



Το Κοινωνικό Βασικό Έπαινο (ΕΠ.ΚΑ. ΕΠ.ΚΑ.)  
Κριτική Ανάλυση και Σύγκριση με τους Ανθρώπινους  
Βασικούς του Διαθνούς Παιδαγωγικού Οργανισμού (Δ.Π.Ο.).

ΔΙΔΑΚΤΟΡΑΚΑ ΕΡΕΥΝΑ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ «ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ». ΚΡΙΤΙΚΗ  
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΣ  
ΘΕΣΜΟΥΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ  
(ΙΜΟ).

ANNA ZEPBOY

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΣΠ.	
ΟΜΠΡ.	
ΤΑΞΗ	
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	

Πειραιάς

Ιούλιος, 2011

## Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)
- Μιχαήλ Παζαρζής
- Ελευθέριος Θαλασσινός

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

**ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ «ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ». ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΣ ΘΕΣΜΟΥΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ).**

**Άννα Ζερβού**

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Το διεθνές νομικό καθεστώς που ρυθμίζει σε παγκόσμιο επίπεδο την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ακτών από την λειτουργική ή ατυχηματική απόρριψη καθ' οιονδήποτε τρόπο, πάσης φύσεως λυμάτων και αποβλήτων απορρέει κυρίως από τον Ι.Μ.Ο, έναν οργανισμό που λειτουργεί στα πλαίσια του Ο.Η.Ε.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) αποτελεί ένα πρόσθετο πεδίο υπερεθνικών συζητήσεων και λήψης αποφάσεων ρύθμισης των θαλάσσιων μεταφορών.

Κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι μετά από μία σειρά ατυχημάτων με μεγάλες ποσότητες πετρελαϊκής ρύπανσης, ο ΙΜΟ και η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσαν νομοθετικές πράξεις για να εμποδίσουν μελλοντική πετρελαϊκή ρύπανση. Από τότε τόσο ο ΙΜΟ όσο και η Ευρωπαϊκή Ένωση πήραν κάθε δυνατό μέτρο προκειμένου να αναπτυχθεί ένας σχεδιασμός απόσυρσης των μονοπύθμενων τάνκερς.

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο διεθνείς συμβάσεις, όπως την OILPOL 1954 και τη MARPOL 73/78 αλλά και τα νομοθετικά πακέτα ΕΡΙΚΑ, προσδίδοντας μεγαλύτερο βάρος στο νομοθετικό πακέτο ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ. Μέσα από τη σύγκριση των προαναφερόμενων θεσμών προσπαθούμε να αναδείξουμε τις ελλείψεις καθενός, αλλά και να προβούμε στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.



***THE LEGISLATIVE PACKAGE ERIKA III . CRITICAL ANALYSIS AND COMPARISON WITH RESPECTIVE LEGISLATION OF INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) .***

**Anna Zervou**

**ABSTRACT**

The international legal regime that regulates global protection of the marine and coastal environment from operational or accidental discharge in any way, of any kind of sewage and waste arising mainly from the IMO, an organization operating under the EU .

The European Union (EU) is an additional field of transnational debates and decisions regulating shipping.

A common feature is that after a series of accidents involving large quantities of petroleum , the IMO and the European Union adopted legislation to prevent future oil spills. Since then both the IMO and the European Union took every measure possible to develop a system of withdrawal of single-hull .

This thesis examines international conventions such as the OILPOL 1954 and Marpol 73/78 and legislative packages Erika, giving greater weight to the legislative package Erika III Through the comparison of the above institutions we are trying to highlight the shortcomings of each, but also to make useful conclusions.

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα Επίκουρο Καθηγητή Γεώργιο Σαμώτη και τον Αναπληρωτή Καθηγητή Μιχαήλ Παζαρζή για την άριστη συνεργασία που είχαμε.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/COPYRIGHT.....	i
ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	ii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	iii
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	iv
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
<b>ΜΕΡΟΣ Ι ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΟΥΣ ΡΥΠΑΝΤΕΣ</b>	
<u>1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις</u> .....	3
<u>2. Ο ISM Code</u> .....	6
<u>3. Η προτεινόμενη μέθοδος FSA</u> .....	7
<u>4. OILPOL 1954</u>	
4.1. Ιστορική αναδρομή .....	9
4.2. Ανάλυση των διατάξεων .....	10
4.3. MARPOL 73/78 .....	15
<u>5. Προσπάθειες εκτός του πλαισίου του IMO</u>	
5.1 OPA90 .....	19
5.2 Μνημόνιο Κατανόησης για τον Έλεγχο των πλοίων .....	20
<u>6 Διεθνείς συμβάσεις παγκοσμίου χαρακτήρα</u> .....	22

## **ΜΕΡΟΣ II ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄**

#### **ΓΕΝΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ΕΡΡΙΚΑ I)**

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις .....	28
2. Το γενεσιουργό γεγονός .....	31

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄**

#### **Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ΕΡΙΚΑ II)**

1. Γενικά .....	34
2. Νομοθετικές πράξεις του ΕΡΙΚΑ II.....	34

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄**

#### **ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΠΛΗΘΩΡΙΚΟΤΗΤΑ (ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ΕΡΙΚΑ III)**

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.....	42
2. Ανάλυση των νομοθετικών προτάσεων .....	42
3. Κριτικές παρατηρήσεις για το πακέτο μέτρων ΕΡΙΚΑ III .....	50

## **ΜΕΡΟΣ III ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΙΣΧΥΟΥΣΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄**

#### **Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΙΜΟ .....**

53

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄**

#### **Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ**

<b><u>ΡΥΘΜΙΣΗΣ</u></b> .....	56
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b> .....	61
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	62

ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΟ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΠΙΤΑΛ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟ  
ΕΥΤΥΧΕΡΟ ΜΕ ΤΟΝ ΑΝΕΠΙΣΤΗΜΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΝΕΠΙΣΤΗΜΟ  
ΝΑΥΤΙΑΚΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΚΑΙ ΤΟΝ

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το παρόν έργο αποτελεί μια προσπάθεια να ερευνηθεί η  
συνέχηση των κοινωνικών αξιών και των αξιών που  
αποτελούν τον πυλώνα της κοινωνίας. Η έρευνα αυτή  
αφορά τον κοινωνικό συμβόλο και τον κοινωνικό  
συμβόλο.

Η έρευνα αυτή αποτελεί μια προσπάθεια να ερευνηθεί η  
συνέχηση των κοινωνικών αξιών και των αξιών που  
αποτελούν τον πυλώνα της κοινωνίας. Η έρευνα αυτή  
αφορά τον κοινωνικό συμβόλο και τον κοινωνικό  
συμβόλο.

Η έρευνα αυτή αποτελεί μια προσπάθεια να ερευνηθεί η  
συνέχηση των κοινωνικών αξιών και των αξιών που  
αποτελούν τον πυλώνα της κοινωνίας. Η έρευνα αυτή  
αφορά τον κοινωνικό συμβόλο και τον κοινωνικό  
συμβόλο.

Η έρευνα αυτή αποτελεί μια προσπάθεια να ερευνηθεί η  
συνέχηση των κοινωνικών αξιών και των αξιών που  
αποτελούν τον πυλώνα της κοινωνίας. Η έρευνα αυτή  
αφορά τον κοινωνικό συμβόλο και τον κοινωνικό  
συμβόλο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ «ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ». ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΣ ΘΕΣΜΟΥΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ).

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το περιβαλλοντικό πρόβλημα ιστορικά ξεκίνησε ως πρόβλημα των επιμέρους κρατών της διεθνούς κοινότητας και αντιμετωπιζόταν με νομοθετικές ρυθμίσεις σε εθνικό επίπεδο. Μάλιστα ακόμη και στο εθνικό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος, οι ρυθμίσεις διακρίνονταν από αποσπασματικότητα.

Η διεθνοποίηση του περιβαλλοντικού προβλήματος είναι αναγκαίο επακόλουθο: α) της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, με εκφάνσεις της τον παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας, και την ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, β) των αρνητικών συνεπειών από την ανεξέλεγκτη εφαρμογή των επιτευγμάτων της τεχνολογικής προόδου στις παραγωγικές διαδικασίες και των ξέφρενων ρυθμών ανάπτυξης με μονόπλευρους οικονομικούς στόχους, και τέλος γ) της ίδιας της φύσεως του περιβάλλοντος, πολύ δε μάλλον του θαλασσίου ως συστατικό στοιχείο του, όπου δεν γνωρίζει σύνορα.

Ιδιαίτερα τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα, τα σπουδαιότερα των οποίων καταγράφονται στα κεφάλαια που ακολουθούν, παρόλο που το ποσοστό τους στην συνολική θαλάσσια ρύπανση είναι κατά πολύ μικρότερο από τις χερσαίες πηγές ρύπανσης, η διαχείρισή τους όμως από τα μ.μ.ε. και ο εμφανής και μαζικός χαρακτήρας της ρύπανσης που προκαλούν, καθώς και το γεωγραφικό σημείο εκδήλωσης αυτών και των συνεπειών τους (σε διακρατικό επίπεδο), είχε ως αποτέλεσμα την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης και την συνεπαγόμενη για πολιτικούς λόγους ευαισθητοποίηση της κρατικής και διεθνούς κοινότητας, προς ικανοποίηση των εκλογέντων τους.

Πέραν των ναυτικών ατυχημάτων και η δημιουργία παράκτιων εγκαταστάσεων, αστικών και τουριστικών κέντρων, αρκετές φορές πλησίον κρατικών συνόρων, συνετέλεσε στην κατανόηση της διεθνοποίησης της θαλάσσιας ρύπανσης και αντιμετώπισής της αυτό το πλαίσιο.



Άλλωστε η ρύπανση διαχέεται στο θαλάσσιο περιβάλλον μη γνωρίζοντας τα κρατικά όρια, που οι κυβερνήσεις χάραξαν πάνω στα φυσικά οικοσυστήματα για να ορίσουν την επικράτειά τους.

Μέσα από αυτή τη θεώρηση η προστασία του περιβάλλοντος δεν είναι υπόθεση ενός κράτους, ούτε καν μιας διακρατικής συμφωνίας. Είναι υπόθεση της διεθνούς κοινότητας, αφού μια σημαντική ρύπανση αποτελεί καθημερινό παγκόσμιο κίνδυνο.

Για την καλύτερη επίτευξη του παραπάνω σκοπού οι παραδοσιακές δομές διαμόρφωσης μεθόδων υιοθέτησης κανόνων δικαίου απαιτείται να δώσουν τη θέση τους σε αναθεωρημένες προοπτικές αντιμετώπισης του περιβάλλοντος ως διεθνές πρόβλημα, με κύριο άξονα την ανάπτυξη της θεωρίας των συλλογικών ανθρώπινων δικαιωμάτων ή δικαιωμάτων των λαών.

Με την ναυτιλία να χαρακτηρίζεται από τον διεθνή της χαρακτήρα, ένας σημαντικός αριθμός διεθνών διακυβερνητικών οργανισμών, με σημαντικότερο τον *Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό* (International Maritime Organisation- IMO) εμπλέκονται συστηματικά στην διαμόρφωση των όρων λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών αναζητώντας λύσεις με εφαρμογή σε παγκόσμια κλίμακα. Παράλληλα, στην ναυτιλία έχει αναπτυχθεί και μια παράδοση εκτεταμένης χρήσης μηχανισμών αυτορρύθμισης.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) αποτελεί ένα πρόσθετο πεδίο υπερεθνικών συζητήσεων και λήψης αποφάσεων ρύθμισης των θαλάσσιων μεταφορών.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, στην ανάπτυξη που ακολουθεί θα εξετάσουμε το διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την πρόληψη της μόλυνσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρελαϊκούς ρυπαντές (Μέρος I), στη συνέχεια το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης(Μέρος II) και τέλος θα προβούμε στη συγκριτική θεώρηση των ισχυουσών ρυθμίσεων(Μέρος III). Η εργασία θα ολοκληρωθεί με την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.



## ΜΕΡΟΣ Ι

### ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΟΥΣ ΡΥΠΑΝΤΕΣ

#### 1.Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Το διεθνές νομικό καθεστώς που ρυθμίζει σε παγκόσμιο επίπεδο την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ακτών από την λειτουργική ή ατυχηματική απόρριψη καθ' οιονδήποτε τρόπο, πάσης φύσεως λυμάτων και αποβλήτων απορρέει κυρίως από τον Ι.Μ.Ο., έναν οργανισμό που λειτουργεί στα πλαίσια του Ο.Η.Ε.

Θεωρούμε απαραίτητο, πριν προβούμε στην ανάλυση του εν λόγω νομικού καθεστώτος, να κάνουμε μια σύντομη αναφορά στη δημιουργία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, στο εξής Ι.Μ.Ο. Ο πρώτος Διεθνής Οργανισμός για την προστασία του θαλάσσιου χώρου ονομάστηκε Ι.Μ.Σ.Ο<sup>1</sup>, Ωστόσο, μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, στην 25 Μαΐου 1946 έκθεση της Προσωρινής Επιτροπής των Μεταφορών και Συγκοινωνιών προς το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο του Ο.Η.Ε. επισημάνθηκε η αναγκαιότητα εξεύρεσης διακυβερνητικού μηχανισμού για την διαχείριση των ναυτιλιακών ζητημάτων<sup>2</sup>. Στη συνέχεια το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο του Ο.Η.Ε. αποδεχόμενο την αναγκαιότητα αυτή, προσκάλεσε στη Γενεύη στις 19 Φεβρουαρίου 1948 τη Ναυτιλιακή Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών, οι εργασίες της οποίας αποτέλεσαν προσχέδιο της υπογραφείσας στις 6 Μαρτίου του 1948 σύμβασης περί Διακυβερνητικού Συμβουλευτικού Ναυτιλιακού Οργανισμού. Μάλιστα η Ελλάδα εξελέγη στο πρώτο 12μελές Συμβούλιο του Οργανισμού.

<sup>1</sup> Ο Ι.Μ.Σ.Ο. (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός) ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1948 και τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 1959 και ως κύριο έργο του είχε έως και το Μάιο του 1982 όπου μετονομάστηκε σε Ι.Μ.Ο. (International Maritime Organization) την παροχή γνωμοδοτήσεων, συμβουλών και αποφάσεων μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα μέλη του .

<sup>2</sup> Κατά το παρελθόν γίνονταν αποδεκτοί από τα ναυτικά κράτη διάφοροι διεθνείς κανόνες που ρύθμιζαν θέματα που αναφέρονταν στη ναυτιλία, του λιμένες, την εργασία πλοίων κλπ (π.χ.κανόνες αβαρίας Υόρκης-Αμβέρσας, διεθνής σύμβαση περί διεθνούς καθεστώτος των λιμένων, περί αποζημιώσεως των πληρωμάτων εν περιπτώσει ναυαγίου του πλοίου, περί προστασίας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση κλπ.) μετά από πρωτοβουλία μεμονωμένων κρατών, της συσταθείσας το 1873 Ένωσης Διεθνούς Δικαίου, της συσταθείσας το 1897 Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, αλλά και μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο από την Κοινωνία των Εθνών. Αυτό όμως το καθεστώς συμβάσεων και συμφωνιών βρισκόταν κάτω από την αρμοδιότητα διαφόρων Διεθνών Οργανισμών μη συνδεδεμένων μεταξύ τους.

Ο αρχικός σκοπός κατά τη σύμβαση του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (I.M.C.O.), με έδρα το Λονδίνο, ήταν συμβουλευτικός και γνωμοδοτικός. Επομένως οι αρμοδιότητές του συνίσταντο στην παροχή συστάσεων και γνωμοδοτήσεων σε θέματα που παραπέμπονταν σε αυτόν από τα μέλη του και τα τμήματα του Ο.Η.Ε., ενώ ως όργανα για την επίτευξη των σκοπών του είχε την Συνέλευση, το Συμβούλιο, την Επιτροπή Ασφάλειας στη Θάλασσα και την Γραμματεία. Η Σύμβαση, στην οποία επισυνάπτονταν και δύο Παραρτήματα (το ένα αφορούσε τον ορισμό του 12μελούς συμβουλίου και το δεύτερο προνόμια, ασυλία και νομικά ζητήματα) για να τεθεί σε ισχύ απαιτούσε την επικύρωσή της από 21 κράτη, από τα οποία τα επτά θα πρέπει να κατέχουν χωρητικότητα 1.000.000 τόνους ολικής.

