

Εθνικές γραμμές 222

Εθνικότητα και νηολόγηση πλοίων 235

Εθνικότητα του πλοίου 235

Ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας 21

Ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής εγγυήσεως 22

Ειδικές εξαιρέσεις από τη δικαιοδοσία του κράτους της
σημείας 303

Ειδικές εργασίες 141

Ειδικές περιπτώσεις καράξεως ΓΒ 257

Ειδική επιθεώρηση 205

Ειδικό ταμείο 123

Είδος πλοίου 250

Εισαγωγή μηχανισμών διαπραγματεύσεως 218

Έκδοση δασμολογίων 218

Εκούσια απόρριψη ουσιών από το πλοίο 75

Εκπόνηση Σχεδίων για Λειτουργίες στο Πλοίο 141

Εκπτώσεις 221

Έκρηξη 66

Έκτακτες περιπτώσεις 305

Ελάχιστα όρια 37

Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που σκοπεύουν
να εργαστούν πάνω 51

Έλεγχοι του κράτους της σημείας 245

Έλεγχοι του κράτους του λιμένα 245

Έλεγχος εναλλακτικών επιλογών 163

Ελευθερία αλιείας 301

Ελευθερία διαπραγματεύσεων 224

Ελευθερία ναυσιπλοΐας 301

Ελευθερία στη συνεργασία μεταξύ μεταφορέων 224

Ελευθερία τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων και
αγωγών 301

Ελευθερία υπερπήσεως 301

Ελευθερίες και περιορισμοί στην ανοικτή θάλασσα 301

Ελλείψεις 250

Ελλείψεις ανά κατηγορία 250

Έλλειψη ελιγμών 32

Ελληνικά χωρικά ύδατα και το ζήτημα της επεκτάσεώς
τους 275

Ελληνική ναυτιλία υπό το πρίσμα της Ευρωπαϊκής
Ενώσεως 211

Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική 210

Ελληνική Νομοθεσία 44

Εμπόδιο 232

Εμπορικά πλοία 273
 Εμφάνιση των ναυτιλιακών συμμαχιών 226
 Ενίσχυση των επιθεωρήσεων 30
 Ένοπλη ληστεία 305
 Εντοπισμός των κινδύνων 163
 Έντυπα Πιστοποιητικών 148
 Εξαφάνιση 93
 Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση 68
 Εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του
 βυθού των θαλασσών 92
 Εξουσιοδοτημένο πρόσωπο 134
 Εξωτερικά μόνιμα λιμενικά έργα 259
 Εξωτερικά όρια της αιγιαλίδας ζώνης 272
 Επαληθεύσεις 147
 Επαλήθευση, Έλεγχος και Αξιολόγηση Εταιρείας 146
 Επαφή 65
 Επεισόδιο των Ιμίων 261
 Επιβεβαίωση 134
 Επίδοση της εταιρείας 248
 Επίδοση της κλάσεως 250
 Επιθεωρήσεις 250
 Επιθεωρήσεις από τα διάφορα κράτη του λιμένα 207
 Επικίνδυνα περιστατικά 134
 Επικοινωνία 16
 Επικύρωση 5
 Επίπεδα Ασφάλειας 169
 Επίπεδα διαθεσιμότητας των ναυτικών 213
 Επίπεδα επανδρώσεως 37
 Επίσκεψη 303
 Επιτήρηση της κυκλοφορίας 198
 Επιτροπή Faulkner 87
 Επιφύλαξη 254
 Εσκεμμένες απορρίψεις υλικών 92
 Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου 68
 Εσωτερικά όρια της αιγιαλίδας ζώνης 271
 Εσωτερικά ύδατα 263
 Εσωτερική ναυσιπλοΐα 230
 Εσωτερική οικονομία των αλλοδαπών πλοίων 268
 Εταιρεία 134
 Ετερόκλητα ατυχήματα 68
 Ευθύνες και Αρμοδιότητες της Εταιρείας 138
 Ευθύνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του
 πλοίου 175
 Ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών 175
 Ευθύνη και Δικαιοδοσία Πλοιάρχου 139
 Εύρος της συνορεύουσας ζώνης 289
 Ευρωπαϊκές επιλογές στη νηολόγηση των πλοίων 241
 Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική 190
 Ευρωπαϊκή προσέγγιση 129
 Εφαρμογή συμβάσεως 5

Z

Ζημιές ή αστοχία στη δομή του πλοίου 67

Ζήτημα της ακτοπλοΐας 231
 Ζήτημα της νηολογήσεως των πλοίων 236
 Ζήτημα της οριοθετήσεως της υφαλοκρηπίδας του
 Αιγαίου 295
 Ζήτημα του νομικού ορισμού της υφαλοκρηπίδας 294
 Ζητήματα αξιοπλοΐας 150
 Ζητήματα ευθύνης του πλοιοκτήτη 153
 Ζητήματα θαλάσσιας ασφαλίσεως 155
 Ζώνες ασφαλείας 299
 Ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας ενός παράκτιου κράτους 256
 Ζώνες προστασίας 287

H

Ηγέτης 159, 160
 Ηλικία 33
 Ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα 292
 Ηπειρωτικό ανύψωμα 293
 Ήπιες υποχρεώσεις 7
 Ήχος και φωτεινά σήματα 182

Θ

Θάλασσα 252
 Θαλάσσια ασφάλεια 194
 Θαλάσσια ασφάλιση 194
 Θαλάσσια επιστημονική έρευνα 308
 Θαλάσσια περιοχή Α1 18
 Θαλάσσια περιοχή Α2 18
 Θαλάσσια περιοχή Α3 18
 Θαλάσσια περιοχή Α4 18
 Θαλάσσια περιοχή του Ομάν 105
 Θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα ατυχήματα
 των εμπορικών πλοίων 64
 Θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τις λειτουργικές
 απορρίψεις των εμπορικών πλοίων 71
 Θαλάσσιες ζώνες 261
 Θέματα ασφάλειας και προστασίας 168
 Θέματα Διαχειρίσεως έρματος 187
 Θερμοπροστατευτικό βοήθημα 16
 Θεσμικά όργανα της Περιοχής 307
 Θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις 247
 Θεσμός του γνήσιου δεσμού 237
 Θέσπιση ορίων στις διαστάσεις των δεξαμενών
 φορτίου 88
 Θεωρία των αποτελεσμάτων 306
 Θεωρίες ηγεσίας στον ναυτιλιακό τομέα: Σύνοψη
 επισκόπηση 159

I

Ιδιωτική συμφωνία 63
 Ιδιωτικό δίκαιο 237
 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Συμβάσεως
 STCW 1978 36

ιστορικοί κόλποι 258

K

ΚΑΔ 134

Καθαίρεση ελεύθερης πώσεως 16

Καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση 299

Κανόνες και οι κώδικες πρακτικής 166

Κανονισμοί ραδιοεπικοινωνίας 18

Κανονισμός 11.1.1. 107

Κανονισμός 13F 103

Κανονισμός 13G 103

Κανονισμός 13H 104

Κανονισμός 38.2.5 107

Κανονισμός προς Αποφυγήν Συγκρούσεων Πλοίων 181

Κατάλογοι 250

Κατάλοιπα πετρελαίου 207

Καταλύματα, εγκαταστάσεις ψυκαγωγίας, τρόφιμα και εστίαση 52

Κατάργηση του cabotage 231

Κατασκευή του πλοίου 13

Κατασκευή των Φ/Γ ξηρού και υγρού φορτίου 26

Κατεύθυνση και ναυσιπλοΐα 182

Κίνδυνοι της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου 33

Κίνδυνος 162

Κοινή γλώσσα εργασίας 24

Κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας 307

Κοινό πράγμα 301

Κοινοπραξίες 222

Κοινοτική Οδηγία 2000/59/EC 82

Κοινοτικό λιμάνι 204

Κοινοτικό νηολόγιο 192, 241

Κόλποι 257

Κομβικά σημεία 229

Κοραλλιογενής απόλη 260

Κουλτούρα ασφάλειας 158

Κρατήσεις 250

Κράτηση 245

Κράτηση του πλοίου 267

Κρατικές ενισχύσεις 242

Κράτος εθελοντικής εισόδου 268

Κρίσιμες εργασίες 141

Κριτήρια επιλογής σημαίας από τον πλοιοκτήτη 244

Κύρια κριτήρια επιλογής σημαίας 244

Κύρια προβλήματα του ναυτικού επαγγέλματος 212

Κυριαρχία των συνδιασκέψεων επί των ιδιοκτητών φορτίων 220

Κύριες τροποποιήσεις της MARPOL 102

Κώδικας της UNCTAD 222

Κώδικας ISPS και η σχέση του με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο 171

Κώδικας ISPS και η σχέση του με τη ναυτιλιακή βιομηχανία 172

Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως 126

Κώδικας επικινδύνων φορτίων 24

Κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμπούτι 305

Κώδικας της Γιαουντέ 305

Λ

Λειτουργίες του θεσμού των λιμενικών ελέγχων 245

Λειτουργικά κόστη 244

Λειτουργικές απαιτήσεις του ΣΑΔ 135

Λειτουργικές απορρίψεις που γίνονται όταν το πλοίο δεν κινείται 71

Λειτουργική ρύπανση 58

Λειτουργικό κόστος του πλοίου 213

Λευκή Βίβλος 202

Λιμάνι καταφυγίου 259

Λιμένες 265

Λιμενικά έργα και αγκυροβόλια 259

Λιμενικοί έλεγχοι 245

Λίστες ελέγχων 141

Λύματα 75, 76

M

Μαύρη περίοδος 100

Μέθοδος της φυσικής ΓΒ 256

Μέθοδος του ημικυκλίου 272

Μείωση 93

Μέρος καταφυγίου 306

Μέση γραμμή 272

Μεταβατικές διατάξεις 49

Μεταναστευτική νομοθεσία 288

Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων 20

Μεταφορά τεχνολογίας 309

Μεταφορά φορτίων 20

Μέτρα ασφάλειας για τα υψηλής ταχύτητας πλοία 21

Μέτρα με την είσοδο στις περιοχές υψηλού κινδύνου 180

Μέτρα που αφορούν στο πλοίο 180

Μη μετοχικές κοινοπραξίες 226

Μη συμμερφωση 134

Μικρό διεθνές ταξίδι 16

Μικτές μορφές ετεροκλήτων ατυχημάτων 68

Μνημόνιο της Ινδίας 249

Μνημόνιο του Παρισιού 36

Μνημόνιο του Τόκυο 248

Μονοπωλιακοί οργανισμοί ή καρτέλ 218

N

Ναυτικά ατυχήματα στα κοινοτικά ύδατα 202

Ναυτικό Δίκαιο 252

Ναυτικό μίλι 271

Ναυτιλία γραμμών και το σύστημα των συνδιασκέψεων 220

Ναυτιλία μικρών αποστάσεων και ακτοπλοΐα 228
 Ναυτιλιακές συμμαχίες 226
 Ναυτιλιακές συνδιασκέψεις 218
 Ναυτιλιακές συνδιασκέψεις σε άλλες γεωγραφικές περιοχές εκτός Ευρώπης 224
 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα 209
 Νέα ΔΣ STCW 2010 (τροποποιήσεις της Μανίλα) 48
 Νέες μέθοδοι για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και η σχέση τους με τον Κώδικα ISM: Αξιολόγηση του ρίσκου 161
 Νέες ΣΕ 240
 Νέο δίκαιο της θάλασσας 291
 Νέο καθεστώς του πλού ή ελεύθερης διελεύσεως 278
 Νπογνώμονες ευκαιρίας 197
 Νπολόγηση 235
 Νποσιά 260
 Νποσίδα 261
 Νομικές επιπτώσεις 122
 Νομικές επιπτώσεις του ΚΑΔ 150
 Νομική φύση της ΑΟΖ 297
 Νόμος Jones 224
 Νομοθεσία Oil Pollution Act (OPA) 1990 111
 Νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας 210

