

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

στη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΛΙΚΗ ΔΙΑΚΙΔΟΥ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του

Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος, 2011

Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μ η κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Επιβλέπων Καθηγητής: Μιχαήλ Παζαρζής

Μέλος 1 Μιχαήλ Παζαρζής

Μέλος 2 Γεώργιος Σαμιώτης

Μέλος 3 Ελευθέριος Θαλασσινός

Οκτώβριος 2011

«Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η τεράστια σημασία των μεταφορών έγκειται στο ότι αποτελούν την βάση της ανταλλαγής των αγαθών και συνδέονται άμεσα με την ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπων που μετακινούνται για παραγωγικούς και προσωπικούς σκοπούς. Παράλληλα η ανάπτυξη, η οργάνωση και η ολοένα εξελισσόμενη τελειοποίηση των μεταφορικών μέσων, βρίσκεται σε αλληλεξάρτηση με την ανάπτυξη των εθνικών οικονομιών, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Ειδικότερα, οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση στη συμβολή και την επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης και πολιτισμικής προόδου. Οι θαλάσσιοι δρόμοι παραμένουν οι ευκολότεροι δρόμοι για επικοινωνία.. Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνουν την μεταφορά μεγαλύτερων φορτίων με χαμηλότερο κόστος και είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν την μεγάλη μερίδα των παγκόσμιων μεταφορών αφού τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα εκτελούν το 75 - 80% των παγκόσμιων μεταφορών. Ακόμα και οι χώρες της Ε.Ε. εισάγουν από θαλάσσιους οδούς το 90% των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν στη βιομηχανία τους.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, κατά τη μεταφορά των φορτίων και ειδικά των επικίνδυνων φορτίων όπως αυτά θα εξεταστούν στην παρούσα εργασία, απαιτούν τη λήψη επιπλέον μέτρων και τη σύναψη ασφαλιστηρίου συμβολαίου κατά των κινδύνων της μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων. Η έκταση της ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων εξαρτάται από τους όρους που χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση. Γενικά το είδος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου επηρεάζουν το είδος του επικίνδυνου φορτίου και της συσκευασίας του, το είδος των καλυπτόμενων κινδύνων, το μέσο μεταφοράς και η διαδρομή του.

Στην καθιέρωση διεθνών κανονισμών ελέγχου της μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης έχουν καταβληθεί προσπάθειες από παλαιότερα έτη από διεθνείς οργανισμούς. Ωστόσο, οι σημαντικότερες εξελίξεις έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) από την 1^η Ιανουαρίου 2004, έχει ορίσει ως υποχρεωτική την εφαρμογή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών, γνωστού ως IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code). Ο κύριος σκοπός είναι η υλοποίηση και εφαρμογή

κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια κατά τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης, βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων που δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και αυτών που εκτελούν εσωτερικούς πλόες καθώς και των λιμενικών εγκαταστάσεων

Όλα τα παραπάνω στοιχεία έδωσαν το έναυσμα πραγματοποίησης της παρούσας εργασίας που σαν σκοπό έχει να αναδείξει το επικίνδυνα φορτία στη μεταφορά τους δια θαλάσσης και τη σημασία της ασφάλισής τους. Από τα στοιχεία των κεφαλαίων που θα ακολουθήσουν θα εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα και θα γίνει πλήρως αντιληπτή η σημασία της ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων στις όποιες μορφές μπορούν αυτά να λάβουν ενώ οι περιπτώσεις νομολογιών που θα παρατεθούν θα συμβάλλουν προς αυτήν την κατεύθυνση.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	10
ABSTRACT	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	12
1.1. Η ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	12
1.2. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΩΝ	13
1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	16
1.4. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	18
1.5. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	19
1.5.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..	20
1.6. ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	22
1.7. ΡΟΛΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ) ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	24
1.7.1. Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ	24
1.7.2. ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΣΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	29
2.1. ΠΛΩΤΑ ΜΕΣΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	29
2.1.1. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (TANKERS)	31
2.1.2. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (PRODUCT CARRIERS).....	31
2.1.3. ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (BULK CARRIERS).....	32
2.1.4. ΠΛΟΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΧΥΔΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (COMBINED CARRIERS).....	34
2.1.5. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER SHIPS).....	35
2.1.6. ΠΛΟΙΑ RO-RO/ΟΧΗΜΑΤΩΝ (RO-RO /CAR FERRY SHIPS)	38
2.1.7. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ (BARGE CARRIERS).....	40
2.1.8. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (LPG CARRIERS) ΚΑΙ ΜΕΘΑΝΙΟΥ (LNG CARRIERS)	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	44
3.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	44
3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	45
3.3. ΟΙ ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	45
3.4. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	46
3.5. ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	46
3.5.1. ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	46

3.5.2. ΑΞΙΑ ΝΑΥΛΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	47
3.5.3. ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ	47
3.5.4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ	48
3.6. ΤΑ ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (ΠΛΟΙΟ, ΦΟΡΤΙΟ, ΝΑΥΛΟΣ)	48
3.8. Η ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ	50
3.9. Η ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	51
4.1. ΕΙΔΙΚΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	51
4.2. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	51
4.3. Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	52
4.4. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	55
5.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	55
5.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	56
5.3. Ο ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΕ ΚΛΑΣΕΙΣ.....	56
5.4. ΤΑ ΧΥΔΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ.....	59
5.4.1. ΤΟ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	60
5.4.2. ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ.....	60
5.4.3. ΤΑ ΧΗΜΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ.....	62
5.4.4. ΤΑ ΥΓΡΑΕΡΙΑ.....	63
5.4.5. ΠΥΡΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	63
5.5. ΤΑ ΧΥΔΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ.....	64
5.6. ΤΑ ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ.....	65
5.7. ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΤΗ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	68
6.1. ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	68
6.2. Η ΑΛΥΣΙΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	70
6.3. Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΜΕΣΩΝ	70
6.3.1. Η ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	71
6.3.2. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΥΨΗΛΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ	72
6.3.3. Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ.....	74
6.3.4. ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	74
6.3.4.1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ (LNG).....	75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΛΩΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	76
7.1. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	76
7.1.1. Η ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ (IMDG CODE) ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ).....	76
7.1.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ, ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ, ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (Π.Δ. 405/1996).....	77
7.1.3. ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΩΝ ΚΩΔΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΧΗΜΙΚΑ ΧΥΜΑ (ΒCΗ) ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΑΕΡΙΑ ΧΥΜΑ (EXISTING, GC, GC) ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ) (Υ.Α. 1218.65/1/1997)	78
7.1.4. Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΥΜΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΧΥΜΑ ΥΓΡΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΧΥΜΑ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΜΕ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (Π.Δ. 146/1998)	79
7.1.5. ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ - ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ (Ν. 2978/2001)	80
7.1.6. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ, ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΤΩΝ Φ/Γ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ, ΣΕ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2001/96/ΕΚ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2002/84/ΕΚ (Π.Δ. 66/2004, ΦΕΚ 56/Α`/25.2.2004)	81
7.2. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ	83
7.2.1. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS 74 ΚΑΙ ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	83
7.2.2. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL 1973 ΚΑΙ ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	84
7.2.3. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ (INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE - IMDG CODE).....	86
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ	88
8.1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΡΜΑΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	88
8.2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΠΟ ΒΛΑΒΗ ΜΕΡΟΥΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΦΕ.....	91
8.3. ΒΛΑΒΗ ΜΕΡΟΥΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	92
8.4. ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΑΠΙΣΜΑΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	94
8.5. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΙΔΙΡΟΤΑΙΝΙΩΝ.....	97
8.6. ΑΓΩΓΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΑΠΟ ΒΛΑΒΗ Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΖΩΟΤΡΟΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	99
8.7. ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	102
8.8. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ.....	106
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	109

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ - ΣΧΗΜΑΤΩΝ - ΕΙΚΟΝΩΝ

Πίνακας 1. Ταξινόμηση των ουσιών σύμφωνα με την Accord Dangereux Routier (ADR) και τον Ι.Μ.Ο. 56

Σχήμα 1. Μεταφορικές υπηρεσίες 68

Εικόνα 1. Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου (Tanker) 32

Εικόνα 2. Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου (Product Carrier) 33

Εικόνα 3. Πλοίο χύδην ξηρού φορτίου (Bulk Carrier) 35

Εικόνα 4. Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container Ship) 37

Εικόνα 5. Πλοίο μεταφοράς οχημάτων (Ro-Ro carrier) 39

Εικόνα 6. Πλοίο μεταφοράς φορηγίδων (Barge Carriers) 42

Εικόνα 7. Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (LNG Carrier) 44

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές πάντοτε πρόσφεραν πολλές ευκαιρίες για μεγάλα κέρδη. Οι κίνδυνοι ωστόσο που απειλούσαν τις οικονομικές σχέσεις των προσώπων που συμμετείχαν σε αυτό έθεσαν τις βάσεις για τη δημιουργία του θεσμού της ασφάλισης. Έτσι ο θεσμός εμφανίζεται ως απάντηση στον κίνδυνο, παρέχοντας εύρυθμη συνέχεια στην οικονομική αυτή δραστηριότητα, όπου πολλά πρόσωπα που απειλούνταν από κοινούς κινδύνους μπορούσαν να καλύπτουν τη επελθούσα ζημία σε όλους τους εμπλεκόμενους με τη θαλάσσια μεταφορά. Η ασφάλιση αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία όταν το μεταφερόμενο υλικό εντάσσεται μεταξύ των επικίνδυνων φορτίων.

Η παρούσα εργασία έχει σαν βασικό της στόχο την ανάδειξη της σημασίας της ασφάλισης στη ναυτιλία και ιδιαίτερα εκείνης που απευθύνεται σε επικίνδυνα φορτία. Για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου, η εργασία χωρίζεται σε έξι επιμέρους κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο, αναλύονται γενικές έννοιες που αφορούν το πλοίο αλλά και την πορεία και εξέλιξη της ναυτιλίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζονται στοιχεία που αφορούν την ασφάλιση στη ναυτιλία. Ειδικότερα, πραγματοποιείται μια ιστορική αναδρομή της ναυτικής ασφάλισης, παρουσιάζονται βασικές μορφές της και περιγράφονται στοιχεία των ασφαλιστικών συμβολαίων.

Στο τρίτο κεφάλαιο, πραγματοποιείται μια ανάλυση των βασικών διακρίσεων των επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης καθώς και οι υποχρεώσεις του μεταφορέα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι απαιτήσεις της αγοράς για τη διακίνηση των επικίνδυνων φορτίων με τη χρήση των διάφορων μέσων όπως αεροπλάνα, τρένα, φορτηγά, πλοία κλπ.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, αναλύεται η πορεία της διεθνούς και της εθνική νομοθεσίας των πλωτών μεταφορών επικίνδυνων φορτίων καθώς και οι τροποποιήσεις που επήλθαν σε κάποιες από αυτές.

Στο έκτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται μέσω νομολογιών ορισμένες περιπτώσεις ασφαλίσεων φορτίων και πως αυτές αντιμετωπίστηκαν από τα δικαστήρια ενώ η εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση των συμπερασμάτων και προτάσεων.

Λέξεις Κλειδιά: κίνδυνος, φορτία, πλωτές μεταφορές, ασφάλεια, νομοθεσία.

ABSTRACT

The sea has always offered many opportunities for large profits. The risks, however, that threatened the economic relations of persons involved in this, laid the foundations for the creation of the institution of insurance. Thus the function appears as a response to risk, providing proper follow-up to this economic activity, where many persons threatened by common dangers could cover the damage suffered at all concerned with the carriage. The insurance is even more important when the transferred material forms part of the dangerous cargo.

The present work has as main objective the promotion of the importance of maritime security, particularly those directed at hazardous loads. To achieve this goal, the work is divided into six chapters. In the first chapter, analyzing general notions concerning the ship and the course and development of shipping nationally and internationally.

The second chapter presents information relating to maritime security. In particular, it does a history of maritime security, presents key figures and described details of insurance policies.

In the third chapter, made an analysis of basic discrimination of dangerous cargoes by sea and the obligations of the carrier.

The fourth chapter presents the market requirements for the handling of hazardous cargo using various means such as airplanes, trains, trucks, boats, etc.

The fifth chapter discusses the state of international and national laws of the waterway dangerous cargoes and any amendments made to some of them.

The sixth chapter is presented through case law sometimes insurance charges and how they are treated by the courts and the work concludes with a summary of conclusions and recommendations.

Keywords: risk, loads, waterway, safety legislation.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

1.1. Η ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η έννοια του πλοίου δεν είναι μονοσήμαντη. Υπάρχει η επιστημονική έννοια του πλοίου από το ένα μέρος και η νομοθετική έννοια από το άλλο. Αλλά και η ίδια η νομοθετική έννοια δεν είναι μια μόνο. Διάφοροι νόμοι δίνουν διαφορετικό ορισμό του πλοίου, ο καθένας, φυσικά, για την εφαρμογή των δικών τους διατάξεων. Από όλους αυτούς τους νομοθετικούς ορισμούς, γενικότερο ενδιαφέρον εμφανίζουν εκείνοι που περιέχονται στο άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και στο άρθρο 3 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΚΝ).

Κατά το άρθρο 1 § 1 ΚΙΝΔ, *«Πλοίον, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητος καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένων όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλασσή»*. Τα στοιχεία, συνεπώς, που απαιτούνται για την έννοια του πλοίου από το ανωτέρω άρθρο είναι τα ακόλουθα (Ρόκας, 2002):

- 1) Σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα, ανεξάρτητα από το σχήμα του. Συνεπώς, δεν είναι πλοίο καθετί που επιπλέει, αν έχει επίπεδη επιφάνεια, όπως, οι σχεδίες από κορμούς δένδρων. Το στοιχείο αυτό, αν και δεν μνημονεύεται στο άρθρο 1 ΚΙΝΔ, ανήκει στην τεχνική έννοια του πλοίου, γι' αυτό και θεωρείται απαραίτητο για τον χαρακτηρισμό ενός ναυπηγήματος ως πλοίου.
- 2) Χωρητικότητα καθαρή τουλάχιστον δέκα κόρων. Συνεπώς, δεν είναι πλοία τα σκάφη που έχουν χωρητικότητα κάτω από δέκα κόρους και αυτό, γιατί είναι ασήμαντο το μέγεθος τους.
- 3) Αυτοδύναμη κίνηση, που σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να διαθέτει δικά του μέσα προώσεως. Ο τρόπος με τον οποίο παράγεται η αυτοδύναμη κίνηση δεν έχει σημασία. Συνεπώς, πλοία κατά το άρθρο 1 ΚΙΝΔ είναι και αυτά που κινούνται με ανθρώπινη δύναμη (κωπήλατα πλοία), με φυσική δύναμη (ιστιοφόρα), με τεχνικά μέσα κάθε είδους (ατμοκίνητα, ηλεκτροκίνητα, ατομικά ή πυρηνικά πλοία, κλπ.). Αντίθετα, δεν είναι πλοία, κατ' αρχή τα σκάφη που δεν έχουν αυτοδύναμη κίνηση και έλκονται όπως οι φορτηγίδες, οι βυθοκόροι, οι πλωτοί γερανοί, οι πλωτές αποβάθρες.

4) Προορισμός κινήσεως στη θάλασσα. Κατά τον νόμο, πλοία είναι μόνο τα θαλασσοπόρα, συνεπώς, όχι τα ποταμόπλοια και γενικά όσα πλέουν στα εσωτερικά ύδατα (λίμνες). Για την έννοια του πλοίου, πάντως, είναι αδιάφορος ο συγκεκριμένος θαλάσσιος χώρος, όπου κινείται το πλοίο, καθώς και η απόσταση της θαλάσσιας διαδρομής που διανύει. Συνεπώς, είναι πλοία τόσο τα ποντοπόρα όσο και τα ακτοπλοϊκά, τόσο αυτά που κινούνται στην ανοικτή θάλασσα, όσο και εκείνα που κινούνται μόνο μέσα στους λιμένες ή στους όρμους. Πλοία είναι ακόμα και αυτά που έχουν προορισμό να κινούνται κάτω από τη θάλασσα, δηλαδή τα υποβρύχια.

Ο νόμος απαιτεί προορισμό και όχι μόνο ικανότητα κίνησης στη θάλασσα. Επομένως, η ευκαιριακή μόνο πλεύση στη θάλασσα δεν αρκεί για την έννοια του πλοίου. Γι' αυτό, δεν είναι πλοία τα υδροπλάνα, που έχουν την ικανότητα να πλέουν στη θάλασσα κατά την αποθαλάσσωση και την προσθαλάσσωση, αλλά ο κύριος προορισμός τους είναι να κινούνται στον αέρα.

Δεν είναι στοιχείο της έννοιας του πλοίου η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας. Συνεπώς, κατά το άρθρο 1 ΚΙΝΔ, πλοία είναι όχι μόνο τα εμπορικά, αλλά και τα επιστημονικά (πλοία για την εξερεύνηση ή την μελέτη των θαλασσών), τα εκπαιδευτικά, τα ψυχαγωγικά. Τέλος, πλοία είναι και αυτά τα κρατικά, όταν δεν χρησιμοποιούνται για κρατικούς σκοπούς.

Για να υπάρξει πλοίο, πρέπει να συντρέξουν όλα τα στοιχεία του άρθρου 1 ΚΙΝΔ. Συνεπώς, το ναυπήγημα που δεν έχει συγκεντρώσει ακόμα όλα τα στοιχεία αυτά, δεν είναι πλοίο. Το ίδιο και το σκάφος, που ενώ είχε στην αρχή όλα τα στοιχεία, έχασε αργότερα ένα ή περισσότερα από αυτά (οπότε έπαυσε να είναι πλοίο) (Μυλωνόπουλος, 1996).

1.2. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΩΝ

Η χωρητικότητα είναι το μέγεθος που καθορίζει την ικανότητα μεταφοράς. Με βάση την χωρητικότητα του πλοίου καθορίζονται συνήθως (Στεφανοπούλου, 1996):

- 1) Η μεταφορική του ικανότητα.
- 2) Ένα ποσοστό του κόστους εκμετάλλευσής του.
- 3) Διαφορές οικονομικές κυρίως υποχρεώσεις του (π.χ. τέλη δεξαμενισμού).
- 4) Η ταξινόμησή του.

Ως μονάδα μέτρησης της μάζας και του όγκου έχει επικρατήσει ο τόννος (ton). Οι όροι στους οποίους αναφέρεται ο τόνος είναι :

- 1) Εκτόπισμα (displacement tonnage). Είναι η μάζα του νερού που εκτοπίζεται από το πλοίο, μετρούμενη σε τόνους. Διακρίνεται σε άφορτο εκτόπισμα (όταν το πλοίο δεν μεταφέρει φορτίο) και σε έμφορτο εκτόπισμα (όταν το πλοίο είναι φορτωμένο). Αυτή η μονάδα χρησιμοποιείται κυρίως για την μέτρηση των πολεμικών πλοίων και όχι των εμπορικών.
- 2) Νεκρό βάρος (dwt - dead weight tonnage). Προκύπτει ως διαφορά μεταξύ εκτοπίσματος όταν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο και του ωφέλιμου φορτίου. Δείχνει δηλαδή τον αριθμό των τόνων που μεταφέρει ένα πλοίο σε «νεκρό» φορτίο, δηλαδή το ίδιο το πλοίο, εφόδια, νερό, καύσιμα, πλήρωμα ενώ εκφράζεται σε τόνους DWT.
- 3) Χωρητικότητα φορτίου (freight tonnage). Εκφράζει, σε τόνους, την μεταφορική ικανότητα των χώρων του πλοίου, που διατίθενται αποκλειστικά για μεταφορά φορτίου. Για τη σχέση αυτή χρησιμοποιείται ένας μέσος συντελεστής στοιβασίας 1,14 κυβικά μέτρα ανά τόνο βάρους φορτίου (1,14 κυβικά μέτρα/τόνο φορτίου). Ο όρος ton ως μονάδα όγκου αναφέρεται και στα εξής:
 - i. Under deck tonnage (χωρητικότητα υπό του καταστρώματος). Είναι ο συνολικός όγκος του πλοίου που μετράται από το επάνω μέρος των εδρών, μέχρι το κατάστρωμα καταμέτρησης. Ως κατάστρωμα καταμέτρησης θεωρείται το ανώτερο κατάστρωμα αν το πλοίο έχει λιγότερα των τριών ή το δεύτερο κατάστρωμα σε οποιαδήποτε άλλη κατάσταση.
 - ii. Gross registered tonnage (Ολική χωρητικότητα). Περιλαμβάνει «όλους τους από το ανώτατο κατάστρωμα και επί του καταστρώματος αυτού μονίμως σκεπαστούς και κλειστούς χώρους», η οποία δίνει τις πραγματικές διαστάσεις του πλοίου και μετριέται σε κόρους ολικής χωρητικότητας (KOX ή GRT) (1 κόρος = 100 κυβικά πόδια = 2,83κυβικά μέτρα).
 - iii. Net registered tonnage (Καθαρή χωρητικότητα). Είναι εκείνη που απομένει, μετά την αφαίρεση από την ολική χωρητικότητα, των χώρων που εκπίπτουν σύμφωνα με το νόμο όπως αποθήκες καυσίμων, καμπίνες πλοιάρχου και πληρώματος, άλλες αποθήκες, μηχανοστάσια,

λεβητοστάσια κλπ., η οποία δίνει την κυρίως χωρητικότητα σε όγκο των χώρων που προσφέρονται για εκμετάλλευση και εκφράζεται σε «κόρους» καθαρής χωρητικότητας (ΚΚΧ ή ΝRT)

Οι μονάδες μετρήσεως όγκου εκφράζονται σε :

- 1) Κ.Κ.Χ. (Κόρος Καθαρής Χωρητικότητας)= ΝRT ή ΝΤ. Είναι μονάδα μέτρησης όγκου, που μετράει αποκλειστικά την καθαρή χωρητικότητα και ισοδυναμεί με 2,83 κυβικά μέτρα ή με 100 κυβικά πόδια.
- 2) Κ.Ο.Χ. (Κόρος Ολικής Χωρητικότητας) = GRT ή GT. Είναι μονάδα μέτρησης όγκου, που μετράει την ολική χωρητικότητα και αντιστοιχεί σε όγκο 100 κυβικών ποδών ή 2,83 κυβικών μέτρων. Σύμφωνα με αυτά ένα πλοίο χωρητικότητας 10.000 GT εκφράζει όγκο 28.300 κυβικών μέτρων.

Κατά κανόνα τα επιβατηγά πλοία περιγράφονται με ολική χωρητικότητα, τα πολεμικά με εκτόπισμα, τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια με νεκρό βάρος (dwt).

Άλλες μονάδες μέτρησης χωρητικότητας είναι:

- 1) Μετρικός Τόνος (MT= Metric Tonne). Είναι η μονάδα βάρους που ισοδυναμεί με 1.000 κιλά.
- 2) Ποδοτόνος (LT= Long Ton). Είναι μονάδα βάρους και ισοδυναμεί με 1.016 κιλά. Τέλος, αναφέρονται και δύο ακόμη «γνωστές» μονάδες που αναφέρονται στην ταχύτητα κίνησης και στο μεταφορικό έργο του πλοίου.

Πρόκειται για:

- 1) Κόμβος (knot). Είναι μονάδα μέτρησης ταχύτητας ενός πλοίου και ισούται με ένα ναυτικό μίλι ανά ώρα ή 1.852 χιλιόμετρα ανά ώρα.
- 2) Τονομίλια ή Μιλλιομετρικός τόνος (Ton Miles). Είναι μονάδα που εκφράζει το μεταφορικό έργο. Υπολογίζεται από το γινόμενο των μετρικών τόνων που μεταφέρθηκαν επί την συνολική απόσταση (σε ναυτικά μίλια), όπως 1 τόννος εμπορεύματος που μεταφέρθηκε επί 1 μίλι - 1 τονομίλι.

Το μέγεθος του πλοίου εξαρτάται από τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε «τόνους νεκρού βάρους».

- 1) Πολύ μικρά. Θεωρούνται τα πλοία με μεταφορική ικανότητα μέχρι 3.000 του νεκρού βάρους.
- 2) Μικρά. Μέχρι 10.000 τον. ν.β.
- 3) Μέσης χωρητικότητας. Από 10.000 έως 50.000 τον. ν.β.
- 4) Μεγάλης χωρητικότητας. Από 50.000 έως 100.000 τον. ν.β.
- 5) Πολύ μεγάλης χωρητικότητας. Από 100.000 τον. ν.β. έως 300. 000 τον. ν.β.

6) Εξαιρετικά μεγάλης χωρητικότητας. Από 300.000 τον. ν.β. και άνω.

Το φαινόμενο το «γιγαντισμού» κυρίως στα δεξαμενόπλοια (tankers) για τα πολύ μεγάλα μεγέθη των οποίων χρησιμοποιήθηκαν οι παρακάτω όροι: υπέρ-τανκερς (super tankers), μαμούθ (tankers mammoth), πολύ μεγάλης χωρητικότητας (very large crude carriers – V.L.C.Ss).

1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η χρήση και η ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορικών μέσων χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Πλωτά μέσα διέσχισαν τις θάλασσες από τους πρώιμους ιστορικούς χρόνους, και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων.

Αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων της ξηράς στις συγκοινωνίες και στις μεταφορές έγιναν ουσιώδεις για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής, απέκτησαν δε ιδιαίτερη σημασία πολύ αργότερα, από την εφαρμογή της εσωτερικής καύσης και μετέπειτα. Η αεροπορική τέλος μεταφορά, εμφανίζεται μόνο στον 20^ο αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο στην πρόσφατη ιστορία (περίοδος μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο).

Εξάλλου, ακόμη και σήμερα, μόνο χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως σε μαζικά χύδην φορτία, όπως πρώτες ύλες, ενεργειακές ύλες ή δημητριακά κλπ.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι τα 4/5 περίπου του διεθνούς εμπορίου, διεξάγονται από τη θάλασσα. Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το έργο που αυτή επιτελεί δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Από την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους.

Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15^ο αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, οπότε άρχισε ουσιαστικά η χρησιμοποίηση του ατμού στην πρόωση των πλοίων, και τέλος η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα και στη σύγχρονη εποχή (Βλάχος, 1999).

Στην πρώτη περίοδο, το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο όσο και σε έκταση. Παρ' όλα αυτά ο ρόλος της ήταν πάντα σημαντικός. Σ' αυτήν οφείλεται η ανάπτυξη των Μεσογειακών πολιτισμών από τους Φοίνικες,

τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και η μετέπειτα εμπορική και οικονομική ακμή του Βυζαντίου. Κατά τον Μεσαίωνα επίσης, η ανάπτυξη του θαλασσίου εμπορίου τόσο στην Μεσόγειο με επίκεντρο τις Ιταλικές δημοκρατίες, όσο και πέραν του Μεσογειακού χώρου σε ολόκληρη την Ευρώπη, δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών και έθεσε τις βάσεις για την μετέπειτα πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας.

Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται στην Μεσογειακή ή στην ευρύτερη Ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, που οδήγησε στην αναζήτηση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου κι αν ήταν. Τότε διευρύνθηκε και ισχυροποιήθηκε ο ρόλος του πλοίου. Με το πλοίο πραγματοποιήθηκαν οι βασικές για τον νέο κόσμο μεταφορές έμψυχου υλικού και αγαθών, έτσι ώστε από τον 16^ο αιώνα και έκτοτε οι υπερατλαντικές μεταφορές, έγιναν το υπόβαθρο αφενός μεν της οικονομικής άνθησης της Δυτικής Ευρώπης από την Ιβηρική χερσόνησο μέχρι την Ολλανδία και το Ην. Βασίλειο, και αφετέρου της ανακατανομής των συντελεστών της παραγωγής ανά την υφήλιο. Έτσι, η μέχρι τον 19^ο αιώνα περίοδο της θαλάσσιας μεταφοράς χαρακτηρίζεται ως μεγάλης σπουδαιότητας για την εξέλιξη της ανθρωπότητας και την οικονομική ζωή του κόσμου.

Η τελευταία περίοδος που ακολούθησε την βιομηχανική επανάσταση χαρακτηρίζεται από την ταχύτερη αύξηση του μεγέθους του θαλασσίου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο. Επίσης χαρακτηρίζεται από την μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιών για μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιες χώρες, αλλά και την μεταγενέστερη παρακμή αυτού του εξειδικευμένου τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Μία από τις κύριες συνέπειες της βιομηχανικής επανάστασης και των τεχνολογικών εξελίξεων, ήταν η δημιουργία των προϋποθέσεων αλλά και της ανάγκης για ομαδική μετανάστευση εργατικού δυναμικού από την Ευρώπη προς τις τότε καλούμενες «Νέες Χώρες». Η επιβατηγός ναυτιλία ήταν εκείνη που έκανε δυνατή την «έξοδο» του Ευρωπαϊκού έμψυχου πλεονάσματος, του τόσο αναγκαίου για την οικονομική ανάπτυξη του νέου κόσμου, αλλά και για την απαλλαγή της Ευρώπης από τις συνέπειες και τους κινδύνους του υπερπληθυσμού σε μια εποχή μάλιστα που οι μηχανές είχαν αρχίσει να αντικαθιστούν σε μεγάλη κλίμακα την

ανθρώπινη εργασία.

Δεν είναι επομένως στοιχείο υπερβολής ο ισχυρισμός ότι η ναυτιλία αφού έκανε δυνατή την ανακατανομή των δύο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής (προϊόντα της γης και εργασία) σε παγκόσμιο επίπεδο, επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας. Συμπερασματικά, μπορεί να λεχθεί ότι το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μια αρτηρία, η διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την πλήρη κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη (Βλάχος, 1999).

1.4. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησε σε τεράστια αύξηση των μεγεθών του παγκοσμίου εμπορίου, αλλά και ταυτόχρονα προέκυψε από αυτό, καθώς και από το γεγονός ότι νέες πηγές πρώτων υλών έχουν ήδη αναπτυχθεί σε όλα τα σημεία της υδρογείου στα οποία μπορεί η θαλάσσια μεταφορά να προσφέρει τις υπηρεσίες της.

Η παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα, προκαλεί όχι μόνο ζήτηση μεγάλων ποσοτήτων πρώτων και ενεργειακών υλών, αλλά και την ανάγκη για επέκταση των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Έτσι, οι τεχνολογικές εξελίξεις που οδηγούν σε μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου, καθιστούν προσιτές, νέες, απομακρυσμένες αγορές, το ίδιο δε συμβαίνει και με τις πηγές πρώτων υλών. Συνεπώς διανοίγονται νέες δυνατότητες εμπορικών συναλλαγών, οι οποίες επιτρέπουν την χωρίς αυξημένο κόστος επιμήκυνση των αποστάσεων προέλευσης των πρώτων υλών ή του τελικού προορισμού των έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων.

Προφανώς για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, αναγνωρίζεται ότι από τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, είναι αυτές που αφορούν στα θαλάσσια μεταφορικά μέσα οι οποίες δημιούργησαν τις ευρύτερες ευνοϊκές συνέπειες για την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, τόσο όσον αφορά τις περιοχές όσο και τους συγκεκριμένους γεωγραφικούς τόπους κατανομής της εγκατάστασης της βιομηχανικής παραγωγής.

Αποτελεί αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα ότι το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων και καυσίμων υλών είναι κατεσπαρμένο στην υδρόγειο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε μόνο δια θαλάσσης συνδέονται με τις κύριες καταναλωτικές αγορές. Μόνο δια θαλάσσης είναι πρακτικά δυνατή αλλά και οικονομικά συμφέρουσα η

μαζική διακίνηση των αναγκαίων για την πραγματοποίηση της σύγχρονης βιομηχανικής παραγωγής, πρώτων και ενεργειακών υλών. Το ίδιο ισχύει και για την διανομή των προϊόντων της μεταποίησης στις διάφορες καταναλωτικές αγορές -οι κυριότερες των οποίων βρίσκονται σε υπερπόντιες, εξαιρετικά μακρινές αποστάσεις σε σχέση με τα αντίστοιχα κέντρα παραγωγής.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο, τόσο σε βάρος όσο και σε αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου και εξελίχθηκε ταχύτατα και μάλιστα με ρυθμό κατά πολύ ταχύτερο από όσο η παγκόσμια παραγωγή στην διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Μια ακριβής μέτρηση της ζήτησης χωρητικότητας, όπως αυτή τουλάχιστον εκφράζεται από τις διακινούμενες ποσότητες αγαθών, τον όγκο τους και τις επιμέρους ιδιότητες και χαρακτηριστικά τους σε συνδυασμό με τις διανυόμενες αποστάσεις και τον χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, δεν είναι δυνατή (Βλάχος, 1999).

1.5. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι μακρά, καθόσον στην επιστήμη και στην τέχνη της ναυσιπλοΐας οι Έλληνες υπήρξαν πρωτοπόροι και δάσκαλοι των άλλων λαών. Αλλά η ιστορία των νεότερων Ελληνικών χρόνων δεν υστερεί σε ναυτικές εποποιίες.

Ο Έλληνας υπήρξε ανέκαθεν και δεν έπαυσε να είναι στενά συνδεδεμένος με την θάλασσα και την εκμετάλλευσή της. Η εμπορική ναυτιλία είναι αυτοφυής «βιομηχανία» των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι αυτοφυής, γιατί αναπτύχθηκε μακριά από κάθε μακριά από κάθε κρατική υποστήριξη και χρηματοδότηση, κινούμενη ελεύθερα μέσα στην παγκόσμια θαλάσσια αγορά (Παπαγιαννούλης, 2002).

Σημαντικός παράγοντας της εμπορικής ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τη ναυτική εργασία είναι το εμπορικό πλοίο. Είναι γνωστό ότι το δίκαιο της πολιτείας, της οποίας τη σημαία φέρει, ρυθμίζει τα εμπράγματα δικαιώματα στο εμπορικό πλοίο. Το συνταγματικώς κατοχυρωμένο ΝΔ 2687/1953 αποτέλεσε τη βάση ανάπτυξης της μεταπολεμικής ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Το πλοίο έτυχε και αυτό ιδιαίτερης προστασίας, θεωρούμενο ως κεφάλαιο εξωτερικού.

Η ελεύθερη πώληση και υποθήκευση του πλοίου, η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του, ο περιορισμός των εισφορών υπέρ του Ν.Α.Τ., η σταθερότητα του

φόρου και των τελών μεταβιβάσεως, η επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν από την εφαρμογή της εγκριτικής πράξεως στη διαιτησία αποτελούν μερικές από τις αρχές που καθιερώνει το ΝΔ 2687/1953. Παράλληλα σημαντική υπήρξε, για την ανάπτυξη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η συμβολή της νομοθεσίας για την φορολογία του πλοίου.

Η δυνατότητα αναγνώρισης του πλοίου, που ανήκει σε αλλοδαπούς, ως ελληνικού, σύμφωνα με το άρθρο 13 ΝΔ 2687/1953, άνοιξε το δρόμο σε αλλοδαπά νομικά πρόσωπα, τα οποία ουσιαστικά ελέγχονται από Έλληνες, να νηολογούν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία. Η ύπαρξη ελληνικών συμφερόντων στα αλλοδαπά νομικά πρόσωπα ελέγχεται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε ελεύθερα χωρίς κρατική προστασία ή ιδιαίτερη χρηματοδοτική βοήθεια από την πολιτεία, ενώ η συμβολή της στην εθνική οικονομία υπήρξε και είναι αναμφισβήτητη, τόσο από απόψεως συναλλάγματος, όσο και εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Έχει τονιστεί τόσο στο διεθνή όσο και στον ελληνικό τύπο το μέγεθος, ο δυναμισμός και η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο. Η τεράστια ανάπτυξη του ελληνικού εμπορικού στόλου οφείλεται στην επινοητικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών και τη «ναυτοσύνη» των Ελλήνων ναυτικών. Χρονικά, η ανάπτυξη αυτή αρχίζει το 1948 (Θανοπούλου, 1994).

1.5.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας.

Στο χώρο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας (tramp), η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει διεθνώς εξέχουσα θέση. Εάν μάλιστα συμπεριληφθούν στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία και τα υπό ξένης σημαίας ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο.