Με το Ν.Δ. 1287/49<sup>3</sup> ο Έλληνας νομοθέτης κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση περί του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού, τονίζοντας στην από 15 Ιουνίου 1948 εισηγητική έκθεση που συνόδευε το σχέδιο<sup>4</sup> : «Η τεράστια ανάπτυξις των διεθνών θαλασσίων μεταφορών κατά τους νεωτέρους χρόνους κατέστησε περισσότερο αναγκαίαν την ενοποίησιν των διαφόρων κανόνων δια την ομοιόμορφον αυτών εφαρμογήν, των αφορώντων την Ναυτιλίαν προς ήν μέγιστα ιδιωτικά και εθνικά συμφέροντα συνδέονται...η δια της θεσπιζομένης δια του νέου Οργανισμού αρχή της συνεργασίας μεταξύ των ναυτιλιών των ασχολουμένων εις τας διεθνείς μεταφοράς είναι απαραίτητος δια την Ελληνικήν Ναυτιλίαν...πολύ περισσότερο υπό τας σημερινάς μεταπολεμικές συνθήκας ότε τα διάφορα Κράτη δια παντός μέσου προστατεύουν τας εθνικάς των ναυτιλίας και η Ελληνική σημαία έχει να αντιμετωπίση το σκληρόν διεθνή συναγωνισμόν δια την διατήρησιν και επιβίωσιν της...». Κατόπιν η Ελλάδα αποδέχθηκε τις από την 15η Σεπτεμβρίου 1964 τροποποιήσεις με την από 1η Δεκεμβρίου 1965 Ανακοίνωση προς το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού<sup>5</sup> και τις 28η Σεπτεμβρίου 1965 και 17<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1974 τροποποιήσεις με το Ν.546/77<sup>6</sup>. Αργότερα με το Ν. 1146/81 κύρωσε και τις τροποποιήσεις των 14η Νοεμβρίου

<sup>3</sup> Ν.1287/49 (Φ.Ε.Κ. Α' 294/49) «Περί κύρωσεως της υπογραφείσης εν Γενεύη την 6<sup>η</sup> Μαρτίου 1948 Διεθνούς Συμβάσεως περί Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού».

<sup>4</sup> Με υπογραφές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Εξωτερικών

<sup>5</sup> Δημοσιευθείσα στο ΦΕΚ 19 Α' /29-01-66

<sup>6</sup> Ν.546/77 (ΦΕΚΑ' 52/77)



1975, 17η Νοεμβρίου 1977 και 15η Νοεμβρίου 1979 της προαναφερόμενης διεθνούς σύμβασης. Στην εισηγητική έκθεση που συνόδευε το σχέδιο του Ν.1146/81 αναφέρονται οι μεταβολές, οι κυριότερες από τις οποίες είναι: α) η αύξηση κατά τρεις των επιτροπών του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για ναυτιλιακά θέματα και θεματοφύλακας των περισσότερων διεθνών συμβάσεων για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η συνήθης διαδικασία σύγκλησης διεθνών συνδιασκέψεων έχει ως αποτέλεσμα την σύναψη Διεθνών Συμβάσεων (International Conventions), σύνταξη Κωδικών (Code), έκδοση Προτάσεων (Recommendations) και Οδηγιών (Guidelines). Οι περισσότερες διεθνείς συμβάσεις, που ακολουθούν, αναφέρονται σε αυτό το όργανο και ως Οργανισμό, του αναθέτουν δε αρμοδιότητες όπως καθήκοντα γραμματείας, πληροφόρησης, μόρφωσης, εκπαίδευσης, τεχνικής βοήθειας και υπηρεσίας.

Σημαντικός ήταν και ο ρόλος του κατά τη διάρκεια των εργασιών της «Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (U.N.C.L.O.S III), όπου στο πλαίσιο της Τρίτης Επιτροπής, με θέμα: προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αναγνωρίστηκε η συμμετοχή του και το έργο του στον τομέα της πρόληψης της μόλυνσης των θαλασσών και ανανεώθηκαν η αναγνώριση και οι αρμοδιότητές του από τα κράτη<sup>7</sup>. Ωστόσο δεν πρέπει να αγνοηθεί το γεγονός ότι το έργο του δυσχεραίνεται από το μονομερές εσωτερικό δίκαιο ορισμένων κρατών και ιδιαίτερα των Η.Π.Α. και τελευταία από τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για νομοθέτηση ακόμη αυστηρότερων ρυθμίσεων π.χ. ποινικοποίηση της αμέλειας των ναυτικών σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης.

Κατά την εκλογή ανάδειξης μελών του Συμβουλίου για την διετία 2006-2007, που έγιναν στην 24η Σύνοδο της Συνέλευσης του Ι.Μ.Ο., το Νοέμβριο του 2005, η Ελλάδα εξελέγη στην πρώτη κατηγορία μαζί με άλλα εννέα κράτη<sup>8</sup>. Σημαντικό επίσης γεγονός είναι ότι στην ίδια Συνέλευση του

<sup>7</sup>Περισσότερα για τον Ι.Μ.Ο. βλέπε σε Γ. Βλάχος., Α. Αλεξόπουλος, Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Α Σταμούλης., 1996, Γ. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Πειραιάς, Α Σταμούλης., 1999 σελ.286-287

<sup>8</sup> Τα υπόλοιπα κράτη είναι η Η.Π.Α., το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιαπωνία, η Νορβηγία, η Κίνα, ο Παναμάς, η Ιταλία, η Δημοκρατία της Κορέας και η Δημοκρατία της Ρωσίας. Κράτη με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στην παροχή διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στην β' κατηγορία περιλαμβάνονται τα δέκα κράτη με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο (Αργεντινή, Γερμανία, Μπαγκλαντές, Ινδία, Βραζιλία, Ολλανδία, Καναδάς,

I.M.O., αποφασίστηκε να αιτηθεί προς την Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος τη δημιουργία ενός νέου οργάνου που θα ασχολείται με το νομικό καθεστώς ανακύκλωσης πλοίων, καταρτίζοντας κανονισμούς με τους οποίους να επιτυγχάνεται, πέραν των λοιπών στόχων και η περιβαλλοντικά υγιής ανακύκλωση, θέμα που απασχολεί τελευταία έντονα την παγκόσμια κοινότητα. Ο στόχος είναι σημαντικός αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι δεν υπάρχει προηγούμενη διεθνής εμπειρία<sup>9</sup>. Στην ανάπτυξη που ακολουθεί θα αναφερθούμε τόσο στις συμβάσεις-σταθμούς που συνάφθηκαν στα πλαίσια της ρυθμιστικής δραστηριότητας του I.M.O, όσο και στις εν γένει πρωτοβουλίες που λήφθηκαν στα πλαίσια λειτουργίας του εν λόγω οργανισμού.

## 2. Ο ISM Code

Ο σκοπός του ISM Code είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη των ανθρώπινων ατυχημάτων ή η απώλεια ανθρώπινων ζωών και η αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για πρώτη φορά από τον Διεθνή Οργανισμό προσεγγίζεται η ασφάλεια από την πλευρά της διοίκησης. Έτσι μέσω του ISM γίνεται προσπάθεια συντονισμού της διοίκησης της εταιρείας η οποία βασίζεται στον συντονισμό των ανθρώπινων ενεργειών μεταξύ πλοίων και γραφείου εταιρείας. Ο συντονισμός προβλέπει εκχώρηση εξουσιών, η οποία εκχώρηση ενέχει ως συστατικό στοιχείο και την απόδοση ευθυνών<sup>10</sup>).

Η καινοτομία που εισάγει ο Κώδικας, αφορά τις γραπτές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται πιστά και αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς. Επισημαίνεται ότι ουσιαστικά ο Κώδικας δεν μεταβάλλει καμία από τις διαδικασίες που ακολουθούσε κάθε πλοίο μέχρι σήμερα, απλά και μόνο

---

Ισπανία, Γαλλία και Σουηδία) και στην γ' κατηγορία περιλαμβάνονται είκοσι κράτη που έχουν ειδικά συμφέροντα στις ναυτιλιακές μεταφορές ή τη ναυσιπλοΐα και των οποίων η εκλογή στο Συμβούλιο διασφαλίζει την εκπροσώπηση όλων των κύριων γεωγραφικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο (Αλγερία, Κύπρος, Μαλαισία, Σαουδική Αραβία, Αυστραλία, Δανία, Μάλτα, Σιγκαπούρη, Μπαχάμες, Αίγυπτος, Μεξικό, Νότιος Αφρική, Βέλγιο, Ινδονησία, Φιλιππίνες, Ταϊλάνδη, Χιλή, Τουρκία, Κένυα και Πορτογαλία).

<sup>9</sup> Λ. Καραγεώργος., Ανακύκλωση πλοίων. Μέτρα με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, εφημ. Η Ναυτεμπορική, 13 /12/2005

<sup>10</sup> Α. Γουλιέλμος, - Κ. Γκιζιάκης, - , Ε. Τζαννάτος (1995) Ο Ποιοτικός Έλεγχος στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση, Συνέδριο HELECO 95 'Τεχνολογία Περιβάλλοντος για το Μεσογειακό χώρο', Δελτίο Ν.Ε.Ε. σελ. 33-41



επιβάλλει την γραπτή τήρησή τους<sup>11</sup>. Επομένως ο ISM Code προτίθεται να βελτιώσει την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας και να μειώσει την ρύπανση από τα πλοία επιδρώντας στον τρόπο που οι ναυτιλιακές εταιρείες διοικούνται και λειτουργούν. Ο ISM Code εδραίωσε ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS). Η αποτελεσματική εφαρμογή του ISM Code θα μπορούσε να οδηγήσει σε απομάκρυνση από την 'μη σκεπτόμενη' εφαρμογή με τους εξωτερικούς κανόνες προς την κατεύθυνση μιας κουλτούρας 'σκεπτόμενης' αυτορρυθμιζόμενης ασφάλειας π.χ. προς την ανάπτυξη της 'κουλτούρας ασφάλειας'. Η κουλτούρα ασφάλειας περιλαμβάνει την μετακίνηση προς μια κουλτούρα αυτορρύθμισης, με τα άτομα –από τον υψηλότερο βαθμό μέχρι τον χαμηλότερο- να νοιώθουν υπεύθυνοι για τις ενέργειες που αναλαμβάνονται για να βελτιώσουν την ασφάλεια και την επίδοση της (IMO, 2001)<sup>12</sup>.

### 3. Η προτεινόμενη μέθοδος FSA

Η Μεγάλη Βρετανία ήταν η πρώτη χώρα η οποία εισήγαγε τη μέθοδο Formal Safety Assessment (FSA) στον IMO κατόπιν σχετικής έρευνας η οποία πραγματοποιήθηκε από την Ειδική Επιτροπή Ναυτιλιακής Τεχνολογίας για λογαριασμό του Βρετανικού Κοινοβουλίου το 1992. Μια από τις πιο σημαντικές συστάσεις, μεταξύ άλλων, στην αναφορά της Επιτροπής αφορούσε την εφαρμογή της προσέγγισης safety – case στα πλοία. Έτσι ο όρος 'Formal Safety Assessment' (FSA) επινοήθηκε από την Βρετανία, η οποία ανέλαβε αυτή την υπόθεση με ενθουσιασμό σαν ένα τρόπο να προσαρμοσθεί η παραδοσιακή έννοια safety-case όπως εφαρμόζεται για παράδειγμα στις πυρηνικές ή τις παράκτιες βιομηχανίες, στην διεθνή ναυτιλία. Η Βρετανία πρωταγωνιστεί σε μια διαδικασία όπου θα μπορούσε με πρώτη

<sup>11</sup>Γ.Π Βλάχος, & Ε.Δ Νικολαΐδης, (1998), Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία κάτω από το πρίσμα της οικονομικής αποδοτικότητας και της αύξησης των επιπέδων ασφάλειας, 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 268-288. Επίσης Σ. Θεοδωρόπουλος, 1998, Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Πρακτικά 1<sup>ου</sup> Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφάλειας θαλασσιών μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 257-267

<sup>12</sup>ΙΙ. Ζουμπούλης (1996), Ο ρόλος του ανθρώπινου και οργανωτικού παράγοντος στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης, Πρακτικά Διήμερου Συνεδρίου 'Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000', Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 333-343

ευκαιρία να εφαρμοσθεί σε επίπεδο σύμβασης. Το αυξανόμενο ενδιαφέρον και η συνολική συμμετοχή στην συζήτηση υπήρξε εξαιρετικά ενθαρρυντική. Κατά τη διάρκεια αυτής της συζήτησης, έγινε ξεκάθαρο ότι γενικά η φιλοσοφία της εφαρμογής της FSA στο ανώτατο επίπεδο έχει τεράστια απήχηση. Αναγνωρίζεται ο πιθανός κίνδυνος στην ανάπτυξη της διαδικασίας στο επίπεδο ενός πλοίου, πριν να υπάρξει ένας διεθνής μηχανισμός που να διασφαλίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν τη θέληση, την αντίληψη και την ικανότητα να εφαρμόσουν ένα συνεπές πρότυπο<sup>13</sup>.

Μια τέτοια προσέγγιση θέτει μια νέα πρόκληση στον IMO να αυξήσει την εμπλοκή του στις εμπορικές πλευρές της ναυτιλίας. Θεωρείται δε ως ένα καλό πρώτο βήμα προς μια πιο συστηματική εκτίμηση του εμπλεκόμενου κόστους στους κανονισμούς ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος η οποία τώρα αναλαμβάνεται μέσω της εφαρμογής της Formal Safety Assessment (FSA). Η ιδέα της FSA ξεκίνησε από τον την παραδοχή του Λόρδου Carver ότι η σύγχρονη επιστήμη και τεχνολογία δεν εφαρμόζεται επαρκώς σε πολλούς τομείς που επηρεάζουν την ασφάλεια της ναυτιλίας. Ακολουθώντας αυτή την παραδοχή η κυβέρνηση της Βρετανίας εισήγαγε την FSA σαν μια προσέγγιση που περιλαμβάνει την χρήση της διαχείρισης της επικινδυνότητας και της ανάλυσης κόστους-οφέλους, όχι ατομικά σε επίπεδο πλοίου αλλά σαν μια βάση στην διαδικασία λήψης αποφάσεων του IMO και της εμπορικής ναυτιλίας γενικά. Η Βρετανία ισχυρίστηκε ότι η υιοθέτηση της FSA θα επιτρέψει τα θέματα ασφάλειας στον IMO να έχουν προτεραιότητα και έτσι οι εξαγόμενοι κανονισμοί να είναι αποτελεσματικοί από πλευράς κόστους και με την αναλογικά ισόποση επικινδυνότητα. Η αντίδραση του IMO ήταν ευνοϊκή από την αρχή:

Συστάθηκε μια Ομάδα Εργασίας κάτω από την Maritime Safety Committee (MSC) η οποία εξέδωσε οδηγίες για την εφαρμογή της FSA και οι οποίες στη συνέχεια εγκρίθηκαν από την MSC.

Ο IMO δεν δείχνει να αγνοεί την ανάγκη μιας τέτοιας ανάγκης (ζυγίσματος κόστους και επικινδυνότητας). Οι Στόχοι της Απόφασης A.500(XII) προβλέπουν ότι '... το Συμβούλιο και οι Επιτροπές φιλοξενούν

<sup>13</sup> R. M Bradley, (1998), Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, 255-257



προτάσεις για νέες συμβάσεις ή τροποποιήσεις σε υπάρχουσες συμβάσεις μόνο στη βάση ξεκάθαρης και καλά τεκμηριωμένης παρουσίασης πειστικών αναγκών ... έχοντας λάβει υπόψη τα κόστη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την επιβάρυνση σε νομοθετικούς και διοικητικούς πόρους των κρατών μελών<sup>14</sup> ...