Ε

Εξχωριστές δεξαμενές έρματος 77

Ο

Οικονομικές επιπτώσεις 122
 Οικονομική ζώνη 296
 Όργανα φορτώσεως 30
 Ορισμοί και σκοποί του ΚΑΔ 134
 Οφέλη και συμπεράσματα από την εφαρμογή της FSA 164

Π

Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου 37
 Παραδοσιακές ΣΕ 239
 Παραλία 264
 Παράλληλη χάραξη 272
 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών 306
 Παραρτήματα και οι κύριες τροποποιήσεις της COLREG 184
 Πατρογονική θάλασσα 296
 ΠΔ 400/1996 97
 Πειρατεία 304
 Πειρατικές επιθέσεις και μελέτες περιπτώσεων 179
 Περιεχόμενο των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους 294
 Περίκλειστα κράτη 294

Περιορισμοί και συνέπειες της εθνικότητας των πλοίων 236
 Περιορισμοί στη μεταφορά των φορτίων 30
 Περιοχές των εσωτερικών υδάτων 263
 Περιοχή 301
 Περιοχή του διεθνούς βυθού 262
 Περίπτωση των Ελληνικών θαλασσών για τα διεθνή στενά 282
 Πιέσεις στους πράκτορες 226
 Πιο ανθεκτικά νέα πλοία 30
 Πιστοποίηση, Επαλήθευση και Έλεγχος 147
 Πιστοποιητικά που προβλέπονται από την STCW 1995 44
 Πιστοποιητικό (βεβαίωση) Τηρήσεως Φυλακής Γέφυρας ή Μηχανής 44
 Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού 12
 Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής 12
 Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοηλεκτρογραφίας 13
 Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοηλεκτροφωνίας 13
 Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως 172
 Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο 92
 Πιστοποιητικό Ικανότητας 44
 Πιστοποιητικό Συνεχούς Ικανότητας και Εκσυγχρονισμού των Γνώσεων πλάγια γραμμή 44
 Πλάτος της αιγιαλίδας ζώνης 271
 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του ΚΑΔ 148
 Πλεονεκτήματα του Κώδικα 148
 Πλευστότητα χαμηλού περιθωρίου 32
 Πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας 18
 Πλοία με διπλή εθνικότητα 236
 Πλοία σταθερού κινδύνου 247
 Πλοία υψηλού κινδύνου 247
 Πλοία χαμηλού κινδύνου 247
 Πλοίαρχος 160
 Πλοίαρχος και ηγέτης 160
 Πλοίο και ο εξοπλισμός του 166
 Πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο 66
 Πλωτές εξέδρες 97
 Πλωτές ευκολίες υποδοχής καταλοίπων 79
 Πολεμικά πλοία 274
 Πόλεμος του βακαλάου 296
 Πολιτικές επιπτώσεις 122
 Πολιτική ασφαλών θαλασσών 196
 Πολυγωνική χάραξη 272
 Πολυμερείς συμβάσεις 4
 Πόροι 140
 Πόροι και Ανθρώπινο Δυναμικό 140
 Πράγμα κοινής χρήσεως 301
 Πράσινη Βίβλος 193
 Πρόβλημα υιοθέτησεως ΑΟΖ από την Ελλάδα 300

Προγράμματα δράσεως για το περιβάλλον 200
 Προετοιμασία για Έκτακτες Ανάγκες 142
 Προληπτικά μέτρα της εταιρείας πριν το ταξίδι 180
 Προληπτική ολιστική προσέγγιση 28
 Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία 91
 Προσδευτική βλάβη 204
 Προσάραξη 65
 Προσαυξήσεις 222
 Πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές 244
 Πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες 266
 Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία μεταφοράς
 κύδην φορτίων 22
 Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα Φ/Γ πλοία 24
 Πρόσθετα ραντάρ 23
 Πρόσθετες απαιτήσεις 49
 Προστασία από πυρκαγιά 15, 27
 Προστασία συμβολαίων 224
 Προστασία της ανθρώπινης ζωής 310
 Προστασία της υγείας, ιατρική φροντίδα, πρόνοια και
 κοινωνική ασφάλιση 52
 Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος 54
 Προστασία των δεξαμενών φορτίου πετρελαίου από
 τη διάβρωση 27
 Προσχέδιο συμβάσεως 87
 Πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα 24
 Προσωπικό Ro-Ro Ε/Γ 45
 Προσωπικό στη θάλασσα και στην ξηρά 166
 Προσωρινή Πιστοποίηση 147
 Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδεύσεως και
 Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών 36
 Πρότυπα ποιότητας στην εμπορική ναυτιλία 127
 Πρότυπο SOLAS 90 28
 Προφίλ κινδύνων 247
 Πρώιμες διερευνήσεις για τη ρύπανση από
 πετρελαιοειδή 86
 Πρωτοβουλίες του Κάρτερ 100
 Πρωτόκολλο της MARPOL 99
 Πρωτόκολλο της Συμβάσεως της Βαρκελώνης 59
 Πρωτόκολλο του 1978 10
 Πρωτόκολλο του 1988 23
 Πυρηνικές δοκιμές 85
 Πυρηνοκίνητα πλοία 275
 Πυρκαγιά 66

P

Ραδιενεργές ουσίες 61
 Ραδιοεντοπισμός 18
 Ραδιοεπικοινωνίες 17
 Ρίσκο 162
 Ρυθμίσεις για τον διεθνή βυθό 307
 Ρυθμίσεις του εθιμικού δικαίου για την προστασία του
 περιβάλλοντος 83

Ρύπανση από διαδικασίες ερματισμού και
 αφερματισμού 77
 Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται
 θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια,
 φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα 96
 Ρύπανση από λύματα 97
 Ρύπανση από πετρέλαιο 93
 Ρύπανση από την ατμόσφαιρα 63
 Ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του
 διεθνούς βυθού 64
 Ρύπανση από τις απορρίψεις 58
 Ρύπανση από τις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως 74
 Ρύπανση από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες 58
 Ρύπανση από τις χερσαίες πηγές 60
 Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες κύδην 95
 Ρύπανση κατά τη διαδικασία διαλύσεως του πλοίου 74
 Ρύπανση κατά τη διαδικασία ναυπηγήσεως του πλοίου 71
 Ρύπανση κατά τη διαδικασία συντηρήσεως του πλοίου 73
 Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία 98
 Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος
 σε πλοίο 55

Σ

Σημαίες ευκαιρίας 239
 Σημαίες ευκαιρίας και θαλάσσιοι κίνδυνοι 240
 Σήματα κινδύνου 184
 Σιωπηρή συγκατάθεση 266
 Σκόπελοι 259
 Σταθερότητα 14
 Σταθμοί ή ευκολίες υποδοχής καταλοίπων 79
 Στατιστικές αναλύσεις 249
 Στατιστική απεικόνιση του ελληνικού ναυτεργατικού
 δυναμικού 215
 Στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια, οι μηχανολογικές
 και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις 13
 Στενά που διέπονται από ειδικό καθεστώς 279
 Στενά της Βαλτικής 181
 Στενά του Γιβραλτάρ 281
 Στενά του Μαγγελάνου 281
 Στενά των Δαρδανελίων 279
 Στενό 276
 Στενό της Κέρκυρας 277
 Στολή καταδύσεως 16
 Στόμια ποταμών 258
 Στόχοι της «εταιρείας» 135
 Στόχοι του κώδικα ISPS 171
 Στρατηγική της ΕΕ για τη ΝΜΑ 230
 Συγκολλήσεις πλάκας 206
 Σύγκριση MARPOL και OPA 1990 123
 Συγκρούσεις πλοίων στην ανοικτή θάλασσα 305
 Σύγκρουση 65
 Σύγχρονο νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης 270

Συλλήψεις πλοίων 267
 Συμβάσεις σχετικές με τη ναυτική ασφάλεια και τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα 3
 Συμβάσεις σχετικές με την ευθύνη και την αποζημίωση 3
 Συμβάσεις σχετικές με την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως 3
 Σύμβαση Αστικής Ευθύνης 63
 Σύμβαση για τις Προϋποθέσεις Νηολογήσεως των Πλοίων 36
 Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας 59
 Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 49
 Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του ILO (2006) 51
 Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας 36
 Συμβούλια των φορτωτών 223
 Συμμόρφωση και εφαρμογή 52
 Συμφέροντα ιδιοκτησίας 237
 Συμφωνία της Στοκχόλμης 28
 Συνδιασκέψεις και ο ανταγωνισμός στην αγορά των πλοίων γραμμών 225
 Συνέπειες από την εφαρμογή των διατάξεων του OPA 122
 Συνέπειες από το ατύχημα του Δ/Ξ Erika 249
 Συνθήκες απασχολήσεως 52
 Συνθήκη του Μάαστριχτ 192
 Συνορεύουσα ζώνη 287
 Συντήρηση Πλοίου και Εξοπλισμού 144
 Σύντομη ανάλυση των διαφορών των ΔΣ STCW 2010 και MLC 2006 53
 Σύντομη περιγραφή των κυριότερων διατάξεων της MAPROL 93
 Συντομογραφίες 175
 Συστάσεις για λήψη αποφάσεων 163
 Σύστημα Crude Oil Washing 78
 Σύστημα αδρανούς αερίου 22
 Σύστημα αναβαλλομένων εκπνώσεων 226
 Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως 131
 Σύστημα αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου 94
 Σύστημα διπλών ναύλων 226
 Σύστημα εναρμονισμού των επιθεωρήσεων και πιστοποιήσεων 23
 Σύστημα επεξεργασίας λυμάτων 105
 Σύστημα κατεργασίας του θαλασσινού έρματος 187
 Σύστημα παγκόσμιας πληροφόρησης 249
 Σύστημα πλογήσεως 11
 Σύστημα ραντισμού 15
 Σύστημα στοχεύσεως 246
 Σύστημα συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου 168
 Σύστημα συνεχούς απολυμάνσεως 105
 Συστήματα διπλής δυνατότητας πλογήσεως 23
 Συστήματα εκπαιδεύσεως και κατάρτισεως 214
 Συστήματα θαλάσσιας κυκλοφορίας 24
 Συστήματα πορειών των πλοίων 24

Σχέδιο ασφάλειας του πλοίου 176
 Σχέδιο Διαχειρίσεως για την ενεργειακή απόδοση του πλοίου 108
 Σχέδιο διαχειρίσεως του θαλάσσιου έρματος 187
 Σχέδιο δράσεως Naiades 230
 Σχέση της ΔΣ STCW 1995 με τον Κώδικα ISM 45
 Σχέση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως με τους λιμενικούς ελέγχους 246
 Σχολιασμός ορισμένων διατάξεων του ΚΑΔ 149
 Σωστικά μέσα και η διάταξή τους 16

T

Τεκμαρτές αρμοδιότητες 307
 Τελευταίες εξελίξεις του OPA 122
 Τελικό τμήμα 287
 Τελωνειακή νομοθεσία 288
 Τεχνητές διώρυγες 276
 Τεχνικές Οδηγίες 41
 Τεχνικής υφής παράρτημα 38
 Τιμή της κρατήσεως 247
 Τρομοκρατικές ενέργειες 305
 Τρομοκρατικές επιθέσεις και μελέτες περιπτώσεων 177
 Τροποποιήσεις μίας συμβάσεως 6
 Τροποποιήσεις της SOLAS 22
 Τροποποιήσεις του ΚΑΔ 135
 Τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς 15
 Τυχαία διαρροή πετρελαίου 105