Επίσης, εάν ληφθεί υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται από την θάλασσα, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική εμπορική ναυτιλία, τόσο στην ανάπτυξη του

διεθνούς εμπορίου όσο και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Η ισχυρή θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο ενισχύει όχι μόνο το γόητρο αλλά και τη θέση της στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών (Ευρωπαϊκή Ένωση, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ΟΟΣΑ), με αποτέλεσμα οι Ελληνικές απόψεις σε θέματα ναυτιλίας να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη.

Η σημαντικότερη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας σ' ότι αφορά στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας αφορά στην εισαγωγή συναλλάγματος, μια προσφορά που ανέρχεται περίπου στα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, αντιπροσωπεύοντας το 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Άλλωστε, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σχέση με το ταξιδιωτικό συνάλλαγμα και το συνάλλαγμα από εξαγωγές προσφέρει μεγαλύτερα οφέλη στην ελληνική οικονομία, δεδομένου ότι αποτελεί καθαρή εισροή.

Εξίσου σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης, τόσο στη θάλασσα όσο και στη ξηρά. Η ναυτιλία συμβάλλει στη δημιουργία πολλαπλάσιων θέσεων εργασίας στην ξηρά από ό,τι στα πλοία. Οι θέσεις εργασίας στη ξηρά αφορούν κυρίως σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α. Σήμερα, περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί εργάζονται στη θάλασσα, 10.000 περίπου σε ναυτιλιακά γραφεία, ενώ περίπου 15.000 - 20.000 απασχολούνται συνολικά σε παραναυτιλιακές εργασίες (Βλάχος, 1999).

Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των ανεπτυγμένων χωρών, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων.

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για τη παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις και για αγορά υπηρεσιών, που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική

οικονομία είτε πρέπει αναγκαστικά ν' αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο (Ορφανός, 2002).

1.6. ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίχθηκε ανέκαθεν στο δίπτυχο σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην επιδίωξη, (εκφραζόμενη τόσο στα διεθνή fora, όσο και σε διμερές επίπεδο), της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της κατάργησης των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Οι ρήτρες του «Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους» (Most Favoured Nation), σύμφωνα με την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στο forum και η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης (National Treatment), η οποία αποκλείει την διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων στο forum, μετουσιώνουν τις επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου.

Η λήψη μονομερών μέτρων αποτελεί άλλη μια μορφή περιοριστικών πρακτικών. Πολλές χώρες και για διαφορετικούς λόγους έχουν την τάση να λαμβάνουν μονομερή μέτρα για να επιλύσουν βραχυπρόθεσμα ή πιο μακροπρόθεσμα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους (ενισχύσεις με τη μορφή παροχής δανειακών εγγυήσεων ή με τη χορήγηση δανείων με προνομιακούς όρους) ή ως αντίδραση σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν σαν αποτέλεσμα εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση των χωρικών τους υδάτων ή και της ακτογραμμής τους.

Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη λήψη τέτοιων μονομερών μέτρων, απ' οπουδήποτε και αν προέρχονται, και σε κάθε ευκαιρία διατρανώνει την πεποίθησή της ότι η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να λαμβάνει χώρα κάθε συζήτηση σχετική με τη ναυτιλία, είτε αυτή αφορά τις επιτρεπόμενες κρατικές ενισχύσεις είτε τη διεθνή νομοθεσία περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος ή την επιβολή κατασκευαστικών απαιτήσεων στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε και θα είναι και εφεξής ο σεβασμός του

πλαίσιου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) καθώς των λοιπών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου Παγκόσμιου Οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρώτιστα ποιοτικό. Η επικράτηση λοιπόν της νοοτροπίας ασφάλειας ως ενεργητικής συμπεριφοράς της πλοιοκτησίας και της εφοπλιστικής κοινότητας αποτελεί πρωταρχικό στόχο.

Από την άλλη πλευρά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο ποιοτικός Έλληνας ναυτικός. Όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία εάν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους. Το συμπέρασμα ότι η επαγγελματική κατάρτιση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει τη χαμένη του αίγλη, προκύπτει αβίαστα και αποτελεί μία ακόμα βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής (Στεφανοπούλου, 1996).

1.7. ΡΟΛΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ) ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.7.1. Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ



Οι πρώτες απόπειρες καθιέρωσης ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα έγιναν στις διασκέψεις της Washington (1889) και του St. Petersburg (1912) χωρίς επιτυχία. Πριν από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα ήταν αντικείμενο ενός περιορισμένου αριθμού διεθνών ενώσεων, οι οποίες ήταν μη διακυβερνητικές.

Όμως κατά τη διάρκεια του πολέμου, υπήρξε η ανάγκη για σύσταση μίας αρχής για τον συντονισμό των ναυτιλιακών ζητημάτων του συμμαχικού στόλου και πήρε στην αρχή τη μορφή του Ναυτιλιακού Διευθητικού Συμβουλίου (Combined Shipping Adjustment Board) και αργότερα (1944) της Ενιαίας Ναυτιλιακής Αρχής (United Maritime Authority). Στη συνέχεια κρίθηκε αναγκαίο, κατόπιν συνεχών διαβουλεύσεων στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε., να ιδρυθεί μία αρχή με κύριο σκοπό τον συντονισμό όλων των ενεργειών για την επίλυση των προβλημάτων της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.

Στην πρώτη σύνοδο (1946) του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του Ο.Η.Ε. ιδρύθηκε η ad hoc επιτροπή Μεταφορών και Επικοινωνιών με σκοπό την υποβολή προτάσεων στο Συμβούλιο του Ο.Η.Ε. (Council), για τη δημιουργία νέων και εξειδικευμένων οργανώσεων ή την ενοποίηση των ήδη υπαρχουσών.

Παράλληλα γινόταν αποδεκτό ότι το επάγγελμα του ναυτικού ήταν από τα πιο επικίνδυνα και η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτούσε τη συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη, ειδικότερα σε θέματα βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα. Στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations Maritime Conference, 1948) με τη συμμετοχή όλων των κρατών - μελών του UMCC, συζητήθηκε και εγκρίθηκε η σύμβαση που ίδρυσε τον ΙΜΟ.

Κατά τη διάρκεια των δέκα (10) ετών, δηλαδή μέχρι την επικύρωση της σύμβασης από 21 κράτη (1958), ανέκυψαν πολλά εμπόδια στην πορεία για την καθιέρωση του

οργανισμού. Ο οργανισμός είχε συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε τεχνικής φύσης θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση γενικών κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών, και στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων.

Επόμενο ήταν να υπάρξει αντίδραση από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών για την καθιέρωση του IMO σαν κεντρικό όργανο διαχείρισης θεμάτων ναυτιλιακών. Ο κυριότερος όμως λόγος αφορούσε την εισαγωγή πολιτικών αποφάσεων σε ένα χώρο που ήταν καθαρά τεχνοκρατικός μολονότι σήμερα το πολιτικό στοιχείο είναι κάτι παραπάνω από έντονο στον ναυτιλιακό τομέα. Το πρόβλημα επιδεινώθηκε από το γεγονός ότι τα τεχνικής φύσης ζητήματα ήταν άρρηκτα συνυφασμένα με την εμπορική διαδικασία. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συχνά θεωρούσαν ότι η παρέμβαση ενός διεθνούς οργανισμού, έστω και με συμβουλευτικές αρμοδιότητες, σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και στη χρηματοδότηση (Silverstein, 1978).

Το αποτέλεσμα ήταν να καθυστερήσει για μία δεκαετία η διαδικασία αναγνώρισης του οργανισμού. Ο IMO θα ήταν περισσότερο αποτελεσματικός εφόσον τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη είχαν γίνει μέλη του. Η απαραίτητη προϋπόθεση των 21 υπογραφών, για να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, σχετιζόταν με την επιπλέον συμμετοχή των 7 μεγαλύτερων κρατών που οι στόλοι τους ξεπερνούσαν το 1 εκ. κόρους ολικής χωρητικότητας (GRT) το καθένα. Στις αρχικές συζητήσεις στη Γενεύη συμμετείχαν οι Η.Π.Α., το Ενωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Ολλανδία. Μία ακόμη ομάδα κρατών που την αποτελούσαν η Ελλάδα, η Νορβηγία, ο Παναμάς, η Ιαπωνία, η Ιταλία και η Σοβιετική Ένωση υπέγραψαν τη σύμβαση το 1957. Αμέσως μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση, έγιναν μέλη του οργανισμού η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Λιβερία και η Γερμανία. Αυτό σήμαινε τη συμμετοχή στον κόλπο του IMO όλων των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών.

Γεγονός είναι ότι η ανάμιξη του IMO στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης εκτός από αυτόν της ναυτικής ασφάλειας και μάλιστα πριν ακόμη από την επίσημη καθιέρωση του (1959), ισχυροποίησε τη θέση του ως διεθνή εξειδικευμένη οργάνωση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε., διότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωση του επειδή το πεδίο δράσης του ήταν αρκετά περιορισμένο. Κατά συνέπεια, έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στη δομή του οργανισμού με προφανή σκοπό να ενσωματωθεί ο νέος κλάδος στις δραστηριότητες

του. Διαρθρωτικά, ο οργανισμός αποτελείται από τα ακόλουθα όργανα (Βλάχος κ.ά., 1996):

- 1) Συνέλευση (Assembly): Είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ. Αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών - μελών και συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα, σε ειδικές περιστάσεις, εφόσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο (σε σύνολο 141 κράτη μέλη και δύο εταιρικά μέλη). Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους μέλους ή στις διεθνείς συνθήκες σε μετέπειτα στάδιο. Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, τον διορισμό του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, τη μελέτη του προϋπολογισμού καθώς και την εξέταση εκθέσεων και τροποποιήσεων των συνθηκών. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο οι δε αποφάσεις λαμβάνονται με σχετική ψηφοφορία.
- 2) Συμβούλιο (Council). Έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνέλευσης και συνέρχεται δύο φορές τον χρόνο. Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών πριν την παρουσίαση τους ενώπιον της Συνέλευσης. Έχει επίσης εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά το προσωπικό του οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών μελών καθώς και εμπειρογνώμονες που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών.
- 3) Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee). Μέχρι το έτος 1978 τα κράτη μέλη της ήταν 14 από τα οποία 8 έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους. Σήμερα δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28. Συνέρχεται δύο φορές τον χρόνο. Αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του ΙΜΟ και συχνά στις διασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών μελών. Στο έργο της συνεπικουρείται από ένα μεγάλο αριθμό επιτροπών που ο τίτλος τους υποδηλώνει και τον τομέα ενασχόλησης.
- 4) Νομική Επιτροπή (Legal Committee). Αρχικά δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο ως ad hoc επιτροπή με σκοπό να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις στο Ναυτιλιακό Δίκαιο μετά το ατύχημα του Torrey Canyon (1967). Με την ισχύ των τροποποιήσεων του 1975 είναι ένα από τα κύρια όργανα του ΙΜΟ.

- 5) Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee). Ιδρύθηκε από τη Συνέλευση (1973) με σκοπό να αντικαταστήσει την υποεπιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση (Subcommittee on Marine Pollution, 1969) της MSG η οποία ήταν υπεύθυνη για τη διατύπωση της Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 73/78). Η αρχική πρόταση για τη δημιουργία της MEPC έγινε με την πρωτοβουλία των ΗΠΑ.
- 6) Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Cooperation Committee). Ιδρύθηκε από το Συμβούλιο (στην 28η σύνοδο του) το 1969 για να ανταποκριθεί στην βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Αντικατέστησε την Ομάδα Τεχνικής Συνεργασίας (Working Group on Technical Cooperation).
- 7) Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee). Αποτελεί επικουρικό όργανο που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του IMO σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.
- 8) Γραμματεία (Secretariat). Η Γραμματεία έχει 300 περίπου ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς ως προσωπικό, και εξακολουθεί να είναι μία από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του Ο.Η.Ε. Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες παρά μόνο εκπροσωπεί τον IMO με την παρουσία του Γενικού Γραμματέα στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα.

1.7.2. ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Ο οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσης.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται αφορά τη σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων (International Conventions) τις οποίες εφόσον κυρώσουν τα κράτη μέλη τις περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία. Όσο πιο σημαντική είναι η σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή - κωδίκων, συστάσεων και οδηγιών (τα τελευταία 25 χρόνια ο IMO έχει προχωρήσει στην υιοθέτηση 40 περίπου συμβάσεων και πρωτοκόλλων καθώς και κάτι περισσότερο από 600 κώδικες και συστάσεις).

Ιδιαίτερα, οι ενέργειες του IMO επικεντρώθηκαν στην υιοθέτηση της σύμβασης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (Convention for Safe Containers 1972) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977. Με την ταχύρυθμη ανάπτυξη αυτού του είδους φορτίων, ο οργανισμός έθεσε διεθνείς κανονισμούς που διευκολύνουν τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των containers.

Ακολούθησαν οι τροποποιήσεις του έτους 1991 με τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) για κάποιους πρόσθετους κανονισμούς του σχετικά με τις ενδείξεις του μέγιστου βάρους των εμπορευματοκιβωτίων ώστε να μην υπάρξει παραπληροφόρηση.

Στην 4^η σύνοδο της συνέλευσης προτάθηκε από την ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων της επιτροπής MSC η καθιέρωση του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code), ο οποίος έχει γίνει αποδεκτός ως το βασικό εγχειρίδιο διεθνών οδηγιών για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στη θάλασσα και προτείνεται να υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών – μελών (Βλάχος κ.ά., 1996).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΣΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

2.1. ΠΛΩΤΑ ΜΕΣΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τα θεωρούμενα σαν επικίνδυνα φορτία μπορούν να μεταφερθούν με τους περισσότερους τύπους εμπορικών πλοίων. Συνοπτικά, αναφέρονται είκοσι τρεις (23) κύριοι τύποι πλοίων, με τις υποκατηγορίες τους, οι οποίοι μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία (Βλάχος, 1999):

- 1) Δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου (ή διεθνώς Tankers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: αργό πετρέλαιο.
- 2) Δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου (Product carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Παράγωγα πετρελαίου.
- 3) Δεξαμενόπλοια χημικών φορτίων (Chemical carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Προϊόντα της χημικής βιομηχανίας.
- 4) Δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου και χημικών φορτίων. Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Εναλλακτικά είτε ταυτόχρονα, προϊόντα πετρελαίου και χημικά προϊόντα.
- 5) Δεξαμενόπλοια παραγών και αργού πετρελαίου. Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Συνήθως εναλλακτικά, πιθανόν μερικές φορές και ταυτόχρονα, αργό πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου.
- 6) Πλοία μεταφοράς υγροποιημένου μεθανίου (LNG carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Μόνο υγροποιημένο μεθάνιο (κάτω από υψηλή ψύξη και πίεση).
- 7) Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων πετρελαίου (LPG Carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Όλα τα αέρια του πετρελαίου, σε υγροποιημένη μορφή (κάτω από ψύξη, πίεση ή ψύξη και πίεση).
- 8) Πλοία μεικτών αερίων (LNG carriers /LPG carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Όλων των ειδών τα υγροποιημένα αέρια, ταυτοχρόνως.
- 9) Πλοία χύδην ξηρού φορτίου (Bulk carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Κυρίως άνθρακας. Επιπλέον, χύδην ξηρά που ρευστοποιούνται, αναφλέγονται, εμπεριέχουν χημικούς κινδύνους κ.λπ.

- 10) Πλοία συνδυασμένων χύδην μεταφορών (Combined carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Ανάλογα με τις υποκατηγορίες των πλοίων αυτού του τύπου.
- 11) Πλοία χύδην ξηρού φορτίου/συσκευασμένου φορτίου. Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Άνθρακας (ή υπόλοιπα επικίνδυνα χύδην ξηρά φορτία) ή (εναλλακτικά) οποιοδήποτε συσκευασμένο ξηρό προϊόν της βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα ως επικίνδυνα. Ο χαρακτηρισμός αυτός βασίζεται στις υποδείξεις του I.M.D.G. /I.M.O. Code.
- 12) Πλοία γενικού φορτίου κλασικού τύπου (general cargo vessels). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Οποιοδήποτε συσκευασμένο ξηρό προϊόν της βιομηχανίας/ βιοτεχνίας που ανήκει στην ταξινόμηση του I.M.D.G. /I.M.O Code. Επιπλέον, υγραέρια σε φιάλες και μικρές ποσότητες χημικών φορτίων.
- 13) Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container ships). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Ανάλογα με τις κατηγορίες αυτού του τύπου.
- 14) Πλοία Ro - Ro (Roll on /Roll off ships).
- 15) Πλοία Ro-Ro/Εμπορευματοκιβωτίων (RO - RO CONTAINER ships).
- 16) Πλοία Ro-Ro/Οχημάτων (Ro-Ro /Car Ferry ships).
- 17) Πλοία μεταφοράς φορτηγίδων (Barge carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: οτιδήποτε μπορεί να μεταφερθεί μέσα στις φορτηγίδες του πλοίου.
- 18) Φορτηγίδες ανοικτής θαλάσσης (Sea Going Barges). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Αποκλειστικά είτε άνθρακας είτε αργό πετρέλαιο, είτε προϊόντα πετρελαίου.
- 19) Παλετοφόρα πλοία (Pallet ships). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: τα φορτία της που είναι συσκευασμένα αποκλειστικά σε παλέτες.
- 20) Οχηματαγωγό εμπορευματοκιβωτίων (Car carrier containers).
- 21) Οχηματαγωγό/χύδην ξηρού φορτίου (Bulk/ Car carriers ή B.C. carriers). Μεταφερόμενο (επικίνδυνο) φορτίο: Άνθρακας ή οποιοδήποτε από τα υπόλοιπα χύδην ξηρά φορτία.
- 22) Πολλαπλής χρήσης πλοία ξηρού φορτίου (Multipurpose ships).
- 23) Πλοία ακτοπλοϊκών μεταφορών (Coasters).

Στις ενότητες που θα ακολουθήσουν, θα παρουσιαστούν οι κυριότεροι τύποι πλοίων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων που είναι ευρέως γνωστοί και διαδεδομένοι.

2.1.1. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (TANKERS)

Είναι το κλασικό δεξαμενόπλοιο (Tanker) μεταφοράς υγρών χύμα φορτίων, όπως αυτό εμφανίσθηκε για πρώτη φορά στις θαλάσσιες μεταφορές. Η ιστορία αναφέρει ότι το πρώτο πετρελαιοφόρο εμφανίσθηκε το 1886, είχε μέγεθος 2.300 τόνους dwt και κινούνταν με πανιά. Το 1918 αυξήθηκε το dwt σε 8.000 τόνους και βέβαια τα πανιά αντικαταστάθηκαν από τον ατμό. Σταδιακά η κίνησή του πέρασε από τον ατμό στη ντιζελοκίνηση και αργότερα στον ατμοστρόβιλο, ενώ το μέγεθος, μετά τη δεκαετία του '60, ξεπέρασε τις 200.000 τόνους ενώ σήμερα έχει ξεπεράσει ήδη τους 500.000 τόνους dwt (εικόνα 1).

Εικόνα 1. Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου (Tanker)



Το κλασικό πετρελαιοφόρο, κατά κανόνα, είναι το δεξαμενόπλοιο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά του ακατέργαστου, αργού, πετρελαίου (Crude oil) από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες προς τα διυλιστήρια. Η γενικότερη περιγραφή του δεν διαφέρει από αυτή που αναπτύχθηκε στην αρχή της παρούσας παραγράφου (Τριπολίτης, 2001).

2.1.2. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (PRODUCT CARRIERS)

Είναι κατά βάση ένα δεξαμενόπλοιο γενικής χρήσης και προορίζεται να φορτώνει και να μεταφέρει προϊόντα που προέρχονται από τη διύλιση του αργού πετρελαίου,

όπως είναι η βενζίνη, η κηροζίνη, το φωτιστικό πετρέλαιο, το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης, διάφορα χημικά προϊόντα κτλ.

Είναι μεγέθους 1.500 μέχρι 30.000 τόνων νεκρού βάρους και, στη ναυτική διάλεκτο, ονομάζεται πλοίο «καθαρών πετρελαιοειδών», ενώ στη διεθνή (Αγγλική) ονομάζεται «Product Carrier».

Η διάταξη των αμπαριών, των σωληνώσεων και των βανών είναι τέτοια, ώστε να εξασφαλίζει στο πλοίο τη δυνατότητα να φορτοεκφορτώνει τη μεγαλύτερη δυνατή ποικιλία «καθαρών» φορτίων χωρίς τον κίνδυνο ανάμιξής τους.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό αυτού του πλοίου είναι η ιδιαίτερα επιμελημένη επικάλυψη της εσωτερικής επιφάνειας των δεξαμενών - αμπαριών με ειδικό χημικό χρώμα (coating) που έχει πολύ μεγάλη αντοχή στην οξείδωση, ώστε τα φορτία που φορτώνονται σε αυτά, να προστατεύονται από τυχόν προσμίξεις με τη σκουριά, γεγονός που θα είχε και ως αποτέλεσμα τη μείωση της ποιότητάς του (Τριπολίτης, 2001).

Εικόνα 2. Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου (Product Carrier)



2.1.3. ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (BULK CARRIERS)

Τα πλοία αυτά είναι «ελεύθερα φορτηγά» πλοία και ασχολούνται κυρίως με τη μεταφορά χύμα ξηρών φορτίων (Cargoes in bulk) γι' αυτό και επικράτησαν με το

γενικό όνομα «Bulk Carriers» ή «Bulkers».

Τέτοια πλοία άρχισαν να εμφανίζονται από τα μέσα της δεκαετίας του '50 όμως η παρουσία τους άρχισε να γίνεται έντονη λίγο αργότερα, με την έναρξη της δεκαετίας του '60, όταν άρχισαν να αυξάνουν και οι ανάγκες μεταφοράς ομοειδών φορτίων, όπως είναι τα σιτηρά, τα κάρβουνα, τα μεταλλεύματα, η ζάχαρη, τα παλιοσίδερα, οι βωξίτες, τα λιπάσματα κτλ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, πριν το 1960, υπήρχαν λιγότερα από 350 αμιγή Bulk carriers με μέσο μέγεθος της τάξης των 15.000 - 17.000 τόνων νεκρού βάρους και, σε διάστημα πέντε ετών, το 1965, τα πλοία αυτά υπερτριπλασιάστηκαν (ξεπέρασαν τα 1100) και το μέσο μέγεθός τους αυξήθηκε στις 21.000 τόνους νεκρού βάρους.

Η εξάπλωσή τους ήταν κάτι περισσότερο από αλματώδης, με παράλληλη αύξηση τόσο του αριθμού πλοίων, όσο και του μεγέθους τους. Έτσι, πολύ γρήγορα, κατασκευάστηκαν πλοία μέχρι και 200.000 τόνους νεκρού βάρους αν και, εκείνα που αξιοποιήθηκαν περισσότερο ήταν αυτά των 22.000 μέχρι 70.000 τόνων νεκρού βάρους.

Επίσης, μέσα στη ροή των εξελίξεων, κατασκευάστηκαν και πλοία «Μικτά», δηλαδή, με δυνατότητα μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου εναλλακτικά. Κάποια χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτών των πλοίων, από τη πλευρά της κατασκευής τους, είναι (Τριπολίτης, 2001):

- 1) Έχουν μόνο ένα κατάστρωμα (το κύριο υδατοστεγανό συνεχές κατάστρωμα).
- 2) Ο χώρος των αμπαριών είναι ενιαίος, χωρίς κουραδόρο, παρουσιάζοντας μια «πολυγωνική» μέση τομή επειδή, μέσα σ' αυτά, υπάρχουν οι πάνω δεξαμενές έρματος (Wing Tanks) και η προς τα πάνω προέκταση των δεξαμενών έρματος του διπυθμένου.
- 3) Τα καλύμματα των αμπαριών είναι χαλύβδινα και το άνοιγμα - κλείσιμο γίνεται με μηχανικά συστήματα.
- 4) Πολλά από αυτά τα πλοία δεν έχουν φορτοεκφορτωτικά μέσα (Gearless) όμως και αρκετά, επίσης, διαθέτουν μπίγες και κυρίως κρένια, με μεγάλες μάλιστα ανυψωτικές δυνατότητες.
- 5) Διαθέτουν μία κύρια υπερκατασκευή, στην πρύμη, για τη γέφυρα και τις ενδαιτήσεις του πληρώματος, κάτω από την οποία βρίσκεται και το μηχανοστάσιο.

- 6) Ειδικά η «πορτάδα» των λιμνάδικων» διαθέτει επιπρόσθετα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητος για την είσοδο τους στις Μεγάλες Λίμνες του Καναδά.

Εικόνα 3. Πλοίο χύδην ξηρού φορτίου (Bulk Carrier)



2.1.4. ΠΛΟΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΧΥΔΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (COMBINED CARRIERS)

Τα πλοία αυτά είναι μία εξέλιξη των Bulk Carriers, η οποία προήλθε από την ανάγκη καλύτερης και κυρίως αποδοτικότερης εκμετάλλευσης των πλοίων μεταφοράς χύμα φορτίων. Κι αυτό γιατί, αν και οι μεταφορές τέτοιων φορτίων αυξάνονταν συνεχώς, πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα και την τάση των Bulk carriers προς «γιγαντισμό», όμως πολλές φορές αυτά τα πλοία ήταν υποχρεωμένα να ταξιδεύουν χωρίς ναύλο από το λιμάνι εκφόρτωσης μέχρι το επόμενο λιμάνι φόρτωσης.

Γι' αυτό το λόγο επινοήθηκαν κάποιοι νέοι τύποι πλοίων που να έχουν τη δυνατότητα διπλής ή τριπλής χρήσης από την άποψη φορτίων, δηλαδή, άλλοτε να φορτώνουν ένα χύμα μέταλλευμα, άλλοτε πετρέλαιο (χύμα) και άλλοτε ένα οποιοδήποτε άλλο χύμα φορτίο.

Ο βασικός στόχος αυτών των πλοίων ήταν να μπορούν να μεταφέρουν ταυτόχρονα, τουλάχιστον, δύο τελείως διαφορετικά μεταξύ τους φορτία, ένα υγρό και ένα στερεό. Όμως, αυτή η ιδέα φαίνεται ότι εγκαταλείφθηκε πολύ γρήγορα, διότι προέκυψαν

υπόνοιες και ανησυχίες γύρω από ενδεχόμενη πρόσμιξη των φορτίων από τυχόν διαρροές των υγρών φορτίων και τη δημιουργία εύφλεκτων ή και εκρηκτικών μιγμάτων, τα οποία θα ήταν οπωσδήποτε επικίνδυνα για την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου. Γι' αυτό, τελικά, επικράτησε η άποψη της εναλλακτικής χρήσης αυτών των πλοίων η οποία, σε τελική ανάλυση, δεν ζημιώνει ουσιαστικά σε μεγάλο βαθμό τα συγκεκριμένα πλοία.

Έτσι, κατασκευάστηκαν πλοία τα οποία έχουν ειδικά διαμορφωμένο το εσωτερικό των αμπαριών τους και το γενικότερο εξοπλισμό τους, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να φορτώνουν, εναλλακτικά, ξηρά και υγρά φορτία, εξασφαλίζοντας έτσι τη μεγαλύτερη δυνατή απασχόλησή τους στο χώρο της ναυλαγοράς και των μεταφορών.

Τα πλοία αυτά έκαναν έντονη την παρουσία τους στην αρχή της δεκαετίας του '60 και επειδή είχαν τη δυνατότητα να «συνδυάζουν» διαφορετικές ιδιότητες ονομάστηκαν και «Πλοία συνδυασμένων μεταφορών» (Combination carriers) ή «Μικτά», όπως έγιναν περισσότερο γνωστά στη γλώσσα των ναυτικών. Αξίζει να τονιστεί ότι, στο χώρο των «Bulkers», τα μικτά πλοία είναι και τα μόνα που ξεπέρασαν σε μέγεθος ακόμα και τους 250.000 τόνους νεκρού βάρους (Τριπολίτης, 2001).

2.1.5. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER SHIPS)

Το πλοίο αυτό προέκυψε από την προσπάθεια να καθιερωθεί ένα σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων, κυρίως «γενικού φορτίου», μέσα σε ειδικά κατασκευασμένα κιβώτια, με στόχο βασικά η μεταφορά τους να γίνεται ασφαλέστερα, γρηγορότερα και φτηνότερα, σε σχέση με τις κλασικές μεθόδους μεταφοράς. Οι χώροι φορτίου αυτού του πλοίου είναι ειδικά διαμορφωμένοι, ώστε τα κιβώτια με τα φορτία να μπορούν να φορτώνονται με ευκολία, τάξη και ασφάλεια.

Εικόνα 4. Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container Ship)



Τα κιβώτια αυτά, για ευνόητους λόγους, ονομάζονται «εμπορευματοκιβώτια» και, στη διεθνή ναυτιλιακή διάλεκτο, ονομάζονται «Containers». Για τον ίδιο λόγο και το συγκεκριμένο πλοίο ονομάζεται «Container Ship».

Το εμπορευματοκιβώτιο επινοήθηκε και χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το έτος 1933, για μεταφορές εμπορευμάτων στην ξηρά. Στις θαλάσσιες μεταφορές αξιοποιήθηκε μετά το έτος 1956, όταν για πρώτη φορά εμφανίστηκε το ειδικό πλοίο εμπορευματοκιβωτίων.

Είναι μεταλλικό κιβώτιο, ορθογωνικής μορφής, με ισχυρή κατασκευή και τυποποιημένες διαστάσεις. Κατασκευάζεται σύμφωνα με διεθνείς προδιαγραφές (standards) και υπάρχει σε δύο τυποποιημένα μεγέθη, τα οποία διαφέρουν μεταξύ τους μόνο ως προς τη διάσταση του μήκους, ενώ έχουν το ίδιο ύψος και το ίδιο πλάτος.

Η χρησιμοποίηση του εμπορευματοκιβωτίου, κατά κάποιον τρόπο, δημιούργησε μια επανάσταση στο χώρο των μεταφορών γενικών φορτίων. Τα φορτία μεταφέρονται με μεγάλη ασφάλεια από τον τόπο παραγωγής τους μέχρι τον τελικό τόπο κατανάλωσής τους. Αυτό είναι μεγάλο πλεονέκτημα κυρίως στις περιπτώσεις όπου η μεταφορά κάποιου φορτίου περιλαμβάνει πολλά στάδια (ξηρά, θάλασσα, ποτάμι) με παράλληλη χρήση αυτοκινήτου, τραίνου, πλοίου, φορτηγίδας κτλ.

Το εμπορευματοκιβώτιο φορτοεκφορτώνεται και στοιβάζεται εύκολα και γρήγορα, έχει ισχυρή και ανθεκτική κατασκευή, δεν παραβιάζεται εύκολα και παρέχει μεγάλη προστασία και ασφάλεια στα εμπορεύματα που αποθηκεύονται σε αυτό. Συχνά επίσης, πολλά εμπορευματοκιβώτια έχουν ειδική κατασκευή και εξοπλισμό, ώστε να χρησιμοποιούνται και ως ψυγεία για μεταφορά φορτίων σε ψύξη.

Τα εμπορευματοκιβώτια, όπως προαναφέρθηκε, μεταφέρονται με τα «πλοία εμπορευματοκιβωτίων» (Container Ships), τα οποία είναι ειδικά κατασκευασμένα και

διαρρυθμισμένα για τη στοιβασία και μεταφορά τέτοιων φορτίων. Κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτών των πλοίων είναι βάρους (Τριπολίτης, 2001):

- 1) Το εσωτερικό των αμπαριών τους είναι διαμορφωμένο έτσι, ώστε τα εμπορευματοκιβώτια να στοιβάζονται εύκολα και χωρίς να χρειάζεται επιπρόσθετη έχμαση (μποτσάρισμα).
- 2) Ειδικά η διαμόρφωση αυτή των αμπαριών έχει τη μορφή «κυψέλης» γι' αυτό και ονομάζεται «κυψελοειδής κατασκευή» (Cellular Construction).
- 3) Τα στόμια των αμπαριών είναι πολύ μεγάλα και μάλιστα καταλαμβάνουν όλο σχεδόν το πλάτος του πλοίου. Κι αυτά επίσης, στο εσωτερικό τους, έχουν κυψελοειδή κατασκευή. Συνήθως διαθέτουν μεγάλο αριθμό αμπαριών των οποίων οι διαστάσεις είναι τέτοιες, ώστε να χωράνε με ακρίβεια τα εμπορευματοκιβώτια, τόσο κατά μήκος όσο και κατά το ύψος και πλάτος.
- 4) Το μηχανοστάσιο και η (μοναδική) κύρια υπερκατασκευή γέφυρα και ενδαιτήσεις πληρώματος) βρίσκονται συνήθως στο πρυμνίο άκρο του σκάφους αν και, σε πολλά σύγχρονα κυρίως πλοία, οι εγκαταστάσεις αυτές βρίσκονται λίγο πιο μπροστά από το πρυμνίο άκρο του σκάφους και πίσω από αυτές είναι εγκαταστημένα ένα ή δύο αμπάρια.
- 5) Μέσα στα αμπάρια υπάρχουν ειδικές υποδοχές μέσα στις οποίες τοποθετούνται τα εμπορευματοκιβώτια όταν φορτώνονται και «γλιστρούν» μέχρι την τελική θέση στοιβασίας τους.
- 6) Όλα τα πλοία έχουν τη δυνατότητα να φορτώνουν φορτίο (εμπορευματοκιβώτια) και στο κατάστρωμα (Deck cargo). Για το λόγο αυτό, τόσο τα καπάκια των αμπαριών όσο και το δάπεδο του κύριου καταστρώματος είναι κατάλληλα διαμορφωμένα και ενισχυμένα, ώστε να «κάθονται» τα εμπορευματοκιβώτια πάνω τους με σταθερότητα και ασφάλεια. Επίσης, για τα κιβώτια που φορτώνονται έξω και πάνω από τα αμπάρια (Deck Cargo)
- 7) Τα μέσα φορτοεκφόρτωσης που διαθέτει το πλοίο είναι «κυλιόμενοι γερανοί» (Cantry cranes) που έχουν το σχήμα του γράμματος «Π», οι οποίοι μπορούν να κινούνται πλώρα - πρύμα κυλώντας πάνω σε σιδηροτροχιές που βρίσκονται δεξιά και αριστερά στις πλευρές του κυρίου καταστρώματος, κοντά στις κουπαστές δηλαδή. Έτσι μπορούν και κινούνται πάνω από όλα τα φορτία και, επομένως, έχουν τη δυνατότητα να φορτοεκφορτώνουν σε όλα τα σημεία των αμπαριών και του καταστρώματος.

Η χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, συχνά, εκφράζεται και σε σχέση με τον αριθμό των Containers που αυτά μπορούν να μεταφέρουν. Αυτό δίνεται με τη μονάδα «TEU» της οποίας η ονομασία προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων «Twenty- foot Equivalent Unit (αναλογία σε μονάδες - κιβώτια - των είκοσι ποδιών μήκους).

2.1.6. ΠΛΟΙΑ RO-RO/ΟΧΗΜΑΤΩΝ (RO-RO /CAR FERRY SHIPS)

Το πλοίο αυτό είναι ένα φορηγό κλειστού τύπου, το οποίο είναι κατάλληλα διαμορφωμένο, ώστε να μπορεί να φορτώνει και να μεταφέρει οχήματα, μέσα στο οποία αποθηκεύονται διάφορα εμπορεύματα. Θεωρείται, δηλαδή, ότι είναι μία παραλλαγή ή μία προέκταση του πλοίου «Container Ship», με τη διαφορά ότι τα εμπορεύματα, σε αυτή την περίπτωση, αποθηκεύονται μέσα σε μεγάλα τροχοφόρα οχήματα, αντί σε εμπορευματοκιβώτια.

Μια άλλη διαφορά επίσης είναι ότι τα οχήματα φορτοεκφορτώνονται αυτοκινούμενα («κυλιόμενα» στους τροχούς τους), χωρίς να χρησιμοποιούνται άλλα μέσα φορτοεκφόρτωσης.