Έτσι προς το παρόν σε ότι αφορά την FSA, το κύριο ενδιαφέρον του IMO περιορίζεται στην εφαρμογή των τεχνικών της FSA πάνω στους κανόνες και τους κανονισμούς του ίδιου του IMO και όχι στα μεμονωμένα πλοία. Η προσέγγιση αυτή παρέχει ένα νέο τρόπο επικοινωνίας σε θέματα ασφάλειας, δηλαδή την επικοινωνία σε όρους κινδύνων, πιθανοτήτων, συνεπειών και κόστους. Αυτή είναι η κοινή γλώσσα της εκτίμησης της επικινδυνότητας η οποία είναι άλλωστε αρκετά τυποποιημένη σε πολλές άλλες βιομηχανίες<sup>15</sup>.

#### 4. OILPOL 1954

##### 4.1. Ιστορική αναδρομή

Η ζήτηση του πετρελαίου ως καυσίμου κίνησης των πλοίων αυξήθηκε ραγδαία τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ως αποτέλεσμα των εγγενών πλεονεκτημάτων του έναντι των εναλλακτικών τεχνολογιών της εποχής εκείνης. Αυτό είχε ως άμεση συνέπεια την κατασκευή πλοίων με πετρελαιοκίνητες μηχανές, των οποίων τα πλεονεκτήματα τις κατέστησαν τελικά και τις επικρατέστερες στις εφαρμογές ναυτικής πρόωσης. Η διεύρυνση της χρήσης του πετρελαίου, δεν περιορίστηκε μόνον στη ναυτική πρόωση, αλλά μετατράπηκε επιπλέον σε ένα από τα πιο δημοφιλή φορτία. Η τάση του γιγαντισμού των δεξαμενόπλοιων, η γεωγραφική εξάπλωση των σημείων παραγωγής, διύλισης και κατανάλωσης του πετρελαίου και η αναμφισβήτητη επικινδυνότητα του για το θαλάσσιο περιβάλλον είχε ως αποτέλεσμα να καταστεί αντικείμενο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος των διεθνών οργανισμών.

Οι πρώτοι προβληματισμοί σχετικά με τις ρυπογόνες συνέπειες του πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον, εκφράστηκαν στη Βρετανία μετά το

<sup>14</sup> H.E., Haralambides, (1998), Introduction: A synthesis in Haralambides, H. E., (ed.), Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, pp XXVII-XXXVIII.

<sup>15</sup> T.C. Mathiesen, & R. (Skjong 1998), Towards a Rational Approach to Marine Safety and Environmental Regulations?, Erasmus Publishing, Συνέδριο Quality Shipping, σελ. 260



τέλος του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου με την υιοθέτηση του Oil in Navigable Waters Act 1922. Η εν λόγω Συνθήκη απαγόρευε ρητά την απόρριψη πετρελαίου στα ύδατα της Μ. Βρετανίας και της Ιρλανδίας επέβαλλε δε, χρηματικά πρόστιμα στους παραβάτες. Ένα επιπλέον σημαντικό στοιχείο ήταν η υποχρέωση των πλοιοκτητών να τηρούν βιβλία πετρελαίου στα πλοία τους.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η επόμενη σημαντική προσπάθεια υλοποιήθηκε με την έκθεση της επιτροπής Faulkner το 1952. Η έκθεση αυτή έθιγε το πρόβλημα της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος εξαιτίας του πετρελαίου, κάνοντας καταρχάς αποδεκτό ότι το πετρέλαιο και τα συστατικά του δημιουργούν τη μεγαλύτερη ρύπανση. Ένα επιπλέον σημαντικό στοιχείο ήταν η διαπίστωση ότι το όριο απόρριψης πετρελαίου σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων από τις ακτές δεν ήταν επαρκές, αφού εντοπίστηκαν στις ακτές απορρίψεις δεξαμενόπλοιων που είχαν γίνει ακόμα και από απόσταση 150 ναυτικών μιλίων. Η έκθεση της Επιτροπής απετέλεσε τον πρόδρομο της **OIL POLLUTION ACT**, στο εξής OILPOL 1954, της οποίας τα σημαντικότερα σημεία θα εξετάσουμε στο κεφάλαιο που ακολουθεί:

#### 4.2. Ανάλυση των διατάξεων

Ως πρώτη διεθνής σύμβαση παγκοσμίου χαρακτήρα μπορεί να θεωρηθεί η Διεθνής Σύμβαση του 1954, στις Βρυξέλλες, για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, γνωστή και ως OILPOL<sup>16</sup>. Στην Συνδιάσκεψη για την σύναψη της Σύμβασης μετείχαν 32 κράτη που αντιπροσώπευαν το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ήταν η πρώτη διεθνής σύμβαση που έβαζε όρια στην λειτουργική απόρριψη<sup>17</sup>, και αυτήν αφορά κυρίως λιγότερο δε την ατυχηματική ρύπανση. Τα κύρια χαρακτηριστικά της ήταν αφενός ότι απαγόρευσε την απόρριψη πετρελαϊκών

<sup>16</sup> Οι πρώτες εκτιμήσεις για παρουσία πετρελαίου στη θάλασσα έγιναν μετά το πέρας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου με πρώτη χώρα την Βρετανία και κατόπιν της Η.Π.Α. βλ. σχετ Γ. Βλάχος, 1999, όπ.π., σελ.292-293. Επίσης προσπάθειες διεθνών συμβάσεων για θαλάσσια θέματα είχαμε το 1914 στη διάσκεψη του Λονδίνου με αφορμή το ναυάγιο του Τιτανικού, το έτος 1929, που τέθηκε σε ισχύ το 1933, το έτος 1948 με την πρωτοβουλία της Βρετανίας που τέθηκε σε ισχύ το 1952 και του έτους 1960 με την πρώτη προσπάθεια του Ι.Μ.Ο. που τέθηκε σε ισχύ το 1965, όμως οι συμβάσεις αυτές δεν αναφέρονταν στην προστασία του περιβάλλοντος.

<sup>17</sup> Στη λειτουργική απόρριψη εντάσσονται οι απορρίψεις κατά την λειτουργία του πλοίου π.χ. απόρριψη ακάθαρτου έρματος στη θάλασσα (μίγμα νερού/ πετρελαίου), απόρριψη καταλοίπων από την πλύση των δεξαμενών.

αποβλήτων στη θάλασσα σε μια συγκεκριμένη ακτίνα από την ακτή, αφετέρου ότι εισήγαγε ποσοτικούς περιορισμούς περιεκτικότητας σε πετρέλαιο για τα απόβλητα αυτά. Συγκεκριμένα, η Σύμβαση απαγόρευε την απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μίγματος σε αναλογία 100 p.p.m. (parts per million) σε απόσταση λιγότερο από 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές π.χ. Μαύρη Θάλασσα, Βαλτική κλπ.

Η εφαρμογή της άρχισε το 1958 και με το πέρασμα του χρόνου υπέστη τροποποιήσεις ως μια προσπάθεια προσαρμογής στα νέα δεδομένα της εξέλιξης της τεχνολογίας σε συνδυασμό με την αύξηση περιπτώσεων μόλυνσης της θάλασσας. Το 1962 και μετά από νέα ερευνητικά δεδομένα η παραπάνω Σύμβαση τροποποιείται με περισσότερο αυστηρά μέτρα για τις απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα π.χ. καθιέρωση ζώνης των 100 μιλίων αντί των 50<sup>18</sup>.

Ωστόσο τα αποτελέσματα δεν ήταν τόσο ενθαρρυντικά για τους κατωτέρω λόγους<sup>19</sup>:

- οι δυνατότητες ελέγχου των παραβάσεων ήταν κατά πολύ περιορισμένες και ο βαθμός δυσκολίας τους ιδιαίτερα υψηλός
- η απροθυμία του κράτους στην ποινική δίωξη των πλοιαρχών των πλοίων της σημαίας του, που παρανομούσαν
- η αντίδραση πολλών κρατών στη δημιουργία ευκολιών υποδοχής αποβλήτων λόγω του υψηλού κόστους τους αλλά και της έλλειψης τεχνογνωσίας

Το 1967, το ατύχημα του Torrey Canyon<sup>20</sup> που είχε ως αποτέλεσμα τη ρίψη μεγάλων ποσοτήτων αργού πετρελαίου στη θάλασσα αποτέλεσε τη μεγαλύτερη ρύπανση που είχε γνωρίσει η ανθρωπότητα. Αυτό δημιούργησε

<sup>18</sup>Βλ. IMO Organization, επίσημο κείμενο "International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL 1954)"

<sup>19</sup>Βλ. Γ. Π. Βλάχος, ό.π., σελ 293

<sup>20</sup>Το πλοίο Torrey Canyon (61.623 κ.ο.χ.) με σημαία Λιβερίας, βυθίστηκε στις 18.3.1967, ανοικτά των ακτών της Κορνουάλης, μεταξύ των αγγλικών ακτών και των γαλλικών ακτών της Βρετανίας. Το μεγαλύτερο μέρος των 119.000 τόνων αργού πετρελαίου που μετέφερε διέφυγε στη θάλασσα, προκαλώντας τη ρύπανση 100 χλμ. Αγγλικών ακτών και 80 χλμ. Γαλλικών ακτών. Το πλοίο ανήκε στην εταιρία Βερμούδων "Barracuda Tanker Corporation" και είχε χρονοναυλωθεί από τη μητρική εταιρία της Barracuda "Union Oil company of California", η οποία με τη σειρά της είχε υπεκναυλώσει στην αγγλική εταιρία BP (κυρία του φορτίου κατά το χρόνο του ατυχήματος). Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ήταν ιταλικής υπηκοότητας. Ο μεγάλος αριθμός των εμπλεκόμενων ενόμων επέτεινε την ανάγκη για την εξεύρεση διεθνώς αποδεκτής ρύθμισης του ζητήματος. Βλ. σχετικά σε Λία Αθανασίου, Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκουλα, 2005, σελ. 52, υποσ. 117.



έντονο προβληματισμό σχετικά με την αποτελεσματικότητα των ήδη ισχυουσών διατάξεων αλλά παράλληλα ανέδειξε τις αδυναμίες του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου αστικών αποζημιώσεων σε περιπτώσεις μαζικής ρύπανσης<sup>21</sup>

Κατά τη 2<sup>η</sup> αναθεωρητική περίοδο της συνθήκης, το 1969, υιοθετήθηκε το σύστημα LOT<sup>22</sup> Πρόκειται για σύστημα διαχωρισμού καταλοίπων πετρελαίου και έρματος με ειδικούς διαχωριστήρες, έτσι ώστε στην κορυφή της δεξαμενής να παραμένει το πετρέλαιο και το νερό καθαρό να απορρίπτεται στην θάλασσα. Επιπλέον η αναθεώρηση προέβλεπε το ποσοστό απόρριψης να μην υπερβαίνει τα 60 λίτρα και η συνολική ποσότητα απόρριψης να μην υπερβαίνει τα 1/15.000 της συνολικής μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Το σύστημα αυτό<sup>23</sup> είχε πολλαπλά πλεονεκτήματα στην εξοικονόμηση πετρελαίου αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά δεν πρέπει να αγνοηθεί το γεγονός ότι ο διαχωρισμός χρειαζόταν χρόνο.

Το νομικό καθεστώς της σύμβασης επικρίθηκε με κύριους άξονες ότι το σύστημα L.O.T. δεν ισχύει σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια, όπως τα ενδομεσογειακά, επίσης η σύμβαση αφορούσε μόνο την ηθελημένη απόρριψη και ότι αναφερόταν μόνο στο πετρέλαιο ως ρυπαντή.

Το 1971 γίνονται νέες τροποποιήσεις με τις οποίες καλύπτονται και οι ατυχηματικές περιπτώσεις (προσάραξη ή σύγκρουση δεξαμενόπλοιων),<sup>24</sup> και θεσπίζονται όρια στις διαστάσεις των δεξαμενών φορτίου, ενώ εντάσσεται και η περιοχή Great Barrier Reef της Αυστραλίας στις ειδικές περιοχές προστασίας, οι τροποποιήσεις όμως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

Οι προαναφερόμενες διαδοχικές τροποποιήσεις είχαν ως απώτερο σκοπό να καταστήσουν τη σύμβαση αυστηρότερη, προσαρμόζοντάς την στα νέα δεδομένα, λόγω των εξελίξεων της τεχνολογίας και λόγω της αυξήσεως

<sup>21</sup> «The Law of the Sea: Pollution by Dumping: Legislative History of Articles.» New York: United Nations, 1985.

<sup>22</sup> Load On Top που πρώτο παρουσιάστηκε το 1963 σε διασκέψεις του IMO με τη συμμετοχή πετρελαϊκών κολοσσών (SHELL EXXON ) Το L.O.T. (Load-on-Top) αποτέλεσε ένα σύστημα φθηνότερης λύσης για την απόρριψη πετρελαίου στο οποίο είχε καταλήξει μετά από διασκέψεις ο I.M.O. το 1963, λόγω του υψηλού κόστους κατασκευής εγκαταστάσεων σταθμών υποδοχής καταλοίπων που προέβλεπε το προηγούμενο καθεστώς της διεθνούς σύμβασης.

<sup>23</sup> αφορούσε στη συγκέντρωση των μιγμάτων σε ειδική δεξαμενή όπου και διαχωρίζονταν σε νερό και πετρέλαιο. Το νερό αντλούταν και διαθέτονταν στο περιβάλλον, και το πετρέλαιο αντλούταν ο στο θερματικό φόρτωσης

<sup>24</sup> Σε αυτό συνετέλεσε το ναυάγιο του Torrey Canyon.

της συχνότητας των περιπτώσεων μόλυνσεως του θαλάσσιου χώρου, σε πολλές περιοχές μάλιστα σε σημείο λίαν ανησυχητικό<sup>25</sup>

Είναι απαραίτητο για την ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος να αναφερθεί η Διεθνής Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο του 1969 με το πρωτόκολλο του 1973<sup>26</sup>. Η παραπάνω σύμβαση ήταν αποτέλεσμα του προβληματισμού που τέθηκε στον Ι.Μ.Ο., για το δικαίωμα επέμβασης ενός κράτους σε πλοίο που βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα<sup>27</sup>

Κατά το άρθρο 1 της Σύμβασης το κράτος μπορεί να πάρει τα αναγκαία μέτρα στην ανοικτή θάλασσα για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε κινδύνου που απειλεί τις ακτές του από ρύπανση ή απειλή ρύπανσης από πετρέλαιο, όμως τα μέτρα αυτά δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία που δε χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς (άρθρο 5). Το 1973 προστέθηκε στην Σύμβαση και ένα Πρωτόκολλο, με το οποίο επεκτείνονταν η δικαιοδοσία του κράτους και σε ρυπαντές εκτός του πετρελαίου, όμως αυτό ακόμη δεν έχει τεθεί σε ισχύ, παρόλο που η Σύμβαση ισχύει από το 1975. Το νομικό καθεστώς που δημιούργησε η Σύμβαση δέχτηκε επικρίσεις και από τα παράκτια κράτη γιατί περιορίζει το δικαίωμα άμυνας και κατάστασης ανάγκης για αυτά τα κράτη, αλλά και από τα περικόκιστα, επειδή παρέχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια, όπως επίσης και γιατί περιορίζει τόσο η Σύμβαση, όσο και το Πρωτόκολλο τη δράση στην ανοικτή θάλασσα (διεθνή ύδατα), αφήνοντας εκτός την αποκλειστική οικονομική ζώνη (Α.Ο.Ζ.). Έτσι ενώ αναγνωρίζονται κυριαρχικά δικαιώματα παρόμοια με αυτά της υφαλοκρηπίδας για την έρευνα, εκμετάλλευση και διατήρηση των φυσικών πόρων στην Α.Ο.Ζ. όπως επίσης και ασκείται δικαιοδοσία σχετικά με την τοποθέτηση και χρησιμοποίηση τεχνητών νησιών και εγκαταστάσεων, για θέματα αλιείας, παραγωγής ενέργειας κ.λ.π., δεν μπορεί να ληφθούν μέτρα για την καταπολέμηση ενδεχόμενης ρύπανσης στην περιοχή αυτή. Η προαναφερόμενη, ίσως αντιφατική παρατήρηση, υφίσταται

<sup>25</sup> Θ. Ι. Παναγόπουλος, «Δίκαιο Περιβάλλοντος», εκδόσεις Σταμούλη, ΑΘΗΝΑ 2001, σελ. 126

<sup>26</sup> Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties

<sup>27</sup> Ως έναρξη του προβληματισμού θεωρείται όταν η κυβέρνηση της Βρετανίας επικρίθηκε το 1967, κατόπιν του βομβαρδισμού που έπραξε στο πλοίο Torrey Canyon, όταν αυτό βρισκόταν μετά από ατύχημα, στην ανοικτή θάλασσα προσπαθώντας να μειώσει τη ρύπανση, βάζοντας φωτιά στο φορτίο. Μάλιστα το θέμα τέθηκε στον Ι.Μ.Ο.