Υ

Υγειονομική νομοθεσία 288
 Υδροπτέρυγα 184
 Υιοθέτηση μίας συμβάσεως 4
 Υπερπόντια εδάφη 231
 Υπηρεσία δορυφόρου πολιτικής τροχιάς 18
 Υπηρεσίες συλλογής 228
 Υπογραφή 5
 Υποεπιτροπή για τον σχεδιασμό και τον εξοπλισμό των πλοίων 27
 Υπόθεση Erika 203
 Υπόθεση Prestige 205
 Υπόθεση Torrey Canyon 200
 Υπόθεση του Argo Merchant 112
 Υπόθεση του Exxon Valdez (1989) 112
 Υπόθεση του Mega Borg (1990) 114
 Υπόθεση του Δ/Ξ Sea Empress 110
 Υπόθεση του Κουβέιτ 237
 Υπόθεση του στενού της Κέρκυρας 277
 Υπόθεση των νησιών Γκαλαπάγκος 286
 Υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας 39
 Υποχρεωτικές πορείες των πλοίων 181
 Υποχρεωτική εκπαίδευση των ναυτικών 41

Υφαλοι 260
Υφαλοκρηπίδα 291

Φ

Φαινομενικό νηολόγιο 214
Φαινόμενο της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος 54
Φανοί και σχήματα 182
Φορολογική νομοθεσία 288
Φυσικά θαλάσσια περάσματα 276
Φυσική γραμμή βάσεως 272

Χ

Χαρακτηριστικά και ενδιαφερόμενα μέρη του κώδικα
ISPS 175

Χάραξη των ορίων της αιγιαλίδας ζώνης 270
Χρήση των «fighting ships» 220
Χωρικά ύδατα 262
Χωρική θάλασσα 262
Χωρίσματα κλάσεως C 15
Χωρίσματα κλάσεως A 15
Χωρίσματα κλάσεως B 15

Ψ

Ψηφιακή επιλογική κλήση 18

Ω

Ωκεάνιες άβυσσοι 293



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΝ ΙΜΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ

- Alexopoulos A.B., Fournarakis N., Katarellos E., Sakkas K. and Avtziagiannis K., (2001). *A critical analysis of the IMO's conventions and codes from the techno-economic & managerial perspectives*, in: *Proceedings of International Conference on Technology and the Environment*, University of Piraeus, 1-19.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (1997). *Οι περιφερειακές συμβάσεις και διακρατικές συμφωνίες που διέπουν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος*, στο: Επιστημονική Επετηρίδα, Τριμηνικός Τόμος για τον Καθ. Μεταξά Β., Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 3-24.
- Αλεξόπουλος Α.Β. και Φουρναράκης Ν.Γ., (2008). *Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες*, 2^η έκδοση, Ίδρυμα Ευγενίδου.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2002). *Μία αναφορά στους κανόνες του εθνικού περιβαλλοντικού δικαίου*, ΕΛΝΑΒΙ, Νο.22.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2014). *Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, η δομή και οι δραστηριότητες του*, στο: Λυκούδη Π., *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, (επιμ.) Βασιλάκη Δ., 3η έκδοση, 126-151.
- Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1996). *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλη.
- Βλάχος Γ.Π., Σαμιώτης Γ.Δ. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1996). *Το θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής προστασίας της Μεσογείου*, Νέα Οικολογία, Νο.145, 40-45.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS

- Alexopoulos A.B., (2006). *Port Safety and Sustainable Environmental Development: The Greek Case, Integrating Environmental Concepts in the Asian Maritime Transport Policy*, ASIA ECO II Program, www.grace-project.net
- Alexopoulos A.B., Dounias G., Lekakou M. and Kalivas E., (2001). *Accident analysis of Ro-Ro ships in the Greek sea short shipping using data-mining techniques*, *Journal of Management Sciences and Regional Development*, 3: 145-152.
- Alexopoulos A.B., Tyrinopoulos Y. and Gagatsi E., (2008). *An analysis of the existing framework and systems for sustainable port environmental management*, in: *Proceedings of 4th International Congress on Transport Research in Greece*, 403-413.
- Boisson P., (1992). *Safety at Sea. Policies, Regulations & International Law*, Bureau Veritas.
- Christodoulou-Varotsi I., (2009). *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the U.S.A. Antagonism or Synergy?* Springer Publications.
- Couper A.D., (1992). *Environmental port management, Maritime Policy and Management*, Vol.19, 2: 165-170.
- Helmera, (1996). *SOLAS και Ναυτικοί*, εκδόσεις Ελληνικής Ενώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
- Hocking C., (1969). *Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam: including Sailing Ships and Ships of War Lost in Action, 1824-1962*, LLP.
- King G.A., (1974). *Tanker Practice: The Construction, Operation and Maintenance of Tankers*, the Maritime Press.
- Pamborides G., (1999). *International Shipping Law: Legislation and Enforcement*, Kluwer Publications.
- Rappaport E.N. and Fernandez-Partagas J., (1995). *The Deadliest Atlantic Tropical Cyclones: 1492-1994*, NOAA Technical Memorandum NWS, NHC-47.
- Taylor L.G., (1992). *Cargo Work: the Care, Handling and Carriage of Cargoes*, Brown, Son and Ferguson Ltd.
- Toffoli A., Lefevre J.M., Bitner-Gregersen E. and Monbaliu J., (2005). *Towards the identification of warning*

criteria: Analysis of a ship accident database, Applied Ocean Research, Vol. 27, 6: 281-291.

Αλεξόπουλος Α.Β. (1993). *Θαλάσσιο περιβάλλον και κοινοτική πολιτική*, MEMO Journal, No.1, 30-31.

Αλεξόπουλος Α.Β. και Λίτινας Ν., (1998). *Η εφαρμογή και οι επιπτώσεις της νέας τεχνολογίας στη διαχείριση των εμπορικών πλοίων, στο: Πρακτικά 12ου Συνεδρίου Επιχειρησιακής Έρευνας*, Τόμος Ι, 185-200.

Αλεξόπουλος Α.Β., (2001). *Νέες αντιλήψεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος*, ΕΛΝΑΒΙ, τεύχη 12-13.

Δουμάνης Δ., (1987). *Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα*, εκδόσεις Σταυριδάκη.

Μυλωνόπουλος Δ., Αλεξόπουλος Α.Β. και Μυλωνοπούλου Μ.Π., (2001). *Ναυτιλιακές Γνώσεις*, ΟΕΔΒ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ– Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ STCW

Alexopoulos A.B. and Fournarakis N.G., (2003). *Telematic Applications for the Continuous Maritime Training. The Nautilus Project*, University of the Aegean, Deliverable EL/98/1/68135/PI/I.1.1a/FPI.

Alexopoulos A.B. and Konstantopoulos N., (2007). *The Human Resource Management in Dry-Bulk Shipping*, in: *Proceedings of the International Conference on Computational Methods in Science and Engineering*, Vol. 2, Part B, pp. 1102-1105.

Alexopoulos A.B., Fournarakis N. and Hatzikonstantis L., (2001). *A system dynamic analysis of the availability levels of Greek seafarers*, στο: *Πρακτικά 2^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Safety of Maritime Transport*, University of the Aegean, 1-12.

Allievi, (1997). *Education and Training in the Management of Maritime Safety and Environmental Protection*, Centre for Advanced Maritime Studies, the Nautical Institute.

Anderson P., (1997). *The Mariner's Role in Collecting Evidence*, the Nautical Institute.

Bates J.H. and Benson C., (1993). *Marine Environment Law*, LLP.

Bauer P.J., (2008). *The Maritime Labour Convention: An adequate guarantee of seafarer rights, or an impediment to true reforms?* *Chicago Journal of International Law*, Vol. 8, 2: 643-659.

Gulielmos A.M., Alexopoulos A.B. and Theotokas I., (1999). *Organizational culture as a source of competitive advantage in the bulk shipping industry*, στο: *Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου: Decision Sciences Institute*, Οικονομικό Πανεπιστήμιο, Volume II, 1531-1535.

Helmera, (1997), *Η Νέα STCW και ο Κώδικας. Ποιοι και πώς την εφαρμόζουν*, εκδόσεις Ελληνικής Ενώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

Holder L.A., (1997). *Training and Assessment Onboard*, Witherby.

ILO, (2012). *MLC 2006, frequently asked questions*, ILO publications.

ISF, (2012). *Guidelines on the Application of the ILO MLC*, Maritime International Secretariat Services.

Smith A.P., (1999). *The problem of fatigue offshore*, *First Symposium at Seafarers' International Research Center*, Cardiff University.

Standing G., (2010). *The International Labour Organization*, *New Political Economy*, Vol. 15, 2: 307-318.

Winjnst N., (1995). *Design Innovation in Shipping*, Delft University Press.

Βλάχος Γ.Π. και Νικολαΐδης Ε.Δ., (1998). *Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία κάτω από το πρίσμα της οικονομικής αποδοτικότητας και της αύξησης των επιπέδων ασφαλείας*, στο: *Πρακτικά 1^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφάλεια Θαλάσσιων Μεταφορών*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 268-289.

Θεμέλαρος Ν., (1997). *Αναθεωρημένη Σύμβαση STCW 95: Ανάλυση και Οδηγίες για την Εφαρμογή των Νέων Απαιτήσεων*, εκδόσεις J&J Hellas.

IMO, (2011). *STCW including Manila Amendments*, IMO publications.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL

Abecassis D.W. and Jarashow R.L., (1985). *Oil Pollution from Ships*, Stevens Publishers.

Alexopoulos A.B. and Dounias G., (2003). *An assessment of vessel-source oil pollution incidents in the Mediterranean Sea using inductive machine learning methodologies*, Aegean Working Papers, Vol. 1, 1: 1-18.