Σε αυτή ειδικά την ιδιομορφία οφείλεται και η διεθνής ονομασία αυτών των πλοίων ως πλοία «Roll on / Roll off» (to roll = κυλώ), ενώ συχνά ονομάζονται απλά και «Ro-Ro». Η επικρατέστερη ονομασία τους είναι «Φορηγό Οχηματαγωγό» αν και συχνά χρησιμοποιείται και η ονομασία «Αυτοκινητάδικο» (Τριπολίτης, 2001).

Εικόνα 5. Πλοίο μεταφοράς οχημάτων (Ro-Ro carrier)



Τα πλοία αυτά δεν διαθέτουν δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα, ούτε όμως έχουν ανάγκη τέτοιων μέσων στα λιμάνια όταν φορτώνουν ή εκφορτώνουν. Τα οχήματα οδηγούνται από και προς το πλοίο αυτοκινούμενα ή με τη βοήθεια κάποιου ελκυστήρα. Για την είσοδο - έξοδο αυτή των οχημάτων, το πλοίο διαθέτει ειδικές «ράμπες» τόσο στην πρύμη όσο (συχνά) και στην πλώρη, οι οποίες συνδέουν ακριβώς το χώρο φορτίου με την αποβάθρα.

Διαθέτουν τουλάχιστο δύο καταστρώματα (πατώματα) μέσα στο χώρο φορτίου, για τη στοιβάση των οχημάτων, τα οποία συχνά συνδέονται με ράμπες μεταξύ τους. Επίσης, στο εσωτερικό του χώρου φορτίου, διαθέτουν και έναν ισχυρό υδραυλικό ανελκυστήρα για τη μετακίνηση οχημάτων από το ένα κατάστρωμα στο άλλο.

Σε ό,τι αφορά το χρόνο φορτοεκφόρτωσής τους, τα οχηματαγωγά χρειάζονται το 1/5 περίπου του χρόνου που χρειάζεται ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων αντίστοιχης χωρητικότητας.

Στα περισσότερα πλοία αυτού του τύπου, η κύρια υπερκατασκευή τους βρίσκεται εγκαταστημένη στο πλωριό μέρος του σκάφους. Όμως, επειδή συχνά αυτά τα πλοία μεταφέρουν και έναν αριθμό επιβατών, οι χώροι ενδιαιτήσης αυτών εκτείνονται στο μεγαλύτερο μέρος του κύριου καταστρώματος.

Πολλά πλοία αυτής της κατηγορίας, στο πλαίσιο της εξέλιξης και της αποδοτικότερης εκμετάλλευσής τους, είναι διαμορφωμένα έτσι, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να φορτώνουν οχήματα κάθε μορφής και τύπου (μεγάλα, βαριά, μικρά κτλ.) και παράλληλα να φορτώνουν εμπορευματοκιβώτια, τόσο μέσα στο χώρο φορτίου, όπου υπάρχει και η ειδική «κυψελοειδής» κατασκευή, όσο και πάνω στο κατάστρωμα. Σε αυτά τα πλοία, συνήθως, τα εμπορευματοκιβώτια φορτώνονται στο χώρο φορτίου, γύρω από τον κεντρικό διαμήκη άξονα του σκάφους, ενώ τα οχήματα φορτώνονται στα πλευρικά (αριστερά και δεξιά του διαμήκη άξονα) τμήματα του χώρου φορτίου.

Το πλοίο αυτό είναι κατασκευασμένο έτσι, ώστε να μπορεί να μεταφέρει εναλλακτικά, ξηρό φορτίο (χύμα ή τυποποιημένο) και οχήματα. Έχει, κανονικά, τα αμπάρια του φορτηγού πλοίου και, μέσα σε αυτά, υπάρχουν ειδικά καταστρώματα - υποφράγματα, τα οποία ονομάζονται cardecks, επειδή ακριβώς χρησιμοποιούνται μόνο για τη φόρτωση οχημάτων και τα οποία, με την προσθήκη και μπουτονιών (Pontoons), φτιάχνουν πλήρη καταστρώματα (πατώματα) πάνω στα οποία φορτώνονται τα οχήματα. Τα cardecks βρίσκονται στις πλευρές των αμπαριών, κάτω από τις «πάνω δεξαμενές» έρματος (Top side tanks) αριστερά και δεξιά. Το μήκος

τους είναι ίσο με το μήκος του αμπαριού και το πλάτος τους ίσο με την εγκάρσια απόσταση από το στόμιο του αμπαριού μέχρι το εξωτερικό περίβλημα του σκάφους. Το ενδιάμεσο (κενό) τμήμα ανάμεσα στο αριστερό και δεξιό cardeck, του ίδιου επιπέδου, το οποίο εκτείνεται σε όλο το μήκος του αμπαριού και έχει πλάτος ίσο με το πλάτος του στομίου του αμπαριού, καλύπτεται με τα μπουτόνια (Τριπολίτης, 2001).

2.1.7. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ (BARGE CARRIERS)

Το πλοίο αυτό είναι κατασκευασμένο και κατάλληλα διαμορφωμένο, ώστε να φορτώνει και να μεταφέρει εμπορεύματα, τα οποία βρίσκονται ήδη αποθηκευμένα μέσα σε μεγάλες φορτηγίδες. Γι' αυτό και το πλοίο αυτής της κατηγορίας ονομάζεται «Φορτηγιδοφόρο» (Barge Carrier).

Είναι ένας «μοντέρνος» τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων, ο οποίος θεωρείται ως προέκταση και εξέλιξη της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και που, κατά κύριο λόγο, στοχεύει στην ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων του πλοίου στα διάφορα λιμάνια για τις φορτοεκφορτώσεις και προπάντων στα λιμάνια εκείνα όπου υπάρχει έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ειδικά μάλιστα, το συγκεκριμένο πλοίο δεν χρησιμοποιεί ούτε προβλήτα ούτε και λιμάνι για να φορτώσει ή να εκφορτώσει τα φορτία του, γιατί οι φορτηγίδες οδηγούνται προς και από το πλοίο επιπλέοντας στο νερό. Οπότε, το πλοίο μπορεί να φορτοεκφορτώνει, ενώ βρίσκεται αγκυροβολημένο σε κάποιον κόλπο, ποτάμι κτλ., μακριά από προβλήτες και λιμάνια.

Με αυτό τον τρόπο μπορούν να εξυπηρετούνται, χωρίς περιττά έξοδα, ακόμα και παραθαλάσσια εργοστάσια, τα οποία φορτώνουν τα προϊόντα τους σε φορτηγίδες, οι οποίες στη συνέχεια οδηγούνται (ρυμουλκούνται) προς το φορτηγιδοφόρο πλοίο στο οποίο και φορτώνονται, χωρίς να είναι απαραίτητο να πλησιάσει το πλοίο πολύ κοντά στον τόπο παραγωγής και τυποποίησης των εμπορευμάτων.

Το ίδιο επίσης γίνεται και σε περιπτώσεις προϊόντων που παράγονται σε εργοστάσια ή βιοτεχνίες που λειτουργούν μέσα σε ποτάμια, τα οποία ενδεχόμενα, να μην έχουν και μεγάλα βυθίσματα. Τα προϊόντα τους φορτώνονται σε φορτηγίδες και, στη συνέχεια, οδηγούνται προς το φορτηγιδοφόρο πλοίο το οποίο συνήθως αγκυροβολεί σε κάποιο ανοιχτό σημείο του ποταμού που έχει αρκετό βάθος για το βύθισμα του πλοίου ή στις εκβολές του ποταμού.

Ακόμα, το ίδιο μπορεί να γίνει και σε διάφορα λιμάνια τα οποία δεν έχουν αρκετό βύθισμα, ώστε να μπορούν άλλα πλοία να μπουν και να παραλάβουν ή να παραδώσουν φορτία. Οπότε, το φορτηγιδοφόρο, παραμένοντας έξω απ' το λιμάνι σε ασφαλές αγκυροβόλιο, φορτώνει ή εκφορτώνει τις φορτηγίδες με τα εμπορεύματα.

Με τον ίδιο τρόπο, επιστρέφονται οι άδειες φορτηγίδες στους τόπους παραγωγής ή, ακόμα, γίνεται και ο εφοδιασμός των «δυσπρόσιτων» βιομηχανικών μονάδων με πρώτες ύλες ή άλλα αναγκαία για τη λειτουργία τους. Από τα παραπάνω γίνονται εύκολα κατανοητά τα πλεονεκτήματα του φορτηγιδοφόρου πλοίου, σε σχέση με άλλα πλοία, και το μεγάλο εμπορικό κενό που καλύπτει πραγματικά (Τριπολίτης, 2001).

Εικόνα 6. Πλοίο μεταφοράς φορτηγίδων (Barge Carriers)



2.1.8. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (LPG CARRIERS) ΚΑΙ ΜΕΘΑΝΙΟΥ (LNG CARRIERS)

Το Υγραεριοφόρο (Liquefied Gas Carrier) είναι ένα δεξαμενόπλοιο ειδικά κατασκευασμένο για τη μεταφορά αερίων του πετρελαίου (Petroleum Gases) όπως βουτάνιο, προπάνιο, άνυδρη αμμωνία κτλ., καθώς επίσης και φυσικών αερίων (natural gases) όπως μεθάνιο, αιθάνιο, αιθυλένιο κτλ. Ειδικά στις μεταφορές αυτών των αερίων, χρησιμοποιούνται οι όροι LPG (Liquefied Petroleum Gases - υγροποιημένα αέρια πετρελαίου) και LNG (Liquefied Natural Gases - υγροποιημένα φυσικά αέρια). Οι όροι αυτοί χαρακτηρίζουν και τα αντίστοιχα υγραεριοφόρα πλοία, τα οποία κατασκευάζονται για τη μεταφορά τέτοιων φορτίων. Υπάρχουν δηλαδή

πλοία «LPG Carrier» και πλοία «LNG Carrier».

Για να φορτωθούν στις δεξαμενές του πλοίου, τα αέρια πιέζονται αρκετά με σκοπό να μειωθεί ο όγκος τους στο ελάχιστο δυνατό και επιτρεπτό, μέχρι σε σημείο μάλιστα που αυτά υγροποιούνται (γι' αυτό λέγονται και υγραέρια).

Πολλά τέτοια αέρια, για να γίνει και να διατηρηθεί η υγροποίησή τους, χρειάζεται ταυτόχρονα να ψυχθούν σε πολύ χαμηλή θερμοκρασία (περισσότερο και από τους -100°C , ανάλογα με τη φύση του αερίου). Για το λόγο αυτό, συχνά, τα αέρια αυτά ονομάζονται και «κρυογενή» (Cryogenic).

Τα πρώτα υγραεριοφόρα πλοία ναυπηγήθηκαν στο τέλος της δεκαετίας του '50 και στις αρχές της δεκαετίας του '60. Τα πλοία αυτά (LPG και LNG όπως επικράτησε τελικά να λέγονται) είναι εξειδικευμένα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν συγκεκριμένα επικίνδυνα φορτία, τα οποία και χρειάζονται ειδικούς χειρισμούς και προφυλάξεις, τόσο κατά τη φορτοεκφόρτωση όσο και κατά τη μεταφορά τους.

Πέρα από αυτά, μία πολύ βασική και ουσιώδης διαφορά τους από τα κοινά δεξαμενόπλοια βρίσκεται ακριβώς στους χώρους φορτίου. Οι δεξαμενές - αμπάρια των υγραεριοφόρων είναι ειδικά κατασκευασμένες για να μπορούν να δέχονται φορτία με μεγάλη πίεση και με πολύ χαμηλή θερμοκρασία. Γι' αυτό κατασκευάζονται από ειδικά μέταλλα και κράματα νικελίου και χάλυβα ή ανοξείδωτου χάλυβα και κράματα αλουμινίου.

Τα υγραεριοφόρα πλοία διαθέτουν κανονικά δεξαμενές έρματος, όπως τα φορτηγά ξηρού φορτίου, δηλαδή, διπύθμενα, πλευρικές και πάνω δεξαμενές κτλ. Ειδικά οι πλευρικές δεξαμενές επικοινωνούν άμεσα με τα διπύθμενα, με τρόπο ώστε το πλοίο να έχει εσωτερικά και δεύτερο περίβλημα - κέλυφος, ίδιο με το εξωτερικό περίβλημα του σκάφους. Η ύπαρξη διπλού περιβλήματος (Double Skin) είναι ρητή και επιβεβλημένη απαίτηση των νηογνομόνων, για όλα τα υγραεριοφόρα (Τριπολίτης, 2001).

Εικόνα 7. Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (LNG Carrier)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης, ως ειδική περίπτωση της ιδιωτικής ασφάλισης, είναι η σύμβαση κατά την οποία ο ασφαλιστής με αντάλλαγμα την καταβολή του ασφαλιστρού, αναλαμβάνει να αντικαταστήσει στον ασφαλισμένο την ζημία που ενδέχεται να υποστούν συγκεκριμένα αγαθά που εκτίθενται σε συγκεκριμένους κινδύνους θαλάσσιας αποστολής εξαιτίας της επέλευσης ορισμένων κινδύνων (θαλάσσιων) ή και κάθε κινδύνου (θαλάσσιου), σε περίπτωση δε ασφάλισης ευθύνης, τη ζημία του από την επέλευση κινδύνων ευθύνης στους οποίους εκτίθεται από τη θαλάσσια δραστηριότητα του (Ν.2496/1997).

Σκοπός της σύμβασης είναι η αποκατάσταση της ζημίας που έχει επέλθει εξ' αιτίας της επέλευσης του κινδύνου για τον οποίο είχε ασφαλιστεί. Κατά άλλη άποψη η θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση είναι η αμφοτεροβαρής σύμβαση, προαιρετική ή υποχρεωτική ως προς τη σύναψη, η οποία υποχρεώνει κυρίως τον ασφαλιστή να φέρει τον κίνδυνο που εξατομικεύθηκε και περιορίστηκε, και το λήπτη της ασφαλίσεως να καταβάλλει το ασφάλιστρο (Κιάντος, 2007).

Η ασφάλιση φορτίου είναι καθαρή ασφάλιση ενεργητικού με ασφαλισμένο συμφέρον το συμφέρον κυρίου του φορτίου. Υποκείμενο του ασφαλιστικού συμφέροντος στην ασφάλιση φορτίου είναι το πρόσωπο που βρίσκεται σε οικονομική σχέση κυρίου με το φορτίο. Στην περίπτωση των εμπορικών φορτίων, το πρόσωπο είναι διάφορο στην κατάρτιση και στη λήξη της ασφάλισης, εφόσον το φορτίο αλλάζει κύριο, νομικά και οικονομικά, κατά την διάρκεια της μεταφοράς. Για το λόγο αυτό η ασφάλιση φορτίου καταρτίζεται ως ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει και το ασφαλιστήριο εκδίδεται σε διαταγή. Στις συνηθέστερες μορφές εμπορικών και ναυτικών πωλήσεων η αλλαγή οικονομικού κυρίου του εμπορεύματος πραγματοποιείται κατά την ουσιαστική διάρκεια της ασφάλισης φορτίου (Αργυριάδης, 2007).

3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η ναυτική ασφάλεια είναι η παλαιότερη φόρμα ασφάλισης. Τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια χρονολογούνται από το 700 π.Χ. όταν ακόμη τα ασφαλιστήρια συμβόλαια κάλυπταν και τη γενική αβαρία. Τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια συναντώνται στους αρχαίους Αιγυπτίους, Φοίνικες και στους λαούς της Μεσοποταμίας, αλλά όμως ιστορικά μεταφέρεται στην Μεσόγειο όπου ο Lombards, μεταφέρει το ασφαλιστικό συμβόλαιο στην Αγγλία. Έτσι κάπου το 15^ο αιώνα κάνουν την εμφάνιση τους οι ασφαλιστές του Λονδίνου οι ονομαζόμενοι Lloyd's από το ομώνυμο καφενείο απ' όπου το 1688 αρχίζουν να συνάπτονται τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Στο Λονδίνο το 1720 ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corporation, όπου αυτές οι εταιρείες μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις μέχρι το έτος 1824 όταν το μονοπώλιο αυτό καταργείται. Μέσα στο 1774 σε αυτό το χρονικό διάστημα μεμονωμένοι ασφαλιστές άρχισαν να γίνονται μέλη των Lloyd's και έτσι δημιούργησαν ένα ασφαλιστικό φορέα. Ασφαλιστικές εταιρείες άρχισαν να δημιουργούνται στην Νέα Υόρκη, στην Αμβέρσα, στο Ρότερνταμ, αλλά όχι όμως με το κύρος που έχει η ασφαλιστική εταιρεία των Lloyd's η οποία παραμένει η καλύτερη με τις πλέον ενδιαφέρουσες καλύψεις (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

3.3. ΟΙ ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Οι βασικότερες μορφές ασφάλισης στη ναυτιλία εστιάζουν στα ακόλουθα (Παναγιωτακόπουλος, 1994):

- 1) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο ταξιδιού. Σ' ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο η σύνδεση του κινδύνου εξαρτάται από το ταξίδι που θα πραγματοποιήσει το πλοίο, απαραιτήτως θα περιγράφεται ως «from» ή «at and from». Μάλλον ο κίνδυνος της ασφάλισης δε θα συνδεθεί με το πλοίο, αν αυτό δεν αποπλεύσει από το λιμάνι όπως ορίζεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
- 2) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για το πλοίο. Περιλαμβάνει ασφαλιστικές καλύψεις ολόκληρου ή τμημάτων του πλοίου.
- 3) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για τα φορτία. Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί να περιέχει τον όρο του Craft. Εάν περιέχεται, τότε ο ασφαλισμένος

έχει νομική κάλυψη για απώλεια ή και ζημιά στο φορτίο του πριν ακόμη αυτό φορτωθεί επί του πλοίου μερικώς ή και όλο το φορτίο. Ο κίνδυνος της σύνδεσης των φορτίων με το συμβόλαιο πριν αυτά φορτωθούν αναφέρεται στον όρο των υπό διαμετακόμιση φορτίων.

- 4) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για τον ναύλο. Δεν περιλαμβάνει μόνο τον όρο του ναύλου σύμφωνα με τη φορτωτική αλλά και το ναύλο που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο και την προμήθεια που παίρνει ο πλοιοκτήτης από τη μεταφορά των αγαθών.

3.4. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλειας εξαρτάται από το γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και τις τυχόν απώλειες. Έτσι βοηθά όλους όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο να χρησιμοποιούν τη ναυτική ασφάλιση σαν διέξοδο προς όφελος των. Έτσι αποφεύγουν να δεσμεύονται αυτοί έναντι τρίτων που θα πρέπει να τους αποζημιώσουν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο.

Οι ιδιοκτήτες των φορτίων αμετάκλητα ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο είναι ένα αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου αλλά και οι τράπεζες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο σαν πιστοποιητικό καταλληλότητας για φορτίο και πλοίο (Κιάντου – Παμπούκη, 2003).

3.5. ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

3.5.1. ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο όρος «ελεύθερο επί του πλοίου» (Free On Board - F.O.B) στο συμβόλαιο της πώλησης, περιλαμβάνει την ευθύνη του πωλητή είναι να φέρει το φορτίο στην πλευρά του πλοίου και όταν το φορτίο θα περάσει τα ρέλια του πλοίου τότε η ευθύνη είναι του μεταφορέα, αν το φορτίο φορτώνεται με τα μέσα της ξηράς, ενώ όταν το φορτίο φορτώνεται με τα μέσα του πλοίου η ευθύνη του μεταφορέα αρχίζει από τη στιγμή που το φορτίο θα ανυψωθεί από το ντόκο. Ειδικότερα (Παναγιωτακόπουλος,

1994):

- 1) Εάν το πλοίο δεν είναι ναυλωμένο, οι φορτωτικές θα υπογραφούν από τον πλοίαρχο, των πλοιοκτητών του και αργότερα θα ακολουθήσουν τη νόμιμη οδό για την είσπραξη του ναύλου.
- 2) Εάν το πλοίο είναι ναυλωμένο τότε, οι φορτωτές χρειάζονται ένα πλοίο για να μεταφέρει τα εμπορεύματα τους, τα οποία τελικά φορτώθηκαν και οι φορτωτές εξέδωσαν τις φορτωτικές. Σε αυτή την περίπτωση υπάρχουν δύο συμβαλλόμενα μέρη από την μια πλευρά είναι ο πλοιοκτήτης ενώ από την άλλη πλευρά υπάρχει ταυτοπροσωπία του ναυλωτή με το φορτωτή. Έτσι θα πρέπει στο ναυλοσύμφωνο να ορισθεί ποιος θα υπογράψει τις φορτωτικές.

3.5.2. ΑΞΙΑ ΝΑΥΛΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Ο πωλητής των εμπορευμάτων πρέπει να διευθετήσει για (Παναγιωτακόπουλος, 1994):

- 1) Την παραλαβή και παράδοση του φορτίου.
- 2) Την είσπραξη της αξίας του φορτίου.
- 3) Την σύνταξη των φορτωτικών, όλων των εγγράφων που αφορούν το φορτίο όπως είναι τιμολόγια, διάφορες αποδείξεις. Επίσης ετοιμάζει ένα απαραίτητο πιστοποιητικό για την καταγωγή του φορτίου το ονομαζόμενο (Cargo Origin).

Ο πωλητής του φορτίου αναλαμβάνει την υποχρέωση για την ναυτική ασφάλιση του φορτίου, η οποία είναι μέσα στις υποχρεώσεις του. Όλα τα απαραίτητα αυτά έγγραφα θα πρέπει να κατατεθούν στην τράπεζα όπου ο παραλήπτης έχει καταθέσει την αξία του φορτίου.

3.5.3. ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Είναι εμφανές και αυτονόητο ότι κανείς δεν κερδίζει από ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μέχρι κάποιος να έχει το προς ασφάλιση ενδιαφέρον. Στην πραγματικότητα είναι ένα πταίσμα του Marine Insurance Act του 1906, γιατί με ή και χωρίς την προσδοκία του ασφαλιστικού ενδιαφέροντος μπορεί να συνταχθεί.

3.5.4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ

Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι ελεύθερο εκχώρησης ή μεταβίβασης (assignments) γιατί κατά τη μεταφορά της φορτωτικής σε διαφορετικούς κατόχους μεταβιβάζεται και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Για παράδειγμα, χάρη ακατέργαστα προϊόντα όπως είναι τα σαπούνια, το βαμβάκι και άλλα φορτία τα οποία μπορούν να πουληθούν αλλάζοντας νέους κατόχους. Οι νέοι κάτοχοι των φορτίων λαμβάνουν μαζί με τις φορτωτικές και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που καλύπτει το φορτίο. Έτσι, συνοψίζοντας ένας πωλητής για να πουλήσει τα φορτία του θα πρέπει να δώσει στον αγοραστή, εκτός των φορτίων και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ο εγγυητής του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, ο οποίος αναγράφεται σε αυτό, είναι ο κύριος υποκινητής αξίωσης για αποζημίωση έναντι των ασφαλιστών (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

3.6. ΤΑ ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (ΠΛΟΙΟ, ΦΟΡΤΙΟ, ΝΑΥΛΟΣ)

Ο κανόνας υπ αριθμ. 15 των κανόνων για την κατασκευή του ασφαλιστηρίου συμβολαίου (rules for the construction of the policy, θέτει το πρώτο σχέδιο του Marine Insurance Act του 1906 που αναφέρει ότι στοιχεία ασφάλισης σχετικά με το πλοίο περιλαμβάνονται όλα τα υλικά του μέσα, τμήματα και το πλήρωμα.

Ο κανόνας 17 αναφέρει ότι ως προς το φορτίο νοούνται τα εμπορεύματα και δεν περιλαμβάνονται προσωπικά αντικείμενα ή οτιδήποτε χρησιμοποιείται αποκλειστικά από το πλήρωμα για την ικανοποίηση προσωπικών αναγκών.

Τέλος, η ασφάλιση του ναύλου γίνεται σχετικά με τις τρεις ακόλουθες εκφράσεις που υπάρχουν(Παναγιωτακόπουλος, 1994):

- 1) Κοινός ναύλος. Με την έκφραση αυτή εννοείται η αμοιβή που δικαιούται ο πλοιοκτήτης για τη μεταφορά του φορτίου.
- 2) Ναύλος χρονοναύλωσης. Το ενοίκιο που εισπράττει ο πλοιοκτήτης από το ναυλωτή του πλοίου είναι προσυμφωνημένο.
- 3) Ναύλος για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Εννοείται ότι ο πλοιοκτήτης αμείβεται δια τη μεταφορά του φορτίου αλλά και για τα επιπρόσθετα έξοδα που θα προκύψουν από τη μεταφορά.

3.7. ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ

Όλοι οι κίνδυνοι που προκύπτουν από τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων μπορούν να καλυφθούν από τα συμβόλαια θαλασσιών ασφαλίσεων. Εκτός από την κάλυψη των θαλασσιών μεταφορών, υπάρχει η ασφάλιση Προστασίας και Αποζημιώσεων.

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια προστασίας και αποζημιώσεων (Protection and Indemnity καλύπτουν όλους τους κινδύνους αστικής ευθύνης που μπορούν να προκύψουν από τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων. Εάν ο ασφαλισμένος έχει ταυτόχρονη ασφάλιση σκάφους, τότε η ασφάλιση τότε εξαιρείται από το συμβόλαιο P & I ή καλύπτεται από αυτό για το υπερβάλλον ποσό. Οι κυριότεροι πάροχοι τέτοιας ασφάλισης είναι τα P & I clubs και είναι οργανισμοί αλληλασφάλισης, οι οποίοι είναι ελεγχόμενοι από τους ιδιοκτήτες πλοίων που τα ασφαλίζουν και τα μεγαλύτερα από αυτά έχουν έδρα στο Λονδίνο.

Τα P & I clubs ασφαλίζουν τα μέλη τους (ιδιοκτήτες των ασφαλισμένων πλοίων) για υψηλά όρια αστικής ευθύνης. Δεν χρησιμοποιούν όλα έναν σταθερό τύπο ασφαλιστήριου συμβολαίου, αλλά καθένα έχει τους δικούς του όρους. Τεχνικά, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο P & I είναι τεχνικά συμβόλαιο αποζημίωσης και όχι συμβόλαιο ευθύνης το οποίο πληρώνει για λογαριασμό του ασφαλισμένου(Νεκτάριος,2010), αναγκάζοντας έτσι τον πλοιοκτήτη να πληρώσει πρώτα τη ζημία προκειμένου να λάβει την αποζημίωση από το P & I club, αν και πρακτικά ο ασφαλιστής P & I club δεν είναι δυνατό να αποφύγει να πληρώσει μία νόμιμη απαίτηση ακόμη κι αν ο πλοιοκτήτης πτωχεύσει. Τα συμβόλαια των P & I clubs καλύπτουν τα εξής:

- 1) Απώλεια ζωής, τραυματισμούς και ασθένειες
- 2) Έξοδα επαναπαρισμού
- 3) Ζημιές από άλλα πλοία λόγω σύγκρουσης
- 4) Ζημιές σε άλλα πλοία γενικά
- 5) Ζημιές σε άλλα περιουσιακά στοιχεία
- 6) Έξοδα ανέλκυσης ναυαγίου
- 7) Αστική ευθύνη εμπορευμάτων
- 8) Ποινές και πρόστιμα
- 9) Κόστος αντίστασης σε ανταρσία

- 10) Έξοδα καραντίνας
- 11) Αναλογική συμμετοχή του φορτίου σε γενική αβαρία
- 12) Δικαστικά έξοδα
- 13) Αστική ευθύνη ρύπανσης

3.8. Η ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Η έκδοση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου εξαρτάται από τη νομική υπόσταση που έχει το «slip form». Από αυτό και μόνο το συμφωνητικό (slip) νομικά δεν υποχρεώνει καμία από τις δύο πλευρές μέχρι να εκδοθεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Το slip δεν είναι ακυρωτικό. Η υποχρέωση των δύο συμβαλλομένων μερών είναι η υπόληψη και ο σεβασμός που πρέπει να έχουν ο ένας προς τον άλλον έτσι ώστε εάν συμβεί απώλεια μεταξύ της αρχικής εγγραφής του slip, μέχρι της τελικής έκδοσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, τότε οι ασφαλιστές αμετάκλητα θα αποζημιώσουν δια την απώλεια ή τη ζημιά που υπέστη ο ασφαλισμένος. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο πρέπει να εκδοθεί άρτια μετά το περιστατικό το οποίο είχε συμβεί.

Οι ασφαλιστές είναι υποχρεωμένοι να εκδώσουν και μετά την απώλεια ή τη ζημιά το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με βάση την αξιοπιστία και το σεβασμό. Η σκέψη αυτή γίνεται παρά τις διάφορες δυσκολίες που εμφανίζονται μεταξύ της χρονικής περιόδου από την υπογραφή του slip μέχρι την έκδοση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου γιατί ο ασφαλιστής σε αυτό το διάστημα μπορεί να χρεοκοπήσει (Ιωάννου κ.ά., 2000).

3.9. Η ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η χρονική διάρκεια ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου, μπορεί να αρχίζει από τη 12^η μεσημβρινή της 1^{ης} Ιανουαρίου του έτους και να λήγει την 31^η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους. Πάντως κάτω από αυτή την ασφάλιση αν λήγει το συμβόλαιο την 31^η Δεκεμβρίου του έτους υπάρχει η δυνατότητα ανανέωσής του η μεταβολής κάποιων όρων με τη σύμφωνη γνώμη των συμβαλλόμενων μερών (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

4.1. ΕΙΔΙΚΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Ως ειδικά επικίνδυνα φορτία πλοίων (special cargoes), χαρακτηρίζονται συγκεκριμένα φορτία των οποίων η ασφαλή μεταφορά τους, όσο και του μέσου μεταφοράς (του πλοίου), απαιτούν τη λήψη ιδιαίτερων μέτρων ασφαλείας φόρτωσης, στοιβασίας, μεταφοράς και εκφόρτωσης, τελείως διαφορετικών μεταξύ τους, καθώς και ειδικές κατασκευές του μεταφορικού μέσου, που να καλύπτουν τις προϋποθέσεις της ασφαλούς μεταφοράς αυτών. Τέτοια φορτία κατά ομαδοποίηση είναι (Βικιπαίδεια, 2011):

- 1) Όλα τα επικίνδυνα φορτία, χημικά, διαβρωτικά, εκρηξιγενή.
- 2) Τα μεταλλεύματα.
- 3) Οι γαιάνθρακες.
- 4) Η ξυλεία.
- 5) Τα κατεψυγμένα φορτία.
- 6) Τα υγρά φορτία, στα οποία περιλαμβάνονται και τα υγραέρια.
- 7) Τα πετρελαιοειδή.

4.2. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η αναγκαιότητα της ασφάλισης των επικίνδυνων μεταφερόμενων φορτίων ως μέσο ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, διαφαίνεται από την αρχαιότητα αλλά και την ίδρυση το 1871 στο καφενείο του Edward Lloyd, της πρώτης σωματειακής οργάνωσης των ασφαλιστών εκείνης της εποχής (corporation of Lloyd's), που αποτέλεσε την αρχή της γνωστής ασφαλιστικής εταιρίας Lloyd's of London.

Ο καθορισμός του ασφαλιστρού από πλευράς ασφαλιστικής εταιρίας, είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων από τους οποίους οι κυριότεροι είναι το είδος του επικίνδυνου εμπορεύματος, η συσκευασία - στοιβασία του φορτίου, το μεταφορικό μέσο, το ταξίδι, οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, η συχνότητα μεταφορών του πελάτη κ.ά. (Βλαδιμήρου, 2007).

4.3. Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Όσον αφορά την ασφαλιστική αγορά και το ρόλο των διαμεσολαβούντων, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που μπορούν νόμιμα να λειτουργούν στην Ελλάδα, είναι αυτές που έχουν ιδρυθεί νόμιμα με έδρα την Ελλάδα ή σε οποιοδήποτε κράτος - μέλος της Ε.Ε. ή οποιαδήποτε χώρα του κόσμου αλλά με τη δημιουργία υποκαταστήματος. Ο ανταγωνισμός της ασφαλιστικής αγοράς επικίνδυνων φορτίων εκδηλώνεται κυρίως στην ποιότητα της υπηρεσίας (είδος και τρόπος παροχής καλύψεων, γενικοί και ειδικοί όροι σύμβασης, ευκολία αίτησης ασφάλισης, ταχύτητα διακανονισμού ζημιάς κ.λ.π.), στις παρεπόμενες παροχές (εξυπηρέτηση, συμβουλές κ.λ.π.), στο ασφάλιστρο, ύπαρξη απαλλαγής καθώς και το ύψος αυτής.

Διαμεσολάβηση κατά κύριο λόγο ασκούν οι ασφαλιστικοί σύμβουλοι, οι πράκτορες και οι μεσίτες. Από αυτούς, ξεκινούν οι σχέσεις εμπιστοσύνης και καλής πίστης διότι αποτελούν τους συνδετικούς κρίκους ανάμεσα στις ασφαλιστικές εταιρίες και στους πελάτες. Είναι πολύ σημαντικό για τον πελάτη να καταλάβει την αναγκαιότητα ενός επαγγελματία συμβούλου, γνώστη του αντικειμένου που θα είναι δίπλα του ανά πάσα στιγμή (Βλαδιμήρου, 2007).

4.4. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τα ασφαλιστήρια μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων καλύπτουν τα μεταφερόμενα εμπορεύματα αποκλειστικά τόσο από κινδύνους που μπορεί να συμβούν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους όσο και κατά τη φορτοεκφόρτωση. Η ασφαλιστική εταιρεία παρέχει ασφαλιστική κάλυψη λαμβάνοντας υπ' όψιν το ή τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά, το είδος - αξία του εμπορεύματος, τη μέθοδο συσκευασίας, το τόπο φόρτωσης, προορισμού και τη διαδρομή που θα ακολουθηθεί. Αποτελεί προϋπόθεση ότι τα παραπάνω στοιχεία θα είναι γνωστά πριν τη χορήγηση της κάλυψης και ότι το εμπόρευμα θα συνοδεύεται από όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα και σχετικά τιμολόγια ή άλλα παραστατικά. Οι όροι των ασφαλιστηρίων μεταφορών διέπονται από τις Ρήτρες των LLOYD'S.

Οι γενικοί όροι του συμβολαίου επικίνδυνων φορτίων ρυθμίζουν με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων και συνιστούν ασφαλιστική κάλυψη για κάθε μία συγκεκριμένη περίπτωση. Καθορίζουν

τις προϋποθέσεις καταβολής της ασφαλιστικής αποζημίωσης, τα αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση τυχόν διαφορών κ.ά.

Οι ειδικοί όροι εξειδικεύουν τον τρόπο κάλυψης για κάθε ξεχωριστή περίπτωση. Προτείνονται από τον ασφαλιζόμενο ή συζητούνται μεταξύ των δύο μερών και ό,τι γίνει δεκτό από την εταιρία, αναγράφεται σε ειδικό χώρο του ασφαλιστηρίου. Υπάρχουν επίσης ειδικοί έντυποι όροι, οι λεγόμενες ρήτρες (clauses), οι οποίες μπορούν να προσαρτηθούν όπως έχουν στο συμβόλαιο. Οι κυριότερες ρήτρες που χρησιμοποιούνται στην ασφάλιση των επικίνδυνων εμπορευμάτων, είναι οι ακόλουθες (Βλαδιμήρου, 2007; Συνεργατική Τράπεζα ΛΤΔ, 2011):

- 1) Η ρήτρα μεταφορών «C». Είναι η βασική κάλυψη και περιλαμβάνει έκρηξη, πυρκαγιά, προσάραξη βύθιση ή ανατροπή του πλοίου, πρόσκρουση, σύγκρουση, ανατροπή, εκτροχιασμό του χερσαίου μεταφορικού μέσου, θυσία γενικής αβαρίας, εκφόρτωση του εμπορεύματος σε λιμάνι κινδύνου ή καταφυγής.
- 2) Η ρήτρα μεταφορών «B». Η κάλυψη αυτή περιλαμβάνει ότι η C και επιπλέον παράσυρση του εμπορεύματος στη θάλασσα από κύμα, εισροή θαλάσσιου ή γλυκού νερού στον αποθηκευτικό χώρο, εξαιρουμένου οπωσδήποτε του νερού της βροχής, ολική απώλεια δέματος στη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης, ηφαιστειακή έκρηξη, σεισμό ή κεραυνό.
- 3) Η ρήτρα μεταφορών «A. Είναι κάλυψη κατά παντός κινδύνου, καλύπτει δηλαδή οτιδήποτε δεν εξαιρείται.