γιατί η Α.Ο.Ζ. ως νομικός όρος υιοθετήθηκε το 1982, στην Σύμβαση του Montego Bay<sup>28</sup> δηλ. πολύ αργότερα από την παρούσα Σύμβαση.

Το 1969, ο ΙΜΟ αποφάσισε τη σύγκληση διεθνούς συνόδου με σκοπό την υιοθέτηση μιας νέας ρύθμισης, που θα περιείχε καταρχήν τις διατάξεις της ΟΙΛΡΟΛ του 1954, όπως ίσχυαν, αλλά με τις απαραίτητες βελτιώσεις. Αιτία ήταν το αίσθημα που κυριαρχούσε, ότι η κείμενη νομοθεσία δεν ήταν επαρκής παρά τις τροποποιήσεις που είχε υποστεί. Η σύνοδος αυτή ορίστηκε για το 1973 αλλά οι συζητήσεις είχαν ξεκινήσει ήδη από το 1970. Σε αυτή τη σύνοδο υιοθετήθηκε η ΜΑΡΡΟΛ, τα κύρια σημεία της οποίας αναλύουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

#### 4.3. ΜΑΡΡΟΛ 73/78

Μετά τις επικρίσεις της ΟΙΛΡΟΛ ότι δεν έχει την απαραίτητη υποδομή και περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο ως ρυπαντή, το Νοέμβριο του 1973 υπογράφεται από την διεθνή κοινότητα η Διεθνής Σύμβαση «για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία»<sup>29</sup>, γνωστή και ως ΜΑΡΡΟΛ 73<sup>30</sup>. Με την νέα αυτή διεθνή Σύμβαση, η μερική ισχύς της οποίας άρχισε στις 2 Οκτωβρίου του 1983, στοχεύεται η εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος τόσο από πετρέλαιο, όσο και από άλλες επιβλαβείς ουσίες. Καθιερώνονται ειδικές περιοχές, στις οποίες εντάσσεται και η Μεσόγειος<sup>31</sup>, με σταθερά και αυστηρά μέτρα ελέγχου της ρύπανσης. Στις περιοχές απαγορεύεται η απόρριψη από πλοία με d.w.t. μεγαλύτερη των 40.000. Η Σύμβαση συνοδεύεται από πέντε Παραρτήματα και δύο Πρωτόκολλα. Το πρώτο Παράρτημα αφορά την ρύπανση από πετρέλαιο<sup>32</sup>, το δεύτερο από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα<sup>33</sup>, το τρίτο από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια,

<sup>28</sup> Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Montego Bay (UNCLOSIII), Α.Ο.Ζ. συνιστά η ζώνη ανοιχτής θάλασσας της οποίας το εύρος εκτείνεται μέχρι 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης που υπολογίζεται η αιγιαλίτιδα ζώνη.

<sup>29</sup> International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

<sup>30</sup> Σύντμηση των λέξεων Maritime Pollution.

<sup>31</sup> Έτερες περιοχές που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Ελλάδα μια που η Μεσόγειος επικοινωνεί με αυτές είναι οι Μαύρη και Ερυθρά Θάλασσα, ενώ περιλαμβάνονται επίσης η Βαλτική και ο Περσικός Κόλπος.

<sup>32</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 02-10-1983

<sup>33</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 06-04-1987

φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα<sup>34</sup>, το τέταρτο από λύματα και το πέμπτο από απορρίμματα<sup>35</sup>, ενώ το πρώτο πρωτόκολλο ρυθμίζει υποχρεωτικές αναφορές περιστατικών ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες (άρθρο 8 της σύμβασης) και το δεύτερο τη διαδικασία διαιτησίας για διακανονισμό διαφωνιών (άρθρο 10 της σύμβασης).

Οι οικονομικές και τεχνικές δυσχέρειες που συνεπάγετο η επικύρωση της Σύμβασης<sup>36</sup>, είχε ως αποτέλεσμα να καθυστερήσει αρκετά η ισχύς της, ενώ από την άλλη στο χρονικό διάστημα μετά το 1973 συνέβησαν αρκετά θαλάσσια ατυχήματα που προκάλεσαν εκτεταμένες ρυπάνσεις στην θάλασσα με αρνητικές επιπτώσεις για την τοπική οικονομία, στην αλιεία και στον τουρισμό<sup>37</sup>. Στο πλαίσιο των προαναφερόμενων οικονομικοκοινωνικών και πολιτικών συνθηκών, κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης (TSSP) τον Οκτώβριο του 1978, υιοθετείται το Πρωτόκολλο του ίδιου έτους που συμπληρώνει τη Σύμβαση. Στην υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου συνετέλεσε σε σημαντικό βαθμό και το γεγονός ότι ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. εκείνη την περίοδο, Carter προχώρησε σε ένα σχέδιο δράσης για την πρόληψη της ρύπανσης, αλλά και την καταστολή της με ιδιαίτερα αυστηρά μέτρα, μέσα στα οποία ήταν η τοποθέτηση διπλών πυθμένων (double bottoms) σε όλα τα δεξαμενόπλοια πάνω από 20.000 d.w.t. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, παρά την απροθυμία των περισσότερων ναυτιλιακών κρατών, να εγκριθούν οι επικείμενες αλλαγές στις Συμβάσεις, να επισπευτούν οι διαδικασίες επικύρωσης και να υιοθετηθεί το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο με τα αυστηρότερα της προϋπάρχουσας κατάστασης μέτρα, κάτω από την απειλή της αμερικάνικης πρότασης που υποστήριζε τη μονομερή εφαρμογή.

Στο Πρωτόκολλο του 1978 προσαρτάται Παράρτημα με τροποποιήσεις, βελτιώσεις και συμπληρώσεις, των Κανονισμών Παραρτήματος Ι της MARPOL 73, ενώ τώρα πλέον συντομογραφικά αναφέρεται ως MARPOL

<sup>34</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 01-07-1992

<sup>35</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 31-12-1988

<sup>36</sup> Τόσο για το πλοίο όσο και στο κράτος με τις απαιτήσεις που καθιέρωνε (π.χ. ειδικό εξοπλισμό για το πλοίο και ευκολίες υποδοχής καταλοίπων για το κράτος)

<sup>37</sup> Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τα ναυάγια του Argo Merchant το 1976 κοντά στις ακτές των Η.Π.Α. και του Amoco Cadiz το 1978 στις ακτές της Βρετανίας.



73/78. Αξιοσημείωτο για την επίσπευση ισχύος της MARPOL 73/78, ήταν ότι με το Πρωτόκολλο του 1978 υιοθετήθηκε ότι αρκούσε να γίνει αποδοχή του πρώτου Παραρτήματος για να ισχύσει η Σύμβαση και όχι τα κράτη που θα επικύρωναν τη Σύμβαση να κατείχαν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η MARPOL 73/78, διαφέρει από το προηγούμενο διεθνές ρυθμιστικό καθεστώς στο γεγονός ότι περιλαμβάνει περιπτώσεις ρυπάνσεως από πλοία γενικά και όχι μόνο πετρελαίου. Επίσης υποχρεώνει τα πλοία να εγκαταστήσουν ειδικό εξοπλισμό για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και καθιερώνει νέο τύπο βιβλίου πετρελαίου για τα πετρελαιοφόρα άνω των 150 GRT, ενώ υποχρεώνει τα πλοία άνω των 400 G.R.T. να διαθέτουν δεξαμενές μεγάλης χωρητικότητας για την συγκέντρωση των βαρέων καταλοίπων, που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου. Επιπλέον τα προαναφερόμενα πλοία υπόκεινται σε επιθεωρήσεις για την έκδοση ειδικού πιστοποιητικού. Επισημαίνεται ότι η Σύμβαση προβαίνει σε διαχωρισμό των «υπαρχόντων» πλοίων και των «νέων», και για τα υπάρχοντα η εγκατάσταση νέου εξοπλισμού μπορεί να γίνει ύστερα από περίοδο χάριτος ανάλογα με το νεκρό βάρος ή τη χωρητικότητά τους. Έτσι, τα «νέα» δεξαμενόπλοια πάνω από 600 τόνους d.w.t. πρέπει να έχουν διπλό πυθμένα ή διπλό περίβλημα, ενδιάμεσο κατάστρωμα, ή οποιοδήποτε εναλλακτικό σχέδιο που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων. Όμως παρόλο που κατά τη σύμβαση απαιτείται από δεξαμενόπλοια που έχουν νεκρό βάρος μεταξύ 600 και 5.000 d.w.t. να έχουν μόνο διπύθμενα και όχι πλευρικές δεξαμενές με την προϋπόθεση ότι η συνολική χωρητικότητα κάθε δεξαμενής φορτίου δεν υπερβαίνει τα 700 κυβικά μέτρα, εντούτοις η εθνική νομοθεσία των Η.Π.Α. με την Ο.Ρ.Α. 1990 διατηρώντας την απαίτηση των διπλών τοιχωμάτων ακόμη και για την κατηγορία των μικρών αυτών δεξαμενόπλοιων ανατάραξε και δημιούργησε σύγχυση στην αγορά.

Ως αυστηρότερα μέτρα της MARPOL 73/78 μπορούν να θεωρηθούν οι αυξημένες επιθεωρήσεις που προβλέπονται καθώς και η απόρριψη πετρελαιοειδών από πλοία με αυστηρότερα κριτήρια π.χ. 15 p.p.m. για τα κατάλοιπα των σεντινών του μηχανοστασίου με στιγμιαίο ρυθμό απόρριψης



μειωμένο σε 30 λίτρα ανά διανυόμενο ναυτικό μίλι, ενώ στην σύμβαση επανακαθιερώνονται οι ειδικές περιοχές: Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη και Ερυθρά Θάλασσα, και Περσικός Κόλπος.

Πρέπει να επισημανθεί ότι παρά τις νέες ρυθμίσεις της MARPOL 73/78, παραμένουν εκτός ελέγχου οι απορρίψεις που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου ή διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και αυτή που είναι συνέπεια βλάβης, εφόσον το πλήρωμα δεν ενέργησε σκόπιμα ή αδιαφόρησε.

Το 1997, στη Διεθνή Διπλωματική Διάσκεψη στο Λονδίνο, η Σύμβαση συμπληρώθηκε με ένα νέο Πρωτόκολλο μετά του επισυναπτόμενου σε αυτό Παραρτήματος VI, στο οποίο εμπεριέχονται Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία, ρυθμίζονται θέματα εκπομπών, επιθεωρήσεων, πιστοποιητικών και μέσων ελέγχου, ενώ το Φεβρουάριο του 2004 στην ίδια πόλη υιοθετήθηκε νέο Παράρτημα VII σχετικά με τη διαχείριση θαλασσέρματος των πλοίων για την αποφυγή μεταφοράς επιβλαβών οργανισμών και ιζημάτων της θάλασσας.

Ωστόσο, για την πλήρη, όσο είναι δυνατόν, προσέγγιση του διεθνούς θεσμικού πλαισίου θεωρούμε απαραίτητο να αναφερθούμε με σύντομη αναφορά και στις πρωτοβουλίες που λήφθηκαν εκτός του πλαισίου του IMO και συγκεκριμένα στην OPA 90 και στο Μνημόνιο Κατανόησης για τον Έλεγχο των πλοίων, αλλά και σε συμβάσεις στις οποίες ο IMO λειτούργησε επιβοηθητικά.

## **5. Προσπάθειες εκτός του πλαισίου του IMO**

### **5.1 OPA 90**

Η OPA 90 αναφέρεται σε δύο τομείς, αυτόν της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και σε εκείνον του επιπέδου εκπαίδευσης των ναυτικών. Αυτό το κάνει με το να θεσπίζει κανονισμούς για το σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας των πλοίων, έτσι ώστε να ελέγχονται οι παράνομες απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα και να εντοπίζονται οι παραβάτες που προκαλούν ρύπανση με πετρελαιοειδή. Επίσης η νομοθεσία εξετάζει και το ζήτημα της αποτελεσματικής αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης με την καθιέρωση σχεδίων αμέσου επέμβασης. Έτσι μπορούμε να πούμε ότι στον τομέα αυτό

βρισκόμαστε στο στάδιο της καταστολής και όχι της πρόληψης. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με την ΟΡΑ 90 το ουσιαστικό σκέλος της επιχείρησης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης έχουν οι ιδιωτικοί φορείς που έχουν επιλεγεί από τους πλοιοκτήτες και αποτελούν συνδυετικό κρίκο με τις ομοσπονδιακές και κρατικές αρχές.

Η μεγάλη αλλαγή όμως η οποία εισήχθη με την ΟΡΑ 90 στο ναυτιλιακό χώρο, δημιουργήθηκε κυρίως λόγω:

- της καθιέρωσης των διπλών τοιχωμάτων ή/και των διπλών πυθμένων στα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται στα αμερικανικά ύδατα και λιμάνια υιοθετώντας μια χρονική περίοδο σταδιακής απόσυρσης της παλιάς τεχνολογίας πετρελαιοφόρων πλοίων, και

- της εφαρμογής του καθεστώτος απεριόριστης ευθύνης σ' αυτόν που προκαλεί θαλάσσια ρύπανση με όλες τις οικονομικές επιπτώσεις που απορρέουν από αυτήν<sup>38</sup>.

### **5.2 Μνημόνιο Κατανόησης για τον Έλεγχο των πλοίων**

Αποτελεί τον βασικό μηχανισμό ελέγχου συμμόρφωσης των πλοίων προς τους διεθνείς κανονισμούς και τις ρυθμίσεις που αφορούν την ασφάλεια, και λειτουργεί ουσιαστικά σαν ένα διεθνές δίκτυο ελέγχου που βασίζεται σε κοινά πρότυπα, και εξυπηρετεί κοινούς στόχους. Οι επιθεωρήσεις γίνονται για να διασφαλισθεί ότι, τα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν σε ένα λιμένα, διαθέτουν τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά που αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους με τους διεθνείς κανονισμούς, ότι το σκάφος και η μηχανή είναι κατάλληλα για το είδος των ταξιδιών που πραγματοποιεί το πλοίο, ότι το πλοίο δεν δημιουργεί κίνδυνο ρύπανσης της θάλασσας και ότι παρέχεται στο πλήρωμα του πλοίου ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.

Το Μνημόνιο τέθηκε σε λειτουργία όταν συνειδητοποιήθηκε ότι το υπάρχον πλαίσιο δεν μπορούσε να ελέγξει αποτελεσματικά την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών και ρυθμίσεων. Η ευθύνη του ελέγχου ανήκει αποκλειστικά στις ναυτιλιακές αρχές των κρατών-σημαιών. Ο μηχανισμός των

<sup>38</sup> Α. Αλεξόπουλος, (1998), Τα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων σαν σύγχρονος παράγοντας διαμόρφωσης της αγοράς των ναύλων, 1 Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 320-332. Επίσης Γ. Βλάχος, – Α.Β., Αλεξόπουλος (1995) 'Τεχνικοοικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος', Εκδόσεις Α. Σταμούλης.

Port State Control υιοθετήθηκε μέσω του Μνημονίου για να ελέγχει τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια που συμμετέχουν σ' αυτό έτσι ώστε, να διασφαλιστεί ότι τα πλοία που προσεγγίζουν δεν παρουσιάζουν ελλείψεις ή αν παρουσιάζουν τις αντιμετωπίζουν πριν αποπλεύσουν.