- Alexopoulos A.B. et al, (2001). *A critical analysis of IMO's conventions and codes from the techno-economic and managerial perspectives in: Proceedings of International Conf. on Technology and Environment*, University of Piraeus.
- Alexopoulos A.B. et al, (2002). *A systematic approach to tanker losses due to explosion and fire using data mining techniques*, in: *Proceedings of International Conf. IMAM*.
- Alexopoulos A.B., (2006). *International co-operation and response arrangements for oil spills and other harmful substances in European waters. Improving contingency plans by assessing the risks*, *Revue Hellenique De Droit International*, 57: 763-780.
- Alexopoulos A.B., (2008). *Management and assessment of oil spills through systematic methods*, *Journal of Middle East Forum*, 8: 111-123.
- Alexopoulos A.B. and Mavranetzoulis A., (2003). *Oil spills in the eastern Mediterranean region. The case of single-hull tankers*, *Cyprus Journal of Science & Technology*, Vol. 3, 4: 17-28.
- Alexopoulos A.B. and Zois K., (2002). *Tanker losses prior to the Torrey Canyon disaster: an overview*, *Archives of Economic History*, Vol. XIV, 2: 131-146.
- Alexopoulos A.B., (2001). *Environmental impact of the maritime transportation of crude oil. An analysis of tanker routine operations and serious casualties with particular reference to the Mediterranean Basin*, *Revue Hellenic de Droit International*, 54: 341-354.
- Birnie P. and Boyle A., (1992). *International Law and the Environment*, Clarendon Press.
- Brown R.S. and Savage I., (1996). *The economics of double-hulled tankers*, *Maritime Policy and Management*, 23: 167-175.
- Brubaker D., (1993). *Marine Pollution and International Law. Principles and Practice*, Belhaven Press.
- Card J., (1975). *Effectiveness of Double Bottoms in Preventing Oil Outflow from Tanker Bottom Damage Incidents*, *Marine Technology*, Vol. 12, 1: 60-64.
- Cohen M.J., (1995). *Technological Disasters and Natural Resource Damage Assessment: An Evaluation of the Exxon Valdez Oil Spill*, *Land Economics*, Vol. 71, 1: 5-82.
- Curtis J., (1985). *Vessel-source oil pollution and MARPOL 73/78. An international success story?* *Environmental Law*, 15: 679-692.
- Gold E., (1985). *Handbook on Marine Pollution*, Gard Publications.
- Hirvonen H. and Cote R.P., (1986). *Control strategies for the protection of the marine environment*, *Marine Policy*, Vol. 10, 1: 19-28.
- Hooke N., (1997). *Maritime Casualties 1963-1996*, 2nd Edition, LLP.
- Kim I., (2002). *Ten years after the enactment of the Oil Pollution Act of 1990: Success or a Failure*, *Marine Policy*, 26: 197-207.
- Kiss A. and Shelton D., (1993). *Manual of European Environmental Law*, Grotius Publications.
- Koivurova T., Molenaar E.J. and Vanderzwaag D.L., (2009). *Canada, the EU, and arctic ocean governance: a tangled and shifting seascape and future directions*, *Journal of Transport Policy*, Vol. 18, 2: 247-287.
- M'Gonigle R.M. and Zacher M.W., (1981). *Pollution, Politics and International Law. Tankers at Sea*, University of California Press.
- Mitchell R.B. (1994). *International Oil Pollution at Sea*, MIT Press.
- Nelson-Smith A., (1972). *Oil Pollution and Marine Ecology*, Elek Science.
- Pritchard S.Z., (1987). *Oil Pollution Control*. Great Britain: Library of Congress Cataloging in Publication Data.
- Ramseur J., (2008). *Oil Spills in U.S. Coastal Waters: Background, Governance, and Issues for Congress*. CRS Report for Congress. Congressional Research Service.
- Rushbrook F., (1995). *Ship Fires and the Law. Through the Eyes of the Firefighter*, LLP.
- Smith H., (1985). *Oceans and Seas, Series: Man and the Environment*, Bell & Hyman.
- Talley W.K., Jin D. and Kite-Powell H., (2001). *Vessel accident oil-spillage: Post US OPA-90*, *Transportation Research Part D*, 6: 405-415.
- Timagenis G. and Pavlopoulos B., (1982). *The Law and Practice Relating to Pollution Control in Greece*, Graham & Trotman.
- Uda, (1991), *The Oil Pollution Act of 1990: Is there a bright future beyond Valdez?* 10 *Vancouver Environmental Law Journal*, 403.

- Ventikos N., Alexopoulos A.B. and Psaraftis N., (2005). *Design of a database application for oil spill incidents: a pro-active analysis for the Mediterranean Sea*, Journal of Management Sciences & Regional Development, Vol. 2, 4: 1-24.
- Wardley Smith J., (1973), *Oil Spills from Tankers*, International Tanker Owners Pollution Federation.
- Wardley Smith J., (1979), *Prevention of Oil Pollution*, Witherby.
- Waters W.G., Heaver T.D. and Verrier T., (1980), *Oil Pollution from Tanker Operations. Causes, Costs, Controls*, Centre for Transportation Studies.
- Wood P.J., (1995). OPA 90, *Maritime Policy and Management*, 22: 201-208.
- Yip T.L., Talley W.K. and Jin D., *The effectiveness of double hulls in reducing vessel-accident oil spillage*, Marine Pollution Bulletin, Vol. 62, 11: 2427-2432.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2002), *Πρότυπα αειφόρου ανάπτυξης και ορθολογική διαχείριση παράκτιων περιοχών. Η περίπτωση των σταθμών υποδοχής καταλοίπων*, στο: Πρακτικά Συνεδρίου ΕΚΔΔ, Καλαμάτα, 1-16.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2007). *Απορρίψεις πειρελαίου στην ελληνική παράκτια ζώνη εξαιτίας των ολικών απωλειών και των ατυχημάτων των πλοίων. Μία λεπτομερής ανάλυση των σχετικών ναυτικών περιστατικών*, στο: Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές. Σε Αναζήτηση μίας Βιώσιμης Προσέγγισης, (επιμ.) Τσάλτας Γ., 49-65.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2009). *Προβλήματα ανεπάρκειας και ελλείψεων στις εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων των εμπορικών πλοίων για τους Μεσογειακούς λιμένες με ιδιαίτερη έμφαση στις νότιο-ανατολικές περιοχές, Πρακτικά Συμποσίου: Βιώσιμες Πόλεις – Λιμάνια. Ο Κόλπος της Ελευσίνας μέχρι το 2020*, Δίκτυο Μεσόγειος ΣΟΣ.
- Αλεξόπουλος, (1998). *Τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων ως σύγχρονος παράγοντας διαμόρφωσης της αγοράς των ναύλων*, Πρακτικά: Ασφάλεια Θαλασσίων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 320-333.
- Βλάχος Γ. Π., (1999). *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, Εκδόσεις Σταμούλη.
- Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., (2003). *Το ζήτημα της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πολεμικά πλοία: Θεομική προσέγγιση και αναγκαίες πολιτικές*, στο: Μελέτες προς τιμήν του Καθηγητή Α. Λάζαρη, Τόμος II, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 141-153.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ

- Alexopoulos A.B. and Konstantopoulos N., (2007). *Total quality management in dry-bulk shipping*, Proceedings of International Conference on Computational Methods in Science and Engineering, Imperial College Press, Vol. 2, Part B, 1110-1113.
- Alexopoulos A.B. and Konstantopoulos N., (2003). *Managing risks through international legislation: the formal safety assessment in the tanker industry*, Πρακτικά 16^{ου} Επιστημονικού Συνεδρίου ΕΕΕΕ Διοίκηση και Διαχείριση Έργων, ΤΕΙ Λάρισας, 175-184.
- Alexopoulos A.B. and Konstantopoulos N., (2004). *New elements in international maritime standards: developing a safety case approach for the treatment of tanker incidents*, Journal of Operational Research, Vol. 4, 3: 333-346.
- Alexopoulos A.B. and Theotokas I., (1998). *Shipping Management in the post-ISM period. The case of Dry Bulk Shipping Companies*, Studies in Regional & Urban Planning, 7: 123-133.
- Anderson P., (2003). *Cracking the Code – The Relevance of the ISM Code and its Impacts on Shipping Practices*, The Nautical Institute, London.
- Anderson P., (2005). *ISM code: a Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, LLP, 2nd edition, London.
- Bennett H., (1996). *The Law of Marine Insurance*, Oxford.
- Cummings T.G. and Worley C.G., (1993). *Organization Development and Change*, West Publishing Co.
- Delaney J.T. and Huselid M.A., (1996). *The impact of human resource management practices on perceptions of organizational performance*, Academy of Management Journal, Vol. 39, 4: 949-969.
- Downard J., (1990). *Managing ships*, Fairplay.
- Dykstra D., (2005). *Commercial Management in Shipping*, the Nautical Institute.
- Evans J.R. and Lindsay W.M., (1999). *The Management and Control of Quality*, South-Western College Publishers.
- Fiedler F.E., (1967). *A Theory of Leadership Effectiveness*. New York: McGraw-Hill.
- Finkelstein S. and Hambrick D., (1996). *Strategic leadership: top executives and their effects on organizations*, West Publishing Co.

- Haralambides H., (1998). *Introduction: A Synthesis in Quality Shipping. Market Mechanisms for Safer Shipping and Cleaner Oceans*, Erasmus Publishing.
- Hersey P. and Blanchard K., (1972). *Management of Organizational Behavior: Utilizing Human Resources*. New Jersey: Englewood Cliffs, Prentice Hall.
- Hopkins F., (1993) *Business & Law for the Shipmaster*, Reprinted, Brown & Ferguson.
- ICS, (2010). *Ship operations and Management*, Witherby.
- ICS/ISF, (1996). «*Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management Code*», 3rd edition.
- Intertanko, (1996). *Legal Implications of the ISM Code*, a research paper.
- Koch E., (1997). *The Expectations of Shipmanagers from Flag States in Relation to the 1995 Amendments to the STCW Convention and the ISM Code*, Maritime Cyprus Conference.
- Kundu S.C., Malhan D. and Kumar P., (2007). *Human resource management practices in shipping companies*, Delhi Business Review, Vol. 8, 1: 75-88.
- Lorange P., (2005). *Shipping Company Strategies: Global Management under Turbulent Conditions*, Elsevier Ltd., London.
- Mandaraka-Sheppard A., (2014). *Modern Maritime Law and Risk Management*, 2nd edition, Routledge, New York.
- Marlow P. and Mitroussi K., (2009). *The impact of choice of flag on ship management*, in: *Proceedings of International Association of Maritime Economists Conference*, Copenhagen.
- Mintzberg H., (1971). *Managerial work: analysis from observation*, Management Science, 18: 97-110.
- Mintzberg H., (1989). *Mintzberg on Management. Inside our Strange World of Organizations*. New York: The Free Press.
- Mitroussi K., (2013). *Ship Management: contemporary developments and applications*, AJSL, Vol.29, 2: 229-248.
- Panayides P.M., (2001). *Professional Ship Management – Marketing and Strategy*, Aldershot, UK: Ashgate Publishing.
- Pfau L.D., (1989). *Total quality management gives companies a way to enhance position in global marketplace*, Industrial Engineering, 121: 17-21.
- Rodriguez A.J., (1999). *The International Safety Management (ISM) Code: A New Level of Uniformity*.
- Scrutton, (1984). *Charterparties and Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, 19th Ed.
- Spruyt J., (1994). *Ship management*, LLP.
- Squire D., (2006). *The Importance of Effective Communication*, Presented to the Maritime Communications & Technology Conference, London at www.he-alert.org/documents/published/he00615.pdf
- Stogdill R.M., (1974). *Handbook of Leadership: A Survey of Theory and Research*. New York: The Free Press.
- Tallack R.L., (1996). *Commercial Management for Shipmasters. A Practical Guide*, the Nautical Institute.
- Theotokas I. and Alexopoulos A.B., (1999). *Quality and Safety in the Shipping Industry. A Legal Analysis of the ISM Code's Principles and Applications*, Journal of European Research Studies, Vol.1, 3: 81-98.
- Vlasto T., (1997). *Legal Implications of the ISM Code*, Maritime Cyprus Conference.
- Vroom V.H. and Yetton P.W., (1973). *Leadership and Decision-Making*. London: University Pittsburgh Press, Fef-fer & Simons, Inc.
- Wheatley M.J., (1994). *Leadership and the New Science*, San Francisco: Berret -Koehler Publishers, Inc.
- William A.M., (1999). *Management of Maritime Operations*, Athens: Stamoulis Publications.
- Αβτζιγιάννης Κ., (1998). *Επιπλοκές στις επιθεωρήσεις του κώδικα ισμ λόγω διαφορετικών ερμηνειών του κώδικα από τους επιθεωρητές, Πρακτικά 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου: Ασφάλεια Θαλασσίων Μεταφορών*, 221-238.
- Αλεξόπουλος Α.Β., Φουρναράκης Ν., Καταρέλος Ε. και Λίτινας Ν., (2000). *Εφαρμογές τηλεματικής στις θαλάσσιες μεταφορές με έμφαση σε θέματα εκπαίδευσης στην ασφαλή διαχείριση των πλοίων, Πρακτικά 13^{ου} Εθνικού Συνεδρίου ΕΕΕΕ Μεταφορές και Τεχνολογίες, Πανεπιστήμιο Πειραιώς*, 297-315.
- Γουλιέλμος Α. και Κ. Γκιζάκης, (2001). *Ποιοτικός Έλεγχος στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και τα Πλοία*, εκδ. Σταμούλη.
- Γουλιέλμος Α., (1998). *Η ευθύνη και η δικαιοδοσία του πλοιάρχου σε σχέση με τον ISM Code, Πρακτικά 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ασφάλεια Θαλασσίων Μεταφορών*, 290-302.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ – Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

- Anyananov E., (2007), *The EC and enhancing ship and port facility security*, Journal of International Commercial Law and Technology Vol.2, 1: 25-31.