Σε όλες τις ρήτρες υπάρχουν εξαιρέσεις, δηλαδή περιπτώσεις ζημιών, εξόδων ή απωλειών που προκαλούνται στα επικίνδυνα μεταφερόμενα φορτία που δεν καλύπτονται. Υπάρχουν δε εξαιρέσεις σε κάποιες ρήτρες που καλύπτονται σε άλλες ρήτρες (η πειρατεία εξαιρείται στις ρήτρες C, B αλλά καλύπτεται στη ρήτρα A).

Εκτός από τις βασικές ρήτρες, υπάρχουν και οι ειδικές ρήτρες. Αυτές εφαρμόζονται στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως χημικά, πετρέλαια, αέριο κλπ. Μπορεί επίσης να υπάρξει συνδυασμός καλύψεων ανάλογα την κάθε περίπτωση, δηλαδή να προστεθούν καλύψεις που εξαιρούνται από τις ρήτρες, να προστεθούν συμπληρωματικές καλύψεις (κατά κινδύνων πολέμου, κατά κινδύνων απεργιών, αναταραχών κ.α.) ή να εξαιρεθούν κάποιες καλύψεις. Παράδειγμα μπορεί να καλυφθούν κάποια εμπορεύματα με τη ρήτρα C (ζημιές από ατύχημα του μέσου μεταφοράς) και να προστεθεί και η κάλυψη κλοπής ή η κάλυψη διαβροχής, που εξαιρούνται από τις ρήτρες αυτές.

4.5. ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Οι ιδιοκτήτες και διαχειριστές των πετρελαιοφόρων και των δεξαμενοπλοίων διατρέχουν σημαντικό κίνδυνο αστικής ευθύνης λόγω των περιβαλλοντικών ζημιών και σωματικών βλαβών που προέρχονται από διαρροή πετρελαίου ή άλλων ρυπογόνων φορτίων. Ακόμη κι ένα πλοίο που δε μεταφέρει πετρέλαιο ή άλλα επικίνδυνα φορτία μπορεί να επιφέρει μεγάλο κίνδυνο από διαρροή καυσίμων του ίδιου του πλοίου.

Η αστική ευθύνη του ίδιου του πλοιοκτήτη για τις περιβαλλοντικές ζημιές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το νομικό καθεστώς του κράτους που έχει δικαιοδοσία. Πολλά κράτη είναι εναρμονισμένα με το διεθνές πλαίσιο της Συμφωνίας για την Αστική Ευθύνη για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage). Μερικά κράτη όμως δεν έχουν προσχωρήσει στη συμφωνία και έχουν δικούς τους νόμους για τη ρύπανση από το πετρέλαιο, όπως οι ΗΠΑ (Νεκτάριος, 2010). Η OPA η οποία ψηφίστηκε το 1990 στην Αμερική μετά από τη διαρροή 11.000.000 γαλονιών από το πλοίο Exxon Valdez αύξησε τα όρια αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών. Η συμφωνία αυτή απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου στα χωρικά ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών και επιβάλλει αστική ευθύνη σε κάθε εμπλεκόμενο μέρος για υλικές ζημιές, διαφυγόντα κέρδη. Η συγκεκριμένη συμφωνία θέτει ως μόνες εξαιρέσεις για αστική ευθύνη τις θεομηνίες, την εμπόλεμη κατάσταση και πράξεις ή παραλείψεις τρίτου μέρους. Τα όρια που τίθενται στην αστική ευθύνη του υπαίτιου δεν ισχύουν στις περιπτώσεις βαριάς αμέλειας ή πρόθεσης και παραβίασης των ομοσπονδιακών κανόνων ασφαλείας από το υπαίτιο μέρος ή από άτομο που συμβάλλεται με το υπαίτιο μέρος. Συνεπώς ένας πλοιοκτήτης μπορεί να αντιμετωπίσει απεριόριστη αστική ευθύνη από διαρροή πετρελαίου στα χωρικά ύδατα της Αμερικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

5.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Ως επικίνδυνα μπορούν να χαρακτηριστούν όλα εκείνα τα φορτία που αποτελούνται από εμπορεύματα, είδη και υλικά, η μεταφορά των οποίων παρουσιάζει κινδύνους τόσο για τη ζωή και την υγεία ανθρώπων και ζώων όσο και για τη δημόσια τάξη και ασφάλεια. Οι κίνδυνοι αυτοί έχουν την προέλευσή τους στη φύση, τις ιδιότητες και την κατάσταση των φορτίων, καθώς και σε τυχόν ατύχημα κατά τη μεταφορά τους (Πούλιος κ.ά., 2007).

Η ναυτιλία και οι άλλες δραστηριότητες του ανθρώπου απαιτούν την καθημερινή μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων επικίνδυνων φορτίων. Η διακίνηση των επικινδύνων φορτίων μπορεί να οδηγήσει σε ιδιαίτερα σοβαρό ατύχημα. Ακόμα και όταν οι μεταφερόμενες ποσότητες είναι μικρές, ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος μεγάλης έκτασης είναι υπαρκτός.

Η φύση της μεταφοράς είναι τέτοια που αναπόφευκτα οδηγεί σε κυκλοφορία των επικίνδυνων φορτίων σε δημόσιους χώρους (δρόμους, λιμάνια, αεροδρόμια ή σιδηροδρομικούς σταθμούς), μακριά από το ελεγχόμενο περιβάλλον μιας βιομηχανικής εγκατάστασης. Υπάρχουν μάλιστα περιπτώσεις, όπου η πρόκληση ατυχήματος δεν οφείλεται σε παραλείψεις που αφορούν αυστηρά το μεταφερόμενο φορτίο, αλλά στους συνήθεις κινδύνους της κυκλοφορίας.

Πολλές φορές οι σχετιζόμενοι με διακίνηση επικίνδυνου φορτίου δεν έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση και δε γνωρίζουν τις ιδιομορφίες του. Είναι τόσες πολλές οι ιδιομορφίες, οι εξαιρέσεις και τόσο μεγάλοι οι κίνδυνοι, που ακόμα και η ελάχιστη αμέλεια μπορεί να αποβεί μοιραία (Lees, 1996).

5.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Τα φορτία (cargo) που μεταφέρονται με πλοία μπορούν να διακριθούν με κριτήριο την βασική κατηγορία στην οποία ανήκουν σε (Μυλωνόπουλος, 1999):

- 1) Ξηρά φορτία (dry cargoes). Υποδιαιρούνται σε:
 - i. Ομοειδή φορτία (homogeneous cargo), που αποτελούνται από ένα μόνο προϊόν και τα οποία συνήθως μεταφέρονται χύδην ή χύμα (in bulk cargoes), όπως κυρίως τα σιδηρομεταλλεύματα, τα δημητριακά, οι γαιάνθρακες, τα φωσφοτά, οι βωξίτες και το μέταλλο μαγγανίου.
 - ii. Γενικά φορτία (general cargoes), που είναι βιομηχανικά και γεωργικά προϊόντα, που μεταφέρονται με συσκευασία ή δέματα (bag cargoes), όπως η ζάχαρη, ο καφές, το βαμβάκι, σε κιβώτια κ.ο.κΕπίσης, τα ξηρά φορτία διακρίνονται ανάλογα με τον όγκο που καταλαμβάνουν. Ειδικότερα χαρακτηρίζονται ως ελαφριά φορτία (light cargoes) όταν καταλαμβάνουν το πολύ μέχρι 50 κυβ. πόδια και τα βαριά φορτία (heavy cargoes) όταν καταλαμβάνουν όγκο πάνω από 50 κ.π. κατά τόνο. Ανάλογα με το συγκεκριμένο είδος τα ξηρά φορτία διακρίνονται σε: φορτία μεταλλεύματος (ore cargoes or mineral cargoes), δημητριακών (grain cargoes), ξυλείας (timber cargoes) κ.ά.
- 2) Υγρά ή ρευστά φορτία (liquid cargoes). Πετρέλαιο, υγροποιημένα αέρια, φυτικά έλαια, κρασί, αμμωνία, μύρα, νερό, φωσφοροειδή κ.α.

5.3. Ο ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΕ ΚΛΑΣΕΙΣ

Ως προς τις ιδιότητες τους τα επικίνδυνα φορτία όλες ταξινομούνται σε εννέα (9) κλάσεις. Ένα ειδικό χαρακτηριστικό της συμφωνίας είναι ότι η κάθε κλάση είναι είτε «περιοριστική» είτε «μη περιοριστική». Για τις περιοριστικές κλάσεις επιτρέπεται η μεταφορά μόνο των ουσιών που ανήκουν σε αυτές ενώ απαγορεύεται η μεταφορά όσων ουσιών δεν αναφέρονται. Ακόμη και για τις μη περιοριστικές κλάσεις υπάρχουν εμπορεύματα, των οποίων απαγορεύεται η μεταφορά.

Λόγω της πληθώρας και της πολυπλοκότητας των διατάξεων, η φόρτωση πρέπει να γίνεται κάτω από την επίβλεψη ειδικευμένου προσωπικού που έχει ειδικά

πιστοποιηθεί. Η American Depositary Receipt (ADR) αλλά και ο I.M.O., ταξινομούν τις επικίνδυνες ουσίες βάσει επικινδυνότητας στις κλάσεις που περιγράφει ο πίνακας 1.

Πίνακας 1. Ταξινόμηση των ουσιών σύμφωνα με την Accord Dangereux Routier (ADR) και τον I.M.O.

Όνομασία κλάσης	Είδος ουσίας ή υλικού	Χαρακτηρισμός ως προς τον περιορισμό
Κλάση 1	Εκρηκτικές ουσίες και είδη (πυρίτιδα, φυσίγγια, βεγγαλικά)	Περιοριστική
Κλάση 2	Αέρια: πεπιεσμένα, υγροποιημένα ή διαλυμένα υπό πίεση (άζωτο, αμμωνία, βουτάνιο, προπάνιο κ.λπ)	Περιοριστική (για μερικές χώρες)
Κλάση 3	Εύφλεκτα υγρά (π.χ. βενζίνη, πετρέλαιο, κηροζίνη κ.λπ)	Μη περιοριστική
Κλάση 4.1	Εύφλεκτα στερεά (πριονίδι, σανός, λιγνίτης κ.λπ)	Μη περιοριστική
Κλάση 4.2	Ουσίες υποκείμενες σε αυτογενή ανάφλεξη (φώσφορος, ρητίνες, κατάλοιπα πετρελαίου)	Μη περιοριστική
Κλάση 4.3	Ουσίες που σε επαφή με ίο νερό παράγουν εύφλεκτα αέρια (κάλιο, νάτριο, ασβέστιο, ανθρακασβέστιο κ.λπ)	Μη περιοριστική
Κλάση 5.1	Οξειδωτικές ουσίες (νιτρικό αμμώνιο και λιπάσματα του κ.λπ)	Μη περιοριστική
Κλάση 5.2	Οργανικά υπεροξειδία (υπεροξειδίο διτριτοταγούς βουτυλίου κ.λπ)	Μη περιοριστική
Κλάση 6.1	Τοξικές ουσίες (υδροκυανικό οξύ, ενώσεις αρσενικού, υδραργύρου κ.λπ)	Μη περιοριστική
Κλάση 6.2	Απεχθείς ουσίες (εντόσθια, κοπριά, περιττώματα κ.λπ)	Περιοριστική (για μερικές χώρες)
Κλάση 7	Ραδιενεργά υλικά	Περιοριστική
Κλάση 8	Διαβρωτικές ουσίες (θειικό οξύ, νιτρικό οξύ, καυστική σόδα κ.λπ)	Μη περιοριστική
Κλάση 9	Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και είδη (αμίαντος, PCBs (κλοφέν, συσκευές με κλοφέν κ.λπ), ζωοτροφές, μεταλλαγμένα	Μη περιοριστική

Πηγή: Accord Dangereux Routier (ADR) (ADR), I.M.O., 2011

Ειδικότερα (Αλεξόπουλος, 2004; Πούλιος κ.ά., 2007):

- 1) Κλάση 1: Εκρηκτικά. Ουσίες που αυτούσιες ή περιεχόμενες σε διάταξη ειδικά προετοιμασμένη, έχουν γίνει για παραγωγή πρακτικού αποτελέσματος με

έκρηξη ή πυροτεχνικού αποτελέσματος, όσο και οι όλες εκείνες οι ενώσεις που ο χαρακτήρας των εκρηκτικών τους ιδιοτήτων δίνει τη δυνατότητα να εφαρμόζονται κατά την προηγούμενη έννοια.

- 2) Κλάση 2: Αέρια. Βρίσκονται υπό πίεση σε υγροποιημένη μορφή, έχουν υγροποιηθεί με πίεση σε θερμοκρασία περιβάλλοντος και διαλυμένα ή έχουν διαλυθεί με τη βοήθεια πίεσης σε ένα διαλύτη και γενικά έχουν απορροφηθεί μέσα σε πορώδες υλικό.
- 3) Κλάση 3: Εύφλεκτα υγρά. Είναι υγρά ή μίγματα υγρών ή υγρά που περιέχουν στερεά, διαλυμένα ή διασκορπισμένα τα οποία αναδίδουν εύφλεκτους ατμούς σε 610° C (1.410° F) και κάτω όταν ο σχετικός έλεγχος διεξάγεται σε κλειστό δοχείο ή σε 65.600° F και κάτω όταν ο έλεγχος εκτελείται σε ανοιχτό δοχείο. Με βάση το σημείο ανάφλεξης τους υποδιαιρούνται σε τρεις ομάδες: μικρού σημείου ανάφλεξης (κλάση 3.1), ενδιάμεσου σημείου (κλάση 3.2) και μεγάλου σημείου (κλάση 3.3).
- 4) Κλάση 4: Εύφλεκτα στερεά. Είναι ουσίες που με την επίδραση της θερμότητας εύκολα αναφλέγονται ή μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά ή να συνεισφέρουν στη φωτιά. Τα εύφλεκτα στερεά υποδιαιρούνται σε: στερεά εύκολα αναφλέξιμα με την επίδραση εξωτερικών πηγών θερμότητας (κλάση 4.1), αυθόρμητα καιόμενες ουσίες (κλάση 4.2) και ουσίες που εκλύουν εύφλεκτα αέρια όταν διαβραχούν (κλάση 4.3).
- 5) Κλάση 5: Οξειδωτικές ουσίες. Ουσίες που μπορούν εύκολα να ελευθερώσουν οξυγόνο και κατά συνέπεια να προκαλέσουν καύση και να αυξήσουν την ένταση της πυρκαγιάς που δημιουργήθηκε από άλλα υλικά. Αυτές υποδιαιρούνται σε δύο ομάδες: οξειδωτικές ουσίες που περιλαμβάνουν γενικά ανόργανες χημικές ουσίες (κλάση 5.1) και ομάδα οργανικών υπεροξειδίων (κλάση 5.2).
- 6) Κλάση 6: Δηλητηριώδεις - τοξικές και μολυσματικές ουσίες. Είναι ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν το θάνατο ή σοβαρή βλάβη της υγείας των ανθρώπων όταν γίνει εισαγωγή στον οργανισμό με κατάποση, εισπνοή ή από επαφή με το δέρμα (κλάση 6.1) και ουσίες που περιέχουν παθογόνους μικροοργανισμούς (κλάση 6.2).
- 7) Κλάση 7: Ραδιενεργές ουσίες. Είναι ουσίες που εκπέμπουν αυτόματα σημαντική ραδιενέργεια και διαθέτουν ειδική ακτινενέργεια μεγαλύτερη από 0,002 μικροcurie/γραμμάριο. Στις θαλάσσιες μεταφορές υποδιαιρούνται σε

τρεις ομάδες με αντίστοιχες σημάνσεις, δηλαδή Κατηγορία I (λευκή), Κατηγορία II (κίτρινη) και Κατηγορία III (κόκκινη).

- 8) Κλάση 8: Διαβρωτικά. Είναι ουσίες γενικά στερεές ή υγρές που σε κανονική κατάσταση έχουν την ικανότητα να είναι σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό ικανές να προκαλέσουν ζημιά στους ζώντες ιστούς.
- 9) Κλάση 9: Διάφορες επικίνδυνες ουσίες. Είναι ουσίες που δεν θεωρούνται βέβαια ακίνδυνες αλλά για διάφορους λόγους δεν μπορούν να καταταγούν στις προηγούμενες κατηγορίες.

Τα προβλήματα που αφορούν την κατάταξη των επικίνδυνων φορτίων είναι αρκετά. Αυτό οφείλεται στην ύπαρξη διαδοχικών εναλλακτικών σταδίων μεταφορικής διαδικασίας όπως. θάλασσα - ξηρά - θάλασσα ή και αέρας.

Ως συνέπεια προκύπτει ότι το ίδιο φορτίο αντιμετωπίζει διαφορετική μεταχείριση. Είναι ακόλουθα ότι τα φορτία που γίνονται δεκτά από το σιδηρόδρομο ή από φορτηγά αυτοκίνητα να μη μπορούν να διακινηθούν σε λιμενικές περιοχές και το αντίστροφο. Το ιδιόμορφο αυτό πρόβλημα έχει οδηγήσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε επιβολή συνεχών τροποποιήσεων «περί επικίνδυνων φορτίων»¹.

5.4. ΤΑ ΧΥΔΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ

Τα επικίνδυνα φορτία μπορούν να καταταγούν σε τέσσερις κατηγορίες, οι οποίες θα αναλυθούν στις επόμενες ενότητες, και τα οποία αντιστοιχούν στο 99,9% του συνόλου των θαλασσιών μεταφορών επικίνδυνων φορτίων (πρόκειται για τους 5 τόμους του κώδικα του I.M.O. που συνεχώς συμπληρώνονται): αργό πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, χημικά φορτία και υγραέρια.

¹ Η Ελληνική νομοθεσία δίνει τους δικούς της ορισμούς σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 329/1983 για την «ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων χημικών ουσιών» που ορίζει τις παρακάτω επικίνδυνες ύλες: (1) Οξειδωτικά, (2) Εύφλεκτα, (3) Τοξικά, (4) Επιβλαβείς ουσίες, (5) Διαβρωτικές ουσίες και (6) Ερεθιστικές ουσίες (με υποκατηγορίες: επικίνδυνες για το περιβάλλον, καρκινογόνες, τερατογόνες και μεταλλαξογόνες).

5.4.1. ΤΟ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Είναι η βάση όλων των πετρελαιοειδών προϊόντων, και αποτελεί την πρώτη ύλη των διυλιστηρίων πετρελαίου. Είναι ελαιώδες, εύφλεκτο βαριάς χαρακτηριστικής οσμής, με χρώμα που κυμαίνεται, ανάλογα με την προέλευση του, από κιτρινωπό, σε σκουροκόκκινο, πράσινο φθορίζον έως και κατάμαυρο. Διαιρείται σε τουλάχιστον 140 βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τον «βαθμό ελαφρότητάς» του. Αυτή μετράται σε βαθμούς A.P.I. (American Petroleum Institute Gravity) και κυμαίνεται από min 10,2 A.P.I. GR. (για τον εξαιρετικά βαρύ τύπο Boscian της Βενεζουέλας) έως max 44,5 A.P.I GR (για τον εξαιρετικά ελαφρύ τύπο Agip 100 της Λιβύης). Μεταφέρεται θαλάσσια σε εξαιρετικά μεγάλες ποσότητες σε αναλογικά μεγάλες αποστάσεις (Βλάχος, 1999).

5.4.2. ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τα προϊόντα ενός διυλιστηρίου χαρακτηρίζονται είτε ως «μαύρα» (υπολείμματα) είτε ως «λευκά» (αποστάγματα). Οι βασικές κατηγορίες των μεν και των δε υπολογίζονται σε δεκαεπτά (17), και χωρίζονται σε μεγάλο αριθμό υποκατηγοριών. Οι βασικές κατηγορίες είναι οι εξής (Βλάχος, 1999):

- 1) Avgas (Aviation Gas) ή καύσιμο αεροπλάνων, με επτά υποκατηγορίες.
- 2) Turbo Fuel (Kerozene based) ή καύσιμο κινητήρων τούρμπο αεροπορίας με πέντε υποκατηγορίες, ανάλογα με την περιοχή βρασμού τους (από 150 - 300 βαθμούς Κελσίου).
- 3) Turbo Fuel (Naphtha Gas) με τέσσερις υποκατηγορίες. Πρόκειται για καύσιμο με βάση την νάφθα (βενζίνη), υψηλού αριθμού οκτανίων, για κινητήρες μεγάλης απόδοσης.
- 4) Gasoline (βενζίνη) με δεκαοχτώ (18) υποκατηγορίες, και είναι παράγωγο της νάφθας. (Straight Run Gasoline).
- 5) Power Formed Feed Virgin Naptha με δεκαεπτά (17) υποκατηγορίες. Πρόκειται για την straight της Naptha (S.R.N), το ελαφρύτερο δηλαδή κλάσμα που συλλέγεται κατά την απόσταξη του αργού πετρελαίου.
- 6) White Spirits (εξευγενισμένο νέφτι) με τέσσερις (4) υποκατηγορίες.

- 7) Vaporation Oil (dyed - χρωματισμένο). Ανήκει στην κατηγορία των πτητικών προϊόντων. Μπορεί να υγροποιηθεί σε συνθήκες ελαφριάς ψύξης ή και πίεσης.
- 8) Regular Kerozene (undyed μη χρωματισμένο), με τρεις (3) βασικές υποκατηγορίες,
- 9) Premium Kerozene (dyed) με δύο (2) βασικές υποκατηγορίες
- 10) D.F.O. (Distillate Fuel Oil) με επτά (7) βασικές υποκατηγορίες περιλαμβάνει τα «καθαρά» καύσιμα (λευκά, δηλαδή αποστάγματα) με ευρύτερη χρήση.
- 11) Gas Oil με δέκα (10) βασικές υποκατηγορίες. Αποτελείται από το Light Gas Oil (L.G.O. «ελαφρύ») και το Heavy Gas Oil (H.G.O «βαρύ»). Χρησιμοποιείται σαν συστατικό του Diesel, είτε ως έχει (το «ελαφρύ») είτε αφού υποστεί υδρογονοαποθείωση (το «βαρύ»).
- 12) Cracked Gas Oil, με δύο (2) υποκατηγορίες. Πρόκειται για Gas Oil που έχει υποστεί πυρόλυση (θερμική ή καταλυτική). Έχει σαφώς μεγαλύτερη διαλυτική ικανότητα από τα straight run oils.
- 13) Marine Diesel Oil, με δύο (2) υποκατηγορίες. Πρόκειται για το γνωστό «ντίζελ», δηλαδή πετρέλαιο εσωτερικής καύσης. Οι δύο βασικές του υποκατηγορίες, ωθούν είτε για χρήση σε υψηλόστροφες μηχανές (κεντρική θέρμανση ή αυτοκίνητα), είτε για χρήση σε χαμηλόστροφες σταθερές μηχανές (πλοία ή ηλεκτροπαραγωγή).
- 14) Fuel Oil, με δεκατέσσερις (14) υποκατηγορίες. Είναι το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης ή αλλιώς μαζούτ. Προέρχεται κυρίως από υπολείμματα της ατμοσφαιρικής απόσταξης του αργού πετρελαίου.
- 15) Cut Feed (Avgas - Dirty) με επτά (7) βασικές υποκατηγορίες. Πρόκειται για την πρώτη ύλη που τροφοδοτεί τις μονάδες που παράγουν το Aviation Gas ή Avgas.
- 16) Crude Oil (Για Joana Crude). Πρόκειται για ένα είδος Crude Oil αμερικανικής προέλευσης, το οποίο έχει εξωτερικά μεγάλο ειδικό βάρος σε A.P.I, gravity.
- 17) Crude Oil Component/Distillate Spike, με δύο (2) βασικές υποκατηγορίες. Είναι τα διάφορα συστατικά του αργού πετρελαίου, όπως χημικές ενώσεις, διαλύτες, αλκοόλες, οξέα κ.ά.

Τόσο το αργό πετρέλαιο όσο και όλα τα παραπάνω πετρελαιοειδή, όταν χυθούν στην θάλασσα σχηματίζουν αμέσως μια μικρή ή μεγάλη κηλίδα , η οποία απλώνεται γρήγορα . Η κηλίδα αυτή ερχόμενη σε επαφή με το θαλασσίνο νερό και κάτω από την

επίδραση πολλών παραγόντων (οξυγόνο, ηλιακό φως, κυματισμός κ.ά) εξατμίζει γρήγορα όλα τα πολύ πτητικά κλάσματα του πετρελαϊκού φορτίου .

5.4.3. ΤΑ ΧΗΜΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

Τα φορτία αυτά ανέρχονται σε χιλιάδες. Γι' αυτόν τον λόγο, οι θαλάσσιοι μεταφορείς επιζητούν εύχρηστες κατηγοριοποιήσεις. Έτσι, στην πράξη, εξετάζονται τριακόσιες ενενήντα (390) βασικές κατηγορίες που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεγαλύτερο του 99,9 % της συνολικής ζήτησης χωρητικότητας.

Από αυτές τις ουσίες, οι εκατόν εβδομήντα τρεις (173) ενδιαφέρουν ιδιαίτερα την σύμβαση MARPOL και αναφέρονται ρητά, δεδομένου ότι θεωρούνται τοξικές (είτε για την ανθρώπινη ζωή είτε για το θαλάσσιο περιβάλλον), κατανέμονται δε σε τέσσερις (4) κατηγορίες, ως εξής (Βλάχος, 1999):

- 1) Κατηγορία Α' (δώδεκα ουσίες). Ουσίες πολύ τοξικές που είναι βιοσυσσωρευμένες και αποτελούν κίνδυνο για την υδρόβια ζωή ή για την ανθρώπινη υγεία.
- 2) Κατηγορία Β' (τριάντα δύο ουσίες). Ουσίες που είναι βιοσυσσωρευμένες με μια βραχεία συνοχή της τάξης μιας εβδομάδας ή λιγότερο, οι οποίες μπορεί να προκαλέσουν μόλυνση της θαλάσσιας τροφής, ή οι οποίες είναι μέτρια τοξικές για την υδρόβια ζωή.
- 3) Κατηγορία Γ' (εξήντα έξι ουσίες). Ουσίες που είναι ελαφρά τοξικές για την υδρόβια ζωή, είτε ουσίες που δεν είναι ιδιαίτερα τοξικές για την υδρόβια ζωή, αλλά για τις οποίες δίνεται ιδιαίτερο βάρος σε πρόσθετους παράγοντες στην εικόνα του κινδύνου ή σε ειδικά χαρακτηριστικά της ουσίας.
- 4) Κατηγορία Δ' (εξήντα τρεις ουσίες). Ουσίες που είναι πρακτικά μη τοξικές για την υδρόβια ζωή, αλλά προκαλούν κατακαθιζήσεις

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές χημικών φορτίων, είναι απαραίτητο να τονιστεί ότι τόσο η γνώση των κινδύνων όσο και το πολύπλευρο πλέγμα των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να περιοριστούν ή ακόμα καλύτερα να εκμηδενιστούν οι πιθανότητες για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης ή γενικότερα ναυτικού ατυχήματος, απαιτούν την πρακτική εμπειρία σε όλα τα επίπεδα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Εξάλλου, ο ακριβής υπολογισμός των πιθανοτήτων ατυχήματος ή θαλάσσιας ρύπανσης σε συνάρτηση με τον εκάστοτε βαθμό

εκπαίδευσης του προσωπικού, είναι θέμα εξειδικευμένης μελέτης.

5.4.4. ΤΑ ΥΓΡΑΕΡΙΑ

Τα υγραέρια μεταφέρονται σε υγρή μορφή, κάτω από συνθήκες πίεσης, ψύξης ή πίεσης και ψύξης ανάλογα με την φύση του αερίου ή με το είδος του μεταφορικού μέσου.

Τα παρακάτω υγραέρια τα οποία θεωρείται ότι αφορούν ποσοστό μεγαλύτερο του 99,9 % των συνολικών μεταφερομένων δια θαλάσσης αερίων είναι τα εξής: μεθάνιο, βουτάνιο, προπάνιο, αιθυλένιο, αμμωνίες, ασετυλίνες, νάφθες (κυκλοκτάνιο, κυκλοεξάνιο κ.ά), αρωματικά (βενζόλη, τολουένη, ορθοξυλένη κ.ά), ευγενή αέρια (αργό, ήλιο, κρυπτόν κ.ά.) (Βλάχος, 1999).

5.4.5. ΠΥΡΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Τα πυρηνικά μεταφέρονται σε υγρή μορφή, κάτω από ιδιαίτερα αυστηρές συνθήκες ασφαλείας και περιλαμβάνουν είτε πυρηνικά καύσιμα είτε απόβλητα πυρηνικών εργοστασίων.

Η θαλάσσια μεταφορά πλουτωνίου, χρησιμοποιημένων πυρηνικών καυσίμων και υψηλής ραδιενέργειας αποβλήτων συνεχίζεται χωρίς την ύπαρξη επαρκούς ελέγχου και την υιοθέτηση κατάλληλων κανονισμών. Ο Κοινός Κώδικας Συμπεριφοράς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), της Διεθνούς Υπηρεσίας Ατομικής Ενέργειας (IAEA) και του Προγράμματος Περιβάλλοντος του ΟΗΕ (UNEP) πάνω σε θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές πυρηνικών υλικών παραμένει αφ' ενός μεν ημιτελής, αφ' ετέρου όχι υποχρεωτικός.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), μέσω των κρατών - μελών του, πρέπει να συμμορφωθεί με τη δέσμευσή του (που χρονολογείται από το 1993) για τη βελτίωση του Κώδικα Συμπεριφοράς σε θέματα που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και αποβλήτων υψηλής ραδιενέργειας. Ο Κώδικας Συμπεριφοράς πρέπει, μεταξύ άλλων, να περιλαμβάνει διατάξεις τόσο για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης όσο και για τον έλεγχο της αξιοπιστίας των κρατών που θα το έχουν υπογράψει. Επίσης, η εφαρμογή

του τελικού Κώδικα Συμπεριφοράς πρέπει να είναι υποχρεωτική (Green Peace, 1998).

5.5. ΤΑ ΧΥΔΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ

Η μέχρι τώρα «κλασική» κατάταξη των επικίνδυνων χύδην ξηρών φορτίων αναφέρεται σε δύο βασικές κατηγορίες δηλαδή στα ξηρά φορτία τα οποία είναι επικίνδυνα γιατί μπορεί να ρευστοποιηθούν κατά την διάρκεια του ταξιδιού και στα ξηρά φορτία τα οποία είναι επικίνδυνα γιατί περικλείουν χημικούς κινδύνους. Η πρώτη κατηγορία βασίζει την επικινδυνότητα της στο ότι μια ρευστοποίηση του φορτίου θα οδηγήσει εύκολα ή δύσκολα σε μια ανατροπή του πλοίου. Συνεπώς, η επικινδυνότητα αναφέρεται στα αγαθά ανθρώπινη ζωή, πλοίο, φορτίο και όχι στο θαλάσσιο περιβάλλον. Πρόκειται για τα φορτία όπως ο θεϊκός ψευδάργυρος, ο χαλκοπυρίτης, ο μαλαχίτης, ο μαγνητίτης κλπ.

Στην ίδια κατηγορία εντάσσονται και άλλα φορτία που κινδυνεύουν ιδιαίτερα από την υγρασία μολονότι δεν πρόκειται για αδρανές ύλες αλλά για ύλες που ρυπαίνουν απευθείας και σε σοβαρό βαθμό το θαλάσσιο περιβάλλον όπως, λεπτόκοκκος άνθρακας, φορτία αλιευμάτων, κοκ σε σκόνη κλπ.

Η δεύτερη κατηγορία βασίζει την επικινδυνότητα της στην έννοια του χημικού κινδύνου είτε για το πλοίο είτε για το πλήρωμα είτε τέλος για το θαλάσσιο περιβάλλον. Διακρίνονται σε πέντε (5) υποκατηγορίες (Αλεξόπουλος, 2004):

- 1) Υποκατηγορία Α'. Τοξικές ουσίες κυρίως βαρέα μέταλλα, φυτοφάρμακα, δηλητήρια. Εδώ ανήκουν τα φορτία όπως νιτρικό αργίλιο, σιδηροπυριτικό αλουμίνιο σε σκόνη, οξειδίο ψευδαργύρου κλπ.
- 2) Υποκατηγορία Β'. Οι λεγόμενες οργανικές μη αποικοδομήσιμες ύλες που διασπώνται δύσκολα και προκαλούν ζημιές σε κλειστούς κόλπους και ακτές. Εδώ ανήκουν τα φορτία όπως ξυλάνθρακας, πριονίδι, κοκ πετρελαίου, πίσσα σε σβώλους, ξυλοπολτός κλπ.
- 3) Υποκατηγορία Γ'. Οι λεγόμενες θρεπτικές ύλες δηλαδή διάφορες μορφές αλάτων αζώτου και φωσφόρου που προκαλούν το φαινόμενο του ευτροφισμού. Πρόκειται για τις ρυπογόνες ουσίες νιτρικό βάριο, νιτρικό κάλιο, πυριτιούχο μαγγάνιο κλπ.

- 4) Υποκατηγορία Δ'. Είναι οι οργανικές αποικοδομήσιμες ύλες και οι οποίες σε μεγάλες ποσότητες διαταράσσουν το οικοσύστημα όπως οι σπόροι κόκκινου, ιχθυάλευρο κλπ.
- 5) Υποκατηγορία Ε'. Αδρανείς ύλες που επηρεάζουν αρνητικά το βένθος και στις οποίες ανήκουν τα φορτία οξειδίου σιδήρου, σπογγώδης σιδήρος, σιδηρούχα μέταλλα κλπ.

5.6. ΤΑ ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

Τα συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία μπορούν να μεταφερθούν τόσο με την παραδοσιακή ή αλλιώς συμβατική μορφή συσκευασίας (δίχτυα, δέματα, σάκοι, τελάρα, κασόνια κ.λπ), όσο και με τις πλέον σύγχρονες μορφές του Unitisation (μοναδοποιημένο φορτίο με οποιαδήποτε μορφή, όπως containers, παλέτες, συστήματα rollon/roll off, συστήματα lo - lo, φορτηγιδοφόρα πλοία, φορτηγίδες «ανοικτής θαλάσσης» κ.λπ).

Είναι ευνόητο ότι χάρις σε όλες αυτές τις μορφές συσκευασίας είναι (θεωρητικά) δυνατό να μεταφερθεί το σύνολο σχεδόν των επικίνδυνων φορτίων. Στην πράξη όμως, και για λόγους που ανάγονται τόσο στο κόστος μεταφοράς όσο και στις οικονομίες στην κλίμακα της παραγωγικής διαδικασίας, μπορεί να θεωρηθεί ότι τα παρακάτω αγαθά αφορούν ποσοστό μεγαλύτερο του 90% των συνολικών επικίνδυνων αγαθών που μεταφέρονται θαλασσίως σε συσκευασμένη μορφή. Ειδικότερα (Αλεξόπουλος, 2004):

- 1) Χύδην στερεά που αναφλέγονται, ρευστοποιούνται ή εμπεριέχουν χημικούς κινδύνους. Πρόκειται στην ουσία για «οριακά» χύδην ξηρά φορτία τα οποία μεταφέρονται συσκευασμένα λόγω του ότι το μέγεθος τους είναι ανεπαρκές για να ικανοποιήσει την προσφορά tonnage ενός έστω και μικρού μεγέθους πλοίου τύπου Bulk Carrier.
- 2) Άνθρακας σε container.
- 3) Ραδιενεργές ουσίες, κάθε είδους.
- 4) Εκρηκτικά, κάθε είδους.
- 5) Άχυρο, βαμβάκι, λινό, καπός, γιούτα, σισάλ.
- 6) Υφάσματα, ρακή και στουπιά.
- 7) Υγραέρια σε φιάλες ή σε containers.

- 8) Χημικά προϊόντα (συσκευασμένα σε οποιαδήποτε μορφή).
- 9) Προϊόντα πετρελαίου σε containers.
- 10) Χημικά υγρά φορτία σε containers.