Σε διαφορετική περίπτωση το Port State Control προχωρά στην κράτησή τους στο λιμάνι του ελέγχου. Σ' αυτήν την περίπτωση ο μηχανισμός του Μνημονίου λειτουργεί συμπληρωματικά προς τους μηχανισμούς ελέγχου των ναυτιλιακών αρχών των κρατών και όχι ενάντια των.

Στη δημιουργία του οδήγησε η διαπίστωση ότι ορισμένες σημαίες, για διάφορους λόγους, αποτύγχαναν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που απέρρεαν από τις διεθνείς συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με αυτές, με αποτέλεσμα τη γνωστή εμφάνιση του φαινόμενου των υποβαθμισμένων πλοίων.

Το Port State Control ξεκίνησε αρχικά από την Ευρώπη και την Βόρεια Αμερική (Καναδά), όταν τον Ιανουάριο του 1982 14 κράτη υπέγραψαν Μνημόνιο Κατανόησης για τον Έλεγχο των πλοίων, το Paris Memorandum of Understanding (MOU). Το Paris MOU απαιτούσε από τα κράτη – μέλη να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου στα λιμάνια προκειμένου να διασφαλίζουν ότι τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια θα εφαρμόζουν τους διεθνείς κανονισμούς. Η συμφωνία αρχικά αφορούσε ελέγχους σχετικούς με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, την προστασία της θάλασσας από ρύπανση προερχόμενη από πλοία και τις συνθήκες ζωής και εργασίας στα πλοία. Τα επόμενα χρόνια τα κράτη-μέλη αυξήθηκαν σε 19 (ανάμεσά τους και η Ελλάδα) και οι δραστηριότητές του επεκτάθηκαν προκειμένου να συμπεριλάβουν τις νέες απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος οι οποίες τέθηκαν από τον IMO, καθώς και τις απαιτήσεις που τέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για τα ευρωπαϊκά πλοία<sup>39</sup>.

Μετά το Paris MOU ακολούθησε μια σειρά από νέες περιφερειακές συμφωνίες για τη δημιουργία αντίστοιχων μηχανισμών ελέγχου. Σήμερα είναι

<sup>39</sup> Ι. Θεοτοκάς, (2001), Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές, Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, 92-114, 133-145



σε ισχύ τα παρακάτω Μνημόνια Κατανόησης και Ελέγχου λειτουργώντας τους αντίστοιχους μηχανισμούς ελέγχου.

Paris MOU (Ευρώπη και Βόρειος Ατλαντικός)

Acuerdo de Vipa del Mar (Λατινική Αμερική)

Tokyo MOU (Ασία – Ειρηνικός)

Caribbean MOU (Καραϊβική)

Mediterranean MOU (Μεσόγειος)

Indian Ocean MOU (Ινδικός Ωκεανός)

Abuja MOU (Δυτική και Κεντρική Αφρική)

Η προοπτική της παγκοσμιοποίησης του PSC με ανταλλαγή πληροφοριών και εναρμόνιση των διαδικασιών εκπαίδευσης έχει ακόμη περισσότερες συνέπειες. Όσο όλο και περισσότερα στατιστικά και δεδομένα συγκεντρώνονται και ανταλλάσσονται από τις διάφορες γραμματείες PSC, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα μια τεράστια αύξηση στη γνώση. Έτσι το σύστημα των PSC αναμένεται στο μέλλον να παράσχει την ευκαιρία της μεγαλύτερης ανάλυσης των αιτιών των ατυχημάτων και των συμβάντων ώστε να γίνει δυνατή η διακριβωση με μεγαλύτερη ακρίβεια (σε σχέση με το τι γίνεται σήμερα), στο πως μπορεί να βελτιωθεί η ασφάλεια μέσω των συχνών ελέγχων που συμβάλλουν με αυτόν τον τρόπο στην πρόληψη των ατυχημάτων (Nautilus Research Program, 2000).

## **6 Διεθνείς συμβάσεις παγκοσμίου χαρακτήρα**

Ένας σημαντικός σταθμός στο διεθνές δίκαιο είναι η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας που υπογράφηκε στο Montego Bay ως κατάληξη των προσπαθειών της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας με εργασίες που ξεκίνησαν το 1973 και κατέληξαν με τη συμμετοχή 157 Κρατών κατά τη τελευταία σύνοδο, στις 10 Δεκεμβρίου 1982, σε ένα μακροσκελές κείμενο, το οποίο αποτελείται από 320 άρθρα, που καλύπτουν 17 μέρη και αντίστοιχες διαφορετικές θεματικές. Το κείμενο ολοκληρώνεται με εννέα Παραρτήματα τα οποία αναφέρονται σε επιμέρους θέματα καθώς και σε ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος, όπως το Παράρτημα 1 που αναφέρεται στα θαλάσσια είδη μακρών αποδημιών. Νομοθετικά ο διεθνής νομοθέτης στη σύμβαση αυτή ακολούθησε τελείως διαφορετική τακτική σε σχέση με τη Γενεύη. Πράγματι,

ενώ στη Γενεύη το 1958 υιοθετήθηκαν τέσσερις διαφορετικές συμβάσεις, τώρα όλο το φάσμα των θεμάτων επιλύεται σε ένα ενιαίο κείμενο, με συνέπεια τη διάχυση περιβαλλοντικών ρυθμίσεων σε όλη την έκταση της σύμβασης και αποκορύφωμα για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος το Μέρος XII, όπου αναφέρεται στην «προστασία και διατήρηση του θαλασσιού περιβάλλοντος» (άρθρα 192-237)<sup>40</sup>. Ο ορισμός της θαλάσσιας ρύπανσης που δίνεται εδώ σχεδόν επαληθεύει τον ορισμό που είχε διατυπώσει το 1970 η Ομάδα Ειδικών των Ηνωμένων Εθνών για τις Επιστημονικές Πλευρές της Θαλάσσιας Ρύπανσης (GESAMP) και είχε χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της προπαρασκευαστικής φάσης της Συνδιάσκεψης του Ο.Η.Ε. για το Ανθρώπινο Περιβάλλον στη Στοκχόλμη το 1972. Στο άρθρο 230 η Διεθνής Σύμβαση προβλέπει χρηματικές ποινές που δύναται να επιβληθούν για τις παραβάσεις των εθνικών νόμων και κανονισμών ή των εφαρμοστέων διεθνών κανόνων και προτύπων για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος που διαπράχθηκαν από ξένα πλοία μέσα στη χωρική θάλασσα, πέραν της περίπτωσης σκόπιμης και σοβαρής πράξης ρύπανσης, και από ξένα πλοία εκτός χωρικής θάλασσας, ενώ παράλληλα επισημαίνει ότι κατά την διαδικασία επιβολής ποινών τα αναγνωρισμένα δικαιώματα του κατηγορουμένου θα τυγχάνουν σεβασμού.

Ο ορισμός της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος δεν περιλαμβάνεται στο Μέρος XII, αλλά παρατίθεται στο άρθρο 1 του Μέρους I, που ορίζει ως ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος την απόθεση από τον άνθρωπο αμέσως ή εμμέσως ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και την θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλασσιών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νομίμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλασσιού ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής.

<sup>40</sup> Βλέπε περισσότερα, Γ.Βλάχος, Γ.Σαμιώτης, Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και η νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα, Αντ.Σάκκουλας 1997, σελ.149 επ. Επίσης, Γ. Βλάχος Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Α Σταμούλης, 2000, σελ.231επ.



Από τον ορισμό και μόνο διαφαίνεται το συνεχώς και νέο έδαφος που κερδίζει η οικολογική προσέγγιση της προστασίας του περιβάλλοντος αφού ρύπανση υφίσταται έστω και με έμμεσο τρόπο, με την αναφορά σε «απόθεση ουσιών ή ενέργειας βλαβερούς για την θαλάσσια ζωή». Φυσικά η αναφορά στον ορισμό και άλλων υποκειμένων προσβολής, όπως παρακώλυση θαλάσσιας και αλιευτικής δραστηριότητας είναι έκφραση των οικονομικών συντελεστών που πολλές φορές υποκρύπτονται σε μια διεθνή σύμβαση, ενώ η αναφορά σε συμπεριφορές που προσβάλλουν την ανθρώπινη υγεία και αναψυχή αποτελούν τις τελευταίες ρίζες της ανθρωποκεντρικής προσέγγισης, αφού θα μπορούσε κανείς να πει ότι, η αναφορά και μόνο σε «πτώση ποιότητας του ύδατος», και «βλάβης των βιολογικών πόρων και της θαλάσσιας ζωής» αρκούσε, επειδή αποτελούν πολύ πιο ήπιες μορφές βλάβης και κατά συνέπεια εμπεριέχουν και τις πιο βαριές.

Το Μέρος XII της Σύμβασης πέραν της ανάθεσης στα κράτη-μέλη να αποφασίσουν για τις κυρώσεις, λειτουργεί και ως κατευθυντήριο κανόνας για την συνεργασία των επηρεαζόμενων ή επικείμενων επηρεασμού ρύπανσης Κρατών, για την συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς, για γνωστοποίηση και πληροφόρηση περιστατικών ρύπανσης και για παροχή επιστημονικής και τεχνικής βοήθειας προς τα αναπτυσσόμενα Κράτη.

Σημαντικό άρθρο είναι το 192 στο Μέρος XII, με το οποίο καθιερώνεται η γενική υποχρέωση των κρατών για προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ η επιβεβαίωση του κυριαρχικού δικαιώματος των κρατών καταγράφεται στο άρθρο 193, όπου «τα κράτη έχουν κυριαρχικό δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τους φυσικούς τους πόρους σύμφωνα με την περιβαλλοντική τους πολιτική» σε συνδυασμό με την παραγρ. 2 του άρθρου 194 όπου «τα κράτη πρέπει να λάβουν όλα τα μέτρα που είναι απαραίτητα προκειμένου εξασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες μέσα στην δικαιοδοσία ή τον έλεγχό τους διεξάγονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προκαλείται ζημιά από ρύπανση σε άλλα κράτη και στο περιβάλλον τους».

Σημαντική διαφοροποιός μεταβλητή με αρκετές προϋπάρχουσες συμβάσεις είναι ότι στην παραγρ.3 του άρθρου 194, τα μέτρα που καλούνται να αναλάβουν τα κράτη καλύπτουν όλες τις πηγές ρύπανσης πέραν των πλοίων π.χ. τοξικά βλαβερά, ή επιζήμια προϊόντα και ουσίες χερσαίων

πηγών ή ατμόσφαιρας, που καταλήγουν στη θάλασσα και εγκαταστάσεων και συσκευών, που λειτουργούν στο θαλάσσιο περιβάλλον π.χ. εξερεύνησης και εκμετάλλευσης φυσικών θαλασσιών και υποθαλάσσιων πόρων κλπ. Στο άρθρο 211 ενσωματώνει τις μεγάλες συμβάσεις για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο (generally accepted international rules), επίσης στο άρθρο 217 αναφέρεται στην υποχρέωση του κράτους της σημαίας να λαμβάνει μέτρα κατά των πλοίων που ρυπαίνουν τη θάλασσα, ενώ στο άρθρο 228 προβλέπει ότι σε περίπτωση ρύπανσης εκτός ορίων της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, το κράτος που υπέστη ζημία επιβάλλει κυρώσεις κατά του αλλοδαπού πλοίου, εφόσον το κράτος της σημαίας του πλοίου δεν προβεί σε κύρωση κατά του πλοίου μέσα σε έξι μήνες από το περιστατικό. Οι αστικές αγωγές για ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος, ρυθμίζονται στο άρθρο 229, ενώ οι εξαιρέσεις πλοίων βρίσκονται στο άρθρο 236 (π.χ. ξένα πολεμικά, βοηθητικά, σκάφη για κυβερνητικές υπηρεσίες κλπ). Σημαντικό άρθρο της Σύμβασης είναι και το άρθρο 235, που θέτει και οροθετεί θέματα διεθνούς ευθύνης σχετικά με την προστασία και διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με την σύμβαση στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη, η ηθελημένη ρύπανση παραβιάζει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης και το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύσει τη διέλευση του ξένου πλοίου (άρθρα 19 και 21), όπως επίσης τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία οφείλουν να ακολουθούν διαύλους που καθορίζονται από το παράκτιο κράτος (άρθρο 22). Πέραν των προαναφερομένων σημαντική είναι η συμβολή της στην καθιέρωση ορθολογικής διαχείρισης και προστασίας των ζωντανών οργανισμών, που τίθενται πια υπό την υπεύθυνη προστασία των παράκτιων κρατών με την καθιέρωση Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, ενώ στην Ανοιχτή Θάλασσα τα κράτη υποχρεώνονται να εξασφαλίσουν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και των πόρων, αλλά δικαίωμα επέμβασης έχει μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου. Τέλος στο Παράρτημα VIII περιέχεται η διοργάνωση της λιγότερο δαπανηρής και περισσότερο ειδικευμένης και ταχείας ειδικής διαιτησίας που εφαρμόζεται επί διαφορών εξειδικευμένης μορφής, που αφορούν και τη προστασία περιβάλλοντος<sup>41</sup>.

<sup>41</sup> Οι υπόλοιποι τομείς αφορούν την αλιεία, θαλάσσια επιστημονική έρευνα, ναυσιπλοΐα



Συνέπεια των ναυτικών ατυχημάτων του Exxon Valdez το 1989 στις ακτές της Αλάσκας και του Kharck-5 το ίδιο έτος στις ακτές του Μαρόκου, ήταν στη συνδιάσκεψη του Λονδίνου το 1990 με τη συμμετοχή 90 κρατών να υπογραφεί από τα 15, η Διεθνής Σύμβαση για την προετοιμασία, ανταπόκριση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο<sup>42</sup>. Όπως αναφέρει και ο τίτλος της Σύμβασης, αποσκοπεί στη συνεργασία για την αντιμετώπιση περιστατικού έκτακτης ανάγκης και επισημαίνει την αναγκαιότητα ύπαρξης σχεδίων δράσης για κάθε πλοίο σε εθνικό και σε περιφερειακό επίπεδο, για την προετοιμασία και αντιμετώπιση πετρελαϊκής ρύπανσης από εμπορικά πλοία και εγκαταστάσεις ανοιχτής θάλασσας και τις ευκολίες υποδοχής στα λιμάνια.

Το προοίμιο της Σύμβασης παρουσιάζει ενδιαφέρον από δύο οπτικές. Μία οπτική συνίσταται, όχι στην απλή αναγνώριση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, αλλά στην αναγνώριση της θαλάσσιας ρύπανσης ως «σοβαρής απειλής». Η δεύτερη οπτική συνίσταται στο συσχετισμό των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης με λοιπές Διεθνείς Συμβάσεις, τονίζοντας την συνέχεια στο δικαίκο διεθνή χώρο και την αλληλεξάρτηση. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι ελήφθησαν υπόψη η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε και από την Διεθνή Σύμβαση πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία του 1973 μετά του σχετικού σε αυτή Πρωτοκόλλου 1978, η Διεθνής Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές Ρυπάνσεως από πετρέλαιο του 1969 και η Διεθνής Σύμβαση περί Ιδρύσεως Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρυπάνσεως από πετρέλαιο του 1971, η επιτακτική ανάγκη ταχείας θέσεως σε ισχύ των Πρωτοκόλλων 1984 (των ανωτέρω Διεθνών Συμβάσεων), και το τμήμα XII της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Σημειώνεται επίσης η ανάθεση στον Ι.Μ.Ο. ως «οργανισμού», με το άρθρο 12 της Σύμβασης, θεμάτων σχετικά με την πληροφόρηση, μόρφωση, εκπαίδευση, τεχνική υπηρεσία και βοήθεια των συμβαλλομένων Μερών.

Οι κριτικές που δέχτηκε η συγκεκριμένη σύμβαση έγκειται κυρίως στο ότι παρόλο που στο άρθρο 12 φορέας υλοποίησης των σχεδίων είναι ο Ι.Μ.Ο., ο συγκεκριμένος οργανισμός έχει περιορισμένο προϋπολογισμό για να

<sup>42</sup> International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990.