- AStle W., (1996). *The Safe Port*, Fairplay Publications.
- Barnes P. and Oloruntoba R., (2005). *Assurance of Security in Maritime Supply Chains: Conceptual Issues of vulnerability and Crisis Management*, *Journal of International Management*, Vol.11, 4: 1-23.
- Bensassi S. and Martinex-Zarzoso I., (2012). *How costly is modern maritime piracy to the international community? Review of International Economics*, Vol.20, 5: 869-883.
- Bichou K., (2004). *The ISPS code and the cost of port compliance: an initial logistics and supply chain framework for port security assessment and management*, *Maritime Economics & Logistics*, 6: 322-348.
- Birnie P.W., (1987). *Piracy: past, present and future*, *Marine Policy*, Vol. 11, 3: 163-183.
- Chalk P., (2008). *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, RAND Corporation.
- CoESS, (2008). *European Training Manual for Maritime Security Personnel*. ISPS Code.
- Cox L.A., (2009). *Improving risk-based decision making for terrorism applications*, *Risk Analysis*, Vol. 29, 3: 336-341.
- Fu X., Ng A.K.Y. and Lau Y.Y., (2010). *The impacts of maritime piracy on global economic development: the case of Somalia*, *Maritime Policy & Management*, Vol.37, 7: 677-697.
- Gunaratna R., (2001). *The Asymmetric Threat from Maritime Terrorism*, Jane's Navy International.
- Hansen S.J., (2009). *Piracy in the Greater Gulf of Aden: Myths, Misconception and Remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research.
- Hastings J.V., (2009). *Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings*, *Political Geography*, Vol.28, 4: 213-223.
- Hill C., (1998). *Maritime Law*, LLP.
- Hong N., (2010). *The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review*, *Research in Transportation Economics*, Vol. 27, 1: 51-60.
- IMO, (2012). *International Shipping Facts and Figures: Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, Maritime Knowledge Center.
- IUMI, (2004). *Limburg Terrorist Attack, the Incident and the Insurance Settlement*, Loss Prevention Workshop, IUMI Conference 2004, Singapore.
- Kasum J., Vidan P. and Baljak K., (2008). *Security to Ships and Ports of Inland Navigation*, <https://bib.irb.hr/382683.PROMJKEE>
- Katarellos E. and Alexopoulos A.B., (2007), *The Master's Role in Relation to the Safety of the Port, particularly under the Concept of the ISM and ISPS Codes*, in: *Proceedings of International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection*, NTUA, 1-10.
- King J., (2005). *The security of merchant shipping*, *Marine Policy*, Vol. 29, 3: 235-245.
- Kiourktsoglou G. and Coutroubis A.D., (2011). *Is Somali piracy a random phenomenon?* *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol.10, 1: 3-22. See also www.cbrne-terrorism-newsletter.com/resources/GK%20-%20Somalia%20Piracy.pdf
- Korotzinis T., (2012). *Maritime Piracy in the International and in the Hellenic Legal Order*, *Canadian Center of Science and Education* Vol.4, No.5.
- Kraska J., (2011). *Contemporary Maritime Piracy*, Greenwood Publishing Group.
- Mazaheri A., (2008) *How the ISPS Code affects Port and Port Activities?* *Dissertation*, University of Boras, www.academia.edu/967358
- Menkhaus K., (2009). *Dangerous waters, Survival: Global Politics and Strategy*, Vol. 51, 1: 21-25.
- Moth P., (2004). *ISPS Code: 2004 Update - A Practical Guide*, Foreshore Publications.
- MTC, (2003). *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, Directorate for Science, Technology and Industry.
- Pallis T., (2006). *International ship and port facility security (ISPS) code and the cost of port compliance*, in: *Proceedings of Maritime Security Forum*, Piraeus. [www.porteconomics.eu].
- Plant G., (1990). *The convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of maritime navigation*, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 39, 1: 27-56.
- Roach J.A., (2010). *Countering piracy off Somalia: International law and international institutions*, *American Journal of International Law*, Vol. 104, 3: 397-416.
- Samiotis G., Psarrou V., Pazarzis M. and Tselentis V., (2013). *The effect of maritime piracy on Greek shipping*,

- in: *Proceedings of 4th International Symposium of Maritime Safety, Security and Environmental Protection*, University of Piraeus.
- Shahbazian E., Rogova G. and DeWeert M.J., (2009). *Harbour Protection through Data Fusion Technologies*, NATO Science for Peace and Security Series.
- Sterio M., (2012). *International law in crisis: piracy of the coast of Somalia case*, W. Res. J. Int'l L, Vol. 44: 291.
- Teo Y.Y., (2007). *Target Malacca Straits: Maritime terrorism in Southeast Asia*, Studies in Conflict & Terrorism, Vol. 30, 6: 541-561.
- Thachuk See K.L. and Tangredi S.J., (2002). *Transnational Threats and Maritime Responses, Globalization and Maritime Power*, Institute for National Strategic Studies (INSS), Washington DC.
- World Bank, (2013). *The Pirates of Somalia. Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, Washington DC.
- Αλεξόπουλος Α.Β., Μαυρανεζούλης Α. και Καρύδης Μ., (2005). *Η Εφαρμογή της Μεθόδου Δικτύων Γεγονότων (Event Tree Methods) στην Ανάλυση των Ναυτικών Περιστατικών, ιδιαίτερα μετά την Ισχύ του Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίου και Λιμενικής Εγκατάστασης (ISPS Code). Η Υπόθεση Limburg, στο: Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος. Εξελίξεις και Προοπτικές Προστασίας και Διαχείρισης του Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, (επιμ.) Τσάλτας Γ., εκδ. Σιδέρη, 395-414.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ COLREG

- Kopacz Z., Morgas W. and Urbanski J., (2001). *The maritime safety system, its main components and elements*, Journal of Navigation, Vol. 54, 2: 199-211.
- Naeem W., Irwin G. and Yang A., (2012). *COLREGs-based collision avoidance strategies for unmanned surface vehicles, Special Issue on Intelligent Mechatronics*, Vol. 22, 6: 669-678.
- Piatek Z., (2008). *The reality of COLREG*, Ausmarine, Vol. 30, No8.
- Pitt I.P.A., (2002). *The COLREGS – time for a rewrite?* Journal of Navigation, Vol. 55, 3: 419-430.
- The Nautical Institute, (2013). *Advances in Marine Navigation*, edited by A. Weintrit, Taylor & Francis Group, London.
- Trevisanut S., (2010). *Search and rescue operations in the Mediterranean: factor of cooperation or conflict?* International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 25, 4: 523-542.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΕΡΜΑΤΟΣ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ BWM

- ABS, (2014). *Guide for Ballast Water Treatment*, Houston.
- Buck E.H., (2012). *Ballast Water Management to combat Invasive Species*, U.S. Congressional Research Service. Report No. RL32344.
- U.S. Coast Guard, (2012). *Standards for Living Organisms in Ships' Ballast Water Discharged in U.S. Waters*, Federal Register, 77, Washington, D.C.
- Werschkun B. et al., (2014). *Emerging risks from ballast water treatment: The run-up to the International Ballast Water Management Convention*, Chemosphere, Vol. 112, 256-266.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

- Albaiges J., Vilas F. and Morales-Nin B. (2006). *The Prestige: a scientific response*, Marine Pollution Bulletin, 53: p. 5-7.
- Bredima A. and Tzoannos J.G., (1981). *In search of common shipping policy for the European Community*, Journal of Common Market Studies, Vol. 20, 2: p. 95-114.
- Bredima-Savopoulou A., (1990). *The Common Shipping Policy of the European Economic Community*, North-Holland.
- Cooper A.D., (1993). *European Community shipping policy*, Journal of Transport Geography, Vol. 1, 1: p. 59-61.
- De la Rue C.M. and Anderson C.B., (1998). *Shipping and the Environment: Law and Practice*, LLP.

- Devanney J. (2006). *The Tankship Tromedy. The Impending Disasters in Tankers*, CTX Press.
- Farthing B. and Brownrigg M., (1997). *International Shipping*, 3rd edition, LLP.
- Power V. and Casey D., (2003). *The Prestige: the European Union legal dimension*, Journal of International Maritime Law, 9: 4 345.
- Power V., (1998). *EC Shipping Law*, LLP.
- Tzoannos I.G. (1989). *The EEC common maritime policy and the liberalization of world shipping markets in*: Yanopoulos G. (eds.) *Shipping Policies for an Open World Economy*, Guildford: Biddles.
- Wene J., (2005). *European and international regulatory initiatives due to the Erika and the Prestige incidents*, MLAANZ Journal, 19: p. 56-73.
- Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1995). *Τεχνικο-οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλη.
- Βλάχος Γ.Π., (2007). *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλη.
- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., (2006). *Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία*, εκδ. Τυπωθήτω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

- Alexopoulos A.B. and Fournarakis N.G., (2003). *Telematic applications for the continuous maritime training: some findings from the Nautilus project, Proceedings of 2nd Conference on Distant Learning*, σελ. 602-609.
- Alexopoulos A.B., Fournarakis N.G. and Katarellos E., (2001). *Current trends in the Greek marine manpower market: A qualitative and quantitative approach*, Journal of Management Science and Regional Development, 3: p. 1-20.
- Alexopoulos A.B., (2007). *Introducing system dynamics modeling into the passenger and cruise markets focusing on the marine manpower*, Journal of Applied Systemic Studies, Vol. 1, 4: p. 436-449.
- Goulielmos A.M., (1998). *Flagging out and the need for a new Greek maritime policy*, Transport Policy, 5: p. 115-125.
- Holder L., (1997). *Training and Assessment on board*, Witherby Publications.
- Mazzarino M. and Maggi E., (2000). *The impact of the new on board technologies on maritime education and training schemes in Europe: Some findings from the METHAR project*, Maritime Policy and Management, Vol. 27, 4: p. 391-400.
- Αλεξόπουλος Α.Β. και Γεωργάκης Α., (2015). *Το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Μία σύντομη αναφορά στις νέες απαιτήσεις για το ναυτικό επάγγελμα, Πρακτικά Συνεδρίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, Εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία, 7-8 Μαρτίου 2014*, εκδ. Ιδρύματος Ευγενίδου, σελ. 346-357.
- Αλεξόπουλος Α.Β. και Φουρναράκης Ν.Γ., (2003). *Ναυτεργατικό Δυναμικό στην Ελληνική Ακτοπλοΐα και τη Ναυτιλία Θαλασσίων Περιγηήσεων: Προβλήματα και Προοπτικές*, Επιστημονική Μελέτη για την ΕΕΕΠΠ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Αλεξόπουλος Α.Β. και Φουρναράκης Ν.Γ., (2008). *Δυναμικά συστήματα διοικήσεως και λήψεως αποφάσεων για το ναυτεργατικό δυναμικό με έμφαση στις αγορές των επιβατηγών πλοίων και των κρουαζιερόπλοιων*, (επιμ.) Α.Β. Αλεξόπουλος και Ε. Αδαμίδης, Συστημική Θεωρία και Πρακτική, εκδ. Κλειδάριθμος, σελ. 177-194.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

- Benham A., (1994). *Future of the shipping dialogue in UNCTAD*, Maritime Policy & Management, Vol. 21, 1: p. 15-27.
- Deakin B. and Seward T., (1973). *Shipping Conference: A Study of their Development and Economic Practices*, Cambridge University Press.
- Goss R., (1982). *Advances in Maritime Economics*, Cambridge University Press.
- Levikov G., (1988). *The problem of universal acceptability of the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences*, Maritime Policy & Management, Vol. 15, 3: p. 247-254.
- Smith K. and Taylor I., (2007). *The United Nations Conference on Trade and Development*, Routledge.
- Thanopoulou H., Ryoo D. and Lee T., (1999). *Korean liner shipping in the era of global alliance*, Maritime Policy & Management, Vol. 26, 4: p. 202-229.