5.7. ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΤΗ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η βασική υποχρέωση του μεταφορέα από τους κανόνες της Χάγης καθορίζεται στο άρθρο 3 σύμφωνα με το οποίο *«ο μεταφορέας καταλλήλως και προσεκτικώς θα φορτώνει, θα χειρίζεται, θα στοιβάζει, θα μεταφέρει, θα φυλάσσει, θα φροντίζει και θα ξεφορτώνει τα μεταφερόμενα φορτία»*.

Η φροντίδα του φορτίου από τον μεταφορέα είναι μία αυστηρή υποχρέωση των κανόνων στο άρθρο 3 που αναφέρει ότι ο μεταφορέας θα πρέπει να φροντίζει κατάλληλα και προσεκτικά τα φορτία. Δεν υπάρχει τίποτε σχετικό στους κανόνες που αναφέρει για οφειλόμενη επιμέλεια στη φροντίδα του φορτίου, η δε μόνη αναφορά για «οφειλόμενη επιμέλεια» είναι να γίνει το πλοίο αξιόπλουν σύμφωνα με το άρθρο 3 (i).

Εν τούτοις μερικά Δικαστήρια, ειδικά των Η.Π.Α. συνεχίζουν εσφαλμένα να αναφέρουν συγκεκριμένα ότι, ο μεταφορέας πρέπει «κατάλληλα και προσεκτικά» να φροντίζει για τα εμπορεύματα. Η μοναδική απαλλαγή αναφέρεται στο άρθρο 4 των κανόνων.

Πάντως υπάρχει κάποια σύγχυση μεταξύ της οφειλομένης επιμέλειας να γίνει το πλοίο αξιόπλουν με εκείνη για τη φροντίδα του φορτίου με συνέπεια τη δημιουργία λαθών. Δικαστήρια διάφορα έχουν αποφασίσει ότι ο μεταφορέας χρειάζεται να αποδείξει μόνο οφειλόμενη επιμέλεια στη φροντίδα του φορτίου ώστε να απαλλάξει τον εαυτό του. Κάτι τέτοιο όμως είναι λανθασμένο. Ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει την αιτία της απώλειας, πρέπει να αποδείξει ότι άσκησε την οφειλόμενη επιμέλεια να κάνει το πλοίο αξιόπλουν ως προς την απώλεια που συνέβη και τότε μπορεί να αποδείξει μία από τις αθωωτικές γι' αυτόν εξαιρέσεις.

Έλλειψη κατάλληλης και προσεκτικής φροντίδας του πλοίου είναι μια διαφωνία ικανή στον απαιτητή που θα την χρησιμοποιήσει να δείξει την αληθή αιτία της απώλειας και να αντικρούσει την προβαλλόμενη αθωωτική εξαίρεση που πρόβαλε ο μεταφορέας.

Το βάρος της απόδειξης κατάλληλης φροντίδας του φορτίου είναι η αυτή όπως στην περίπτωση της στοιβασίας και αρχικά είναι του απαιτητή. Επειδή όμως τις περισσότερες φορές αν όχι όλες η απόδειξη είναι πρόσφορη στον μεταφορέα, έτσι το βάρος της απόδειξης μεταπίπτει συχνά σ' αυτόν.

Ο μεταφορέας πρέπει να ελέγξει το φορτίο προσεκτικά προ της φορτώσεως του ώστε να είναι ικανός να το φροντίσει. Έχει αναφερθεί ότι δεν υπάρχει απόλυτη υποχρέωση σε ένα πλοίο να δέχεται κάποιο φορτίο. Πράγματι θα μπορούσε να μη γίνει αποδεκτό αυτό μέχρι που να δοθεί ο τύπος της στοιβασίας που ο χαρακτήρας του φορτίου απαιτεί και η καταχώρηση των συνθηκών στη φορτωτική δεν απαλλάσσει το πλοίο της υποχρέωσης να παίρνει κατάλληλη φροντίδα του φορτίου. Συμπερασματικά (Τζελέπης, 1988):

- 1) Η βασική υποχρέωση του μεταφορέα είναι να φροντίζει κατάλληλα και προσεκτικά και να μεταφέρει το φορτίο.
- 2) Ένας μεταφορέας θα πρέπει να ελέγξει - μελετήσει το φορτίο προ της παραλαβής του ώστε να είναι ικανός να σκεφτεί την κατάλληλη φροντίδα του.
- 3) Η υποχρέωση του μεταφορέα είναι αυστηρή. Ο μεταφορέας δεν πρέπει μόνο και μόνο να ασκήσει την οφειλόμενη επιμέλεια για φροντίδα του φορτίου.
- 4) Ένας μεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να παραλάβει φορτίο που δεν μπορεί κατάλληλα να φροντίσει γι' αυτό.
- 5) Ο απαιτητής έχει το αρχικό βάρος της απόδειξης ότι ο μεταφορέας δεν πήρε την κατάλληλη φροντίδα για το φορτίο.
- 6) Όταν γίνει ζημιά από μια αιτία που είναι απαλλακτική εξαίρεση και μία έλλειψη φροντίδας, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την όλη ζημιά εκτός εάν αυτή που συνέβη και από τις δύο (2) αυτές αιτίες μπορεί να διαχωριστεί για την περίπτωση που ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνο για τη ζημιά που έγινε από έλλειψη φροντίδας.
- 7) Οι φορτωτές θα πρέπει να δίνουν οδηγίες στους μεταφορείς σχετικές με το χειρισμό ειδικών φορτίων
- 8) Με ορισμένες συνθήκες ένας μεταφορέας θα μπορούσε να υποχρεωθεί να πουλήσει φορτίο για να εμποδίσει την χειροτέρευση του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

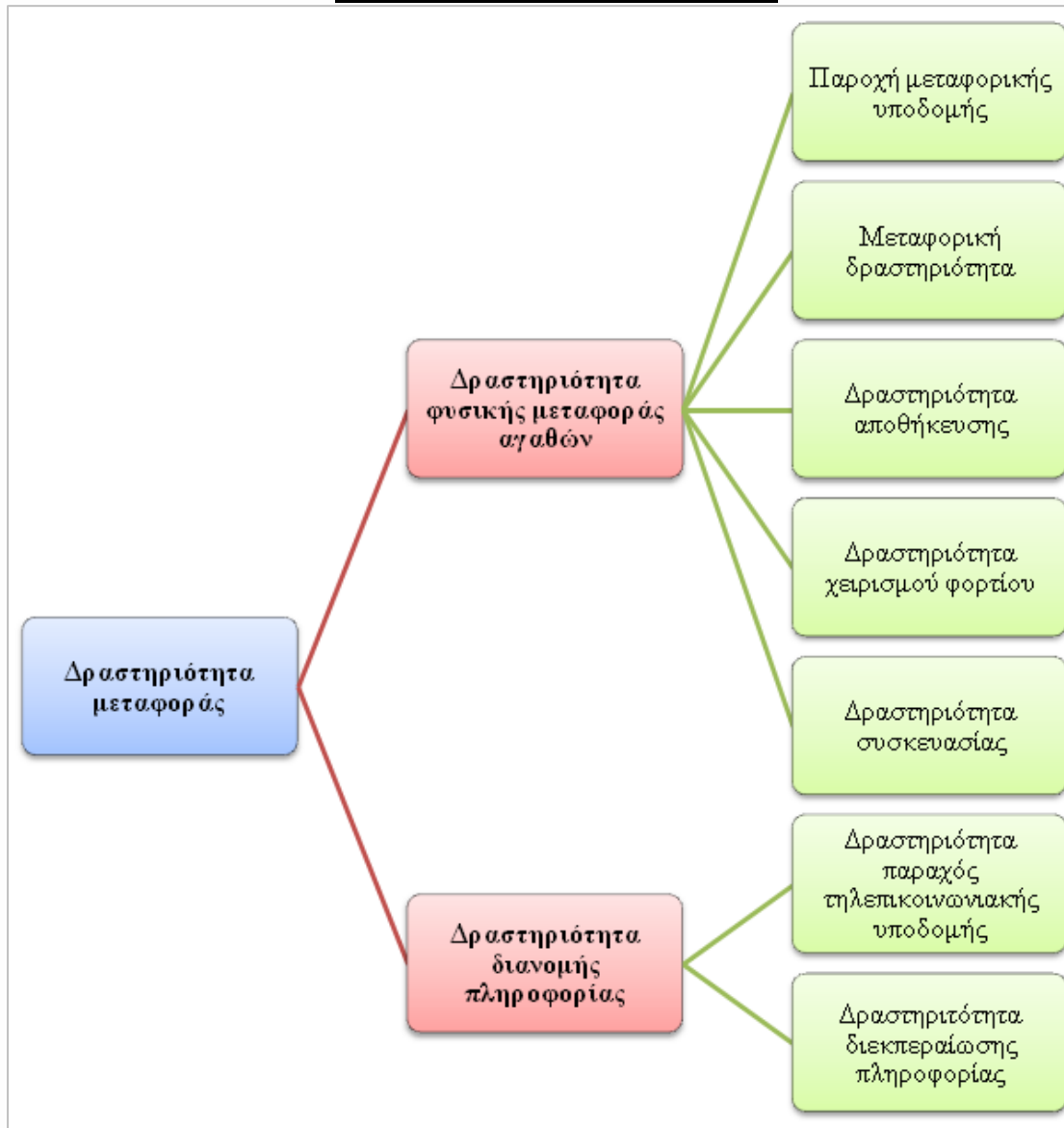
6.1. ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Τα μεταβαλλόμενα χαρακτηριστικά του παγκόσμιου εμπορίου και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα, επιβάλλουν νέες απαιτήσεις και «προδιαγραφές» στο σύστημα μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα.

Η πολυπλοκότητα των παγκόσμιων κέντρων εμπορίου απαιτεί καταρχήν ένα εκτεταμένο δίκτυο μεταφορών με παροχή μεγαλύτερης ποικιλίας μεταφορικών υπηρεσιών για την σύνδεση ολόκληρου του πλέγματος του παγκοσμίου εμπορίου που αποτελείται από μεγάλα, μεσαία και μικρά κέντρα. Η επέκταση του υφιστάμενου δικτύου παροχής μεταφορικών υπηρεσιών είναι μια πρώτη απαίτηση αυτού του νέου εμπορίου. Σήμερα ημιτελή προϊόντα ή μεταποιημένο φορτίο, στο διεθνές εμπόριο, απαιτούν σημαντικές βελτιώσεις τόσο στην ταχύτητα όσο και στην ασφάλεια μεταφοράς. Όσο αυξάνει η αξία, ο παράγοντας χρόνος στην μεταφορά είναι τόσο σημαντικός ώστε ένα σημαντικό και ολοένα αυξανόμενο ποσοστό αυτών των αγαθών να μεταφέρεται εναέρια.

Εκτός από την ταχύτητα και ασφάλεια, μεγάλης σημασίας είναι και άλλες απαιτήσεις, όπως η αξιοπιστία του χρόνου παράδοσης και η συχνότητα των μεταφορικών υπηρεσιών. Γι' αυτό μεγάλης σημασίας είναι ένα εκτεταμένο σύστημα πληροφόρησης και επικοινωνίας ιδιαίτερα για την άμεση γνώση (σε πραγματικό χρόνο) όλης της πορείας του μεταφορικού έργου. Οι τεχνολογίες τηλεπικοινωνιών και Η/Υ χρησιμοποιούνται ήδη σε πολύ μεγάλο βαθμό για μια «μεταφορά» πληροφοριών «παράλληλη» με εκείνη της μεταφοράς φορτίου όπως φαίνεται διαγραμματικά στο σχήμα 1.

Σχήμα 1. Μεταφορικές υπηρεσίες



Πηγή: Γιαννόπουλος., 2011

Δεδομένου ότι η νέα αύξηση στο παγκόσμιο εμπόριο είναι συχνά αποτέλεσμα της βελτίωσης στην τιμή των παραγόντων της παραγωγής, το κόστος της μεταφοράς είναι τέλος μεγάλης σημασίας. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι ο παράγοντας κόστους δεν συνδέεται απλά με ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς, αλλά με το συνολικό κόστος ολοκλήρωσης της μεταφοράς και διανομής από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή (Γιαννόπουλος, 1998).

6.2. Η ΑΛΥΣΙΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η έννοια της «αλυσίδας μεταφοράς» (transport chain) είναι μία αντίληψη της μεταφοράς σύμφωνα με την οποία οι δραστηριότητες μεταφοράς - διανομής θεωρούνται σαν ένα υποσύστημα του συνολικού συστήματος παραγωγής.

Σε μια παραδοσιακή βιομηχανική παραγωγή η αλυσίδα μεταφοράς των αγαθών από τον παραγωγό στον τελικό χρήστη κανονικά υποδιαιρείτο σε διάφορα μέρη. Οι παράγωγοι σπάνια ενδιαφέρονταν για θέματα μεταφοράς στη χώρα του παραλήπτη και ο παραλήπτης λίγο πρόσεχε το κόστος πριν από το λιμάνι παραλαβής του.

Αυτός ο τρόπος αντίληψης της μεταφοράς των αγαθών παύει πλέον να υφίσταται και αυτό που τώρα ενδιαφέρει είναι η συνολική ή ολοκληρωμένη αλυσίδα της μεταφοράς. Δηλαδή από την αγορά των πρώτων υλών, στον χώρο παραγωγής τους, στην παράδοση των προϊόντων στην αποθήκη του χονδρεμπόρου, στην τελική διανομή τους. Έτσι, παραγωγή μεταφορά, αποθήκευση, διανομή, πληροφόρηση, όλα ολοκληρώνονται και εξετάζονται σαν ένα ενιαίο σύνολο και δίκτυο. Όταν ολοκληρώνεται η διακίνηση του φορτίου μέσα στο δίκτυο αυτό λαμβάνονται υπόψη, το κόστος και η απόδοση της ολοκληρωμένης αλυσίδας μεταφοράς - διανομής (Γιαννόπουλος, 1998).

6.3. Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΜΕΣΩΝ

Οι μεταφορές με χρήση πολλών μεταφορικών μέσων αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Οι κύριοι στόχοι της χρησιμοποίησης διαφόρων μέσων είναι η αύξηση της ταχύτητας διανομής του φορτίου και η μείωση του ποσού του μη παραγωγικού κεφαλαίου που βρίσκεται επενδεδυμένο σε απόθεμα, ανενεργά βαγόνια ή καθυστερήσεις πλοίων στα λιμάνια. Επίσης ένα πολύ σημαντικό στόχος είναι η προστασία του περιβάλλοντος από τη χρήση μη φιλικών προς αυτά μέσων.

Δεδομένου ότι οι νέοι τύποι εμπορίου απαιτούν πιο γρήγορη, πιο φθηνή και πιο ασφαλή μεταφορά αγαθών απ' ότι στο παρελθόν, το κύριο εμπόδιο βρισκόταν στη συνεργασία (interface) κάθε μέσου μεταφοράς που προκαλούσε καθυστέρηση και αύξανε το κόστος ολόκληρης της αλυσίδας μεταφοράς απ' ότι το «κινούμενο μέρος» αυτής της αλυσίδας.

Χάρης στη μοναδοποίηση των φορτίων κυρίως με εμπορευματοκιβώτια η

χρησιμοποίηση πολλαπλών μέσων στις μεταφορές έγινε δυνατή σε μεγαλύτερη κλίμακα. Οι αποστολές εμπορευμάτων εμπιστεύονται μεταφορές από πόρτα σε πόρτα σε έναν μεταφορέα πολλαπλών μέσων που είναι ειδικός και ασχολείται με διαφορετικά μέσα μεταφοράς και ο οποίος έχει σε λειτουργία ένα διεθνές δίκτυο.

Πέρα από τις αλλαγές στο νομικό καθεστώς και στους όρους αποστολής, ίσως η μεγαλύτερη αλλαγή που έφερε η χρήση πολλαπλών μέσων στην μεταφορά είναι η εμφάνιση των μεταφορέων που χρησιμοποιούν πολλαπλά μέσα και ο αυξανόμενος ρόλος τους στην επιλογή και τον έλεγχο της αλυσίδας μεταφοράς. Αυτό έχει επηρεάσει τις δραστηριότητες των μεταφορέων, λιμενικών αρχών, επιχειρηματιών αποθηκών κ.λ.π. (Γιαννόπουλος, 1998).

6.3.1. Η ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων διέπεται πανευρωπαϊκά από την Συμφωνία ADR (Accord Dangereux Routier) από το 1968. Η συγκεκριμένη συμφωνία βρίσκεται σε ισχύ υποχρεωτικά για τις διακρατικές μεταφορές των συνυπογραφόντων κρατών, ενώ από το 1994 ισχύει υποχρεωτικά και για τις εσωτερικές μεταφορές κάθε χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Οδηγία 94/55/EK). Στην Ελλάδα, η έκδοση της Συμφωνίας ADR 1978 έχει κυρωθεί με το νόμο 1741/87 ενώ η Οδηγία 94/55/EK έχει κυρωθεί με το ΠΔ104/99. Ο Πίνακας 1 δίνει την εξέλιξη της σχετικής νομοθεσίας έως σήμερα.

Η Συμφωνία ADR έχει ορίσει όλους εκείνους τους κανόνες για την ταξινόμηση καθαρών ουσιών και μιγμάτων με επιστημονικό τρόπο, τις απαιτήσεις συσκευασίας και σήμανσης τους για μεταφορά, τις απαιτήσεις για τα οχήματα μεταφοράς και τους οδηγούς τους, τις ευθύνες των εμπλεκόμενων στην προμηθευτική αλυσίδα, των ελεγκτικών Αρχών και των «Συμβούλων για την Ασφαλή Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων». Επίσης, θέτει ένα όριο μεταφερόμενης ποσότητας ανά ουσία, με βάση την επικινδυνότητα της, κάτω από το οποίο δεν ισχύουν οι απαιτήσεις της Συμφωνίας. Τέλος, αναφέρει ομάδες ουσιών και μεμονωμένες ουσίες, που δεν επιτρέπεται να μεταφερθούν καθόλου.

Συνοπτικά, η Συμφωνία ADR καθορίζει τα λεγόμενα «επικίνδυνα εμπορεύματα», δηλαδή τα υλικά και αντικείμενα των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από την ADR ή επιτρέπεται κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες που θέτει η ADR. Πρακτικά,

η Συμφωνία ADR επιβάλλει (Μπίκος, 2004):

- 1) Ταξινόμηση εμπορευμάτων και ανάλογη συσκευασία τους για ασφαλή μεταφορά τους.
- 2) Ανάπτυξη και εφαρμογή διαδικασιών ασφαλούς φορτοεκφόρτωσης, τεκμηρίωσης και εκπαίδευσης για φορτοεκφορτώσεις και μεταφορά.
- 3) Εξοπλισμό και πιστοποίηση βυτιοφόρων οχημάτων κατά ADR για μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χύδην σε σταθερή ή αποβιβαζόμενη δεξαμενή άνω του 1 m³ ή σε συσκευασία μετακινούμενων δεξαμενών άνω των 3 m³ ανά δεξαμενή. Πιστοποίηση οδηγών κατά ADR για μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χύδην με βυτία όγκου δεξαμενής άνω του 1 m³ ή συσκευασμένων σε μετακινούμενες δεξαμενές άνω των 3 m³ άλλως συσκευασμένων με οχήματα μεγίστου μικτού βάρους άνω των 3,5 te ή εκρηκτικών ανεξαρτήτως ποσότητας και συσκευασίας.
- 4) Πρόσληψη ή ορισμό πιστοποιημένων Συμβούλων Ασφαλείας για Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, όταν η ποσότητα επικίνδυνων εμπορευμάτων ανά φορτίο ξεπερνούν την ελάχιστη για την οποία ισχύουν οι διατάξεις της Συμφωνίας ADR.

Η φροντίδα για άμεμπτη ασφάλεια στις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων βελτιώνει σημαντικά την εικόνα της κάθε επιχείρησης προς τους μεταφορείς, αρχές έλεγχου (μικτά κλιμάκια, τελωνεία, λιμένες κλπ) αλλά και παραλήπτες. Ως διοικητική μέριμνα, το θέμα της ασφάλειας μεταφοράς συχνό ενσωματώνεται στις διαδικασίες διαχείρισης ποιότητας ή περιβάλλοντος ή ακόμα υγείας και ασφάλειας.

Στην Ελλάδα, η αρμόδια Αρχή για την ταξινόμηση μίας ουσίας, η οποία δεν αναφέρεται ρητά στη Συμφωνία ADR, είναι το Γενικό Χημείο του Κράτους. Η ελληνική πολιτεία, ακολουθώντας τις απαιτήσεις των Οδηγιών 96/35/ΕΚ και 2000/18/ΕΚ, έχει εισαγάγει τον «Σύμβουλο Ασφαλείας για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων» (ΣΑΜΕΕ) ως θεσμό (ΚΥΑ 64834/5491/2000, ΦΕΚ Β 1350 / 7.11.2000).

6.3.2. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΥΨΗΛΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Οι κατηγορίες επικίνδυνων υλικών μεταφέρονται με επιβατικά αεροσκάφη, αρκεί να τηρούνται οι κανονισμοί συμβατότητας στη φόρτωση τους για την απόλυτη

ασφάλεια των επιβατών. Οι συσκευασίες που περιέχουν επικίνδυνα φορτία τοποθετούνται στο αεροσκάφος σε θέσεις που δεν επιτρέπουν τη μεταξύ τους αντίδραση σε περίπτωση διαρροής. Τέτοιες περιπτώσεις είναι τα ραδιενεργά φάρμακα, τα οποία αποτελούν ένα είδος επικίνδυνου φορτίου που μεταφέρεται κατά κόρον με επιβατικά αεροσκάφη.

Για παράδειγμα, οι συσκευασίες ραδιενεργών υλικών φορτώνονται στο αεροσκάφος με τρόπο έτσι ώστε να παραμένουν μακριά από ανθρώπους. Η αεροπορική μεταφορά διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στο να φθάσουν έγκαιρα τα συγκεκριμένα φορτία. Υπάρχουν επικίνδυνα υλικά που μεταφέρονται μόνο με αεροσκάφη cargo, όπως ορισμένες κατηγορίες εκρηκτικών.

Μόλις το επικίνδυνο φορτίο τοποθετηθεί στις προβλεπόμενες θέσεις και ετοιμαστούν τα απαραίτητα έγγραφα, καλείται ο κυβερνήτης του αεροσκάφους προκειμένου να λάβει γνώση για το είδος των εμπορευμάτων που πρόκειται να μεταφέρει. Στη διάθεση του έχει το έντυπο «NOTOO (ενημέρωση κυβερνήτη), στο οποίο είναι καταχωρημένα τα είδη του επικίνδυνου υλικού που μεταφέρονται με τη συγκεκριμένη πτήση και σε ποιες θέσεις έχουν αυτά τοποθετηθεί.

Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους διεξάγει ενδελεχή έλεγχο, και όταν διαπιστώσει ότι τηρήθηκαν όλοι οι προβλεπόμενοι κανόνες, τότε υπογράφει το «NOTOO», και το προς μεταφορά υλικό γίνεται αποδεκτό για μεταφορά. Το ένα αντίγραφο κρατάει ο κυβερνήτης και το άλλο το προσωπικό εδάφους. Το έγγραφο «NOTOO» δεν είναι ένα απλό γραφειοκρατικό έγγραφο. Αντιθέτως πρόκειται για ένα ουσιαστικό έγγραφο που παίζει σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια της πτήσης,

Επιτρεπόμενη είναι ή μεταφορά ορισμένων κατηγοριών επικίνδυνων εμπορευμάτων (όπως είναι τα ραδιενεργά υλικά) με επιβατικά αεροσκάφη, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι κανονισμοί συμβατότητας κατά τη φόρτωση, για την ασφάλεια της πτήσης. Η ταυτόχρονη εναέρια μεταφορά επιβατών και επικίνδυνων φορτίων αυξάνει εκ των πραγμάτων τα μέτρα ασφαλείας, ώστε να εκμηδενιστεί οποιαδήποτε πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Ακόμα και στην περίπτωση που οι μεταφερόμενες ποσότητες είναι μικρές, ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος είναι μεγάλος και υπαρκτός (Διακίδης, 2007).

Για την αεροπορική μεταφορά επικινδύνων φορτίων ισχύουν σχετικές διατάξεις της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορέων IATA και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), οι οποίοι λειτουργούν υπό την αιγίδα του Ο.Η.Ε. Όσον αφορά την Ελλάδα οι κυριότερες αεροπορικές εταιρείες (Ολυμπιακή, Aegeans κ.λπ.) είναι

μέλη της IATA, η δε Υ.Π.Α. είναι μέλος του ICAO.

Γενικά οι αεροπορικές μεταφορές χαρακτηρίζονται από αυστηρές διαδικασίες, οι οποίες επιτηρούνται στενά από τις κρατικές αρχές. Άλλωστε ο τομέας χαρακτηρίζεται από υψηλότατο επίπεδο θεσμοθετημένων ελέγχων ασφάλειας κάθε μορφής (safety and security). Πιθανόν να υπάρχει πρόβλημα με ορισμένες μικρές εταιρείες που δεν ανήκουν στην IATA και οι οποίες μπορεί να αναλαμβάνουν τη μεταφορά επικινδύνων ουσιών (κυρίως ραδιενεργών) (Βαγιώκας, κ.ά., 2007).

6.3.3. Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων φορτίων ισχύει συμφωνία RID (International Rail Carriage Regulations). Για την περίπτωση αυτή, η ταξινόμηση ουσιών είναι ίδια με αυτή της οδικής μεταφοράς βάσει της ADR.

Η Οδηγία 96/49/EK της Ε.Ε. έχει ενσωματώσει στο κείμενο της, ως παράρτημα, τη συμφωνία RID. Στον ελληνικό χώρο, ο Ν. 1593/86 κύρωσε τη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) και την Πράξη που αφορά μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) και επιβατών και αποσκευών (CIV) με το σιδηρόδρομο (Βαγιώκας, κ.ά., 2007).

6.3.4. ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Για τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων ουσιών ισχύουν διεθνείς κανονισμοί που εκδίδονται από τον I.M.O. (International Maritime Organization). Ο I.M.O. υπάγεται στον Ο.Η.Ε. και με την υποστήριξη του έχουν εκδοθεί διεθνείς κανονισμοί, συμβάσεις και κώδικες που αφορούν πολλά θέματα των θαλασσίων μεταφορών. Οι δύο κύριες συμβάσεις που εκδόθηκαν είναι η SOLAS 74 και η MARPOL. Η πρώτη περιλαμβάνει, εκτός των άλλων, διάφορους κώδικες που αφορούν την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία (υγρά, αέρια σε κάθε μορφή, χύδην κ.λπ.).

Η δεύτερη σύμβαση προνοεί για την πρόληψη της ρύπανσης από διάφορα πετρελαιοειδή, χημικά κ.λπ. που μεταφέρονται με πλοία. Η ταξινόμηση των θαλάσσιων ρυπαντών ανάλογα με τους κινδύνους που πιθανόν να δημιουργήσουν

Ο διεθνής ναυτιλιακός κώδικας επικινδύνων ειδών του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού αναφέρεται ως I.M.D.G. – I.M.O. CODE (ΠΔ 405/96). Επίσης υπάρχει ο κώδικας I.B.C. που είναι σχετικός με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες χημικές ουσίες, καθώς και οι αντίστοιχοι κώδικες GC, Existing GC και IGC που αφορούν τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων (Βαγιώκας, κ.ά., 2007).

6.3.4.1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ (LNG)

Η μεταφορά των υγραερίων γίνεται είτε σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες, που για ορισμένα φθάνει τους -250°F , είτε σε υψηλές πιέσεις. Αυτό παρουσιάζει πολλές δυσχέρειες καθώς και ιδιαίτερους κινδύνους. Έτσι εξ' αντικειμένου τα πλοία που μεταφέρουν τέτοια φορτία (LNG) θεωρούνται λίαν επικίνδυνα σε ατυχήματα και για το λόγο αυτό τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται σ' αυτά είναι πολύ σχολαστικά. Η προσέγγιση τέτοιων πλοίων επιτρέπεται μόνο σε ειδικούς προβλήτες συναφών εγκαταστάσεων που παρέχουν σε υψηλό βαθμό μέσα ασφαλείας, πρόβλεψης και αντιμετώπισης έκτακτων συνθηκών.

Τα λεγόμενα υγραεριοφόρα πλοία είναι ειδικός τύπος εμπορικών πλοίων, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια. Τα πρώτα υγραεριοφόρα που ναυπηγήθηκαν στη δεκαετία του 1960 έφεραν ορθογώνιες τραπεζοειδείς δεξαμενές όπου και στη συνέχεια αυτές εξελίχθηκαν σε σφαιροειδείς δεξαμενές των οποίων τα άνω τμήματα υπερέχουν του κυρίου καταστρώματος του πλοίου. Ακόμα πιο σύγχρονα υγραεριοφόρα φέρουν δεξαμενές τύπου μεμβράνης (Ανώνυμος, 2010).

Οι ζώνες ασφάλειας διαφέρουν για τα πλοία εν πλω και τα πλοία στο λιμάνι. Οι ζώνες ασφάλειας των λιμένων καθορίζονται από τις λιμενικές αρχές με βάση τον ειδικό παράγοντες κινδύνου σε ένα δεδομένο τερματικό. Υπάρχουν δύο σκοποί για τις ζώνες ασφαλείας για πλοία LNG (Kireas, 2007):

- 1) Να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα σύγκρουσης όταν το πλοίο είναι εν πλω.
- 2) Κατά τον ελλιμενισμό, να προστατεύσει ιδιοκτησίες και το προσωπικό από τους κινδύνους που θα μπορούσαν να συνδέονται με μια ανάφλεξη.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι τερματικοί σταθμοί υγροποιημένου φυσικού αερίου, είναι ειδικά κατασκευασμένοι λιμένες που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για την εκφόρτωση του υγροποιημένου φυσικού αερίου (όχι άλλες χρήσεις).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΛΩΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

7.1. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

7.1.1. Η ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ (IMDG CODE) ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (IMO)

Από την 1^η Ιανουαρίου 2004, υπήρξε έναρξη της υποχρεωτικής εφαρμογής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών, γνωστού ως IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code). Είναι γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης, είτε σε υγρή ή στερεή χύδην μορφή και κυρίως σε συσκευασμένη μορφή παρουσιάζουν ιδιότητες που τα καθιστούν επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία. Για ένα σημαντικό μέρος αυτών που θεωρούνται ως θαλάσσιοι ρυπαντές (marine pollutants), υπάρχουν ειδικοί Κανονισμοί, ιδιαίτερα στις Διεθνείς Συμβάσεις της SOLAS 74/78 και της MARPOL 73/78 που ασχολούνται με τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά των πλοίων που μπορούν να τέτοια φορτία, τις διατάξεις φορτοεκφόρτωσης, κ.α.

Η σημασία της ασφαλούς μεταφοράς δια θαλάσσης και του κατάλληλου χειρισμού των επικίνδυνων φορτίων έγινε από πολύ νωρίς αντιληπτή. Η ανάγκη για τη θεσμοθέτηση διεθνών Κανονισμών για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων αναγνωρίστηκε το 1929 κατά την τότε σύνοδο για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1929 SOLAS Conference).

Χρειάστηκαν περίπου 40 χρόνια τόσο από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό όσο και από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (UN Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Cargoes) να ολοκληρώσουν ένα νέο θεσμικό πλαίσιο με στόχο την ταξινόμηση, επισήμανση, συσκευασία, διαχωρισμό, στοιβασία και μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων σε συσκευασία. Ο πρωταρχικός αυτός Κώδικας υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (Maritime Safety Committee) το 1965 και δόθηκε στα Κράτη Μέλη για εθελοντική εφαρμογή.

Σήμερα ωστόσο, η χρήση του Κώδικα έχει επεκταθεί σε όλη την αλυσίδα χειρισμού, μεταφοράς και αποθήκευσης επικίνδυνων υλικών από τους παραγωγούς στους καταναλωτές. Έτσι οι φορείς διοίκησης των λιμανιών, οι τερματικοί σταθμοί, οι εταιρίες αποθήκευσης, οι φορτωτές αλλά και σχεδόν κάθε επιχείρηση οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά και χειρισμό επικινδύνων αγαθών καθοδηγούνται από τις διατάξεις του Κώδικα.

Τα επικίνδυνα φορτία ταξινομούνται σε 9 ειδικές κλάσεις σύμφωνα με τον διεθνή ναυτιλιακό κώδικα επικίνδυνων φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code) του ΙΜΟ. Ωστόσο, το πρόβλημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων φαίνεται ότι παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία για τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο λόγω συνδυασμού τριών παραγόντων (Αλεξόπουλος, 2004):

- 1) Της ανάγκης για θαλάσσιες διαδρομές σε μία θάλασσα (Μεσόγειος) που χαρακτηρίζεται ως ημίκλειστη και μάλιστα συχνά σε εξαιρετικά κοντινές αποστάσεις (ακτοπλοϊκή σύνδεση).
- 2) Της ύπαρξης αστικού κέντρου μέσα ή έστω δίπλα στο λιμάνι.
- 3) Του αναλογικά μεγάλου όγκου των επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρονται από τη θάλασσα σε σχέση με τις άλλες μορφές μεταφοράς.

Από το έτος 1974 σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 60307/1974 (ΦΕΚ 854/Β/1974), η Ελλάδα δεν αποτελεί εξαίρεση του κανόνα που ισχύει για τις παράκτιες, ευρωπαϊκές χώρες στις οποίες το 90% του εμπορίου γίνεται δια θαλάσσης. Η εφαρμογή του Κώδικα IMDG απαιτήσε επαρκή γνώση των απαιτήσεών του για την οποία εκτός από την εξειδικευμένη εκπαίδευση, η απόκτηση εμπειρίας στο πλοίο όσο και στις λιμενικές εγκαταστάσεις θεωρήθηκε απαραίτητη προϋπόθεση (Ανώνυμος, 2004).

7.1.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ, ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ, ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (Π.Δ. 405/1996)

Οι διατάξεις του συγκεκριμένου Κανονισμού, εκτός εάν, στις επιμέρους διατάξεις, προβλέπεται διαφορετικά, εφαρμόζονται για τη φόρτωση, εκφόρτωση σε/από ελληνικά ή ξένα πλοία ή πλωτά, διακίνηση και παραμονή επικινδύνων ειδών όσον αφορά τη χερσαία και θαλάσσια ζώνη, λιμένων, όρμων καθώς και τη θάλασσα

έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας των Λιμενικών Αρχών και των υφισταμένων τους Λιμενικών Σταθμών και Υπαλλήλων Λιμένα, όπως αυτή καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις και κατά τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων με ελληνικά εμπορικά πλοία μεταξύ ελληνικών λιμένων και με ξένα εμπορικά πλοία που έχουν ειδική άδεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να εκτελούν τέτοιου είδους μεταφορές μεταξύ Ελληνικών λιμένων.

Η αποθήκευση και παραμονή των επικινδύνων ειδών στο λιμένα επιτρέπεται μόνο όταν και όπως καθορίζεται από το Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένα ή τη Λιμενική Επιτροπή ή από τον Ο.Τ.Α ή εφόσον προβλέπεται από άλλους κανονισμούς.

Τα επικίνδυνα είδη που πρόκειται να φορτωθούν σε πλοία ή εκφορτώθηκαν από πλοία και βρίσκονται στις χερσαίες περιοχές λιμένων πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες διατάξεις κατάταξης, συσκευασίας και σήμανσης, για τη μεταφορά των ειδών αυτών με πλοία, ανεξάρτητα από την υποχρέωση συμμόρφωσης προς διατάξεις που τα διέπουν κατά την παραμονή τους στους λιμένες προέλευσης και τελικού προορισμού ή κατά τον πλου.

Κατά την αγκυροβόληση και την πρόσδεση των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα είδη, τον ορισμό περιοχών του λιμένα και την λήψη ειδικών μέτρων ασφαλείας στους λιμένες, λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του συγκεκριμένου κανονισμού.

Σε περίπτωση που στους χώρους φόρτωσης ή εκφόρτωσης επικινδύνων ειδών διαπιστωθούν ελλείψεις ή παραβάσεις που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, την περιουσία ή το περιβάλλον, διακόπτονται οι παραπάνω εργασίες με μέριμνα και ευθύνη των υπευθύνων μέχρις ότου αποκατασταθούν οι ανωτέρω ελλείψεις.