ανταποκριθεί στην χρηματοδότηση δράσεων καθαρισμού περιοχών<sup>43</sup>, καθώς επίσης και στο ότι ρυπαντική ουσία συνιστά μόνο το πετρέλαιο. Εντούτοις η σύμβαση αναγνωρίζει και ενισχύει την MARPOL όταν υιοθετεί την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει και αναλαμβάνει να αποζημιώσει τα θύματα της ρύπανσης<sup>44</sup>. Μετά από τις παραπάνω επικρίσεις το 2000 υπογράφεται μετά από σύγκλιση Διπλωματικής Διάσκεψης από τον Ι.Μ.Ο. Πρωτόκολλο, που συμπληρώνει την διεθνή Σύμβαση, αναφερόμενο ειδικά σε περιστατικά πρόκλησης ρύπανσης από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Στη Διεθνή Σύμβαση και στο Πρωτόκολλο ως περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο ή επιβλαβείς ουσίες<sup>45</sup> εντάσσεται και περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει απόρριψη. Παρατηρούμε σταδιακά να παγιώνονται ορισμοί ρύπανσης που ενέχουν την έννοια της διακινδύνευσης, ανατακλώντας περισσότερο προοδευτικές και οικολογικές θεωρήσεις του δικαίου.

Το 1978 στη συνδιάσκεψη του ΙΜΟ για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της ρύπανσης (TSSP) υιοθετήθηκε και Πρωτόκολλο αυτής, ως μια προσπάθεια να βελτιωθούν τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων και ειδικότερα των δεξαμενοπλοίων, κάτω από την πίεση του μεγάλου αριθμού ατυχημάτων τα οποία συνέβησαν από το 1974 που υπογράφηκε η αρχική (σημαντικό σημείο της αναθεώρησης ήταν ότι όλα τα φορτηγά και δεξαμενόπλοια πλέον των τακτικών επιθεωρήσεων θα επιθεωρούνται και ενδιάμεσα και έκτακτα).

Επίσης το 1983 στις τροποποιήσεις της καθιερώθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk 1971) και ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk 1975)

<sup>43</sup> Γ. Βλάχος, 1999, όπ.π., σελ.317

<sup>44</sup> Μερικές από τις ρυθμίσεις της σύμβασης αποτέλεσαν τη βάση για τις ενέργειες του Ι.Μ.Ο. προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι οικολογικές καταστροφές που προκλήθηκαν από τις πολεμικές εχθροπραξίες στο Περσικό Κόλπο το 1991

<sup>45</sup> Η έννοια «επιβλαβείς ουσίες» εμπεριέχεται στο άρθρο2 του ν.3100/03 που κυρώνει το «Πρωτόκολλο για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, του 2000».

Τροποποιήσεις υπήρχαν και το 1988, 1989 και 1990 με σημαντικότερη αυτήν της καθιέρωσης Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας, καθώς και τα έτη 1991,1992 με κυρίαρχη την υποχρέωση εφαρμογής του Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά Σιτηρών Χύμα (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk), ενώ σημαντικότερη αποτελεί η προσθήκη, το 1994, ενός νέου κεφαλαίου στη SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, γνωστού ως ISM (International Safety Management Code), που θεσπίζει κανονισμούς για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων μέσα από την οργάνωση της εταιρίας σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΜΕΡΟΣ ΙΙ

### ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

#### ΓΕΝΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ(ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ΕΡΡΙΚΑ Ι)

##### 1.Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελείται από κράτη που παραδοσιακά η εμπορική ναυτιλία συνέβαλε άμεσα ή έμμεσα στην οικονομία τους. Η θαλάσσια μεταφορά αποτελούσε το κατεξοχήν μεταφορικό μέσο για να φθάσει στην σύγχρονη εποχή το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και το 30% του ενδοκοινοτικού να μεταφέρεται με θαλάσσια μέσα, ενώ σημαντική παράμετρο αποτελεί και το γεγονός ότι το 40% του εξωτερικού εμπορίου μεταφέρεται με πλοία ιδιοκτησίας ή ελεγχόμενων συμφερόντων κρατών-μελών της Ένωσης<sup>46</sup>.

Η χωρητικότητα του στόλου των κρατών-μελών μετά από σειρά ετών ανοδικής πορείας, μειώνεται κατά 50% μεταξύ των ετών 1980 και 1989 (από 120 εκατ. κ.ο.χ.<sup>47</sup> καταλήγει σε 60 εκατ.), παρουσιάζοντας μια μικρή ανάκαμψη που το 1991, φθάνει τα 65 εκατ. και το 1994 τα 76,5 εκατ.<sup>48</sup> Υπό μία άλλη στατιστική οπτική το ποσοστό που κατέχει η χωρητικότητα του στόλου των κρατών-μελών στο σύνολο του παγκοσμίου στόλου μειώθηκε από 28,75% που είχε το 1980, σε 14,7% το 1991 και σε 14,2% το 1994, ενώ το 1996 ο νηολογημένος στα εθνικά νηολόγια των κρατών-μελών στόλος φθάνει το 11,4% του παγκοσμίου (σε αυτό μπορεί να προστεθεί και ένα ποσοστό περίπου 5% που είναι πλοία νηολογημένα στα καλούμενα «παράλληλα

<sup>46</sup> Γ. Βλάχος, 1999, όπ.π., σελ.57

<sup>47</sup> Ο Κόρος Ολικής Χωρητικότητας (κ.ο.χ.) είναι μονάδα όγκου και ισούται με 100 κυβικά πόδια (2,83 κυβικά μέτρα) και αφορά όγκο των «κλειστών» μερών ενός πλοίου, εξαιρουμένων ορισμένων π.χ. δεξαμενών έρματος, μαγειρείων, καθώς και όλων των ημίκλειστων χώρων. Πρόσφατα καθιερώθηκε η έννοια G.T. (Gross Tonnage), που σημαίνει το ίδιο πράγμα. Ο χώρος μεταφοράς εμπορευμάτων καταγράφεται ως κ.κ.χ (Κόρος Καθαρής Χωρητικότητας)

<sup>48</sup> Γ.Βλάχος, 1999, όπ.π., σελ.58

νηολόγια»<sup>49</sup> των κρατών-μελών), τέλος, η ελληνική σημαία από ποσοστό 9,4% του κατείχε το 1980, περιορίστηκε σε ποσοστό 5,4% του παγκόσμιου στόλου σε κ.ο.χ. το 1996.<sup>50</sup> Η μεγαλύτερη μείωση προήλθε στο χώρο των δεξαμενόπλοιων και από κράτη όπως η Γερμανία, Γαλλία, Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, και συνδέθηκε όχι αποκλειστικά από μείωση ελέγχου και πλοιοκτησίας των πλοίων από πλοιοκτήτες εντός της Ένωσης, αλλά από αλλαγή σημαίας και νηολογίου των πλοίων.

Ένα ακόμη στοιχείο που πρέπει να αναφερθεί, είναι η αύξηση της μέσης ηλικίας του κοινοτικού πλοίου από 16 έτη το 1985 σε 21 έτη το 1994, με μη παράλληλη προσπάθεια εκσυγχρονισμού από ναυπήγηση νέων πλοίων,<sup>51</sup> καθώς επίσης ότι λόγω μη διάθεσης σημαντικού μεταφορικού έργου εντός της Ελλάδας, ο εμπορικός ελληνικός στόλος σε σημαντικότερο ποσοστό δραστηριοποιείται για κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων κρατών.

Αποτελεί γενική παραδοχή ότι η ενεργοποίηση για την παραγωγή κανόνων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά κύριο λόγο συντελείται μετά από ατυχήματα. Επιβεβαίωση αυτού του κανόνα αποτελούν οι ρυθμιστικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποτελούν αντικείμενο αυτής της εργασίας.

Η πρώτη, αφορά τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων Aegean Sea το 1992 στη Λα Κορούνια της Ισπανίας, προκαλώντας θαλάσσια ρύπανση περίπου 500.000 βαρελιών και του Braer το 1993 στα νησιά Σέτλαντ της

<sup>49</sup> Πρόκειται για νηολόγια που ιδρύονται σε εδάφη τα οποία συνδέονται με την κύρια χώρα με κάποιο καθεστώς εξάρτησης συχνά αποικιακού τύπου, και στοχεύετε η παροχή υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες με τη μορφή των φορολογικών διευκολύνσεων, ελαστικότερων κανόνων ασφάλειας και επάνδρωσης των πλοίων, εργοδοτικών εισφορών και δυνατοτήτων διεθνούς χρηματοδότησης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Γαλλία (νησιά Kerguelen), Βρετανία (Hong Kong, Isle of Man, Gibraltar), Ολλανδία (Ολλανδικές Αντίλλες), Ισπανία (Κανάρια Νησιά), Βέλγιο (χρήση νηολογίου Λουξεμβούργου που είναι περικλειστο κράτος), προκειμένου αντιμετωπιστεί η ανταγωνιστικότητα από κράτη, εκτός Ε.Ε.

<sup>50</sup> Γ. Βλάχος, 1999, όπ.π.

<sup>51</sup> Βλ. Σ. Θεοδωρόπουλος, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αθήνα, εκδ. Σταμούλης Α., 1998, σελ. 17-54. Σχετικά με την ηλικία του πλοίου, αναφέρεται ότι ένα δεξαμενόπλοιο 15 ετών έχει 3 φορές περισσότερες πιθανότητες να παρουσιάσει σοβαρές βλάβες, που μπορεί να οδηγήσουν σε διαρροή πετρελαίου από ότι ένα ηλικίας 10 ετών. (βλ. σχετ. Γ. Βλάχος, 1999, όπ.π., σελ. 144-145)

Σκοτίας, ρύπανση 85.000 τόνων. Και τα δύο αυτά ατυχήματα θορύβησαν την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συγκεκριμένα το 1993 η Δανική προεδρία συγκάλεσε μικτό συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος της Ε.Κ. με σκοπό την εξέταση λήψης μέτρων κατάλληλων, ελαχιστοποίησης των κινδύνων που πηγάζουν από την μεταφορά ρυπογόνων και επικίνδυνων φορτίων. Στο τραπέζι των συζητήσεων κατατέθηκε και η πρόταση αντικατάστασης του υπάρχοντος στόλου των tankers με νέα που θα είναι κατασκευασμένα με διπλούς πυθμένες, κατά το αμερικάνικο πρότυπο. Η γερμανική πρόταση υποστήριζε την απόσυρση ή τον εκσυγχρονισμό δεξαμενόπλοιων ηλικίας άνω των 10 ετών,<sup>52</sup> ενώ παράλληλα να τηρούνταν «μαύρος» κατάλογος που θα περιλάμβανε πλοία χαμηλών προδιαγραφών. Επιπλέον στο τραπέζι κατατέθηκε πρόταση για καθιέρωση απεριόριστης ευθύνης του πλοίου σε περίπτωση οικολογικών καταστροφών και ο καθορισμός ευαίσθητων περιοχών και πορειών πλοίων που παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους ρύπανσης<sup>53</sup>. Η ελληνική πλευρά στην προσπάθεια της να υποστηρίξει την ελληνική εμπορική ναυτιλία επεσήμανε ότι από τη στιγμή που το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων οφείλονται στο ανθρώπινο λάθος, το ενδιαφέρον θα πρέπει να στραφεί στην καλύτερη εκπαίδευση των πληρωμάτων και τη συνεργασία με τις παράκτιες ακτές για τον ελλιμενισμό των πλοίων.

Τα αντικρουόμενα συμφέροντα ανάμεσα στα κράτη-μέλη και τα οικονομικά συμφέροντα που εκπροσωπούν είναι εμφανή.

Τελικά ως συμβιβαστική λύση μεταξύ άλλων<sup>54</sup> προωθήθηκε η παρακίνηση των κρατών-μελών να επικυρώσουν το ταχύτερο δυνατόν τις

---

<sup>52</sup>Ανεπίσημες πηγές υποστήριζαν ότι η πρόταση αυτή της Γερμανίας είχε σκοπό την ένταξη των ναυπηγείων των ανατολικών περιοχών της στα προγράμματα της Κοινότητας βλ. Γ.Βλάχος, 1999, όπ.π., σελ.458

<sup>53</sup> Σε διμερές επίπεδο έχουν θεσπίσει μέτρα η Γαλλία και Ιταλία για απαγόρευση διέλευσης δεξαμενόπλοιων από τα Στενά Σαρδηνίας και Κορσικής, και συγκεκριμένα στα Στενά του Μπονιφάτσιο, με έκφραση επιθυμίας για δημιουργία διεθνούς θαλάσσιου πάρκου.

<sup>54</sup>Έτερες λύσεις που προωθήθηκαν στο πλαίσιο αυτό είναι η προτροπή των κρατών-μελών για ταχεία επικύρωση της σύμβασης O.P.R.C. 1990 για την προετοιμασία, παρέμβαση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, της σύμβασης S.A.R. 1989 σχετικά με την διάσωση στη θάλασσα, η αναθεώρηση της σύμβασης S.T.C.W. 1978, η ενίσχυση του



συμβάσεις C.L.C. 1969 και FUND 1971 περί αστικής ευθύνης του Ι.Μ.Ο. και ως πρόταση του Συμβουλίου, στηριζόμενη στις σχετικές Αποφάσεις του Ι.Μ.Ο., η ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων με διπλό κέλυφος ή/και διπλοπύθμενα (double hull/bottom) ή με ενδιάμεσο κατάστρωμα (middeck) ή άλλες εναλλακτικές λύσεις, που εξασφαλίζουν την προστασία των θαλασσών από ρύπανση πετρελαιοειδών, καθώς και ένα σχέδιο προοδευτικής απόσυρσης των υφιστάμενων πετρελαιοφόρων.

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών τον Δεκέμβριο 1999 αποτέλεσε την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα, όπως θα διαφανεί από την ανάπτυξη που ακολουθεί:

## 2. Το γενεσιουργό γεγονός

Το 25χρονο δεξαμενόπλοιο ERIKA με Μαλτέζικη σημαία, επέδρασε ως καταλύτης στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη θέσπιση μια σειράς δραστικών μέτρων, με τη μορφή Οδηγιών<sup>55</sup> και Κανονισμών για την πρόληψη των θαλάσσιων πετρελαιοειδών ατυχημάτων. Καθώς το ERIKA προκάλεσε μεγάλη κοινωνική ανησυχία για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και τις συνέπειες παρόμοιων ατυχημάτων στο περιβάλλον και την οικονομία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επεσήμαναν τον κίνδυνο που ελλοχεύουν για το θαλάσσιο περιβάλλον τα παλιά και κακοδιατηρημένα<sup>56</sup> δεξαμενόπλοια καθώς και την ανάγκη να ενισχυθούν οι κανονισμοί θαλάσσιας ασφάλειας και ελέγχου των πλοίων στα λιμάνια, η παρακολούθηση των σκαφών στα ευρωπαϊκά ύδατα, καθώς και την ανάγκη για αποφασιστικότερη ανταπόκριση των κρατών μελών στις νέες υποχρεώσεις. Έτσι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τον Μάρτιο του 2000 την πρώτη σειρά μέτρων, γνωστή ως πακέτο μέτρων ERIKA I, την οποία ακολούθησε πολύ σύντομα το πακέτο μέτρων ERIKA II.

---

κρατικού ελέγχου των λιμένων σύμφωνα με το Μνημόνιο του Παρισιού, που αφορά ελέγχους πλοίων, η δημιουργία σταθμών υποδοχής καταλοίπων κλπ.

<sup>55</sup> Δ. Πολυχρονιάδης, (1993), "Ένα Ναυάγιο-Σταθμός για τα Τάνκερ", σελ. 64-66

<sup>56</sup> Βλ. P.W. Birnie, (1992), "International Law and the Environment", pp. 253-54.