- Βλάχος Γ.Π. και Νικολαΐδης Ε., (2000). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, εκδ. J & J Hellas.
- Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ.Π., (2003). *Ναυτιλιακή Οικονομική*, 2^η έκδοση, εκδ. J & J Hellas.
- Σαμπράκος Ε., (1997). *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*, εκδ. Σταμούλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- Farthing B., (1987). *International Shipping: An Introduction to the Policies, Politics and Institutions of the Maritime World*, LLP.
- Giannopoulos G.A. and Aifandopoulou-Klimis G., (2003). *Inland maritime transport in Greece after the lifting of cabotage and full liberalization: A review*, *Transport Reviews*, Vol. 24, 4: p. 465-483.
- Goulielmos A.M., (1998). *Greek coastal passenger shipping in front of liberalization*, *International Journal of Transport Economics*, Vol. 25, 1: p. 69-88.
- Haralambides H., (2002). *Competition, excess capacity, and the pricing of port infrastructure*, *International Journal of Maritime Economics*, Vol. 4, 4: p. 323-347.
- Lekakou M. and Fafaliou I., (2003). *The historical course of the Greek coastal transport services in the twentieth century and associated policy responses*, *Archives of Economic History*, Vol. XV, 1: p. 127-153.
- Paixao A.C. and Marlow P.B., (2002). *Strengths and weaknesses of short sea shipping*, *Marine Policy*, Vol. 26, 3: p. 167-178.
- Psaraftis H.N., (2005). *Short sea shipping: Towards a great fiasco? Shipping in a responsible society. Quo Vadis? Mare Forum*, Athens.
- Tinsley D., (1991). *Short-Sea Shipping: A Review of the North European Coastal Bulk Trades*, LLP.
- Γουλιέλμος Α.Μ. και Σαμπράκος Ε. (2002). *Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων*, εκδ. Σταμούλη.
- Θεοδωρόπουλος Σ., (1998). *Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκδ. Σταμούλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13: ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

- Boczek B.A., (1962). *Flag of Convenience. An International Legal Study*, Cambridge.
- Carlisle R., (2009). *Second registers: maritime nations respond to flags of convenience, 1984-1998*, *The Northern Mariner*, Vol. 19, 3: p. 319-340.
- D' Andrea A., (2006). *The Genuine Link Concept in Responsible Fisheries. Legal Aspects and Recent Developments*, *FAO Legal Papers*, No. 61.
- Dempsey P.S. and Helling L.L., (1980). *Oil pollution by ocean vessels. An environmental tragedy: the legal regime of flags of convenience, multilateral conventions and coastal states*, *Denver Journal of International Law*, 10(1): p. 37-87.
- Egiyan G.S., (1990). *Flag of convenience or open legislation of ships*, *Marine Policy*, p. 106-111.
- Metaxas B.N., (1985). *Flag of Convenience. A Study of Internationalization*, Gower.
- Neff R., (2007). *Flags that hide the dirty truth*, Asia Times Online Ltd., Korea.
- OECD, (1958). *Study of the Expansion of the Flags of Convenience and of Various Aspects thereof*, Paris.
- Ready N., (1998). *Ship Registration*, 3rd edition, LLP.
- Sinan I.M., (1989). *UNCTAD and flags of convenience*, *Journal of World Trade Law*, Vol. 18, 9: p. 99-110.
- Stopford M., (2009). *Maritime Economics*, 3rd edition, Routledge.
- UNCTAD, (2014). *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva.
- Wilson J.F., (2010). *Carriage of Goods by Sea*, 7th edition, Pearson.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14: ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

- Arof A. and Zulkifly M., (2012). *The effectiveness of port state control regime on bulk shipping*, *Marine Frontier*, 3: p. 1-9.
- Cariou P.M., Mejia O. and Wolff F.C., (2009). *Evidence on target factors used for port state control inspections*, *Marine Policy*, 33: p. 847-859.
- Kasoulides G., (1993). *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Kluwer Publishers, Netherlands.
- Mejia O. (2005). *Evaluating the ISM Code using Port State Control Regime*, Kluwer Publishers, Netherlands.

- Owen P., (1996). *Port state control and ship deficiencies*, International Journal of Shipping Law, 5: p. 267-274.
- Paris MoU, (2013). *Port State Control*, Annual Report.
- Payoyo P.B., (1994). *Implementation of international conventions through port state control: an assessment*, Maritime Policy, 18(5): p. 379-392.
- Rodriguez E. and Piniella F., (2012). *The new inspection regime of the Paris MoU on port state control: improvement of the system*, Journal of Maritime Research, Vol. IX 1: p. 9-16.
- Sagen A., (1999). *The ISM Code in Practice*, published by T. Aschehoug.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- Alexopoulos A.B., (2003). *The legal regime of uninhabited islets and rocks in international law. The case of the Greek seas*, Revue Hellenique De Droit International, No 56: σελ. 131-151.
- Beazley P.B., (1987). *Maritime Limits And Baselines: A Guide to their Delineation, the Hydrographic Survey*, 3rd ed., London.
- Bowett D.W., (1979). *The Legal Regime of Islands in International Law*, Dobbs Ferry, New York.
- Brown E.D., (1994). *The International Law of the Sea*, vol. I and II Dartmouth.
- Brownlie I., (1973). *Principles of Public International Law*, 2nd edition, Clarendon Press.
- Churchill R.R. and Lowe A.V., (1999). *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester University Press.
- Colombos J., (1962). *The International Law of the Sea*, 5th revised edition, Longmans.
- Dallier P. and Pellet A., (1991). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Το Δίκαιο της Θάλασσας*, (επιμ. Ελληνικής έκδ. Χ. Δίπλα), Αθήνα.
- Dupuy R.J. and Vignes D. (eds.) 1991. *A handbook on the new law of the sea, vol. 1 and 2*, Hague Academy of International Law, Martinus Nijhoff.
- O'Connell D.P., (1982). *The International Law of the Sea*, Clarendon Press, Oxford.
- Oppenheim L., (1955). *International Law. Treaties, Peace, Lauterpacht H. (eds.) vol. I* 8th edition, Longmans.
- Papadakis N., (1977). *The International Legal Regime of Artificial Islands*, Leyden.
- Pineschi L. and Treves Tulio (eds.) 1997. *The law of the sea. The European Union and its member-states*, Publications on Ocean Development, Brill/Nijhoff.
- Prescott J.R., (1987). *Straight baselines: theory and practice*, in Brown E. D. and Churchill R. R. (eds.) *The UN Convention on the Law of the Sea: Impact and Implementation*, Honolulu, p. 288-318.
- Rousseau C., (1980). *Droit International Public*, Vol. IV (Les Relations Internationales).
- Scovazzi T., (1988). *Bays and straight baselines in the Mediterranean*, 19 Ocean Development and International Law, 401 et seq.
- Strohl M., (1963). *The International Law of Bays*, Martinus Nijhoff, The Hague.
- Symmons C.R., (1979). *The Maritime Zones of Islands in International Law*, The Hague.
- Tsaltas G., Alexopoulos A.B., Rodotheatos G. and Bourtzis T., (2014). «*Evaluation and development of small island communities with special reference to uninhabited insular areas*», in: *Systems Integrity: Governance, Law and Ecology*.
- UNCTAD, (2013). *Review of Maritime Transport*, UN New York and Geneva.
- Αλεξόπουλος Α.Β. και Φουρναράκης Ν.Γ., (2008). *Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες*, 2^η έκδ., Ίδρυμα Ευγενίδου (κεφ. 3).
- Αλεξόπουλος Α.Β., (1997). *Το νομικό καθεστώς των βραχονησίδων σύμφωνα με τη νέα σύμβαση του δικαίου της θάλασσας, η εφαρμογή του στην Ελληνική επικράτεια και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος*, Πρακτικά Συνεδρίου: Τεχνολογίες Αρχιπελάγους, σελ. 89-93.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2001). *Μερικές σκέψεις για το ιδιοκτησιακό καθεστώς ορισμένων νησιών και νησίδων του Ελληνικού θαλασσίου χώρου*, Στρατηγική, 80: σελ. 116-120.
- Γεωργούλης Σ. και Σολταρίδης Σ., (1996). *Ίμια: Αναμφισβήτητη Ελληνική Κυριαρχία*, εκδ. Νέα Σύνορα.
- Γιαγκάκης Γ., (1995). *Νησιολόγιο των Κατοικουμένων Ελληνικών Νησιών 1940-1991*, του ιδίου (1984). *Συστηματική Θεώρηση των Ελληνικών Νησιών 1951-1981*, εκδόσεις εκτός εμπορίου.

- Ιωάννου Κ. και Στρατή Α., (2000). *Δίκαιο της Θάλασσας*, 2^η έκδ., Σάκκουλας.
- Οικονομίδης Κ., (1999). *Οι Νηοίδες Ίμια στο Αιγαίο Πέλαγος: Μια Διαφορά που δημιουργήθηκε με τη Βία*, εκδ. Σάκκουλα.
- Περράκης Σ. (επιμ.) 1996. *Το Αιγαίο πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας*, Πρακτικά Συμποσίου, Ρόδος, εκδ. Σάκκουλα.
- Ρούκουνas Ε., (2005). *Διεθνές Δίκαιο. Το Κράτος και το Έδαφος – Το Δίκαιο της Θάλασσας*, τεύχ. δεύτερο, 2^η έκδοση, εκδ. Σάκκουλα.
- Τσάλτας Γ. και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., (2003). *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Διεθνής Πολιτική, Διεθνές Δίκαιο, Διεθνής Οργάνωση*, τόμος 1ος, εκδ. Σιδέρη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16: ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