7.1.3. ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΩΝ ΚΩΔΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΧΗΜΙΚΑ ΧΥΜΑ (BCH) ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΑΕΡΙΑ ΧΥΜΑ (EXISTING, GC, GC) ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (IMO) (Υ.Α. 1218.65/1/1997)

Οι διατάξεις της απόφασης αυτής εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία με ελληνική σημαία ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους και τους πλόες που εκτελούν, εφόσον

έχουν κατασκευασθεί ή μετασκευασθεί με σκοπό τη μεταφορά χύμα επικινδύνων χημικών ουσιών ή χύμα υγροποιημένων αερίων.

Εφαρμόζονται επίσης σε όλα τα πλοία με ξένη σημαία, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα τους, που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και μεταφέρουν, φορτώνουν, εκφορτώνουν ή μεταγγίζουν χύμα υγρές επικίνδυνες χημικές ουσίες ή χύμα υγροποιημένα αέρια.

Οι διατάξεις της απόφασης αυτής δεν εφαρμόζονται στα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικές ουσίες, οι οποίες δεν χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνες, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία αυτό είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Μεταφοράς Υγρών Επιβλαβών Ουσιών (N.L.S.).

Επίσης, γίνεται αποδεκτός και εφαρμόζεται στα πλοία που υπάγονται σ' αυτόν οι κώδικες για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύμα επικίνδυνα χημικά, (Code For The Construction And Equipment Of Ships Carrying Dangerous Chemicals In Bulk) και κώδικες για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύμα υγροποιημένα αέρια, (Existing GC και GC).

7.1.4. Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΥΜΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΧΥΜΑ ΥΓΡΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΧΥΜΑ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΜΕ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (Π.Δ. 146/1998)

Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στα δεξαμενόπλοια με ελληνική σημαία ανεξάρτητα από τους πλόες που εκτελούν και στα δεξαμενόπλοια με ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες.

Τα δεξαμενόπλοια με ελληνική σημαία, ανεξάρτητα από τους πλόες που εκτελούν, ανάλογα με το είδος τους και το φορτίο που μεταφέρουν πρέπει να εφοδιάζονται με όργανα ελέγχου ως εξής :

- 1) Εκρηγνυόμετρο.
- 2) Ηλεκτρονικό μετρητή οξυγόνου ή συσκευή πυρογαλόλης ή τουλάχιστον δέκα σωληνίσκους μέτρησης οξυγόνου μιας χρήσης, με τα σχετικά εξαρτήματα του συστήματος.

Τα προβλεπόμενα στις προηγούμενες παραγράφους ηλεκτρονικά όργανα (εκρηγνυόμετρα, ηλεκτρονικοί μετρητές οξυγόνου) πρέπει να συνοδεύονται από βεβαίωση καλής λειτουργίας ισχύος ενός έτους χορηγούμενη από Χημικό Ναυτιλίας, όταν ο έλεγχος του οργάνου διενεργείται σε ελληνικούς λιμένες ή από αρμόδιο για

τέτοιους ελέγχους εργαστήριο της αλλοδαπής, όταν ο έλεγχος διενεργείται στο εξωτερικό.

Οι πλοίαρχοι έμφορτων δεξαμενόπλοιων, ανεξαρτήτως σημαίας και χωρητικότητας, που μεταφέρουν πετρέλαιο, υγρά χημικά και υγροποιημένα αέρια, σε περίπτωση συμβάντος ή περιστατικού στη θάλασσα, που συνιστά απειλή για τη ναυσιπλοΐα, τις ακτές, το θαλάσσιο περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία έχουν την υποχρέωση, ανεξαρτήτως τυχόν άλλων υποχρεώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις στην παροχή λεπτομερών πληροφοριών του συμβάντος στην πλησιέστερη Λιμενική Αρχή.

Τα δεξαμενόπλοια, άνω των 500 κοχ, που μεταφέρουν χύμα πετρέλαιο, χύμα υγρές επικίνδυνες ή επιβλαβείς χημικές ουσίες και χύμα υγροποιημένα αέρια πρέπει να είναι εφοδιασμένα με οδηγίες και έκθεση ελέγχου, ανάλογα με το είδος τους και το φορτίο τους για ενημέρωση των πλοιάρχων και των αξιωματικών των πλοίων αυτών.

7.1.5. ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ - ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ (Ν. 2978/2001)

Τα κράτη - μέρη της συγκεκριμένης συμφωνίας (Ελλάδα, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Βουλγαρία, Γεωργία, Καζακστάν, Μολδαβία, Ρουμανία, Τατζικιστάν, Τουρκμενιστάν, Ουκρανία, Ουζμπεκιστάν), αναγνώρισαν ότι οι ασφαλείς δρόμοι πρόσβασης πετρελαίου και αερίου προς τις παγκόσμιες αγορές είναι σημαντικοί για τη μελλοντική ευημερία και ασφάλεια της ενέργειας των κρατών.

Τα συγκεκριμένα κράτη, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους νομικούς, τεχνικούς, εμπορικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες για τη λήψη αποφάσεων για τη μεταφορά, συμπεριλαμβανομένης της διαμετακόμισης πετρελαίου ή φυσικού αερίου και ή των επεξεργασμένων προϊόντων τους, σε συνεργασία με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη, καθώς και με τοπικές και αλλοδαπές εταιρείες που επενδύουν στην εκμετάλλευση πόρων υδρογονανθράκων και αποφασισμένα να δημιουργήσουν κοινούς κανόνες και κανονισμούς, προστατεύοντας την αποτελεσματική λειτουργία διακρατικών συστημάτων μεταφοράς πετρελαίου και αερίου, σύμφωνα με τους κανόνες και τις πρακτικές που ισχύουν στη διεθνή βιομηχανία πετρελαίου και αερίου, δημιούργησαν τη συγκεκριμένη Συμφωνία, υπό αμοιβαία αποδεκτούς όρους και

προϋποθέσεις .

7.1.6. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ, ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΤΩΝ Φ/Γ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ, ΣΕ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2001/96/ΕΚ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2002/84/ΕΚ (Π.Δ. 66/2004, ΦΕΚ 56/Α΄/25.2.2004)

Σκοπός του παρόντος διατάγματος ήταν η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2001/96/ΕΚ του Συμβουλίου της 4^{ης} Δεκεμβρίου 2001 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «*σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην*», που είχε δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (L 13 της 16.1.2002), όπως αυτή τροποποιήθηκε από το άρθρο 12 της Οδηγίας 2002/84/ΕΚ (L 324 της 29.11.2002), ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικούς σταθμούς στα κράτη μέλη, για φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην, με μείωση των κινδύνων υπερβολικής καταπόνησης και πρόκλησης υλικών ζημιών στην κατασκευή του πλοίου κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, μέσω της καθιέρωσης εναρμονισμένων απαιτήσεων καταλληλότητας για τα εν λόγω πλοία και τους τερματικούς σταθμούς, και εναρμονισμένων διαδικασιών για τη συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ των εν λόγω πλοίων και των τερματικών σταθμών.

Το συγκεκριμένο Π.Δ. εφαρμόζεται σε όλα τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία προσεγγίζουν σε τερματικό σταθμό για τη φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην που μεταφέρουν και σε όλους τους τερματικούς σταθμούς, τους οποίους επισκέπτονται τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του συγκεκριμένου Π.Δ. Σχετικά με τη φόρτωση ή εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην με στερεά φορτία χύδην πρέπει να εφαρμόζονται οι ακόλουθες διαδικασίες:

- 1) Πριν φορτωθούν ή εκφορτωθούν τα στερεά φορτία χύδην ο πλοίαρχος συμφωνεί με τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού VI/7.3

της Σύμβασης SOLAS του 1974. Οποιαδήποτε αλλαγή στο σχέδιο, η οποία κατά τη γνώμη του ενός ή του άλλου μέρους ενδέχεται να επηρεάσει την ασφάλεια του σκάφους ή του πληρώματος προετοιμάζεται, γίνεται αποδεκτή και συμφωνείται από τα δύο μέρη με τη μορφή αναθεωρημένου σχεδίου. Το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης και οποιεσδήποτε μεταγενέστερες συμφωνημένες αναθεωρήσεις φυλάσσονται από το πλοίο και τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για έξι μήνες για τους σκοπούς τυχόν αναγκαίας επαλήθευσης από τις αρμόδιες αρχές.

- 2) Πριν από την έναρξη της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπληρώνεται κατάλογος ελέγχου ασφάλειας πλοίου/ ξηράς και υπογράφεται από κοινού από τον πλοίαρχο και τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού.
- 3) Τηρείται ανά πάσα στιγμή αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του τερματικού σταθμού, ικανή να ανταποκρίνεται σε αιτήματα για πληροφόρηση σχετικά με τη διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης και να διασφαλίζει την έγκαιρη συμμόρφωση σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ή ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού διατάξει αναστολή των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
- 4) Ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού εκτελούν τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης σύμφωνα με το συμφωνημένο σχέδιο. Ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ευθύνεται για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του στερεού φορτίου χύδην όσον αφορά τη σειρά των κυτών, την ποσότητα και το ρυθμό φόρτωσης ή εκφόρτωσης που δηλώνεται στο σχέδιο.
- 5) Με την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού συμφωνούν γραπτώς ότι η φόρτωση ή η εκφόρτωση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συμφωνημένων αλλαγών. Στην περίπτωση της εκφόρτωσης, η συμφωνία περιλαμβάνει επίσης στοιχεία σχετικά με την εκκένωση και τον καθαρισμό των κυτών φορτίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πλοίαρχου, καθώς και στοιχεία για οποιαδήποτε ζημιά υπέστη το πλοίο και τις επισκευές που τυχόν πραγματοποιήθηκαν.

7.2. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

7.2.1. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS 74 ΚΑΙ ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS 74 αποτελεί τη σπουδαιότερη συνθήκη που αφορά στην ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Βασικό στοιχείο της συγκεκριμένης σύμβασης είναι ο καθορισμός των ελάχιστων κριτηρίων ασφάλειας για την κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία των πλοίων.

Μέσω των τροποποιήσεων της σύμβασης, επιδιώκεται η επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα πλοία κατά την εκπλήρωση των ανθρωπιστικών υποχρεώσεών τους.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), τον Νοέμβριο του 2001, κατά την 22^η συνεδρίαση της Διάσκεψης, υιοθέτησε ομόφωνα την απόφαση με αριθμό A.924(22), σχετικά με την αναθεώρηση και την ανάπτυξη νέων μέτρων και τρόπων για την πρόληψη τρομοκρατικών πράξεων που απειλούν την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων, καθώς και την ασφάλεια των πλοίων. Έτσι την 12^η Δεκεμβρίου του 2002, στο πλαίσιο Αποφάσεων, που υιοθετήθηκαν κατά την Συνέλευση των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων του IMO, εγκρίθηκε η τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - Safety Of Life At Sea) (UNHCHR, 2009).

Στην Ελλάδα, η Διεθνής Σύμβαση «Περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974, (SOLAS '74)», που κυρώθηκε με τον Ν. 1045/1980 (Α' 95) και τροποποιήθηκε με σειρά Νόμων και Προεδρικών Διαταγμάτων (Ν. 1159/1981 (Α' 143), Π.Δ. 541/1984 (Α' 198), Π.Δ. 126/1987 (Α' 70), Π.Δ. 441/1989 (Α' 191), Π.Δ. 131/1990 (Α' 52), Π.Δ. 474/1991 (Α' 175), Ν. 2013/1992 (Α' 28), Π.Δ. 418/1993 (Α' 177), Π.Δ. 419/1993 (Α' 178), Π.Δ. 41/1994 (Α' 31), Ν. 2208/1994 (Α' 71), Π.Δ. 323/1994 (Α' 173), Π.Δ. 136/1995 (Α' 84), Π.Δ. 74/1996 (Α' 58), Π.Δ. 192/1996 (Α' 157), Π.Δ. 160/1997 (Α' 141), Π.Δ. 225/1999 (Α' 189), Π.Δ. 25/2000 (Α' 19), Π.Δ. 349/2001 (Α' 235), Π.Δ. 56/2004 (Α' 47), Π.Δ. 68/2005 (Α' 101), το Π.Δ. 175/2005 (Α' 226), Π.Δ. 199/2005 (Α' 239), Π.Δ. 71/2006 (Α' 73), Π.Δ. 28/2007 (Α' 23), Π.Δ. 137/2007 (Α' 174) και το Π.Δ. 98/2009 (Α' 124), προστίθενται και κυρώνονται οι

τροποποιήσεις όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC.201(81)/18-05-2006, την απόφαση MSC.239(83)/12.10.2007 και με τις αποφάσεις MSC.256(84)/16-05-2008 και MSC.257(84)/16-05-2008 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) (Εφημερίδα της Κυβέρνησης, 2010:73/1487).

7.2.2. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL 1973 ΚΑΙ ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Η σύμβαση MARPOL έχει καθοριστεί ως μια από τις σημαντικότερες στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης και περιλαμβάνει πέντε παραρτήματα^{2,3}:

- 1) Ρύπανση από πετρέλαιο (ισχύει από το 1983).
- 2) Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα (σε ισχύ από το 1987).
- 3) Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα (ισχύει από το 1992).
- 4) Ρύπανση από λύματα.
- 5) Ρύπανση από απορρίμματα (ισχύει από το 1988).

Το 1973 είχε διαφοροποιηθεί η ναυτιλιακή κοινότητα. Αυξήθηκε το εμπόριο πετρελαίου δια θαλάσσης, η μέση χωρητικότητα των τάνκερς αυξήθηκε σημαντικά και η προστασία του περιβάλλοντος είχε πρωτεύουσα σημασία. Η συγκρότηση νέας σύμβασης όμως θα αντιμετώπιζε μελλοντικά αρκετά προβλήματα στην πορεία για την έναρξη ισχύος της. Πολλές χώρες, ανάμεσα τους ορισμένες που διέθεταν μεγάλους στόλους δεξαμενόπλοιων, είχαν επικυρώσει την προηγούμενη σύμβαση (OILPOL) και επόμενο αυτή αποτελούσε το βασικό νομικό εργαλείο.

Διαχρονικά, μέχρι το 1980 είχαν ήδη τεθεί σε ισχύ αρκετές συμβάσεις, διεθνείς και

²Το παράρτημα IV της σύμβασης δεν έχει ακόμη συγκεντρώσει το απαιτούμενο ποσοστό 50% του συνολικού tonnage, δηλαδή οι χώρες μέλη του ΙΜΟ που το έχουν αποδεχθεί δεν ξεπερνούν το ποσοστό του 40% περίπου.

³Εκτός από τα πέντε παραρτήματα υπάρχουν και δύο πρωτόκολλα: (α) Υποχρεωτικές Αναφορές Περιστατικών Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες (άρθρο 8 της σύμβασης), (β) Διαδικασία Διαιτησίας για Διακανονισμό Διαφωνιών (άρθρο 10 της σύμβασης).

περιφερειακές⁴ εκτός από τη σύμβαση MARPOL. Σύμφωνα με τον Boehmer – Christiansen (Boehmer - Christiansen, 1981) ήταν δύσκολο να ολοκληρωθεί η σύμβαση διότι διέθετε φύση προγραμματική και αβέβαιη επιστημονική βάση. Επίσης, τα ατυχήματα δεξαμενόπλοιων, σπουδαιότερα από πρόκληση θαλάσσιας συνέχισαν να ανησυχούν την παγκόσμια ναυτιλία και τα παράκτια κράτη, ενώ συνεχίζονταν οι διαπραγματεύσεις κατά τη διάρκεια της διάσκεψης (1973 - 1975).

Η MARPOL θεωρείται η βασική σύμβαση που αναφέρεται στη ρύπανση από τα πλοία εμπορικών μεταφορών. Κατά την Birnie (1986), οι κανονισμοί της είναι επαρκείς για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και αυτό που χρειάζεται είναι η συμμόρφωση προς αυτούς από τα κράτη μέλη. Ο Brubaker (1993) από την άλλη πλευρά, προσθέτει ότι από τη στιγμή που η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία είναι ο πιο γνωστός τομέας για την έκδοση διεθνών κανονισμών, είναι εξαιρετικά αμφίβολο εάν τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη θα επιθυμούσαν ενδεχόμενες αλλαγές στο υπάρχον σύστημα.

Η επικύρωση της σύμβασης διήρκησε αρκετό χρονικό διάστημα λόγω οικονομικών και τεχνικών δυσχερειών (η υπογραφή και επικύρωση των δύο πρώτων πρωτοκόλλων ήταν υποχρεωτική). Ο IMO, με τη σύγκλιση διάσκεψης για την κατάρτιση της σύμβασης του 1973, είχε την πρόθεση της παγιοποίησης αλλά και επέκτασης της ήδη τροποποιημένης σύμβασης OILPOL, δεδομένου ότι το 75% του παγκόσμιου tonnage τάνκερς είχε επικυρώσει την προηγούμενη σύμβαση Gonigle – Zacher, 1981). Οι διαφορές της σύμβασης MARPOL με τη σύμβαση OILPOL 1954 και τις τροποποιήσεις βασίζονται στα ακόλουθα:

- 1) Περιλαμβάνει όλες τις μορφές ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο.
- 2) Στον επανακαθορισμό ειδικών περιοχών: Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος (άρθρο 10).
- 3) Καμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται σε αυτές τις περιοχές ακόμη και για τα δεξαμενόπλοια που είναι εφοδιασμένα με το σύστημα load - on - top. Αντίθετα, καθιερώνει τα συστήματα SBT, COW, OWS, ADT και IGS.
- 4) Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρύπανσης που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

⁴Ειδικότερα οι συμβάσεις του IMO: CLC (1969), Intervention (1969), FUND (1971), LDC (1972), η Διάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) και οι περιφερειακές συμβάσεις: ODC (1972), Helsinki (1974), Paris (1974).

Παρά τις συστηματικές αλλαγές, υπήρχε μεγάλο διάστημα ακόμη μέχρι να φθάσει στον επιθυμητό αριθμό κρατών για το στάδιο της επικύρωσης. Για να τεθεί σε ισχύ, πέρασαν πέντε ολόκληρα χρόνια. Η μεγάλη καθυστέρηση εν μέρει δε δικαιολογείται διότι τα ατυχήματα δεξαμενόπλοιων όχι μόνο δεν είχαν μειωθεί αλλά ορισμένα αποδείχθηκαν εξαιρετικά σοβαρά για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η χρονική περίοδος που ακολούθησε (1984-1988) χαρακτηρίστηκε από μία σχετική αδράνεια όσον αφορά τη ρύπανση από πετρελαιοειδή και κατά συνέπεια την ατυχηματική ρύπανση. Ο IMO προτίμησε κάποιες τροποποιήσεις των ήδη υφιστάμενων συμβάσεων του. Ορισμένες αλλαγές έγιναν στο πρώτο παράρτημα (1984) της MARPOL ενώ τέθηκαν σε ισχύ το δεύτερο (1987) και το πέμπτο παράρτημα (1988). Παράλληλα έγινε μία ανανέωση σε ορισμένες διατάξεις της σύμβασης SOLAS (1988) και προστέθηκαν δύο πρωτόκολλα (1984) στις συμβάσεις CLC και FUND (Churchill et al, 1992).

Στη σύνοδο της επιτροπής (1992) του IMO για την τροποποίηση του πρώτου παραρτήματος (ρύπανση από πετρέλαιο) της σύμβασης υιοθετήθηκαν οι κανονισμοί 13F, αναφέρεται στις απαιτήσεις για τα νέα δεξαμενόπλοια, και 13G, αναφέρεται στα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια. Βλέπουμε λοιπόν ότι από την αρχή της δεκαετίας του 1990 η πρόληψη της ατυχηματικής ρύπανσης από τα δεξαμενόπλοια βασίζεται σε λύσεις που σχετίζονται με τον σχεδιασμό και τη ναυπήγηση.

7.2.3. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ (INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE - IMDG CODE)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG), αναπτύχθηκε ως τμήμα ενός ενιαίου διεθνούς κώδικα για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης, καλύπτοντας θέματα συσκευασίας, διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και στοιβασιά, με ιδιαίτερη αναφοράς στο διαχωρισμό των ασύμβατων ουσιών.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG) είναι το παγκόσμιο πρότυπο για τη ναυτιλία επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Ο Κώδικας IMDG είναι γραμμένος σε συνδυασμό με κυβερνητικούς κανονισμούς βάσει της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και αναπτύχθηκε ως μια ενιαία διεθνή κώδικα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης.

Οι αλλαγές στον κώδικα θα επηρεάσουν τη μεταφορά των στερεών επικίνδυνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένης της συσκευασίας τους, τη σήμανση και την αποθήκευση, μετά από αλλαγές που έγιναν συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών.

Για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, οι νέες τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου, 2012 και συμφωνήθηκε ότι οι κυβερνήσεις και τα συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση SOLAS του 1974 μπορεί να εφαρμόσει τις τροποποιήσεις, εν όλω ή εν μέρει, σε εθελοντική βάση από την 1^η Ιανουαρίου 2011 (Douglas, 2006).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ

8.1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΡΜΑΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Στην παρούσα ενότητα, θα μελετηθεί η περίπτωση θαλάσσιας μεταφοράς μαρμάρων και καταστροφή τμήματος του φορτίου. Ειδικότερα, στο Εφετείο Πειραιά στις 4 Νοεμβρίου 2004 συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ εκκαλούσας ανώνυμης ασφαλιστικής εταιρίας «...» και εφεσίβλητων «...» και ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «...».

Με την από 20/06/2002 αγωγή της ενώπιον του ... η ενάγουσα ισχυρίστηκε ότι η εταιρία με την επωνυμία «...» αγόρασε από την Ιταλική εταιρία με την επωνυμία «...» ποσότητα 717,32 m² λευκών μαρμάρων τύπου «Carrara» πάχους 2 εκατοστών του μέτρου διαφόρων διαστάσεων συνολικής αξίας 18.650,32 ευρώ. Ότι για τη μεταφορά των ως άνω εμπορευμάτων από την Ιταλία (περιοχή Carrara) στον Πειραιά, η αγοράστρια εταιρία κατάρτισε στην Αθήνα στις αρχές Δεκεμβρίου του 2001 σύμβαση παραγγελίας μεταφοράς με την πρώτη εναγομένη, η οποία ασκεί εμπορική δραστηριότητα ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς με το διακριτικό τίτλο «...», δυνάμει της οποίας (σύμβασης) η τελευταία ανέλαβε την υποχρέωση να επιμεληθεί αντί αμοιβής την εξεύρεση θαλάσσιου μεταφορέα για την εκτέλεση της εν λόγω μεταφοράς.

Ακολούθως η πρώτη εναγομένη συνήψε με την δεύτερη εναγομένη σύμβαση δυνάμει της οποίας η τελευταία ανέλαβε ως θαλάσσιος μεταφορέας τη μεταφορά δια θαλάσσης από την Ιταλία στην Ελλάδα (Πειραιά) των ως άνω εμπορευμάτων. Σε εκτέλεση της συμβάσεως αυτής την 16/12/2001 τα ανωτέρω εμπορεύματα φορτώθηκαν σε καλή κατάσταση εντός ειδικής συσκευασίας σε εμπορευματοκιβώτια στο ευρισκόμενο στο λιμένα Λιβόρνο της Ιταλίας φορτηγό πλοίο «PELINER» προκειμένου να μεταφερθούν δια θαλάσσης στον Πειραιά και να παραληφθούν από την ως άνω αγοράστρια εταιρία ως νόμιμη κομίστρια της εκδοθείσης σχετικής φορτωτικής.

Κατά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι του Πειραιά την 26/12/2001 και την

εκφόρτωση των ως άνω εμπορευμάτων που επακολούθησε, διαπιστώθηκε κατόπιν διενεργηθείσας πραγματογνωμοσύνης με την επιμέλεια της ενάγουσας ότι τα ως άνω εμπορευματοκιβώτια είχαν παραμορφωθεί από την αριστερή τους πλευρά με αποτέλεσμα οι εντός αυτών υπάρχουσες ποσότητες μαρμάρων να υποστούν φθορές (σπασίματα) και συγκεκριμένα 203,65 m² μαρμάρων στο πρώτο εμπορευματοκιβώτιο και 262,04 m² στο δεύτερο εμπορευματοκιβώτιο.

Η ενάγουσα, δυνάμει συμβάσεως ασφαλίσεως που καταρτίστηκε μεταξύ αυτής (της ενάγουσας ασφαλιστικής εταιρίας) και της αγοράστριας - παραλήπτριας του φορτίου εταιρίας με την επωνυμία «...» στις 21/11/2001, ασφάλισε το ως άνω φορτίο μαρμάρων έναντι όλων των κινδύνων της μεταφοράς τους από το λιμάνι Λιβόρνο της Ιταλίας μέχρι το λιμάνι του Πειραιά μέχρι του ποσού των 23.075 ευρώ.

Επελθόντος του ασφαλιστέου κινδύνου η ενάγουσα κατέβαλε την 07/02/2002 στην παραλήπτρια του φορτίου - ασφαλισμένη εταιρία με την επωνυμία «...» το ασφάλισμα ανερχόμενο σε 17.157,38 ευρώ με αποτέλεσμα η ενάγουσα να υποκατασταθεί στα δικαιώματα της ασφαλισμένης εν λόγω εταιρίας εκ του νόμου και λόγω συμβατικής εκχωρήσεως της απαιτήσεως σ' αυτή.

Με αγωγή, η ενάγουσα ζήτησε να αναγνωριστεί ότι οι εναγόμενοι της οφείλουν εις ολόκληρον και εντόκως, από της επιδόσεως της αγωγής μέχρις εξοφλήσεως, το ως άνω ποσό των 16.471,14 ευρώ με την εκκαλούμενη απόφασή του αφού έκρινε την αγωγή αόριστη και ανεπίδεκτη οποιασδήποτε δικαστικής εκτιμήσεως, την απέρριψε στο σύνολό της. Κατά της αποφάσεως αυτής παραπονείται τώρα η ενάγουσα με την υπό κρίση έφεσή της για εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου και ζητεί να γίνει δεκτή η έφεσή της, να εξαφανισθεί η εκκαλούμενη και να γίνει δεκτή η εν λόγω αγωγή της.

Ειδικότερα, ο νόμιμος κομιστής της φορτωτικής δηλαδή ο παραλήπτης ή ο υποκατασταθείς στα δικαιώματά του ασφαλιστής δικαιούται να στραφεί κατά του θαλάσσιου μεταφορέα και κατά του παραγγελιοδόχου μεταφοράς και να ζητήσει σε ολόκληρο από αυτούς αποζημίωση για την απώλεια ή βλάβη του φορτίου επικαλούμενος για το ορισμένο της αγωγής των κατάρτιση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς, την παράδοση και την απώλεια ή βλάβη του φορτίου με τη συνακόλουθη ζημία και την αξία των εμπορευμάτων (Εφ. Πειρ. 830/2004 ΕΝΔ 32, 294- Εφ. Πειρ. 216/2003 Πειρ. Νομολογία 25, 196).

Στην προκειμένη περίπτωση η κρινόμενη αγωγή είναι πλήρως ορισμένη και περιλαμβάνει όλα εκείνα τα στοιχεία που απαιτούνται για την πληρότητά της σε ότι

αφορά ειδικότερα τον προσδιορισμό της αξίας των μεταφερθέντων πραγμάτων που εβλάβησαν κατά τη μεταφορά από το λιμάνι Λιβόρνο της Ιταλίας στον Πειραιά σύμφωνα με τις διατάξεις των κανόνων Χάγης - Βίσμπυ και οι οποίες εφαρμόζονται στην κρινόμενη περίπτωση, επειδή πρόκειται για βλάβη εμπορευμάτων (μερική απώλεια) κατά τη διάρκεια θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ λιμένων που ανήκουν σε διαφορετικά κράτη και για την εκτέλεση της οποίας εκδόθηκε κατ' αυτούς ισχυρισμούς της ενάγουσας φορτωτική.

Συγκεκριμένα η ενάγουσα ισχυρίστηκε με την ως άνω αγωγή της ορισμένα και με πληρότητα ότι, μη υφισταμένης χρηματιστηριακής ή τρέχουσας αξίας, η συνήθης αξία της ποσότητας των μεταφερθέντων μαρμάρων στον τόπο προορισμού δηλαδή τον Πειραιά κατά το χρόνο εκφόρτωσης ανερχόταν σε 22.665,50 ευρώ. Επομένως όταν (με το αίτημα της αγωγής) η ενάγουσα ζητεί ως αποζημίωση την εξ ευρώ 16.471,14 διαφορά της συνήθους αξίας των εν λόγω εμπορευμάτων αυτών πριν και μετά την επέλευση του ως άνω ζημιογόνου γεγονότος, σημαίνει ότι και στο αίτημα της αγωγής υπάρχει η κατά νόμο πληρότητα. Συνεπώς το «...» δικαστήριο με την εκκαλούμενη απόφασή του με το να απορρίψει την αγωγή ως αόριστη εσφαλμένα ερμήνευσε και εφάρμοσε το νόμο γι' αυτό θα πρέπει να γίνει δεκτή και στην ουσία της η έφεση της ενάγουσας.

Η δεύτερη εναγομένη ως θαλάσσιος μεταφορέας της ως άνω ποσότητας μαρμάρων αλλά και η πρώτη εναγομένη ισχυρίστηκαν στο «...» δικαστήριο και ισχυρίζονταν με τις προτάσεις τους στο Εφετείο, ότι η ζημία της ως άνω φορτώτριας εταιρίας οφείλεται στην κακή συσκευασία αυτών (μαρμάρων) εντός δύο εμπορευματοκιβωτίων.

Η παραλήπτρια - ασφαλισμένη εταιρία αποζημίωσε αδιαμαρτύρητα την δεύτερη εναγομένη για τις παραμορφώσεις (εξογκώματα) των εμπορευματοκιβωτίων με το ποσό των 2.172,99 ευρώ, το οποίο αντιπροσωπεύει τις δαπάνες επισκευής αυτών και κατέβαλλε αδιαμαρτύρητα την 22/01/2002 τα κόμιστρα της όλης μεταφοράς στην πρώτη εναγομένη ανερχόμενα στο ποσό των 4015,18 ευρώ

Κατ' ακολουθία των αποδειχθέντων ως άνω πραγματικών περιστατικών το Δικαστήριο, το οποίο υποκαθιστά σε όλα τα δικαιώματά του το «...» , κλήθηκε να απορρίψει την αγωγή ως ουσία αβάσιμη κατά παραδοχή της νομίμου και βασίμου ενστάσεως των εναγομένων περί κακής συσκευασίας των μεταφερθέντων ως άνω εμπορευμάτων.

Στην απόφασή του, το δικαστήριο δίκασε αντιμωλία των διάδικων μερών, δέχτηκε

τυπικά και στην ουσία της την έφεση, εξαφανίσει την υπ' αριθμό 2253/2003 οριστική απόφαση του, απέρριψε την αγωγή και καταδίκασε την εκκαλούσα στη δικαστική δαπάνη των εφεσίβλητων (Εφετείο Πειραιά, 2005: 305).

8.2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΠΟ ΒΛΑΒΗ ΜΕΡΟΥΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΦΕ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη περίπτωσης έφεσης επί αποφάσεως για περίπτωση αποζημίωσης βλάβης φορτίου (καφέ) και αρμοδιότητας δικαστηρίου. Στην προκειμένη περίπτωση, το δικαστήριο του Αρείου Πάγου συνήλθε σε δημόσια συνεδρίαση στις 16 Δεκεμβρίου 2002, για να δικάσει μεταξύ της αναιρεσείουσας ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «...» και της αναιρεσίβλητης με την επωνυμία «...». Η ένδικη διαφορά έχει εισαχθεί με την από 08/12/1993 αγωγή της ήδη αναιρεσίβλητης που κατατέθηκε στο «...». Εκδόθηκαν οι αποφάσεις 8564/1994 προδικαστική 2162/2000 οριστική, του ίδιου δικαστηρίου και 4035/2001 του «...». Η αναιρεσείουσα ζήτησε αναίρεση της τελικής απόφασης με την από 27/11/2001 αίτησή της.

Ειδικότερα, πριν από τις 16/03/1994 ασκήθηκε ενώπιον του «...» η από 08/12/1993 αγωγή της ήδη αναιρεσίβλητης κατά της ήδη αναιρεσείουσας ασφαλιστικής εταιρίας, με την οποία ιστορήθηκε ότι με σύμβαση θαλάσσιας ασφαλίσεως μεταξύ των διαδίκων η εναγομένη έναντι ασφαλίστρου κάλυψε κάθε κίνδυνο σε βάρος φορτίου καφέ κατά τη μεταφορά του από Βραζιλία σε Ελλάδα με πλοίο και ότι κατ' αυτή τη μεταφορά επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση με το που υπέστη βλάβη μέρος του φορτίου από υγρασία, ζητήθηκε δε, ακολούθως, να υποχρεωθεί η εναγομένη να καταβάλει στην ενάγουσα ως μέρος του ασφαλίσματος το κατά το χρόνο της πληρωμής σε δραχμές μερικών δεκάδων εκατομμυρίων, ισάξιο ποσού ανώτερου των 88.145 δολαρίων ... ως άνω δε δικαστήριο, ενόψει του προαναφερόμενου ποσού, ήταν καθ' ύλην αρμόδιο να εκδικάσει την αγωγή.

Ύστερα δε από τις 16/03/01994, αφού εκδόθηκε από εκείνο το δικαστήριο η 2162/2000 απόφαση, με την οποία απορρίφθηκε η αγωγή ως κατ' ουσία αβάσιμη, ασκήθηκε κατ' εκείνης της πρωτοβάθμιας αποφάσεως η από 25/09/2000 έφεση της ενάγουσας ενώπιον εκείνου του Εφετείου. Ήταν δε εκείνο το Εφετείο καθ' ύλην αρμόδιο να εκδικάσει την ως άνω έφεση. Κατέληξε δε εκείνο το δικαστήριο στην αποδοχή της εφέσεως, την εξαφάνιση της εκκαλούμενης αποφάσεως και την εν μέρει

αποδοχή της αγωγής. Έτσι το Εφετείο, σύμφωνα με τις προδιαλαμβανόμενες διατάξεις, δεν υπέπεσε στην πλημμέλειά του να δεχθεί εσφαλμένα ότι ήταν αρμόδιο καθ' ύλην για την εκδίκαση της εφέσεως και γι' αυτό ο από τον αριθ. 5 του άρθρου 559 ΚΠολΔ μοναδικός λόγος της αναιρέσεως, που στηρίζεται σ' αυτήν την πλημμέλεια, ήταν απορριπτέος ως αβάσιμος. Για τους λόγους αυτούς, απορρίφθηκε η από 27 Νοεμβρίου 2001 αίτηση της εταιρίας «..» για αναίρεση της 4035/2001 αποφάσεως του «..». και η αποζημίωση για τη βλάβη του φορτίου ορίστηκε στην προηγουμένως καταβληθείσα (Εφετείο Πειραιά, 2005: 338).

8.3. ΒΛΑΒΗ ΜΕΡΟΥΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η περίπτωση που εξετάζεται στην παρούσα ενότητα αφορά την καταστροφή φορτίου μοτοσυκλετών και την καταβολή αποζημίωσης από την ασφαλιστρια εταιρεία. Συγκεκριμένα, η ασφαλισμένη εταιρεία «...» ασφαλισμένη στην «...» αγόρασε από τον οίκο της Ταϊλάνδης «L.A. CO LTD» εβδομήντα μοτοσυκλέτες. Τη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων αυτών από το λιμένα «...» στο λιμάνι του Πειραιά ανέλαβαν από κοινού οι εναγόμενες, άλλως η πρώτη ως μεταφορέας και η δεύτερη ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς. Η επίδικη μεταφορά πραγματοποιήθηκε με το πλοίο «P.V.».

Μετά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι του Πειραιά στις 10/07/1996, την εκφόρτωση που επακολούθησε και την παράδοση των εμπορευμάτων στην ασφαλισμένη της εταιρία, που ήταν παραλήπτρια των πραγμάτων και νόμιμη κομίστρια της φορτωτικής, διαπιστώθηκε η προσδιοριζόμενη στην αγωγή βλάβη στο φορτίο. Η ανωτέρω παραλήπτρια ζημιώθηκε κατά το ποσό των 25.200 δολαρίων Η.Π.Α (6.040.000 δραχμών), που παριστά τη διαφορά μεταξύ της αξίας των εμπορευμάτων πριν και μετά τη βλάβη τους στον τόπο προορισμού κατά τον χρόνο της εκφορτώσεως.