Η δέσμη μέτρων ERIKA I ασχολείται με τις σοβαρότερες ελλείψεις της κοινοτικής νομοθεσίας σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, οι οποίες κατέστησαν εμφανείς μετά το ναυάγιο του ERIKA τον Δεκέμβριο του 1999:

- Κατά πρώτον, ενισχύεται η ισχύουσα Οδηγία 95/21/ΕΚ<sup>57</sup> για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα. Ο αριθμός των εκτενών επιθεωρήσεων πλοίων στους λιμένες της Ε.Ε. σημειώνει άνοδο. Από τα 11.000 πλοία που επιθεωρούνται κατά μέσο όρο ετησίως περίπου 4.000 πλοία που θεωρούνται επικίνδυνα θα υποβληθούν σε υποχρεωτικές ετήσιες επιθεωρήσεις, αντί για 700 που ίσχυε μέχρι τότε. Τα πλοία, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί επανειλημμένα μετά από επιθεωρήσεις ως πλοία που βρίσκονται σε κακή κατάσταση, θα εγγράφονται σε μαύρη λίστα<sup>58</sup> και θα τους απαγορεύεται ο ελλιμενισμός στα κράτη μέλη της Ε.Ε..

-Επίσης, ενισχύεται η ισχύουσα οδηγία 94/57/ΕΚ<sup>59</sup> που διέπει τις δραστηριότητες των νηογνώμωνων, οι οποίοι ελέγχουν την ασφάλεια της δομής των πλοίων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, ενώ ενισχύθηκαν και τα κριτήρια ποιότητας που εφαρμόζονται για τους νηογνώμονες. Προκειμένου να εγκριθεί η άσκηση των δραστηριοτήτων τους στην Ε.Ε., οι νηογνώμονες οφείλουν να τηρούν μόνιμως τα κριτήρια αυτά, ενώ η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν θα αποτελεί αντικείμενο αυστηρής παρακολούθησης. Σε περίπτωση που δεν πληρούν τα κριτήρια, θα εκτίθενται σε προσωρινή ή μόνιμη απόσυρση της κοινοτικής έγκρισης που τους επιτρέπει την προσφορά των υπηρεσιών τους στα κράτη μέλη της Ε.Ε.

<sup>57</sup> Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19 Ιουνίου 1995, Ε.Ε. L 157, 7.7.1995.

<sup>58</sup> Βλ. Επίσημη Εφημερίδα της 25<sup>ης</sup> Ιουλίου 2003, σχετικά με την πρώτη μαύρη λίστα που δημοσιεύτηκε για τα μη αξιόπλοα πλοία. Μια δεύτερη λίστα δημοσιεύτηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2004, στην οποία καταχωρούνταν όλα τα πλοία που δεν έγιναν δεκτά, ύστερα από έλεγχο επιθεώρησης, από τους κοινοτικούς λιμένες μεταξύ της 1<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 203 και 31<sup>ης</sup> Αυγούστου 2004.

<sup>59</sup> Βλ. Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22 Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και Εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, ΕΕ L 319/12.12.1994 και Οδηγία 95/78 ΕΚ της Επιτροπής της 26 Σεπτεμβρίου 1997 που τροποποιεί την Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 274/7-10-1997, καθώς επίσης και την Οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19 Δεκεμβρίου 2001 που τροποποιεί την Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19 Δεκεμβρίου 2001, που τροποποιεί την Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L019, 22.1.2002.

-Τέλος, θεσπίζεται χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού πυθμένα<sup>60</sup> από την παγκόσμια αγορά, αφού τα πετρελαιοφόρα διπλού πυθμένα εξασφαλίζουν καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος. Με βάση τη διαπίστωση αυτή, ο IMO αποφάσισε ότι, από το 1996, όλα τα πετρελαιοφόρα που ναυπηγούνται πρέπει να είναι διπλού πυθμένα. Η σταδιακή αντικατάσταση των πετρελαιοφόρων μονού πυθμένα από πετρελαιοφόρα διπλού πυθμένα, εκτείνεται, ωστόσο, σε μία μακρόχρονη περίοδο, η οποία θα τερματιστεί το 2026. Σημειώνεται ότι η Ε.Ε. επέμεινε στην επιτάχυνση της διαδικασίας, την οποία τελικά οι ναυτιλιακοί φορείς αποδέχτηκαν μετά από επίπονες διαπραγματεύσεις. Σήμερα, τα πετρελαιοφόρα διπλού πυθμένα αντιπροσωπεύουν το ήμισυ περίπου της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας. Σύμφωνα με τα νέα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, η απαγόρευση εισόδου στα χωρικά ύδατα της Ε.Ε. για τα τελευταία πετρελαιοφόρα μονού πυθμένα που απομένουν θα τεθεί σε ισχύ από το 2015.

<sup>60</sup> Βλ. Κανονισμός ΕΚ 2978/1994 του Συμβουλίου της 21 Νοεμβρίου 1994, για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του Δ.Ν.Ο., σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, ΕΕ L 319, 12.12.1994, τον Κανονισμό (ΕΚ) 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του Κανονισμού(ΕΚ) 2978/1994 του Συμβουλίου, ΕΕ L 064, 7.3.2002, καθώς επίσης και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22.7.2003, για τροποποίηση του Κανονισμού ΕΚ 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ΕΕ L 249, 1.10.2003.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

### Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ERIKA II)

#### 1. Γενικά

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν άργησε να προτείνει προς το Συμβούλιο και το Ευρωκοινοβούλιο δεύτερο πακέτο μέτρων για την αύξηση της ασφάλειας στη ναυσιπλοία, με την επωνυμία ERIKA II. Το ERIKA II. είναι συνέχεια του πρώτου πακέτου μέτρων, το οποίο προέβλεπε αυστηρότερους ελέγχους των σκαφών στα λιμάνια, αποσαφήνιση του καθεστώτος των ναυτιλιακών εταιριών και αντικατάσταση των παλιών δεξαμενόπλοιων με νεότερα διπύθμενα<sup>61</sup>. Το δεύτερο θέτει τρεις πρόσθετους άξονες: Πρώτον, αυστηρότερους ελέγχους των πλοίων όχι μόνο όταν αυτά ελλιμενίζονται αλλά και κατά τη διάρκεια της πλεύσης. Κι αυτό διότι έχει διαπιστωθεί ότι ορισμένα πλοία που δεν τηρούν τις κοινοτικές προδιαγραφές διαφεύγουν των πρώτων ελέγχων, ειδικά όταν κινούνται στα χωρικά ύδατα των κρατών μελών υπό καθεστώς διαμετακόμισης. Δεύτερον, ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Ταμείου Αποζημιώσεων, το οποίο θα επεμβαίνει σε περιπτώσεις πρόκλησης σημαντικών περιβαλλοντικών καταστροφών. Τρίτον, δημιουργία ολιγομελούς Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ναυτιλιακής Ασφάλειας, η οποία θα παρακολουθεί την εφαρμογή της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη μέλη και θα διατηρεί ενιαίο αρχείο με ατυχήματα, ελέγχους, παραβιάσεις κλπ.

Οι ανωτέρω άξονες δράσης εκφράστηκαν μέσω μιας Πρότασης Οδηγίας και δύο Προτάσεων Κανονισμού.

#### 2. Νομοθετικές πράξεις του ERIKA II.

Στα πλαίσια αυτά υιοθετήθηκε η Οδηγία 59/2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης»<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Βλ. σχετικά με την επίδραση του ναυαγίου του Prestige στην επίσπευση αντικατάστασης των παλιών δεξαμενόπλοιων με νεότερα διπύθμενα, αναλυτικά παρακάτω.

<sup>62</sup> Βλ. Οδηγία 59/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27/6/2002 για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και κατάργηση της Οδηγίας 93/75 ΕΟΚ του Συμβουλίου, EEL 208. 5-8-2002.

Η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας<sup>63</sup> στα ευρωπαϊκά ύδατα αποτελεί κεφαλαιώδες ζήτημα, καθώς το 90% του εμπορίου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τρίτων χωρών διεξάγεται δια θαλάσσης. Ο κίνδυνος ατυχημάτων, που συνδέονται με τη συγκέντρωση της κυκλοφορίας κατά μήκος των κυριοτέρων ευρωπαϊκών θαλασσιών οδών, είναι ιδιαίτερα υψηλός σε ορισμένες ζώνες σύγκλισης, όπως τα στενά του Καλαί ή του Γιβραλτάρ. Εξάλλου, οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος, που ενδέχεται να συμβεί ακόμη και εκτός των ζωνών υψηλής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας, μπορεί να είναι καταστροφικές για την οικονομία και το περιβάλλον των σχετικών κρατών μελών. Ο επιδιωκόμενος στόχος είναι συνεπώς η Ευρωπαϊκή Ένωση να αποκτήσει τα μέσα που θα της επιτρέψουν καλύτερη επιτήρηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της καθώς και δυνατότητα αποτελεσματικότερης παρέμβασης σε περίπτωση κρίσης στη θάλασσα.

Για το σκοπό αυτό, η παρούσα Οδηγία προβλέπει:

- την βελτίωση της παρακολούθησης των πλοίων που διέρχονται τις ζώνες μεγάλης κυκλοφορίας υποχρεώνοντάς τα να εξοπλιστούν με συστήματα που θα επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό και τη συνεχή παρακολούθησή τους από τις αρχές των ακτών
- τη συστηματική προσφυγή στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, προς απλοποίηση και εναρμόνιση της διαβίβασης και της εκμετάλλευσης δεδομένων που αφορούν στα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα πλοία
- τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των πλοίων που κάνουν χρήση των λιμένων της Κοινότητας με καταγραφείς δεδομένων ταξιδιού προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχήματος
- την ενίσχυση των εξουσιών παρέμβασης των κρατών μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή απειλούμενης ρύπανσης κοντά στις ακτές τους

<sup>63</sup> Βλ. D. Brubaker, (1993), "Marine Pollution and International Law. Principles and Practice", p. 34

- την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων σε περίπτωση καιρικών συνθηκών οι οποίες εγκυμονούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου ή το περιβάλλον.

Η άλλη νομοθετική πράξη που υιοθετήθηκε είναι ο Κανονισμός 1406/2002<sup>64</sup> «σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα» Η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, η οποία προβλέπεται από την παρούσα Οδηγία της Επιτροπής, θα πρέπει να στηρίζει τη δράση της Επιτροπής και των κρατών μελών στην εφαρμογή και τον έλεγχο της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της. Θα στελεχωθεί από πενήντα περίπου άτομα, προερχόμενα κυρίως από τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές και τη βιομηχανία.

Ο εν λόγω Οργανισμός, του οποίου η οργάνωση και η αποστολή εμπνέονται σε μεγάλο βαθμό από την Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, θα ασκεί καθήκοντα παροχής τεχνικής βοήθειας (τροποποίηση των κοινοτικών νομοθετικών κειμένων), βοήθειας στα υποψήφια προς ένταξη κράτη, θα οργανώνει δράσεις κατάρτισης, συλλογής πληροφοριών και αξιοποίησης των βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, θα εκτελεί καθήκοντα επιτήρησης της ναυσιπλοΐας, καθήκοντα αξιολόγησης και ελέγχου των νηογυμνώνων, επιτόπιες επιθεωρήσεις και θα συμμετέχει στις έρευνες κατόπιν θαλάσσιου ατυχήματος.

Επιπλέον, ανατέθηκαν στον Οργανισμό νέες αρμοδιότητες στον τομέα της απορρύπανσης:

- πρέπει να του παρασχεθούν τα κατάλληλα μέσα για τη στήριξη των μηχανισμών καταπολέμησης της ρύπανσης που έχουν θεσπιστεί από τα κράτη μέλη. Σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης, ο Οργανισμός θα πρέπει να συνδράμει το πληγέν κράτος μέλος, υπό την αιγίδα του οποίου θα διεξαχθούν οι εργασίες απορρύπανσης.

<sup>64</sup>Βλ. Κανονισμό 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27/6/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα», EEL 208. 5-8-2002



- το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού είναι αρμόδιο για τον καθορισμό, σε συμφωνία με την Επιτροπή, ενός προγράμματος δράσης σχετικού με την προετοιμασία του Οργανισμού σε θέματα ρύπανσης και με τις δραστηριότητές του όσον αφορά την καταπολέμηση της ρύπανσης·
- για τους νέους διορισμούς στο πλαίσιο της διοικητικής διάρθρωσης του Οργανισμού, θα ληφθεί δεόντως υπόψη η απαιτούμενη πείρα και εμπειρογνωμοσύνη στους νέους τομείς αρμοδιότητας του οργανισμού.

Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που του ανατίθενται, ο Οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη. Με την αποπεράτωση της επίσκεψης, συντάσσει έκθεση η οποία διαβιβάζεται στην Επιτροπή και το οικείο κράτος μέλος.

Οι πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού υπόκεινται στον κανονισμό 45/2001 σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων ως προς την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Στο επίπεδο της διαφάνειας, ο Οργανισμός εφαρμόζει τις αρχές του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 σχετικά με την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα των ευρωπαϊκών οργάνων.

Ο Οργανισμός είναι οργανισμός της Κοινότητας και διαθέτει νομική προσωπικότητα. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής και με συμφωνία των οικείων κρατών μελών, ο Οργανισμός δύναται να αποφασίσει τη σύσταση των περιφερειακών κέντρων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με την εποπτεία της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ιδίως για τη διασφάλιση των βέλτιστων συνθηκών κυκλοφορίας στις ευαίσθητες ζώνες. Ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον Γενικό Διευθυντή του.

Το προσωπικό του Οργανισμού αποτελείται, αφ' ενός, από υπαλλήλους που έχουν διορισθεί ή αποσπασθεί από την Επιτροπή ή τα κράτη μέλη σε προσωρινή βάση και, αφ' ετέρου, από υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από τον Οργανισμό.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού αποτελείται από έναν εκπρόσωπο από κάθε κράτος μέλος και τέσσερις εκπροσώπους της Επιτροπής, καθώς και από τέσσερις επαγγελματίες των πλέον ενδιαφερομένων κλάδων, οι οποίοι διορίζονται από την Επιτροπή και δεν διαθέτουν δικαίωμα ψήφου. Η θητεία τους είναι 5ετής, ανανεώσιμη για μία φορά.

Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων όλων των μελών του, καθένα εκ των οποίων διαθέτει μία ψήφο. Το Διοικητικό Συμβούλιο εγκρίνει κάθε έτος, για τις 30 Οκτωβρίου το αργότερο, το σχέδιο προϋπολογισμού συνοδευόμενο από το προσωρινό πρόγραμμα εργασίας και τα μεταβιβάζει στην Επιτροπή.

Ο Γενικός Διευθυντής του Οργανισμού είναι παντελώς ανεξάρτητος στην άσκηση των καθηκόντων του, με την επιφύλαξη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της Επιτροπής και του Διοικητικού Συμβουλίου. Ασκεί τα καθήκοντα του διαχειριστή του οργανισμού και, υπό αυτή του την ιδιότητα, είναι επιφορτισμένος με την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού και του προγράμματος εργασίας, καθώς και με όλα τα θέματα προσωπικού. Ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο για 5ετή θητεία ανανεώσιμη μία φορά.

Ο προϋπολογισμός του Οργανισμού αποτελείται, στο μεγαλύτερο τμήμα του, από μια συνεισφορά της Κοινότητας και κάθε τρίτης χώρας που συμμετέχει στις εργασίες και, αφετέρου, από τα τέλη για εκδόσεις, δραστηριότητες κατάρτισης και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός. Ο δημοσιονομικός έλεγχος εκτελείται από τον δημοσιονομικό ελεγκτή της Επιτροπής. Το Ελεγκτικό Συνέδριο εξετάζει τους λογαριασμούς του Οργανισμού και δημοσιεύει ετήσια έκθεση και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απαλλάσσει τον γενικό διευθυντή του Οργανισμού όσον αφορά στην εκτέλεση του προϋπολογισμού.

Εντός πέντε ετών από την έναρξη λειτουργίας του, ο Οργανισμός αναθέτει σε εξωτερικό ανεξάρτητο φορέα τη διεξαγωγή αξιολόγησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Οι τρίτες χώρες που επιθυμούν να συμμετάσχουν στη λειτουργία του Οργανισμού πρέπει να υιοθετήσουν και να θέσουν σε εφαρμογή το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται σε όλους τους τομείς δραστηριότητας του Οργανισμού.