- Bronwlie I., (1972). *Basic Documents in International Law*, 2nd edition, Clarendon Press.
- Degan V.D., (1986). Internal waters, *NYIL*, 17: 3-44.
- Francioni F., (1975). Criminal jurisdiction over foreign merchant vessels in territorial waters, *Italian Yearbook of International Law*, 1: 27-45.
- Gidel G., (1932). *Le Droit International Public de la Mer*, Vol.2, Chateauroux, Paris.
- Kasoulidis G., (1985). *Port State Control – Evolution of the Port State Regime*, Dordrecht.
- Lowe A.V., (1977). The right of entry into maritime ports in international law, *San Diego Law Review*, 14: 597-622.
- Schwartzberger G., (1960). *A Manual of International Law*, Vol.1, Stevens and Sons Ltd., London.
- Δαγτόλγου Π.Δ., (1978). *Γενικό Διοικητικό Δίκαιο*, τόμος II, εκδ. Σάκκουλα.
- Δωρής Ε., (1995). *Τα Δημόσια Κτήματα: Αιγιαλός και Παραλία. Ρύπανσις Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, τόμος II, εκδ. Σάκκουλα.
- Ιωάννου Κ., Οικονομίδης Κ., Ροζάκης Χ., Φατούρος Α., (1990). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Οι Φορείς Δικαιωμάτων και Υποχρεώσεων στη Διεθνή Έννομη Τάξη*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, εκδ. Σάκκουλα.
- Ιωάννου Κ., Οικονομίδης Κ., Ροζάκης Χ., Φατούρος Α., (1991). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Αρμοδιότητες στο Διεθνές Δίκαιο*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, εκδ. Σάκκουλα.
- Μητρόπουλος Ε., (1973). *Κατηγορίες και Σύγχρονοι Τύποι Εμπορικών Πλοίων*, εκδ. Σταυριδάκη.
- Ρούκουνas Ε., (1995). Ενίσχυση του κράτους του λιμένος κατά τη νέα σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας και το Memorandum των Παρισίων, *Τόμος-Προσφορά στον Η. Κρίση*, εκδ. Σάκκουλα, 611-626.
- Σκινάς Ι., (1976). Έννοια και καθορισμός των ορίων του αιγιαλού κατά το παρ' ημίν ισχύον δίκαιον, *Επιθεώρησις Δημοσίου και Διοικητικού Δικαίου*, 366-386.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17: Η ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

- Butler W.E., (1987). Innocent passage and the 1982 convention: the influence of Soviet law and policy, *AJIL* 81: 331-347.
- Heinzen B., (1959). The three-mile limit: preserving the freedom of the sea, *Stanford Law Review*, 11: 637-639.
- Ioannou K., (1997). The Greek territorial sea, in Th. Cariotis (eds.) *Greece and the Law of the Sea*, The Hague, London-Boston, 115-151.
- Jessup P.C., (1927). *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New York.
- Jones E.B., (1972). *Law of the Sea. Oceanic Resources*, Southern Methodist University Press.
- Lee L.T., (1961). Jurisdiction over foreign merchant ships in the territorial sea. An analysis of the Geneva Convention on the law of the sea, *AJIL*, 55: 77-96.
- Marston G., (1977). The evolution of the concept of sovereignty over the bed and subsoil of the territorial sea, *BYIL*, 48: 321-334.
- Ngantcha F., (1990). *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*, Pinter.
- Smith H.A., (19W54). *The Law and Custom of the Sea*, Stevens and Sons, London.
- U.N., (1995). *The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone*, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea.

- Verzijl, J.H. (1970). *International Law in Historical Perspective. State Territory*, vol. III Sijthoff, Leyden.
- Yang H., (2006). *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Springer.
- Γεωργακόπουλος Γ.Δ., (1988). *Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη της Ελλάδας*, εκδ. Σάκκουλα.
- Γιόκαρης Α., (1991). *Οι Δικαιοδοσίες του Παράκτιου Κράτους στον Εναέριο Χώρο, Εθνικό και Διεθνή*, εκδ. Σάκκουλα.
- Κλάδης-Ευσταθοπούλου Μ., (1992). *Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη: Το Νομικό Καθεστώς και οι Θεωρίες των Ορίων*, ανέκδοτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο.
- Κλάδης-Ευσταθοπούλου Μ., (1996). Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη: ισχύον καθεστώς και δικαίωμα επέμβασης στα 12νμ σύμφωνα με τη σύμβαση του 1982, στο Σ. Περράκης (επιμ.) *Το Αιγαίο και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σάκκουλα, 53-64.
- Μιχαήλ Μ., (1983). *Η Επέκταση της Ελληνικής Χωρικής Θάλασσας στο Αιγαίο Πέλαγος στα 12 ναυτικά μίλια*, εκδ. Σάκκουλα.
- Οικονομίδης Κ., (1998). *Θέματα Διεθνούς Δικαίου και Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, εκδ. Σάκκουλα.
- Ροζάκης Χ., (1976). *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Διαμόρφωση του από τις Διεκδικήσεις των Παράκτιων Κρατών*, εκδ. Παπαζήση.
- Ροζάκης Χ., (1988). Το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου και η Ελληνοτουρκική κρίση, *Ελληνοτουρκικές Σχέσεις 1923-1987*, ΕΛΙΑΜΕΠ-Γνώση, 267-492.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18: ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ

- Aguirre R., (2010). *The Panama Canal*, Martinus Nijhoff Publications.
- Anand P., (1986). Transit passage and overflight in international straits, *IJIL*, 26: 72-105.
- Baxter R.R., (1964). *The Law of International Waterways*, Cambridge-Harvard.
- Brown E.D., (1974). Passage through the territorial sea, straits used for international navigation and archipelagos, in: *D. Davies Memorial Institute of International Studies*, London.
- Burke K. and Deleo D., (1983). Innocent passage and transit passage in the United Nations Convention on the law of the sea, *Yale Journal of World Public Order*, 9: 389-408.
- Cooper A.D., (eds.) 1983. *The Times Atlas of the Oceans*, Times Books.
- Hummer C.W., (2003). The Panama Canal: a look back, a look forward, *Terra et Aqua*, 90: 1-10.
- Johnston D.H., (1968). Some legal problems of international waterways with particular reference to the Straits of Tiran and the Suez Canal, *Modern Law Review*, 31: 15-164.
- Jones M., (1950). The Corfu channel case: Merits, *BYBIL*, 447, (eds.) G. Fitzmaurice.
- Lapidoth R., (1972). *Les Detroits en Droit International*, Paris.
- Moore J.N., (1980). The regime of straits and the third United Nations on the Law of the Sea, *American Journal of International Law*, 74: 77-121.
- Nandan S.N. and Anderson D.H., (1989). Straits used for international navigation: a commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, *BYIL*, 60: 159-204.
- Plant G., (1985). International traffic separation schemes in the new law of the sea, *Marine Policy*, Vol. 9, 2: 134-147.
- Politakis G.P., (1997). The Aegean dispute in the 1990's: naval aspects and the new law of the sea convention, in Th. Cariotis (ed.) *Greece and the Law of the Sea*, Kluwer Law International, 291-323.
- Rozakis C. and Stagos P., (1987). *The Turkish Straits*, Alphen aan den Rijn.
- Schachte W., (1992). International straits and navigational freedom, *Proceedings of the 26th Law of the Sea Institute Annual Conference*, Genoa.
- Sintsova T.A., (1988). The regime of navigation in the Suez Canal, *Marine Policy*, Vol. 12, 3: 263-270.
- Vali F., (1972). *The Turkish Straits and NATO*, Stanford, California.
- Μορφωπός Π., (1989). *Δίκαιο της Θάλασσας. Το Νομικό Καθεστώς των Στενών μετά την Τρίτη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ*, εκδ. Σάκκουλα.
- Μπρεδήμας Α., (1996). Ο νέος Τουρκικός κανονισμός για τη ναυσιπλοΐα στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, σε Σ. Περράκη (επιμ.) *Το Αιγαίο και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σάκκουλα, 121-147.
- Οικονομίδης Κ., (1993). Η Συνθήκη του Μοντρέ για τα στενά, σε *Θέματα Διεθνούς Δικαίου και Εξωτερικής Πολιτικής*, εκδ. Σάκκουλα, 143-152.

- Ροζάκης Χ., (1986). Το διεθνές νομικό καθεστώς των στενών: ένα παράδειγμα εξισορρόπησης συμφερόντων στο δίκαιο της θάλασσας, *ΕΕΕυρΔ*, 497-521.
- Ροζάκης Χ., (1996). Το καθεστώς των διεθνών στενών στη σύμβαση του '82 και η εφαρμογή του στις Ελληνικές θάλασσες, σε Σ. Περράκη (επιμ.) *Το Αιγαίο και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σάκκουλα, 95-120.
- Τσάλτας Γ. και Αλεξόπουλος Α.Β., (2014). Ζητήματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στα τουρκικά στενά και οι επιπτώσεις στο Αιγαίο και τη Μαύρη Θάλασσα, *Συνέδριο: Εφαρμογές Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς Πολιτικής 20 χρόνια μετά την ισχύ της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας*, Ρόδος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 19: ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΙΚΑ ΚΡΑΤΗ

- Amerasinghe C.F., (1974). The problem of archipelagos in international law, *International and Comparative Law Quarterly*, 540-575.
- Andrew D., (1978). Archipelagos and the law of the sea, *Marine Policy*, 2: 45-64.
- Hamzah B.A., (1984). Indonesia's archipelagic regime: implications for Malaysia, *Marine Policy*, Vol. 8, 1: 30-43.
- Hermann L.L. , (1985). The modern concept of the off-lying archipelago in international law, *XXIII Canadian Yearbook of International Law*, 172-200.
- Hodgson R.D. and Smith R.W., (1976). The informal single negotiating text (Committee II). A geographical perspective, *ODIL*, 3: 225-245.
- Lattion R., (1984). *L' Archipel en Droit International*, Lausanne.
- Marston G., (1973). International law and mid-ocean archipelagos, *Annales d' Etudes Internationales*, Vol. 4.
- Mc Dougal and Burke, (1963). *Public Order of the Oceans*, Yale University Press.
- Oxman B., (1995). Environmental protection in archipelagic waters and international straits. The role of the IMO, *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 10, 2: 297-323.
- Prescott J.R., (1987). Straight and archipelagic baselines, in G. Blake (ed.) *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, London, 38-51.
- Rodgers P.E., (1981). *Mid Ocean Archipelago and International Law. A Study of Progressive Development of International Law*, New York.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 20: Η ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ

- Alexopoulos A.B., (2006). Some thoughts about the concept of the contiguous zone in the new law of the sea and its potential application to the Greek seas, in: A. Strati, M. Gavounelli, N. Skourtos (eds.) *Unresolved Issues and the New Challenges to the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff, Vol. 54, 259-270.
- Caffisch L., (1980). Les zones maritimes sous jurisdiction nationale, leurs limites et leur jurisdiction, *RGDIP*, 84: 68-119.
- Economides C., (1983). The contiguous zone today and tomorrow, in Rozakis, Stephanou (eds.), *the New Law of the Sea*, Elsevier Science Publishers, 69-81.
- Fell L., (1964). *Maritime Contiguous Zone*, Mich LR.
- Frommer A.M., (1982). Contribution to the study of the contiguous zone, *Revue Belge de Droit International*, 16: 434-458.
- Gidel G., (1934). La mer territoriale et la zone contigue, *RCADI* Vol. II, 137-278.
- Lowe A.V., (1981). The development of the concept of the contiguous zone, *British Yearbook of International Law*, Vol. 52, 109-169.
- Oda S., (1962). The concept of the contiguous zone, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 11, 131-151.
- Symonides J., (1987). Contiguous zone, *XVI Polish Yearbook of International Law*, 143-154.
- Syrgios A.M., (1998). *The Status of the Aegean Sea according to International Law*, Sakkoulas/Bruylant Publishers.
- Λιάκουρας Π., (2004). Η συνορεύουσα ζώνη στη σύμβαση του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή της στις Ελληνικές θάλασσες, σε Χ. Δίπλα, Χ. Ροζάκης (επιμ.) *το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*, εκδ. Σιδέρη, 109-144.