Η ενάγουσα είχε ασφαλίσει το ανωτέρω φορτίο κατά των κινδύνων της μεταφοράς, κατέβαλε δε προς την ασφαλισμένη της το ισόποσο των 5.252 δολαρίων (δηλ. 1.250.000 δραχμές) για την ως άνω αιτία και έτσι υποκαταστάθηκε από τον νόμο στο σχετικό δικαίωμα της προς αποκατάσταση της ζημιάς της. Στο προαναφερθέν δικαίωμα της τελευταίας υποκαταστάθηκε και με σύμβαση εκχωρήσεως.

Τέλος ότι υπεύθυνες για την αποκατάσταση της ένδικης ζημίας είναι οι εναγόμενες και λόγω αδικοπραξίας, δεδομένου ότι οι προστηθέντες από αυτές πλοίαρχος και πλήρωμα του πλοίου από αμέλεια τους δεν προέβησαν στις δέουσες ενέργειες και μερίμνησαν για την ασφαλή προφύλαξη του φορτίου από διαβροχή και κτυπήματα.

Με βάση το ιστορικό αυτό η ενάγουσα ζητούσε να υποχρεωθούν οι εναγόμενες να της καταβάλουν το ισόποσο σε δραχμές των 5.252 δολαρίων κατά την ημέρα της πληρωμής, άλλως 1.250.000 δραχμές, καθώς και το ποσό των 41.300 δραχμών που αφορούσε δαπάνη διενέργειας πραγματογνωμοσύνης, με τον νόμιμο τόκο. Επίσης ζητούσε να κηρυχθεί η απόφαση προσωρινά εκτελεστή και να επιβληθεί η δικαστική της δαπάνη σε βάρος των εναγομένων.

Ειδικότερα, τα περιστατικά που εξέθεσε η ενάγουσα (περί μη λήψεως των αναγκαίων μέτρων για την προφύλαξη του φορτίου κ.λπ.) συνιστούσαν απλά παραβάσεις συμβατικών υποχρεώσεων των εναγομένων, οι οποίες δεν θα μπορούσαν, ανεξάρτητα από την ύπαρξη της σύμβασης, να χαρακτηρισθούν ενέργειες (πράξεις ή παραλείψεις) αντικειμενικώς αντίθετες στο δίκαιο, ώστε να συνιστούν αδικοπραξία και να δημιουργούν ευθύνη προς αποκατάσταση της ζημίας κατά τις διατάξεις των άρθρων 914 επ. του ΑΚ.

Για τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο προαναφερόμενο πλοίο εκδόθηκε στις 13/06/1996 η υπ' αριθμ. «...» φορτωτική. Στη φορτωτική αυτή αναφερόταν ως μεταφορέας η πιο πάνω εναγόμενη. Αναφορά της επωνυμίας της δεύτερης εναγόμενης με οποιαδήποτε ιδιότητα δεν γινόταν στη φορτωτική.

Αντίθετα αποδείχτηκε ότι η δεύτερη εναγόμενη αναμίχθηκε στην επίδικη μεταφορά ως πράκτορας της ομοδίκου της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Αυτό προκύπτει κυρίως από το γεγονός ότι η ανωτέρω διάδικος εξέδωσε τη διατακτική παραδόσεως του φορτίου, ενέργεια που αφορά καθαρά πρακτορειακή εργασία.

Δεδομένου δε ότι, κατά τα άνω, η δεύτερη εναγόμενη ενήργησε στην προκειμένη περίπτωση ως πράκτορας και κατά συνέπεια ως αντιπρόσωπος της ομοδίκου της, δεν ευθύνεται, κατά τα αναφερόμενα και στη μείζονα σκέψη, προς αποζημίωση της ενάγουσας.

Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι το ως άνω πλοίο έφτασε στο λιμάνι του Πειραιά στις 10/07/1996 και επακολούθησε αυθημερόν η εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Τα εμπορεύματα αυτά παραδόθηκαν στην εταιρία «...» που ήταν η παραλήπτρια και νόμιμος κομίστρια της φορτωτικής, οπότε διαπιστώθηκε ότι όλες οι μοτοσικλέτες ήταν διαβρεγμένες με θαλάσσιο νερό και είχαν ίχνη οξειδώσεως, είκοσι μία δε απ'

αυτές είχαν επιπλέον εκδορές και κτυπήματα. Η δαπάνη αποκαταστάσεως των ανωτέρω εκδορών και κτυπημάτων ανήλθε συνολικά στις 771.729 δραχμές (δηλαδή στα 3.220 δολάρια ΗΠΑ σύμφωνα με την ισοτιμία δραχμής - δολαρίου κατά την ημέρα της εκφορτώσεως). Λόγω δε της οξειδώσεως των κινητήρων όλων των μοτοσυκλετών, αυτές απώλεσαν μέρος από την αξία τους.

Για την ανωτέρω ζημιά η παραλήπτρια εταιρία ειδοποίησε εγγράφως την ενάγουσα (δια μέσου του εδώ πράκτορα της) στις 17/07/1996, δηλαδή μέσα σε τρεις ημέρες από την παραλαβή των εμπορευμάτων (αρθ. 3 παρ. 6 των κανόνων Χάγης - Βίσμπυ), με αποτέλεσμα το βάρος απόδειξης να μεταβιβάζεται στην εναγόμενη μεταφορέα, η οποία, κατά τα αναφερόμενα πιο πάνω, για να απαλλαγεί από την ευθύνη της πρέπει να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι δεν τη βαρύνει οποιοδήποτε πταίσμα περί την πρόκληση της βλάβης στο επίδικο φορτίο.

Σε κάθε όμως περίπτωση κρίθηκε από το δικαστήριο ότι η επίδικη βλάβη, η οποία προκλήθηκε κατά τη διάρκεια του διαστήματος της ευθύνης της εκναυλώτριας εταιρίας, οφείλεται σε αμέλεια των οργάνων αυτής, τα οποία δεν φρόντισαν για τη στεγανότητα και σταθερότητα του εμπορευματοκιβωτίου, μέσα στο οποίο τοποθετήθηκαν οι μοτοσυκλέτες, ούτε για την προφύλαξη αυτού από τη διαβροχή με θαλάσσιο νερό. Εξάλλου, αποδείχτηκε αποδεικνύεται ότι η ενάγουσα εταιρία, η οποία είχε ασφαλίσει τα επίδικα εμπορεύματα κατά των κινδύνων μεταφοράς, κατέβαλε στην ασφαλισμένη παραλήπτρια εταιρία ως ασφαλιστική αποζημίωση το ισόποσο σε δραχμές των 5.252 δολαρίων (η ασφάλεια ήταν μερική). Μετά όλα τα παραπάνω η κρινόμενη αγωγή απορρίφθηκε, ως προς δε την πρώτη εναγόμενη έγινε δεκτή εν μέρει και ως ουσιαστικά βάσιμη (Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά, 1999).

8.4. ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΑΠΙΣΜΑΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Στην παρούσα περίπτωση, αναλύεται η περίπτωση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που υπέστησαν βλάβες κατά τη θαλάσσια μεταφορά και κατά την οποία αποζημιώθηκε η εταιρεία που είχε ασφαλίσει τα εμπορεύματα, ωστόσο υπήρξε έφεση ως προς την αρμοδιότητα του δικαστηρίου. Στη συνέχεια, παρατίθεται η περίπτωση καθώς και το αιτιολογικό της απόφασης.

Με την από 14/03/1994 αγωγή της ενώπιον του «...» Πειραιώς, η ενάγουσα με την επωνυμία «A. L' A. D' Italia», στη θέση της οποίας κατά τη συζήτηση της ένδικης

εφέσεως υπεισήλθε ως καθολική διάδικος του ασφαλιστικού χαρτοφυλακίου της στην Ελλάδα, σύμφωνα με το νόμο η εφεσίβλητη «...», αναφέρει ότι τον Ιανουάριο του 1993 η εταιρία «...», αγόρασε από την εταιρία «...». που εδρεύει στο Δελχί, έπιπλα από ξύλο αξίας 15.620 δολ.. ΗΠΑ ή 3.302.695 δρχ.

Τη μεταφορά των εμπορευμάτων από την Ινδία στον Πειραιά ανέλαβε η πρώτη εναγομένη εταιρία «Κ. και ... ΕΠΕ» (η οποία τώρα δεν είναι διάδικος), ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς. Σε εκτέλεση της συμβάσεως αυτής η πρώτη εναγομένη ανέθεσε στη δεύτερη εναγομένη και τώρα εκκαλούσα τη θαλάσσια μεταφορά, με το πλοίο της τελευταίας «VINNITSA-V 403», των εμπορευμάτων από την Ινδία στον Πειραιά.

Τα εμπορεύματα αυτά αφού συσκευάστηκαν σε 52 κιβώτια, συνολικού μικτού βάρους 13.000 χιλιόγραμμων, φορτώθηκαν μέσα σε δύο εμπορευματοκιβώτια στις 12/01/1993 στο παραπάνω πλοίο στο λιμένα της Βομβάης για να μεταφερθούν στον Πειραιά, εκδόθηκε δε την ίδια ημέρα η 116000183 φορτωτική. Τα εμπορεύματα έφθασαν στο λιμένα του Πειραιώς στις 02/03/1993 με το πλοίο «PETER METZ» στο οποίο μεταφορτώθηκαν εν αγνοία της αγοράστριας εταιρίας.

Κατά την άφιξη του πλοίου στον Πειραιά και την παραλαβή των εμπορευμάτων διαπιστώθηκε ότι πολλά από αυτά είχαν υποστεί σοβαρές διαβρώσεις και σαπίσματα. Το σύνολο δε της ζημιάς την οποία υπέστη η παραλήπτρια εταιρία ανερχόταν σε 1.450.000 δραχμές.

Η αγοράστρια - παραλήπτρια εταιρία είχε ασφαλίσει στην ενάγουσα και ήδη εφεσίβλητη εταιρία τα εμπορεύματα για όλους τους κινδύνους της μεταφοράς από την παραλαβή μέχρι την εκφόρτωση τους με το αναφερόμενο στην αγωγή ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Μετά την επέλευση της ασφαλιστικής περιπτώσεως αυτή (ενάγουσα) κατέβαλε στην παραλήπτρια, σε εκτέλεση της ασφαλιστικής συμβάσεως, το παραπάνω ποσό και έτσι υποκαταστάθηκε αυτοδικαίως από το νόμο, άλλως με ειδική έγγραφη εκχώρηση, στα εκ της ζημιάς δικαιώματα αυτής κατά των εναγομένων. Ζήτησε δε να υποχρεωθούν οι εναγόμενες εις ολόκληρο η καθεμία, σύμφωνα με τη σύμβαση αλλά και με τις διατάξεις περί αδικοπραξιών, να της καταβάλουν το παραπάνω ποσό με το νόμιμο τόκο.

Η πρώτη εναγομένη για έλλειψη παθητικής νομιμοποίησης, δέχθηκε την αγωγή κατά την κύρια βάση της (από τη σύμβαση) ως προς τη δεύτερη εναγομένη και υποχρέωσε την τελευταία αυτή να καταβάλει στην ενάγουσα το παραπάνω ποσό του 1.450.000 δραχμών με το νόμιμο τόκο από την επίδοση της αγωγής.

Κατά της αποφάσεως αυτής παραπονέθηκε η δεύτερη εναγομένη αλλοδαπή εταιρία με τους παρακάτω λόγους της εφέσεως της που ανάγονται σε εσφαλμένη εφαρμογή του νόμου και κακή εκτίμηση των αποδείξεων και ζητεί την εξαφάνιση της εκκαλουμένης με σκοπό την απόρριψη της αγωγής.

Στην προκειμένη περίπτωση, η εκκαλούσα θαλάσσια μεταφορέας, προς απόκρουση της ένδικης αγωγής, προέβαλε την ένσταση ελλείψεως δικαιοδοσίας του «...», ισχυριζόμενη ειδικότερα ότι με ρήτρα που περιέχεται στην εμπρόσθια όψη της ένδικης φορτωτικής συμφωνήθηκε ότι «οι προκύπτουσες από τη σύμβαση μεταφοράς διαφορές θα επιλύονται αποκλειστικά από τα Δικαστήρια της Σεούλ της Κορέας». Όμως, όπως προκύπτει από την εμπρόσθια όψη της νόμιμα προσκομιζόμενης CYLU 116000183 φορτωτικής, στο κάτω μέρος της οποίας αναφέρεται με μικρά γράμματα η επίμαχη ρήτρα, αυτή, εκτός από την υπογραφή στη θέση του εκδότη της εκκαλούσας αλλοδαπής εταιρίας, ουδεμία άλλη υπογραφή (ή σφραγίδα) και μάλιστα κάτω από την εν λόγω ρήτρα φέρει, γεγονός άλλωστε που ούτε η εκκαλούσα επικαλείται. Ενώ, σε κάθε περίπτωση, ουδόλως προέκυψε ότι η φορτώτρια ή η παραλήπτρια του φορτίου έδωσε κάποια σχετική εντολή ή εξουσιοδότηση προς συνομολόγηση της επίμαχης ρήτρας.

Επομένως, εφόσον σύμφωνα με τα προεκτεθέντα δεν συμφωνήθηκε η αποκλειστική δικαιοδοσία του παραπάνω αλλοδαπού δικαστηρίου και ως εκ τούτου ουδεμία συμφωνία αποκλεισμού της διεθνούς δικαιοδοσίας των «...» υφίσταται, το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο που απέρριψε την ένσταση αυτή ως απαράδεκτη, έστω και με την αιτιολογία ότι η επιλογή των δικαστηρίων της αλλοδαπής χώρας είναι αδικαιολόγητη, αφού αυτή δεν συνδέεται με κανένα δεσμό με την ένδικη μεταφορά, δεδομένου ότι ούτε τόπος φόρτωσης ή εκφόρτωσης των εμπορευμάτων είναι, ούτε κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει σχέση με τη χώρα αυτή, με αποτέλεσμα η πιο πάνω ρήτρα να προσκρούει κατάδηλα στην αρχή περί απαγόρευσης της άσκησης κάποιας δικονομικής δυνατότητας καταχρηστικά

Κατ' ακολουθία και εφόσον δεν υπήρχε άλλος λόγος προς έρευνα, η ένδικη έφεση απορρίφθηκε στο σύνολο της ως ουσιαστικά αβάσιμη και επιβλήθηκαν τα δικαστικά έξοδα της εφεσίβλητου (Εφετείο Πειραιά, 1999:374).

8.5. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΤΑΙΝΙΩΝ

Μια ιδιαίτερη περίπτωση αποτέλεσε η καταστροφή φορτίου σιδηροταινιών στην οποία εταιρεία αξίωνε αποζημίωση λόγω βλάβης του φορτίου που ωστόσο προέρχονταν από λανθασμένες ενέργειες του πληρώματος. Η ασφαλίστρια εταιρεία δεν κατέβαλε αποζημίωση λόγω υπαιτιότητας του πληρώματος. Στη συνέχεια, παρατίθεται το αιτιολογικό της απόφασης απόρριψης ικανοποίησης του αιτήματος.

Το δικαστήριο του Αρείου Πάγου Α' σε δημόσια συνεδρίασή του στις 3 Μαρτίου 2003, με την παρουσία και της «...», δίκασε μεταξύ της αναιρεσεύουσας: εταιρίας με την επωνυμία «...» που εδρεύει στη Μονρόβια της Λιβερίας και της αναιρεσίβλητης εταιρίας με την επωνυμία «...», που εδρεύει στη Θεσσαλονίκη. Η ένδικη διαφορά είχε εισαχθεί με την από 10/01/1980 αγωγή της ήδη αναιρεσίβλητης που κατατέθηκε στο «...». Εκδόθηκαν οι αποφάσεις: 1754/1982, 1819/1985, προδικαστικές, 187/1988, οριστική, του ίδιου δικαστηρίου, 516/1991, προδικαστική, και 849/1998, οριστική, του «...».

Την αναίρεση της τελευταίας αποφάσεως ζητούσε η αναιρεσεύουσα με την από 05/07/2001 αίτησή της. Εν προκειμένω, με την προσβαλλόμενη απόφαση έγινε δεκτό ότι στην «...», την 18/12/1978 φορτώθηκε επί του υπό ελληνική σημαία πλοίου «AVANCE» μία ποσότητα σιδηροταινιών, προκειμένου να μεταφερθεί στην Θεσσαλονίκη και παραδοθεί στην αναιρεσίβλητο. Η αναιρεσεύουσα είχε ναυλώσει το πλοίο αυτό για τη διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των λιμένων της «...» και της Ελλάδας και είχε προστήσει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα. Εξ αμελείας όμως των τελευταίων, η φόρτωση των προς μεταφορά σιδηροταινιών στο πλοίο έγινε κατά τρόπο που δεν εξασφάλιζε τη σταθερότητα της στοιβασίας.

Ειδικότερα, οι επιτεθέντες ρόλοι δεν είχαν προσδεθεί, ούτε είχαν πληρωθεί τα μεταξύ τους κενά με ξύλα, ώστε να αποφεύγεται η σύγκρουσή τους, και επί πλέον δεν καλύφθηκαν τα σκέπαστρα των κυτών με αδιάβροχο ύφασμα ώστε να είναι στεγανά. Όταν το πλοίο διέπλεε το «...» συνάντησε θαλασσοταραχή, η οποία όμως δεν είχε την μορφή «θαλασσίου συμβεβηκότος», καθόσον η έντασή της ήταν συνηθισμένη για την περιοχή και προβλέψιμη. Εξ αιτίας όμως του κλυδωνισμού που υπέστη το πλοίο από αυτή, οι ρόλοι του φορτίου διαλύθηκαν, οι δε σιδηροταινίες στρέβλωσαν από τις μεταξύ τους προσκρούσεις και σκούριασαν, όταν βράχηκαν από θαλασσινό νερό που εισέρευσε στα κύτη, με αποτέλεσμα να μειωθεί η αξία τους και να ζημιωθεί η ενάγουσα από αυτό.

Για να οδηγηθεί στην εν λόγω κρίση του, το Εφετείο δέχθηκε ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση είχε εφαρμογή το ελληνικό δίκαιο, γιατί οι πράξεις και παραλείψεις του πλοιάρχου και του πληρώματος, από τις οποίες προήλθε η ζημία, έλαβαν χώρα επί του υπό ημεδαπή σημαία πλοίου «AVANCE», οι δε επιζήμιες συνέπειές τους εμφανίσθηκαν στη Θεσσαλονίκη. Έτσι που έκρινε, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν παραβίασε, απ' ευθείας ή εκ πλαγίου, τη διάταξη του άρθρου 26 Α.Κ, οι δε περί του εναντίου πρώτος, δεύτερος και τρίτος λόγοι αναιρέσεως είναι αβάσιμοι.

Συνεπώς, η προσβαλλόμενη απόφαση, με το να δεχθεί ότι η ζημία των πραγμάτων που φορτώθηκαν οφείλεται σε αμέλεια του πλοιάρχου και του πληρώματος του πλοίου «AVANCE», οι ενέργειες των οποίων εμπíπτουν στην έννοια της αδικοπραξίας και ότι η αξίωση αποζημιώσεως που απορρέει από αυτή, υπόκειται στην πενταετή παραγραφή του άρθρου 937 Α.Κ και διασώζεται μετά τη συμπλήρωση της ενιαύσιας παραγραφής του άρθρου 148 του ΚΙΝΔ, στην οποία υπάγεται η αξίωση από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, ούτε τις προεκτεθείσες ουσιαστικού δικαίου διατάξεις, ούτε κάποια άλλη παραβίαση, οι δε περί του εναντίου λόγοι αναιρέσεως, που καταλογίζουν στην προσβαλλομένη τις πλημμέλειες του άρθρου 559 αριθμ. 1 ΚΠολΔ, είναι αβάσιμοι.

Επειδή, από το άρθρο 105 παρ. 1 του ΚΙΝΔ, το οποίο ορίζει ως εφοπλιστή εκείνον που εκμεταλλεύεται για τον εαυτό του πλοίο ανήκον στην κυριότητα άλλου, σε συνδυασμό προς τις περί ναυλώσεως διατάξεις των άρθρων 107 - 110 του ίδιου Κώδικα, συνάγεται ότι εφοπλιστής δεν αποκλείεται να είναι και ο ναυλωτής, εφ' όσον σε αυτόν ανήκει η εκμετάλλευση και η ναυτική διεύθυνση του πλοίου. Κατά δε το άρθρο 106 παρ. 1 του ΚΙΝΔ, ο εφοπλιστής, εκτός εναντίας συμφωνίας, διορίζει τον πλοίαρχο.

Στη προκειμένη περίπτωση, με την προσβαλλόμενη απόφαση έγινε δεκτό ότι ο πλοίαρχος του πιο πάνω πλοίου είχε διορισθεί από την αναιρεσείουσα, η οποία ήταν ναυλώτρια αυτού. Στην ως άνω κρίση οδηγήθηκε το Εφετείο, αφού προηγουμένως έλαβε υπόψη όλα τα προσκομισθέντα αποδεικτικά μέσα, με τα οποία η υπ' αριθμ. 1819/1985 προδικαστική απόφαση του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου είχε διατάξει απόδειξη για το περιστατικό αυτό.

Συνεπώς, ήταν αβάσιμοι αφ' ενός μεν ο εκ του άρθρου 559 αριθμ. 1 ΚΠολΔ λόγος αναιρέσεως, με τον οποίο διατυπώνεται η αιτίαση ότι η αναιρεσείουσα, ως ναυλώτρια, δεν είχε τη δυνατότητα να διορίζει τον πλοίαρχο και, ως εκ τούτου, δεν ευθύνεται εκ της προστήσεως για το πταίσμα αυτού. Ο λόγος αναιρέσεως μέμφεται

την προσβαλλομένη για παράβαση του άρθρου 144 περ. α' του ΚΙΝΔ, στην οποία φέρεται ότι υπέπεσε το Εφετείο με το να μη χαρακτηρίσει την θαλασσοταραχή, η οποία αποτέλεσε την αιτία της ζημίας του φορτίου, ως θαλάσσιο συμβεβηκός, που συνεπάγεται την απαλλαγή του μεταφορέα και από την ευθύνη εξ αδικοπραξίας. Ο λόγος αυτός ήταν απορριπτέος προεχόντως ως αόριστος, καθόσον δεν εξειδικεύει το υπαγωγικό σφάλμα, στο οποίο αιτιάζεται ότι υπέπεσε το Εφετείο.

Για τους λόγους αυτούς, απορρίφθηκε η από 05/7/2001 αίτηση της εταιρίας με την επωνυμία «...», για αναίρεση της υπ' αριθμόν 849/1998 απόφασης του «...» και καταδίκασε την αναιρεσείουσα στη δικαστική δαπάνη της αναιρεσιβλήτου (Εφετείο Πειραιά, 2003:1145).

8.6. ΑΓΩΓΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΑΠΟ ΒΛΑΒΗ Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΖΩΟΤΡΟΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Η συγκεκριμένη περίπτωση αφορά αποζημίωση δύο εταιριών που συνδέονται με τη μεταφορά ενός φορτίου ζωοτροφών και οι οποίες αιτούνται την αποζημίωσή του από την ασφαλίστρια εταιρεία. Η ασφαλίστρια εταιρεία αποζημίωσε για το σύνολο του φορτίου και όχι την κάθε εταιρεία χωριστά ενώ το δικαστήριο τη δικαίωσε ως προς την πράξη της αυτή. Στη συνέχεια παρατίθεται τόσο το ιστορικό της αποζημίωσης όσο και το αιτιολογικό της απόφασης.

Το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά, συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 12 Μαΐου 2005, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ της ανώνυμης ασφαλιστικής εταιρείας με την επωνυμία «...» και των ανωνύμων εταιριών με την επωνυμία «...» και «...». Η ενάγουσα και ήδη εκκαλούσα άσκησε ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς την αριθ. κατ. 6199/27-6-2001 αγωγή της, επί της οποίας εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 3201/2003 οριστική απόφασή του που απέρριψε την αγωγή. Την απόφαση αυτή προσέβαλε ενώπιον του δικαστηρίου η ενάγουσα - εκκαλούσα με την από 24/10/2003 έφεσή της.

Η έφεση της ενάγουσας, ήδη εκκαλούσας κατά της 3201/2003 οριστικής απόφασης του «...», που εκδόθηκε κατά την τακτική διαδικασία, έχει ασκηθεί σύμφωνα με τις νόμιμες διατυπώσεις και ήταν εμπρόθεσμη και έπρεπε, επομένως, να γίνει τυπικά δεκτή και να ερευνηθεί περαιτέρω, κατά την ίδια ως άνω διαδικασία, ως προς το παραδεκτό και βάσιμο των λόγων που τη θεμελιώναν.

Με την από 20/06/2001 (αριθμ. κατάθ.6199/2001) αγωγή της ενώπιον του «...», η ενάγουσα ήδη εκκαλούσα εξέθεσε ότι τον Ιούλιο του έτους 2000 η εδρεύουσα στη Γαλλία εταιρία Biotal Chabert Petfood πώλησε στην εδρεύουσα στην Αθήνα εταιρία Professional ΕΠΕ, ζωοτροφές συνολικής αξίας 59.079.36 γαλλικών φράγκων, ήτοι 9.006,59 ευρώ. Για τη μεταφορά των παραπάνω εμπορευμάτων καταρτίστηκε σύμβαση μεταξύ της αγοράστριας και της εδρεύουσας στον Πειραιά β' εναγομένης εταιρίας «...», με τη μεσολάβηση της α' εναγομένης εταιρίας «...», που ενεργούσε ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς, δυνάμει της οποίας η πρώτη ανέλαβε να μεταφέρει έναντι αμοιβής τα παραπάνω εμπορεύματα από τη Μασσαλία στον Πειραιά.

Σε εκτέλεση των συμφωνηθέντων τα εμπορεύματα κατάλληλα συσκευασμένα, φορτώθηκαν στις 29/07/2000 σ' ένα εμπορευματοκιβώτιο στο λιμάνι της Μασσαλίας στο με τουρκική σημαία τουρκική φορτηγό πλοίο «...» το οποίο είχε χρονοναυλώσει η β' εναγομένη από την πλοιοκτήτρια εταιρία «...» προκειμένου να μεταφερθούν δια θαλάσσης στον Πειραιά και εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 52/29-7-2000 φορτωτική στην οποία αναγράφηκε ως φορτώτρια των εμπορευμάτων η πωλήτρια (η οποία ενεργούσε για λογαριασμό της αγοράστριας), ως παραλήπτρια η «...», η οποία μεσολαβούσε μεταξύ πωλήτριας και αγοράστριας για την εισαγωγή και ως τελική παραλήπτρια η αγοράστρια.

Την 01/08/2000, ενώ το ανωτέρω πλοίο έπλεε ανοικτά των Ιταλικών ακτών βυθίστηκε, μετά από έκρηξη στο χώρο του μηχανοστασίου του με συνέπεια να απολεσθεί το σύνολο των μεταφερομένων υπ' αυτού εμπορευμάτων. Η αγοράστρια και παραλήπτρια του φορτίου ζημιώθηκε το ποσό των 9.006,59 ευρώ, που αποτελούσε τη συνήθη αξία ομοίων με τα απολεσθέντα εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού κατά το χρόνο της εκφόρτωσης (ελλείπει χρηματιστηριακής ή τρέχουσας τιμής). Η ίδια (η ενάγουσα) που είχε ασφαλίσει το ανωτέρω φορτίο κατά των κινδύνων της μεταφοράς τους, κατέβαλε στην ασφαλισμένη της παραλήπτρια στις 25/09/2000 το παραπάνω ποσό για την παραπάνω αιτία και έτσι υποκαταστάθηκε αυτοδίκαια στα δικαιώματα της τελευταίας για αποκατάσταση της ζημίας της.. Ζήτησε δε, μετά παραδεκτό περιορισμό του καταψηφιστικού αιτήματος σε αναγνωριστικό, να αναγνωρισθεί ότι οι εναγόμενες όφειλαν να της καταβάλουν, εις ολόκληρον η καθεμία, το συνολικό ποσό των 9.006,59 ευρώ, με το νόμιμο τόκο από την επίδοση της αγωγής.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, στην άσκηση αγωγής αποζημιώσεως από βλάβη ή απώλεια του φορτίου κατά του θαλάσσιου μεταφορέα (και παραγγελιοδόχου

μεταφοράς) νομιμοποιείται μόνο ο δικαιούχος της φορτωτικής η οποία μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση, όταν έχει εκδοθεί «εις διαταγήν», είτε με εκχώρηση όταν έχει εκδοθεί ονομαστική. Κατά συνέπεια, για το ορισμένο και νόμο βάσιμο μιας τέτοιας αγωγής απαιτείται ο ενάγων (στην περίπτωση που είναι παραλήπτης του φορτίου ή υποκατασταθείς στα δικαιώματα του τελευταίου ασφαλιστής) να επικαλείται για την παραγωγή του αγωγικού δικαιώματος, εκτός από τα στοιχεία, ήτοι της καταρτίσεως των συμβάσεων παραγγελίας και θαλάσσιας μεταφοράς, της παραδόσεως και βλάβης ή απώλειας του φορτίου με τη συνακόλουθη ζημία και αξία των εμπορευμάτων, υπολογιζομένης ότι κατέστη νόμιμος από οπισθογράφηση δικαιούχος της φορτωτικής (όταν πρόκειται για φορτωτική εις διαταγήν), ώστε να του έχουν μεταβιβασθεί τα δικαιώματα από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς.

Η επίκληση του στοιχείου αυτού, που προσέδωσε στον ενάγοντα την ιδιότητα του φορέως του δικαιώματος από την έννομη σχέση της μεταφοράς για την παροχή της αιτουμένης εννόμου προστασίας του, ήταν όλως αναγκαία για το ορισμένο και νόμο βάσιμο της αγωγής, η έλλειψη του οποίου κατέστησε αυτήν ανεπίδεκτη δικαστικής εκτιμήσεως και ως εκ τούτου απαράδεκτη και απορριπτέα. Ο νόμος μόνο στο φορέα του δικαιώματος αυτού αναγνωρίζει το δικαίωμα στην έγερση της εν λόγω αγωγής. Όμως, στην κρινόμενη αγωγή η ενάγουσα ασφαλίστρια του μεταφερόμενου φορτίου, ουδόλως ανέφερε την παραγωγή του αγωγικού δικαιώματος την ιδιότητά της ως φορέως του ασφαλισμένου συμφέροντος (νομιμοποίηση), του ότι δηλαδή η δικαιοπάροχος ασφαλισμένη της, αγοράστρια του φορτίου «...» υπήρξε η νόμιμη εξ οπισθογραφήσεως κάτοχος της φορτωτικής, ούτως ώστε να δικαιούται στην άσκηση της ένδικης αγωγής.

Συνεπώς, το «...», που έστω με διαφορετική και ελλιπή εν μέρει αιτιολογία απέρριψε την ένδικη αγωγή ως αόριστη και κατά συνέπεια ως ανεπίδεκτη δικαστικής εκτιμήσεως, τόσο έναντι της δεύτερης, όσο και έναντι της πρώτης που ενάγεται ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ορθά, σύμφωνα με τη νομική σκέψη που προηγήθηκε, εφάρμοσε το νόμο και δεν έσφαλε και όσα αντίθετα ισχυρίζεται η ενάγουσα με τους σχετικούς λόγους της εφέσεώς της, με τους οποίους μάλιστα απαραδέκτως για πρώτη φορά πειράται να συμπληρώσει την αγωγή με την επίκληση (και προσκόμιση) στην κατ' έφεση δίκη της αναφερόμενης στην αγωγή φορτωτικής, οπισθογραφημένης από την τράπεζα «...» για την παραγωγή του αγωγικού δικαιώματος. Επομένως, η ένδικη έφεση απορρίφθηκε στο σύνολό της ως ουσιαστικά αβάσιμη και συμψηφίστηκαν όμως τα δικαστικά έξοδα μεταξύ των διαδίκων (Εφετείο Πειραιά, 2005:1019).

8.7. ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη με την οποία αποφάνθηκε το δικαστήριο σε περίπτωση προσάραξης πλοίου και απώλειας υγρού φορτίου καυσίμων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η ασφαλιστρια εταιρεία αποζημίωσε στο σύνολο τις βλάβες, χωρίς να μελετηθεί η κάθε περίπτωση χωριστά. Στις παραγράφους που θα ακολουθήσουν, θα παρουσιαστεί τόσο η πορεία του συμβάντος όσο και το αιτιολογικό της οριστικής απόφασης μετά την έφεση.

Το Ναυτικό Δικαστήριο, συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 16 Σεπτεμβρίου 2004 για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ της καλούσας ασφαλιστικής εταιρείας «...» και των εφεσίβλητων εταιρείας «...», «...», «...» και «...», που εδρεύουν στον Πειραιά. Η εκκαλούσα άσκησε ενώπιον του «...» υπ' αριθμ. εκθ. καταθ. 13337/2.12.98 αγωγή της, επί της οποίας εκδόθηκε η υπ' αριθ. 223/01 οριστική απόφαση του ως άνω δικαστηρίου, που απέρριψε την αγωγή. Την απόφαση αυτή προσέβαλε ενώπιον του Δικαστηρίου η καλούσα – εκκαλούσα με την από 02/12/2002 και υπ' αριθ. καταθ. 1515/2002 έφεσή της.

Η κρινόμενη έφεση της ενάγουσας και ήδη εκκαλούσας κατά της 223/2001 οριστικής απόφασης του «...» που εκδόθηκε κατά την τακτική διαδικασία, ασκήθηκε εμπρόθεσμα και κατά τις νόμιμες διατυπώσεις. Επομένως έπρεπε να γίνει τυπικά δεκτή και να ερευνηθεί περαιτέρω ως προς το παραδεκτό και το βάσιμο των λόγων της, κατά την ίδια πιο πάνω διαδικασία (άρθρο 533 ΚΠολΔ).

Στην προκείμενη περίπτωση με την από 02/12/1998 αγωγή, επί της οποίας εκδόθηκε η εκκαλούμενη απόφαση, η ενάγουσα ασφαλιστική εταιρία «...», η οποία ήδη μετονομάστηκε σε «...» (ΦΕΚ 513/2.7.99, τεύχος ΑΕ και ΕΠΕ), ισχυρίστηκε ότι με την από 22/10/97 σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της εταιρίας «...» (ναυλώτριας) και των εναγομένων εταιριών «...», «...», «...» (εκναυλωτριών), πλοιοκτητριών των υπό ελληνική σημαία πλοίων «ΣΕΡΙΦΟΣ», «ΟΚΤΟΝΙΑ» και «NEMEA», αντίστοιχα, συμφωνήθηκε να μεταφερθούν με τα παραπάνω πλοία διάφορες ποσότητες υγρών καυσίμων (χύμα), κυριότητας της ναυλώτριας ή με εντολή της και τρίτων, από τα διυλιστήρια Ασπροπύργου, Πετρόλα, Μότορ - όϊλ και Θεσσαλονίκης προς τις ανά την Ελλάδα εγκαταστάσεις της ως άνω ναυλώτριας ή κατ' εντολή της προς τις εγκαταστάσεις τρίτων, με τους όρους που περιέχονται ειδικότερα στην εν λόγω σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς.

Σε εκτέλεση της σύμβασης αυτής, στις 26/10/1997, φορτώθηκαν με εντολή της

ναυλώτριας στο πλοίο «ΣΕΡΙΦΟΣ», πλοιοκτησίας της πρώτης εναγομένης, από τα διυλιστήρια Ασπροπύργου με προορισμό το λιμάνι της Αμφιλοχίας, 550 m³ βενζίνης super, 300 m³ αμόλυβδης βενζίνης και 950 m³ πετρελαίου κίνησης, κυριότητας της ναυλώτριας και τρίτων εταιριών, όπως ειδικότερα εκτίθεται στην αγωγή.

Στις 28/10/1997, και περί ώρα 1.50' μ.μ., ενώ το πιο πάνω πλοίο έπλεε με ελαφρύ άνεμο και καλή ορατότητα στον «...», από αμέλεια και ανεπιτηδειότητα του υποπλοιάρχου «...» ο οποίος ήταν κατά τη στιγμή εκείνη αξιωματικός φυλακής και δεν ήλεγξε την τήρηση της πορείας του πλοίου, προσάραξε στη βραχώδη περιοχή του ακρωτηρίου «ΑΚΡΑ ΒΑΡΔΙΑ» του όρου Καραβοστάσι. Στις 23.30' μ.μ. της ίδιας ημέρας έφθασε στο σημείο προσάραξης το ρυμουλκό «EVERPLAST», προκειμένου να αποκολλήσει και να ρυμουλκήσει το πλοίο, το φορτίο του οπίου δεν είχε ακόμη υποστεί διαρροή. Αν και ο καιρός ήταν πολύ καλός, τόσο ο πλοίαρχος του «ΣΕΡΙΦΟΣ» όσο και ο εκεί ευρισκόμενος εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρίας «...» (δεύτερος των εναγομένων), απαγόρευσαν στο ρυμουλκό να δέσει στην πρύμνη του προσαράξαντος πλοίου και ζήτησαν την απομάκρυνσή του προκειμένου η όλη επιχείρηση να πραγματοποιηθεί την επόμενη ημέρα, παρά την πρόβλεψη για αύξηση των πνεόντων ανέμων στην περιοχή.

Στη συνέχεια, με την πάροδο της ώρας οι καιρικές συνθήκες χειροτέρευσαν, με αποτέλεσμα το πλοίο, στις 29/10/1997, να παρασυρθεί προς τα δεξιά, παράλληλα με την ακτή, και να υποστεί ρήγμα στη δεξιά πλευρά αυτού. Εξαιτίας του ρήγματος αυτού, ένα μέρος των μεταφερομένων ως άνω υγρών καυσίμων χύθηκε στη θάλασσα και απωλέσθηκε, ενώ το υπόλοιπο φορτίο 786,764 m³ διασώθηκε, και μεταφέρθηκε, στις 03/11/97, στα διυλιστήρια Ασπροπύργου, όπου απαιτήθηκε η επαναδιύλισή του, διότι ήταν αναμειγμένο και δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στην κατάσταση που βρισκόταν. Τελικά διασώθηκαν (μετά την επαναδιύλισή τους) 133,75 m³ βενζίνης super, 157,353 m³ αμόλυβδης βενζίνης και 495,661 m³ πετρελαίου κίνησης, ενώ απωλέσθηκαν 416,25 m³, 142,647 m³ και 454,339 m³ υγρών καυσίμων αντίστοιχα, η αξία των οποίων στον τόπο και στο χρόνο εκφόρτωσής τους, ανερχόταν σε 46.323 δρχ./ m³ για τη βενζίνη SUPER, σε 48.075 δρχ./ m³ για την αμόλυβδη βενζίνη και σε 46.515 δρχ./ m³ για το πετρέλαιο κίνησης.

Για τη διάσωση του εναπομείναντος φορτίου των υγρών καυσίμων δαπανήθηκε επιπλέον το ποσό των 28.634.407 δρχ., προκειμένου να γίνει μετάγγιση αυτού με τη βοήθεια του Δ/Ξ «ΣΠΑΡΤΗ» και του ρυμουλκού «ΚΑΠΑ ΠΑΟΥΕΡ», από το προσαραγμένο πλοίο στο Δ/Ξ NEMEA (πλοιοκτησίας της τρίτης εναγομένης), με το

οποίο μεταφέρθηκε στα διυλιστήρια Ασπροπύργου, και να αποφευχθεί η περαιτέρω ρύπανση της θάλασσας. Από την τελευταία αυτή δαπάνη η ναυλώτρια εταιρία επιβαρύνθηκε με ποσοστό 64,2%. Κατά τα ως άνω εκτεθέντα μερική απώλεια του μεταφερομένου φορτίου της ναυλώτριας και η βλάβη του διασωθέντος μέρους αυτού οφείλεται σε υπαιτιότητα της πρώτης των εναγομένων (εκναυλώτριας πλοιοκτήτριας) και των προστηθέντων της (πλοιάρχου και υποπλοιάρχου του πλοίου ΣΕΡΙΦΟΣ, οι οποίοι από ανεπιτηδειότητα και αμέλεια δεν τήρησαν ορθή πορεία και άφησαν το πλοίο να προσαράξει, άλλως σε υπαιτιότητα της πρώτης εναγομένης, η οποία, ενώ είχε αναλάβει την υποχρέωση, κατά τους όρους της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς, σε περίπτωση προσάραξης του πλοίου να καταβάλει κάθε προσπάθεια για την αποκόλλησή του κατά τον οικονομικότερο και ασφαλέστερο τρόπο, εν τούτοις αυτή διά του εκπροσώπου της «...» (δεύτερου των εναγομένων) και του πλοιάρχου απέκρουσαν τη δυνατότητα της άμεσης αποκόλλησης του πλοίου που προσφέρθηκα από το ρυμουλκό EVERPLAST, κάτω από τις συνθήκες που προαναφέρθηκαν, αδιαφορώντας έτσι για την τύχη του φορτίου, το οποίο ήταν βέβαιο ότι δεν θα υφίστατο τις προαναφερθείσες βλάβες, αν η πρώτη εναγομένη επέτρεπε την άμεση αποκόλληση του πλοίου.

Για την αποκατάσταση των ως άνω ζημιών της εκναυλώτριας, ευθύνονται επιπλέον εις ολόκληρον η τρίτη και η τέταρτη των εναγομένων, διότι συμβλήθηκαν από κοινού με την πρώτη κατά την κατάρτιση της ένδικης σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς με τη ναυλώτρια εταιρία. Η τελευταία είχε συνάψει με την ενάγουσα το 8013357/1121/97 ασφαλιστήριο συμβόλαιο, με το οποίο αυτή είχε αναλάβει να ασφαλίσει τη ναυλώτρια εταιρία για όλους τους κινδύνους της θαλάσσιας μεταφοράς, από το χρόνο φόρτωσης μέχρι το χρόνο εκφόρτωσης των προϊόντων που μεταφέρονταν με τα παραπάνω πλοία των εναγομένων εκναυλωτών, για το ποσό των 2.569.847.240 δρχ.. Μετά την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου κατέβαλε στην ασφαλισμένη ναυλώτρια εταιρία, κατόπιν συμβιβασμού, το συνολικό ποσό των 37.423.077 δρχ., κι έτσι υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα αυτής, από το νόμο αλλά και λόγω συμβατικής εκχώρησης, για τη συνολική ζημία που υπέστη από την απώλεια μέρους του μεταφερομένου φορτίου, αλλά και από τη δαπάνη στην οποία υποβλήθηκε η ναυλώτρια για τη διάσωση του υπολοίπου φορτίου, κάτω από τις συνθήκες που προαναφέρθηκαν.

Με βάση το ιστορικό αυτό η ενάγουσα ζήτησε να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι να της καταβάλουν, ο καθένας εις ολόκληρον, το ποσό των 37.423.077 δρχ. με το νόμιμο

τόκο από την επίδοση της αγωγής. Με τέτοιο περιεχόμενο και αίτημα η αγωγή αυτή είναι αόριστη, και κατά συνέπεια απορριπτέα, διότι εφόσον πρόκειται για βλάβη πραγμάτων κατά τη διάρκεια θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ ελληνικών λιμένων (η οποία περιλαμβάνεται στην ευρύτερη έννοια της ναύλωσης), ανεξάρτητα από την έκδοση ή μη φορτωτικής, εφαρμογή έχουν αποκλειστικά οι διατάξεις των «...» – Βίσμπυ και όχι οι διατάξεις του ΚΙΝΔ για τον καθορισμό, μεταξύ άλλων, της αποκαταστατέας ζημίας της ενάγουσας, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν στη μείζονα σκέψη. Δηλαδή έπρεπε για την πληρότητα του δικογράφου της ένδικης αγωγής να αναφέρεται, αν οι τιμές μονάδας του απολεσθέντος φορτίου κατά το χρόνο και στον τόπο που αυτό εκφορτώθηκε ή έπρεπε να εκφορτωθεί, με τις διακρίσεις ανά καύσιμο που αναγράφονται στην αγωγή, αντιστοιχούν είτε στη χρηματιστηριακή είτε στην τρέχουσα τιμή της αγοράς είτε, εφόσον δεν υπάρχει καμία από αυτές, στη συνήθη αξία αυτού.

Εφόσον η ενάγουσα αξίωσε με την αγωγή την καταβολή αποζημίωσης για περισσότερες της μιας ζημίες, όπως αυτή περιορίστηκε στο συνολικό ποσό των 37.423.077 δρχ. (για όλες τις επιμέρους ζημίες) μετά τον επικαλούμενο στην αγωγή συμβιβασμό μεταξύ της ναυλώτριας (ασφαλισμένης) και της ενάγουσας, δεν προσδιορίστηκε από τη συνολικώς καταβληθείσα πιο πάνω (μετά το συμβιβασμό) αποζημίωση, ποιο ποσό ακριβώς αφορούσε τη ζημία από την απώλεια μέρους του φορτίου και ποιο ποσό τη ζημία από τις δαπάνες διάσωσης του υπολοίπου φορτίου. Επιπλέον δε ως προς την τελευταία αυτή ζημία, συνολικού ύψους αρχικά 28.634.407 δρχ., δεν καθορίστηκαν οι επιμέρους εργασίες που έγιναν για τη διάσωση του εν λόγω φορτίου και τα ποσά που δαπανήθηκαν για καθεμιά από αυτές.

Επομένως το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο που απέρριψε την ένδικη αγωγή με την εκκαλούμενη απόφασή του ως αόριστη, αν και με διαφορετική κατά ένα μέρος αιτιολογία, η οποία αντικαταστάθηκε με την αιτιολογία της παρούσας απόφασης, δεν έσφαλε κατ' αποτέλεσμα ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου. Μετά από αυτά απορρίφθηκε ως κατ' ουσία βάσιμη η κρινόμενη έφεση, με τους σχετικούς λόγους της οποίας η εκκαλούσα υποστηρίζει τα αντίθετα (Εφετείο Πειραιά, 2005:1029).

8.8. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ

Η παρούσα περίπτωση εξετάζει τον περιορισμό της ευθύνης ασφαλιστικής εταιρείας από ναύαγιο πλοίου και την πρόκληση μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ασφαλιστική εταιρεία κατέβαλε τις προβλεπόμενες αποζημιώσεις ενώ η ενάγουσα αξίωσε την καταβολή επιπλέον αποζημιώσεων. Στη συνέχεια παρουσιάζεται ολόκληρο το αιτιολογικό της τελικής έκβασης της έφεσης επί της προηγούμενης απόφασης.

Ειδικότερα, το Εφετείο Πειραιά, συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 2 Δεκεμβρίου 2004, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ της εκκαλούσας ναυτικής εταιρείας με την επωνυμία «...» και της εφεσίβλητης αλλοδαπής ασφαλιστικής εταιρείας «...» η οποία εδρεύει στο Ροστόκ της Γερμανίας, διατηρεί πρακτορείο στον Πειραιά όπου εδρεύει η εταιρεία με την επωνυμία «...» από την οποία πρακτορεύεται και εκπροσωπείται νόμιμα και από τον αντίκλητό της στον Πειραιά,

Η ενάγουσα άσκησε ενώπιον του «...» υπ' αριθ. εκθ. καταθ. 1468/9-2-2000 και 12758/15-12-2000 αγωγές της, επί των οποίων εκδόθηκε η υπ' αριθ. 3849/2003 οριστική απόφαση του ως άνω δικαστηρίου, που δέχθηκε τ' αναφερόμενα σ' αυτή. Την απόφαση αυτή προσέβαλε ενώπιον του Εφετείου Πειραιά η ενάγουσα με την από 13/10/2003 και υπ' αριθ. καταθ. 1363/2003 έφεσή της, της οποίας η συζήτηση

Με την από 08/12/2000 (αρ. κατάθ. 1468/9-2-2000) αγωγή της ενώπιον του «...» η ενάγουσα, ήδη εκκαλούσα ναυτική εταιρία εξέθεσε ότι στις 11/05/1999 το με σημαία «St. John's Antiqua & Barbuda» πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερς), του οποίου κυρία ήταν η α' εναγομένη εταιρία «...» και διαχειρίστρια η β' εναγομένη εταιρία «...» ήταν παραβεβλημένο στο Ικόνιο του Κερατσινίου και ότι εκεί πήρε επικίνδυνη κλήση, με αποτέλεσμα να βυθισθεί και να προκληθεί θαλάσσια ρύπανση, η οποία αντιμετωπίστηκε με τις αντιρρυπαντικές και απορρυπαντικές υπηρεσίες που προσέφερε αυτή με το εξειδικευμένο προσωπικό της και τα πλωτά και χερσαία μέσα που διέθεσε. Η ενάγουσα προέβη στις εργασίες αυτές κατόπιν εντολής της γ' εναγομένης αλλοδαπής ασφαλιστικής εταιρίας (αλληλοασφαλιστικού οργανισμού) «...», η οποία με την ιδιότητα του ασφαλιστή είχε ασφαλίσει το πλοίο από τον κίνδυνο θαλάσσιας ρύπανσης και ενεργούσε και ως εκπρόσωπος των λοιπών εναγομένων.

Ζήτησε δε, κατόπιν παραδεκτού περιορισμού του καταψηφιστικού αιτήματος σε αναγνωριστικό, να αναγνωριστεί η υποχρέωση της γ' εναγομένης, ήδη εφεσίβλητης (ως προς την οποία και μόνο εισήχθη η αγωγή), να της καταβάλει το ποσό των 124.514.940 δρχ., που αντιστοιχεί στην αμοιβή της για τις προσφερθείσες υπηρεσίες της, με το νόμιμο τόκο από την επομένη της ασκήσεως της αγωγής. Στη συνέχεια, και πριν τη συζήτηση της ως άνω (κύριας) αγωγής, η ενάγουσα άσκησε την από 11/12/2000 (αρ. κατάθ. 12758) αγωγή της, την οποία χαρακτηρίζει ως συμπληρωματική - επιβοηθητική, η οποία στρέφεται κατά των ίδιων ως άνω εναγομένων και με την οποία ζήτησε, κατόπιν παραδεκτού περιορισμού του καταψηφιστικού αιτήματος σε αναγνωριστικό, να αναγνωριστεί η υποχρέωση της γ' εναγομένης (ως προς την οποία μόνο εισήχθη η αγωγή) να της καταβάλει το ποσό των 289.800 δρχ., που αντιστοιχεί στην αμοιβή της για τις μεταγενέστερες της ασκήσεως της πρώτης αγωγής προσφερθείσες υπηρεσίες της, από την ίδια όπως και η (κύρια) αγωγή αιτία, με το νόμιμο τόκο από την επομένη της ασκήσεως της αγωγής. Το δικαστήριο «...», αφού συνεκδίκασε ερήμην της γ' εναγομένης τις δύο αγωγές, στη συνέχεια απέρριψε αυτές ως απαράδεκτες.

Στην προκειμένη περίπτωση, από όλα τα έγγραφα που επικαλούνται και νόμιμα προσκομίζουν οι διάδικοι και από τις ομολογίες τους που περιέχονται στις προτάσεις τους ή συνάγονται από αυτές αποδείχθηκε ότι στις 12/05/1999 το με σημαία «ANTIGUA και BARBUDA» φορτηγό πλοίο, βυθίστηκε, ενώ ήταν παραβεβλημένο και πρυμνοδετημένο στο λιμένα «...» και φόρτωνε εμπορευματοκιβώτια με προορισμό τη Λατάκα της Συρίας. Την αστική ευθύνη του πλοίου αυτού από θαλάσσια ρύπανση είχε ασφαλίσει κατά τον παραπάνω χρόνο της βύθισής του η εναγομένη εφεσίβλητη αλλοδαπή ασφαλιστική εταιρία (αλληλοασφαλιστικός οργανισμός). Οι ένδικες δύο αγωγές (κύρια και παρεμπίπτουσα) αφορούσαν, όπως σαφώς προκύπτει από το περιεχόμενο αυτών, δαπάνες της ενάγουσας εκκαλούσας ναυτικής εταιρίας για τη λήψη μέτρων αναγκαίων για τον αποκλεισμό και τον περιορισμό των επιβλαβών συνεπειών από το φορτίο του βυθισθέντος πλοίου «...» καθώς και από σκουπίδια ή πετρέλαιο που διέρρευε από αυτό.

Η εκκαλούσα ενήργησε στην προκειμένη περίπτωση υπό τις εντολές και τις υποδείξεις του «...» που ήταν επιφορτισμένο από το νόμο να φροντίζει για την καλή κατάσταση του λιμένα και την ασφάλεια των πλοίων στην περιοχή της δικαιοδοσίας του. Όμως, από τις ρητές ομολογίες των διαδίκων που περιέχονται στις προτάσεις τους και τα επικαλούμενα και νομίμως προσκομιζόμενα από αυτούς έγγραφα και

ειδικότερα το πιστοποιητικό εθνικότητας του φορτηγού πλοίου «...», στο οποίο αναφέρονται πλήρως τα στοιχεία του, την 334/2000 απόφαση του «...», με την οποία επετράπη σύμφωνα με τις διατάξεις της παραπάνω, η σύσταση κεφαλαίου περιορισμού ευθύνης για χρέη της πλοιοκτήτριας από τη βύθιση του παραπάνω πλοίου, τη με αριθμό 18/21-3-2000 πράξη του «...», από την οποία προκύπτει ότι η ασφαλισμένη στην εφεσίβλητη ασφαλιστική εταιρία πλοιοκτήτρια του βυθισθέντος πλοίου προέβη στην κατάθεση της Δ/1483/2805 εγγυητικής επιστολής της εδρεύουσας στην «...» «BAYERISCHE HYPO-UND VEREINSBANK AG», για ποσό κεφαλαίου περιορισμού 248.826.696 δρχ. και ήδη 730.232,41 ευρώ, αποδεικνύεται ότι η αλλοδαπή εταιρία «...»,ως πλοιοκτήτρια του πλοίου συνέστησε κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης της από το ναυάγιο κατά τις διατάξεις της «...», η δε εκκαλούσα ενάγουσα ανήγγειλε τις περιεχόμενες στις δύο ένδικες αγωγές απαιτήσεις της εναντίον του συσταθέντος κεφαλαίου, αποδεχόμενη έτσι ότι οι ένδικες απαιτήσεις της υπάγονται σε περιορισμό.

Επομένως, σύμφωνα με τη νομική σκέψη που προηγήθηκε, συνέπεια της συστάσεως του κεφαλαίου αυτού και της αναγγελίας των ένδικων απαιτήσεων της εκκαλούσας εναντίον του, ήταν η αυτοδίκαιη άρση των ατομικών διώξεων για τις ίδιες απαιτήσεις τόσο ως προς την πλοιοκτήτρια του πλοίου όσο και ως προς την ασφαλιστρια της αστικής ευθύνης αυτού, υπέρ των οποίων συστάθηκε το κεφάλαιο αυτό. Συνεπώς, εφόσον εν προκειμένω δεν υπόκεινται απαιτήσεις που αφορούν θαλάσσια ρύπανση από μεταφορά πετρελαίου με την έννοια της προαναφερθείσας «...» της 29^{ης} Νοεμβρίου 1969 και των τροποποιητικών Πρωτοκόλλων της και δεν αποδείχθηκε (ούτε άλλωστε η εκκαλούσα ομολόγησε) ότι οι διάδικοι συνδέονται μεταξύ τους με κάποια σύμβαση ή άλλη έννομη σχέση, η εφεσίβλητη εναγομένη ασφαλιστική εταιρία είχε δικαίωμα να περιορίσει την αστική της ευθύνη για τις ναυτικές απαιτήσεις που προέρχονταν από το επίδικο ναυάγιο. Κατ' ακολουθία το «...» που, έστω με πιο απλή αιτιολογία, έκρινε σύμφωνα με τα ανωτέρω και με την εκκαλούμενη απόφασή του απέρριψε ως απαράδεκτες και τις δύο αγωγές κατ' άρθρο 13 παρ.1 της ... του 1973, ορθά ερμήνευσε και εφάρμοσε το νόμο και δεν έσφαλε και όσα αντίθετα ισχυρίζεται η ενάγουσα. Μετά από όλα αυτά και εφόσον δεν υπήρχε άλλος λόγος προς έρευνα, η ένδικη έφεση απορρίφθηκε ως κατ' ουσίαν αβάσιμη και συμψηφίστηκαν όμως τα δικαστικά έξοδα μεταξύ των διαδίκων (Εφετείο Πειραιά, 2005:382).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η ναυτική ασφάλιση αναμφίβολα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κομμάτια της ναυτιλίας. Από τη στιγμή που ξεκίνησαν οι θαλάσσιες μεταφορές, πάντοτε υπήρχαν οι κίνδυνοι τόσο για τους διενεργούντες τη μεταφορά, τους τρίτους αλλά και για τα φορτία, ιδιαίτερα όταν εκείνα αφορούσαν φορτία υψηλής επικινδυνότητας.

Στα πλαίσια ολοκλήρωσης της παρούσας εργασίας, ο βασικός στόχος ήταν η ανάδειξη της σπουδαιότητας της ναυτικής ασφάλισης ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις μεταφοράς των επικίνδυνων φορτίων. Η ανάλυση των στοιχείων στα διάφορα κεφάλαια, οδήγησε σε ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα που αξίζει να αναφερθούν.

Αρχικά, θα πρέπει να τονιστεί ότι η μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων μέσω θαλάσσης προϋποθέτει την ύπαρξη ορισμένων βασικών προδιαγραφών ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται βάση διεθνών κανόνων με σημαντικότερο εξ' αυτών τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Ειδών (IMDG CODE) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να λαμβάνουν τα μέτρα που ορίζονται στο συγκεκριμένο κώδικα και αφορούν τα φορτία, το πλοίο αλλά και το ανθρώπινο δυναμικό.

Επίσης, κατά τη ναυτική ασφάλιση μεταφερόμενων φορτίων, ιδιαίτερο ρόλο διαδραματίζει η μορφή του φορτίου (υγρό, αέριο, χύδην κλπ.) διότι υπάρχει διαφορετική κλίμακα επικινδυνότητας ανά φορτίο όπως αυτή έχει οριστεί από τους διεθνείς και τους εθνικούς κανονισμούς ασφαλείας. Οι εταιρείες ασφάλισης επικίνδυνων φορτίων για τον ορισμό των ασφαλίσεων, λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψιν το είδος του μεταφερόμενου φορτίου εξασφαλίζοντας πρώτα τα συμφέροντά τους και στη συνέχεια τον ναυλωτή.

Ένα ακόμη βασικό στοιχείο, που προέκυψε κυρίως μέσω των νομολογιών που μελετήθηκαν, είναι το γεγονός ότι στις περισσότερες των περιπτώσεων και παρ' όλες τις δικαστικές διαφορές μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών και ασφαλιστικών εταιρειών, οι αποζημιώσεις καταβάλλονταν βάσει των ασφαλιστηρίων συμβολαίων ενώ πολλές ήταν και οι περιπτώσεις που περάν των αποζημιώσεων των φορτίων, υπήρξαν και ενέργειες προστασίας του περιβάλλοντος. Ο βασικός στόχος του συστήματος αποζημιώσεων είναι ο καταμερισμός των ευθυνών σε περισσότερους φορείς με βασικότερο το πλοίο και το φορτίο.

Η ναυτική ασφαλιστική αγορά κινείται σε επίπεδα ανάπτυξης την τελευταία δεκαετία. Επομένως, το κύριο ζητούμενο είναι η δημιουργία συνθηκών που θα επιτρέψουν την σύγκλιση της ελληνικής προς τις αναπτυγμένες ναυτιλιακές ασφαλιστικές αγορές διεθνώς. Έτσι, οι ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρίες θα πρέπει να αφουγκραστούν το μέλλον της ναυτικής ασφάλισης αλλά και την δημιουργία εγγυητικών κεφαλαίων που θα προστατεύουν τους ασφαλισμένους.

Επίσης, η χάραξη συγκεκριμένης στρατηγικής η οποία θα στοχεύει στην δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας θα συμβάλλει στην θεσμική και πρακτική αναγνώριση του συμπληρωματικού ρόλου της ναυτικής ασφάλισης ως αρωγού των ασφαλών πλόων.

Πέραν όμως των βασικών στοιχείων που αφορούν τη ναυτική ασφάλιση, στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένες προτάσεις αναφορικά με τη διαχείριση των επικίνδυνων φορτίων κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους. Πρόκειται για γενικές προφυλάξεις και μέτρα ασφαλείας που πηγάζουν τόσο από τη νομοθεσία όσο και από πρακτικές που πηγάζουν από την κοινή λογική χωρίς φυσικά η απαρίθμηση τους να είναι εξαντλητική ή περιοριστική.

Κάθε επικίνδυνο φορτίο απαιτεί τη δική του ειδική διαχείριση και καλό είναι να έχει συνταχθεί εκ των προτέρων κατάλληλος «κατάλογος ενεργειών» και μέτρων προστασίας. Οι οδηγίες για οποιοδήποτε άτομο του πληρώματος των πλοίων, των εργαζομένων σε λιμένες, τους φορτωτές – εκφορτωτές, εταιρείες κλπ. πρέπει να είναι σαφείς, χωρίς πιθανότητα παρερμηνειών. Ειδικότερα, η ασφαλής μεταφορά επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης θα μπορούσε να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- 1) Αυστηρή τήρηση κανόνων ασφαλείας των πλοίων.
- 2) Λήψη απαραίτητων μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος.
- 3) Επαρκή γνώση καθηκόντων ασφαλείας επικίνδυνων φορτίων από το πλήρωμα του πλοίου μεταφοράς.
- 4) Φόρτωση – εκφόρτωση επικίνδυνων φορτίων λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα ανάλογα με την κλάση του επικίνδυνου φορτίου.
- 5) Ιδιαίτερη προσοχή στη μέγιστη ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου, στην περίπτωση μεταφοράς μερικού φορτίου, διαφορετικών φορτίων κ.λπ.
- 6) Κατάλληλη συσκευασία επικίνδυνων φορτίων και σήμανσή τους.
- 7) Σε περιπτώσεις διαρροών, απώλειας φορτίου, καταστροφής κλπ. εφαρμογή όλων των κανόνων ασφαλείας τόσο για το πλήρωμα, το πλοίο αλλά και το περιβάλλον.

- 8) Αυστηροί έλεγχοι κατά τη φόρτωση – εκφόρτωση και αναχώρηση – πρόσβασης στους λιμένες.
- 9) Εξασφάλιση όλων των απαραίτητων εγγράφων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
- 10) Τήρηση κανόνων Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Ειδών (IMDG CODE).
- 11) Σύναψη ασφαλιστηρίου συμβολαίου που καλύπτει πλήρως το επικίνδυνο φορτίο έναντι τρίτων και του περιβάλλοντος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Birnie, P., (1986). Pollution and fisheries in the North Sea. University of Tromso.
2. Boehmer - Christiansen, S. (1981). Marine pollution control. UNCLOS III as the partial codification of international practice. Environmental Law and Policy.
3. Brubaker, D., (1993). Marine pollution and international law. Belhaven Press, London and Florida.
4. Churchill, R., Lowe, A., (1992). The law of the sea. Manchester: Paperback.
5. Douglas, J., (2006). An Introduction to the IMDG Code. UK: Exis Technologies.
6. Gonigle - Zacher, M., (1981). Pollution, politics and international law. tankers at sea. California: University of California Press.
7. GreenPeace, (1998). 1998: Διεθνές έτος των ωκεανών. Τα απαραίτητα βήματα για ένα βιώσιμο μέλλον των θαλασσών. Αθήνα: GreenPeace.
8. Gunez-Ozbek, M.D., (2008). The carriage of dangerous goods by sea. Hamburg: Springer.
9. Kireas, (2007). Πληροφορίες για το υγροποιημένο φυσικό αέριο. Διαθέσιμο στο: <http://kireas.org/lng.htm>, Αθήνα.
10. Lees F., (1996). Loss prevention in the process industries, Butterworth - Heinemann. Oxford: 2nd Edition.
11. Silverstein, H., (1978). Superships and nation - states: The transnational politics of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Boulder, Colo: Westview Press.
12. UNHCHR, (2009). Διάσωση στη θάλασσα, αποτροπή και λαθρεπιβάτες. Αθήνα: Ύπατη Αρμοστεία του ΟΗΕ για τους Πρόσφυγες.
13. Αλεξόπουλος, Α., (2004), Διεθνές θαλάσσιο περιβαλλοντικό δίκαιο. Μυτιλήνη: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Θαλασσίων Επιστημών, Ανατύπωση πανεπιστημιακών σημειώσεων.
14. Ανώνυμος, (2004). Κώδικας IMDG και μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Διαθέσιμο στο: <http://www.econews.gr/2004/06/24/code-imdg>, Αθήνα
15. Ανώνυμος, (2010). Δεξαμενόπλοιο αερίων. Αθήνα: Περιοδικό Maritech News, Τεύχος 5.

16. Αργυριάδης, Α., (2007). Στοιχεία ασφαλιστικού δικαίου. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 5η Έκδοση.
17. Βαγιώκας, Ν., Τσιρώνης, Ι., Χατζής, Χ. (2007). Μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων. Αθήνα: Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας.
18. Βικιπαίδεια, (2011). Ειδικά φορτία πλοίων. Διαθέσιμο στο: http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%AC_%CF%86%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%AF%CE%B1_%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD, Αθήνα.
19. Βλαδιμήρου, Χ., (2007). Φορτία «καλυμμένα» από ζημιές. Διαθέσιμο στο: http://www.logistics-management.gr/opinion_art.php?ID=546, Αθήνα.
20. Βλάχος, Γ., (1999). Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.
21. Βλάχος, Γ., Αλεξόπουλος, Α., (1996). Διεθνείς οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.
22. Γιαννόπουλος, Γ., (1998). Θαλάσσιες μεταφορές. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Παρατηρητής.
23. Διακίδης, Τ., (2007). Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων: Αυστηροί έλεγχοι πριν την απογείωση. Αθήνα: Logistics management.
24. Εφετείο Πειραιά, (1999). Αξιόγραφα φορτωτική - Ισχύς αναγραφόμενων ρητρών. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Ναυτικό Τμήμα, Αριθμός 374.
25. Εφετείο Πειραιά, (2003). Ναύλωση πλοίου για θαλάσσιες μεταφορές. Εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές βάσει της Σύμβασης των Βρυξελλών. Εφοπλιστής, α. 105 παρ.1 ΚΙΝΔ. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Ναυτικό Τμήμα, Αριθμός 1145.
26. Εφετείο Πειραιά, (2005). Αγωγή αποζημίωσης από βλάβη ή απώλεια φορτίου ζωοτροφών κατά του θαλάσσιου μεταφορέα. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Ναυτικό Τμήμα, Αριθμός 1019.
27. Εφετείο Πειραιά, (2005). Δικαίωμα ασφαλιστικής εταιρίας στον περιορισμό της αστικής της ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις που προέρχονται από ναύαγιο πλοίου. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Ναυτικό Τμήμα, Αριθμός 382.

28. Εφετείο Πειραιά, (2005). Θαλάσσια ασφάλιση. Βλάβη μέρους του φορτίου. Καθ' ύλην αρμοδιότητα δικαστηρίου. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Ναυτικό Τμήμα, Αριθμός 338.
29. Εφετείο Πειραιά, (2005). Θαλάσσια μεταφορά μαρμάρων και καταστροφή τμήματος του φορτίου. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Ναυτικό Τμήμα, Αριθμός 305.
30. Εφετείο Πειραιά, (2005). Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Μεταφορά πετρελαίου. Προσάραξη πλοίου. Προσδιορισμός ευθύνης και αποζημίωση. Ν. 2107/92. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Ναυτικό Τμήμα, Αριθμός 1029.
31. Εφημερίδα της Κυβέρνησης, (1996). Κανονισμός φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικίνδυνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης (Π.Δ. 405/1996). Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, Τεύχος Α', Αρ. Φύλλου 272.
32. Εφημερίδα της Κυβέρνησης, (1997). Αποδοχή των κωδίκων για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (BCH) και για την κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα (EXISTING, GC, GC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) (Υ.Α. 1218.65/1/1997). Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, Τεύχος Β', Αρ. Φύλλου 101.
33. Εφημερίδα της Κυβέρνησης, (1998). Κανονισμός για την ασφαλή μεταφορά χύμα πετρελαίου χύμα υγρών χημικών και χύμα υγροποιημένων αερίων με δεξαμενόπλοια (Π.Δ. 146/1998). Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, Τεύχος Α', Αρ. Φύλλου 109.
34. Εφημερίδα της Κυβέρνησης, (1998). Κύρωση της Συμφωνίας - Πλαισίου για το θεσμικό καθεστώς της δημιουργίας διακρατικών συστημάτων μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, Τεύχος Α', Αρ. Φύλλου 297.
35. Εφημερίδα της Κυβέρνησης, (2004). Καθορισμός, εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των Φ/Γ πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 2001/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2001, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2002/84/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, Τεύχος Α', Αρ. Φύλλου 56.

36. Εφημερίδα της Κυβέρνησης, (2010). Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα», (SOLAS 1974), Π.Δ. 34. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, Τεύχος Α΄, Αρ. Φύλλου 73, σ. 1487.
37. Θανοπούλου, Ε., (1994). Ελληνική και διεθνής ναυτιλία. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
38. Ιωάννου, Κ., Στρατή, Α., (2000). Δίκαιο της θάλασσας. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.
39. Κιάντος, Β., (2007). Εννοιολογικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ασφαλίσεως του ελπίζομένου κέρδους. Πειραιάς: 6^ο Διεθνές ναυτικό συνέδριο Πειραιά.
40. Κιάντου - Παμπούκη, Α., (2003). Ναυτικό δίκαιο Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλας.
41. Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά, (1999). Θαλάσσια μεταφορά - Ευθύνη εκναυλωτή-μεταφορέα. Πειραιάς: Ναυτικό δικαστήριο, Αριθμός 1381.
42. Μπίκος, Σ., (2004). Ασφαλής μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων εισαγωγή στις οδικές μεταφορές. Αθήνα: Περιοδικό Υγιεινή και Ασφάλεια, Τεύχος 163 (Μάιος – Ιούνιος).
43. Μυλωνόπουλος, Δ., (1996). Ναυτικό δίκαιο Αθήνα: χ.ό.
44. Μυλωνόπουλος, Δ., (1999). Βασικές ναυτιλιακές γνώσεις. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
45. Νεκτάριος, Μ., (2010). Διοικητική Κινδύνων και Ασφαλίσεις Επιχειρήσεων. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
46. Ορφανός, Δ., (2002). Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας απο την εμπορική ναυτιλία. Διαθέσιμο στο: http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, Αθήνα: Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.), Τεύχος 26.
47. Παναγιωτακόπουλος, Β., (1994). Ναυλοσύμφωνα, ναυτασφάλιση. Αθήνα: Εκδόσεις Έλλην.
48. Παπαγιαννούλης, Κ., (2002). Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και διεθνής ναυτιλία . Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.
49. Πούλιος, Κ., Τσιρώνης, Ι., Χατζής, Χ., (2007). Μεταφορές επικίνδυνων φορτίων. Αθήνα: Έκδοση Ελληνικού Ινστιτούτου Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.).

50. Ρόκας, Κ., (2002). Εισαγωγή στο ιδιωτικό και ναυτικό Δίκαιο. Αθήνα: Εκδόσεις Μπένου, 2η Αναθεωρημένη Έκδοση.
51. Στεφανοπούλου, Α., (1996). Πλοίαρχος και η οικονομική και τεχνική του πλοίου. Αθήνα: Εκδόσεις Σταυριδάκη.
52. Συνεργατική Τράπεζα ΛΤΔ, (2011). Ασφάλιση μεταφοράς εμπορευμάτων. Διαθέσιμο στο: http://www.coopbank.com.cy/index.php?option=com_content&view=article&id=127&Itemid=534, Αθήνα.
53. Τζελέπης, Ν., (1988). Μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης: Ναυλοσύμφωνα, φορτωτική, κανόνες Χάγης. Αθήνα: Εκδόσεις Ίων.
54. Τριπολίτης, Κ., (2001). Ναυτική Τέχνη - Έκτακτες Ανάγκες . Αθήνα: ΟΕΔΒ.