- Μιχαήλ Μ., (1983). *Αρχαιολογικά και Ιστορικά Αντικείμενα στην Υφαλοκρηπίδα. Διεθνές Δίκαιο και Αιγαίο*, εκδ. Σάκκουλα.
- Ρούκουνας Ε., (1979). *Πολιτιστικά αγαθά στο βυθό της θάλασσας*, Επιθεώρηση Δημοσίου και Διοικητικού Δικαίου, 23: 10-37.
- Στρατή Α., (1994). Το διεθνές νομικό πλαίσιο προστασίας της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς, *Περιβάλλον και Δίκαιο*, 2: 7-34.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 21: Η ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

- Brown E.D., (1984). *Sea-Bed Energy and Mineral Resources and the Law of the Sea*, Vol. I: The Areas within National Jurisdiction, London.
- Brown E.D., (1988). The Libya-Malta continental shelf case, *Essays in Honor of G. Schwarzenberger*, London, 3-18.
- Caffisch L., (1985). La delimitation des espaces entre etats dont les cotes se font face ou sont adjacentes, in: Dupuy-Vignes (eds.), *Traite du Nouveau Droit de la Mer*, Economica-Bruylant, Paris, 374-440.
- Dipla H., (1997). The Greek-Turkish dispute over the Aegean Sea continental shelf: Attempts of resolution, in: T. Kariotis (eds.) *Greece and the Law of the Sea*, Kluwer Publishers, 153-185.
- Hutchinson D.N., (1985). The seaward limit of continental shelf jurisdiction in customary international law, *BYIL*, 56: 133-187.
- Pulvenis J.F., (1985). Le plateau continental, definition et regime, in: Dupuy-Vignes (eds.), *Traite du Nouveau Droit de la Mer*, Economica-Bruylant, Paris.
- Rozakis C., (1997). The Greek continental shelf, in: T. Kariotis (eds.) *Greece and the Law of the Sea*, Kluwer Law International, 67-113.
- Scelle G., (1955). Plateau continental et Droit International, *RGDIP*, 1-72.
- Slouka Z.J., (1968). *International Custom and the Continental Shelf*, Martinus Nijhoff Publications.
- Symonides J., (1988). Geographically disadvantaged states under the 1982 convention on the law of the sea, 208 *Recueil des Cours, Academie de Droit International de la Haye*, 285-406.
- Γούναρης Ε., (1996). Η διενέργεια θαλάσσιων επιστημονικών ερευνών στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου και της διεθνούς πρακτικής, σε Σ. Περράκη (επιμ.) *Το Αιγαίο και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σάκκουλα, 251-270.
- Μιχαήλ Μ., (1983). *Η Υφαλοκρηπίδα των Ελληνικών Νοσητικών Συμπλεγμάτων του Αιγαίου και το Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα.
- Ροζάκης Χ., (1989). Το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου και η Ελληνοτουρκική κρίση, στο συλλογικό έργο *Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις 1923-1987*, εκδ. Γνώση, 271-491.
- Ρούκουνας Ε., (1969). Νομικά προβλήματα του βυθού της θάλασσας. Η υφαλοκρηπίς και το Ν.Δ. 142/1969, *Επιστημονική Επετηρίδα*, Τόμος ΙΒ', Θεσσαλονίκη, 611 κ. επ.
- Στρατή Α., (1996). Το δικαίωμα πρόσβασης στη θάλασσα των περικλειστων κρατών και η ελευθερία διέλευσης, σε Σ. Περράκη (επιμ.) *Το Αιγαίο και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σάκκουλα, 335-359.
- Τσάλτας Γ., (1985). Το καθεστώς της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας σύμφωνα με τη νέα σύμβαση (1982) για το διεθνές δίκαιο της θάλασσας, *Διεθνές Δίκαιο και Διεθνής Πολιτική*, No. 9, 192 κ. επ., εκδ. Παρατηρητής.
- Τσάλτας Γ., (2002). Ο θεσμικός μηχανισμός αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων και των ειδικών ρυθμίσεων της σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίου (1982) για το δίκαιο της θάλασσας, *Συνέδριο ΕΕΔΔΔΣ*, Πάντειο Πανεπιστήμιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 22: Η ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ

- Alexander M. and Hodgson R.D., (1975). The impact of the 200 mile economic zone on the law of the sea, *San Diego Law Review*, 12: 569-599.
- Alexopoulos A.B., (2013). Particularly sea-sensitive areas and marine protection zones. A controversial issue that needs interpretation, *Spoudai Journal of Economics and Business*, Vol. 63, 3-4: 51-59.
- Alexopoulos A.B., (2013). Problems encountered when tankers lie at ports. The case of Pylos and the establishment of marine protection zones, in: *Honorary Volume for Prof. Lekkas*, University of the Aegean Publications, 79-90.

- Attard D., (1987). *The Exclusive Economic Zone in International Law*, Oxford.
- Brown E.D., (1977). The exclusive economic zone. Criteria and machinery for the resolution of international conflicts between different users of the EEZ, *Maritime Policy and Management*, 4: 325-350.
- Charney J. L., (1985). The exclusive economic zone and public international law, *ODIL*, 15: 233-288.
- Juda L., (1987). The exclusive economic zone and ocean management, *ODIL*, 18: 305-331.
- Kwiatkowska B., (1989). *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff.
- Robertson H. B., (1984). Navigation in the exclusive economic zone, *VJIL*, 24: 865-915.
- Smith R.W., (1986). *Exclusive Economic Zone Claim. An Analysis and Primary Documents*, Dordrecht.
- Suarez de Vivero J.L., (2010). Jurisdictional waters in the Mediterranean and Black seas, *Study for the Directorate-General for Internal Policies*, European Parliament.
- Γούναρης Ε., (1989). Το διεθνές δίκαιο της αλιείας, *Τετράδια Διεθνούς Δικαίου*, No.15, εκδ. Σάκκουλα.
- Καρακωστανόγλου Β., (2001). *Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη στο Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σάκκουλα.
- Κατσούφρος Θ., (1996). Αλιευτικές ζώνες στη Μεσόγειο: Διεθνής και κοινοτική διάσταση, σε Σ. Περράκης (επιμ.) *Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σάκκουλα, 207-249.
- Στρατή Α., (1992). Κοινή αλιευτική πολιτική και Μεσόγειος, *Κείμενα Εργασίας No. 14*, EKEM.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 23: Η ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

- Brown E.D., (1983). Freedom of the high seas versus the common heritage of mankind: Fundamental principles in conflict, *San Diego Law Review*, 20: 521-560.
- Hastings J.V., (2009). Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings, *Political Geography*, Vol. 28, 4: 213-223.
- Mc Dougal M. S. and Burke W.T., (1962). *The Public Order of the Oceans. A Contemporary International Law of the Sea*, Yale University Press.
- Momtaz D., (1991). The high seas, in: R.J. Dupuy and D. Vignes (eds.) *A Handbook on the New Law of the Sea*, Vol. 1, Martinus Nijhoff, 383-422.
- Poulantzas N. M., (1969). *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Leyden.
- Rothwell D. R. and T. Stephens, (2010). *The International Law of the Sea*, Oxford and Portland, Oregon.
- Siddle J., (1982). Anglo-American cooperation in the suppression of drug smuggling, *ICLQ*, 31: 726-747.
- Simonnet M.R., (1966). *La Convention sur la Haute Mer*, Paris.
- Siousouras P. and Dalaklis D., (2011). *Modern Maritime Transportation and the Piracy Phenomenon*, Sideris Publishers.
- Swan J. D., (1974). An explosive issue in international law: the French nuclear tests, *Melbourne University Law Review*, 9: 296-306.
- Tanaka Y., (2012). *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press.
- Van Swanenberg A., (1961). Interference with ships on the high seas, *ICLQ*, 10: 785-817.
- Κλάδης-Ευσταθοπούλου Μ., (2003). Το δικαίωμα νηοψίας και συνεχούς καταδίωξης, στο: *Πρακτικά Ασφάλεια των Θαλασσών και Πειρατεία*, 5^η Πελαγική Συνάντηση, Σπέτσες.
- Κρίσπης Η., (1957). *Τα Εμπορικά Πλοία εις την Ελευθέραν Θάλασσαν εν Καιρώ Ειρήνης*, Αθήναι.
- Λιάκουρας Π., (2002). *Διεθνές Δίκαιο και Χρήση του Βυθού για Στρατιωτικούς Σκοπούς*, εκδ. Σάκκουλα.
- Μπόση Μ., (2012). *Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία*, εκδ. Ποιότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 24: Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΥΘΟΣ

- Brown E.D., (1995). The 1994 agreement on the implementation of Part XI of the UN convention and the law of the sea: breakthrough or universality? *Marine Policy*, 19: 5-20.
- Buzan B., (1976). *Seabed Politics*, New York.
- Dupuy R.J., (1983). The notion of common heritage of mankind applied to the seabed, *VIII Annals of Air and Space Law*, 347-355.
- Goldie L.F.E., (1983). A note on some diverse meanings of the common heritage of mankind, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 10: 69-110.

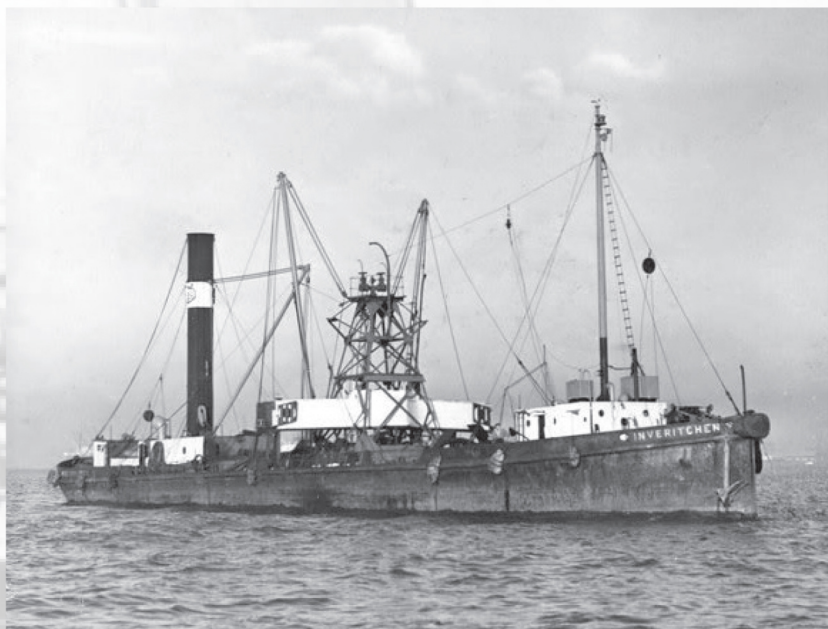
- Joyner C.J., (1986). Legal implications of the common heritage of mankind, *ICLQ*, 35: 190-199.
- Mahmoudi S., (1987). *The Law of Deep Sea-Bed Mining*, Almqvist & Wiksell International, Stockholm.
- Nandan S., Lodge M.W. and Rosenne S., (eds.) 2003. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, Vol. VI, The Hague.
- Post A.M., (1983). *Deepsea Mining and the Law of the Sea*, The Hague.
- Prott L.V. and O'Keefe P.J., (1984). *Law and the Cultural Heritage, Vol. 1 Discovery and Excavation*, Professional Books Ltd.
- Strati A., (1991). Deep seabed cultural property and the common heritage of mankind, *ICLQ*, 40: 859-894.
- Περράκης Σ., (1982). Το δικαίωμα στην απόλαυση της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας ως δικαίωμα αλληλεγγύης, *Νομικές Μελέτες III*, εκδ. Σάκκουλα.
- Στρατή Α., (1993). Το δικαίωμα στην κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας: πολιτιστική διάσταση, σε Σ. Περράκη (επιμ.) *τα Δικαιώματα των Λαών και των Μειονοτήτων*, εκδ. Σάκκουλα.











*Δεξαμενόπλοιο της δεκαετίας του '20.
(Ναυπηγήθηκε από την Harland & Wolff Ltd Govan).*