**Ο τελευταίος άξονας του ERIKA II διατυπώθηκε μέσω της πρότασης Κανονισμού για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα**

Η πρόταση Κανονισμού της Επιτροπής συμπληρώνει το ισχύον, σε διεθνές επίπεδο, διττό καθεστώς, σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση, με τη δημιουργία ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού ταμείου «τρίτου επιπέδου», του Ταμείου COPE (Ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα), με στόχο την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Το Ταμείο COPE θα αποζημιώνει θύματα, των οποίων οι απαιτήσεις έχουν κριθεί αιτιολογημένες, μόνον εφόσον η αποζημίωση των τελευταίων δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος, λόγω της ανεπάρκειας του ανώτατου ορίου αποζημίωσης (200 εκατομμύρια ευρώ). Έχει καθοριστεί ανώτατο όριο ενός δισεκατομμυρίου ευρώ. Το Ταμείο COPE θα χρηματοδοτείται από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που εισάγουν περισσότερους από 150.000 τόνους αργού πετρελαίου ή/και πετρελαίου καύσης ετησίως, ανάλογα με το ύψος των εισαγωγών τους.

Επιπλέον, ο προτεινόμενος Κανονισμός προβλέπει την επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε περίπτωση σοβαρής αμέλειας εκ μέρους οποιουδήποτε φορέα εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

Το ατύχημα όμως του PRESTIGE έθεσε νέα δεδομένα. Συγκεκριμένα, το δεξαμενόπλοιο PRESTIGE στις 13 Νοεμβρίου του 2002, σημαίας Μπαχάμες, παραπλέοντας το ακρωτήριο Φινιστέρο της Ισπανίας, με σφοδρή κακοκαιρία, προσέκρουσε, με αποτέλεσμα να προκληθεί ρήγμα σε δύο δεξιά πλευρικές δεξαμενές, να κατακλυσθούν με νερό και να σημειωθεί κλίση που



είχε επακόλουθο να βυθιστεί με 70.000 τόνους περίπου, προκαλώντας μεγάλη θαλάσσια ρύπανση στις ισπανικές βορειοδυτικές ακτές<sup>65</sup>. Ως αποτέλεσμα του περιστατικού, η πρόταση για τα διπλού κελύφους ή πυθμένα δεξαμενόπλοια έρχεται στην επικαιρότητα, ως μια προσπάθεια λήψης ακόμη αυστηρότερων μέτρων<sup>66</sup>.<sup>445</sup>

Η αντίδραση από πλευράς Ε.Ε. κινήθηκε σε δύο άξονες. Ο ένας αφορούσε την προσπάθεια ποινικοποίησης της θαλάσσιας ρύπανσης και ο δεύτερος στην προσπάθεια απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος.

Η Ε.Ε. δεσμεύτηκε για πρόταση επιβολής ποινικών κυρώσεων εντός του Ιανουαρίου του 2003 από την Διεύθυνση Θαλασσίων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στο πλαίσιο συνεδρίασης της Ομάδας Θαλασσίων Μεταφορών του Συμβουλίου υπό ελληνική προεδρία, ζητώντας παράλληλα από τα κράτη-μέλη να επιταχυνθεί η εφαρμογή των μέτρων ERIKA<sup>67</sup>.

Μετά από πολλές αντιδράσεις στους κόλπους της Ε.Ε. τελικά το Φεβρουάριο του 2005, ύστερα από σειρά τροπολογιών η Οδηγία για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, στην οποία είχαν αντιδράσει Ελλάδα, Κύπρος και Μάλτα εγκρίθηκε από Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Συνολικά, στο σχέδιο Οδηγίας, που σαν βασική της πρόνοια έχει την ποινική δίωξη των υπευθύνων ναυαγίων (πλοιοκτητών, ναυλωτών, πληρώματος κλπ), που προξενούν σοβαρή ρύπανση από πρόθεση ή βαριά αμέλεια, ενσωματώθηκαν 13 συμβιβαστικές τροπολογίες.

Τελικά μετά από αντιρρήσεις που διατυπώθηκαν ως προς τη νομική βάση της Οδηγίας, θεωρώντας ότι η επιβολή ποινικών κυρώσεων για

<sup>65</sup> Αξίζει να αναφερθεί ότι τον ίδιο μήνα (13 Νοέμβριου 2002) και σε γειτονικά χωρικά ύδατα λίγο έλειψε να συμβεί ναυτικό ατύχημα με τραγικές ίσως συνέπειες. Συγκεκριμένα το Νοέμβριο του 2002 το πυρηνικό υποβρύχιο USS Oklahoma City εξοπλισμένο με πυραύλους Cruise Tomahawk αναδύθηκε κάτω από την καρίνα του νορβηγικού υγραεριοφόρου Norma Lady, στη θαλάσσια περιοχή κοντά στην ακτές του Γιβραλτάρ, στη Μεσόγειο. Οι πιθανές δυσάρεστες συνέπειες αποφεύχθηκαν λόγω του γεγονότος ότι το υγραεριοφόρο ήταν κενό φορτίου.

<sup>66</sup> Την περίοδο εκείνη κυκλοφορούσαν 5.243 single hull (μονού κελύφους) πετρελαιοφόρα, έναντι 2.077 double hull (διπλού κελύφους). Δ. Καπράνος, Αντιμέτωπη με την πρόκληση του ανταγωνισμού η ελληνική ναυτιλία, εφημ., Καθημερινή, 22/12/2002.

<sup>67</sup> Ν. Μπαρδούνας, Επιβολή προστίμων για τη θαλάσσια ρύπανση προωθεί η Κομισιόν, εφημ., Καθημερινή, 15/01/03

αδικήματα ρύπανσης της θάλασσας αφορά τον τρίτο πυλώνα Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων, και όχι τον πρώτο, κατατέθηκε προς έγκριση απόφαση-πλαίσιο<sup>68</sup>, η οποία θα συμπλήρωνε την Οδηγία. Έτσι εκδόθηκε η 667/20-07-05/JHA απόφαση πλαίσιο που προσδιορίζει λεπτομερώς το πλαίσιο των ποινών (καθορισμός κατώτατων ορίων από φυλάκιση έως και κάθειρξη) που θα επιβάλλονται σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας, με διαβάθμιση ανάλογα την πρόκληση από αμέλεια ή δόλο και τις συνέπειες της ρύπανσης, και με κατοχύρωση της νομικής δυνατότητας δίωξης των υπαιτίων θαλάσσιας ρύπανσης, χωρίς να προηγείται κατ' ανάγκη η δίωξη του πλοιάρχου ή των πληρωμάτων. Η απόφαση πλαίσιο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Οδηγίας 2005/35/EK περί κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση.

Σε ότι αφορά την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος ρυθμίστηκε με τον Κανονισμό 417/2002<sup>69</sup>. Σκοπός του Κανονισμού είναι η θέσπιση ενός προγράμματος εσπευσμένης σταδιακής εφαρμογής των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και η απαγόρευση της μεταφοράς με προορισμό ή αφετηρία λιμένες των κρατών μελών βαρέων κλασμάτων προϊόντων πετρελαίου με πετρελαιοφόρα μονού κύτους

Ο εν λόγω Κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5000 τόνων και άνω όταν, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, καταπλέουν σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας ή αποπλέουν από αυτούς ή αγκυροβολούν σε περιοχή αγκυροβόλησης που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ή που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Ο Κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά σκάφη ή άλλα πλοία που ανήκουν στο κράτος ή τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν αποκλειστικά για κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

<sup>68</sup> Η Απόφαση-πλαίσιο αποτελεί σήμερα ένα μέσο επιχειρούμενης εναρμόνισης στο επίπεδο μιας, όσον το δυνατόν, ομοιόμορφης τυποποίησης αδικημάτων, έχοντας το πλεονέκτημα της οικονομίας χρόνου σε σχέση με την υιοθέτηση σύμβασης, ενώ σε θεωρητικό επίπεδο αφήνει όσο το επιτρέπει η ίδια, το περιθώριο επιλογής διαφοροποίησης ενός κράτους-μέλους.

<sup>69</sup> Κανονισμός 417/2002 της 18/2/2002 «Εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους», ΕΕ L 64 της 7.3.2002, σ. 1. Τροποποιείται από τον Κανονισμό 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002, L 324 1 29.11.2002, τον Κανονισμό 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003, L 249 1 1.10.2003, τον Κανονισμό 2172/2004 της Επιτροπής της 17ης Δεκεμβρίου 2004, L 371 26 18.12.2004 και τον Κανονισμό 457/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Απριλίου 2007, L 113 1 30.4.2007.

Κανένα πετρελαιοφόρο το οποίο μεταφέρει βαρέα κλάσματα πετρελαίου δεν επιτρέπεται να πλέει υπό σημαία κράτους μέλους εάν δεν είναι πετρελαιοφόρο διπλού κύτους. Κανένα πετρελαιοφόρο το οποίο μεταφέρει βαρέα κλάσματα πετρελαίου, ανεξαρτήτως σημαίας, δεν επιτρέπεται να καταπλέει ή να αποπλέει από λιμάνια ή από υπεράκτιους σταθμούς ούτε να αγκυροβολεί σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, εάν δεν είναι πετρελαιοφόρο διπλού κύτους..

Δεν επιτρέπεται στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, να καταπλέουν σε λιμένες ή σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή να αποπλέουν από αυτούς ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσής τους, το 2005. Πέραν των προαναφερομένων μέτρων και πάντα στο πλαίσιο εύρεσης τρόπων για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων και κατ' επέκταση αποτροπής της θαλάσσιας ρύπανσης και απομάκρυνσης από το θαλάσσιο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης πλοίων που δεν πληρούν έστω και κάποιες ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε τον Νοέμβριο του 2005, πρόταση τρίτης δέσμης μέτρων, γνωστή ως . δέσμη μέτρων ERIKA III<sup>70</sup>

<sup>70</sup> Η πρώτη αντίδραση από πλευράς της Ένωσης Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων Intertanko, ήταν θετική ως προς την επισήμανση της Επιτροπής, ότι είναι πιο αποδοτικά για την ασφάλεια τα μέτρα που λαμβάνονται σε διεθνές και όχι περιφερειακό επίπεδο, αλλά επισημάνθηκε από την πλευρά της η προσπάθεια αναθεώρησης του υπάρχοντος καθεστώτος αποζημιώσεων, ένα μήνα μετά από την μη αναθεώρηση στο πλαίσιο του I.M.O., Λ. Καραγεώργος, Σχέδιο επτά σημείων από την Ε.Ε. για τη ναυσιπλοΐα, εφημ., Η Ναυτεμπορική, 28/11/2005.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

### ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΠΛΗΘΩΡΙΚΟΤΗΤΑ (ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ERIKA III)

#### 1.Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή την 23<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2005 μαζί με το Κολέγιο των Επιτρόπων υιοθέτησε μια νέα δέσμη επτά (7) συνολικών νομοθετικών προτάσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα (ERIKA III)<sup>71</sup>, με στόχο τη συμπλήρωση των προαναφερόμενων νομοθετικών πακέτων με μέτρα που θα ενίσχυαν την ήδη ισχύουσα νομοθεσία ως προς την πρόληψη και την αποτροπή των επιπτώσεων από ένα ναυτικό ατύχημα. Οι επτά προτάσεις αφορούν :

- Την Καθιέρωση Κανόνων Ελέγχου των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (Νηογνώμονες).
- Την τροποποίηση της Οδηγίας 95/21/ΕΚ για τον Έλεγχο των Πλοίων στα Λιμάνια.
- Την τροποποίηση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ αναφορικά με το Κοινοτικό Σύστημα Παρακολούθησης των Πλοίων.
- Τη Διεύρυνση της έννοιας των Ναυτικών Ατυχημάτων.
- Το Καθεστώς Αποζημίωσης για την δια Θαλάσσης Μεταφορά Επιβατών (ΔΣ «Athens» Protocol 2002) σε περίπτωση ατυχήματος.
- Την Ασφάλιση των Πλοιοκτητών για τις ναυτικές απαιτήσεις.
- Τις υποχρεώσεις του Κράτους Σημαίας.

Μετά από σχεδόν τρία έτη διαπραγματεύσεων μεταξύ των δύο θεσμικών νομοθετικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Συμβουλίου και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου) επιτεύχθηκε η υιοθέτηση των νομοθετικών προτάσεων της 3<sup>ης</sup> δέσμης, από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 11 Μαρτίου 2009, οριοθετώντας ένα σημαντικό σημείο αναφοράς για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία, τους ναυτικούς της, όπως και για το σύνολο των Ευρωπαίων Πολιτών. Το πακέτο μέτρων περιλαμβάνει δύο Κανονισμούς και έξι Οδηγίες.

---

<sup>71</sup>Teresa Kuchler, Relieving the perils of shipping, στον ιστότοπο European Voice. Com, 09.06.2005.

## 2. Ανάλυση των νομοθετικών προτάσεων

Οι νομοθετικές πράξεις της 3<sup>ης</sup> δέσμης για την ασφάλεια στη θάλασσα στοχεύουν στα ακόλουθα:

- Οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009<sup>72</sup> και Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και Ελέγχου πλοίων<sup>73</sup>)

Στόχοι των νομοθετικών προτάσεων είναι:

1. Η διαμόρφωση κανόνων και προτύπων για τον πιο αυστηρό έλεγχο των Αναγνωρισμένων Οργανισμών, οι οποίοι επιθεωρούν τα πλοία και χορηγούν τα πιστοποιητικά.
  2. Η συνεχής βελτίωση του συστήματος πιστοποίησης και ποιότητας των Αναγνωρισμένων Οργανισμών.
  3. Η αναμόρφωση του ισχύοντος συστήματος έγκρισης των Αναγνωρισμένων Οργανισμών από την Κοινότητα, το οποίο είχε καθιερωθεί με την οδηγία 94/57/ΕΚ.
  4. Η ενίσχυση του συστήματος ελέγχου των Αναγνωρισμένων Οργανισμών και την αναμόρφωση του συστήματος κυρώσεων.
  5. Αναγνώριση «μικρών» νηογνομόνων σε συνάρτηση με το συναφές ζήτημα της περιορισμένης αναγνώρισης.
- Επίσης επισημαίνονται οι ελληνικές διαπραγματευτικές προτεραιότητες, οι οποίες έγιναν αποδεκτές:
    1. Διασφάλιση της τεκμηριωμένης αιτιολόγησης της περιορισμένης αναγνώρισης ενός Οργανισμού και των προϋποθέσεων υπό τις οποίες δύναται να επανέλθει ο συγκεκριμένος Οργανισμός σε καθεστώς πλήρους αναγνώρισης.
    2. Διασφάλιση των διαδικασιών επιβολής χρηματικών κυρώσεων και ανάκλησης αναγνώρισης μέσω της επιτροπολογίας

<sup>72</sup> EL 28.5.2009 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 131/47 . Το αρχικό σχέδιο αφορούσε Πρόταση πρόταση Οδηγίας, η οποία στη συνέχεια διαχωρίστηκε σε πρόταση Οδηγίας και πρόταση Κανονισμού.

<sup>73</sup> EL 28.5.2009 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 131/11

(συμμετοχή Κρατών Μελών).

3. Η χώρα μας, επί της αρχής, προσέγγισε θετικά την νέα πρόταση Οδηγίας και πρόταση Κανονισμού με τις οποίες αναβαθμίζεται το καθεστώς έλεγχου των Αναγνωρισμένων Οργανισμών, τάχθηκε υπέρ της υιοθέτησης των Κοινών Θέσεων του Συμβουλίου και στήριξε τα κείμενα που προέκυψαν από τη Συνδιαλλαγή του Συμβουλίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- Οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα<sup>74</sup>.

Στόχοι της Οδηγίας είναι:

1. Η αναδιτύπωση της Οδηγίας 95/21/ΕΚ αναφορικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος σημαίας και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας του καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα.
2. Η υιοθέτηση ενός συστήματος επιθεωρήσεων που θα καλύπτει το 100% των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες.
3. Η συμπερίληψη στο πεδίο εφαρμογής της αρχικής Οδηγίας 95/21/ΕΚ και των αγκυροβολίων προς διενέργεια επιθεωρήσεων, πέραν των Κοινοτικών λιμένων.

Ειδικότερα επισημαίνονται οι Ελληνικές διαπραγματευτικές προτεραιότητες, οι οποίες έγιναν αποδεκτές:

1. Διασφάλιση της μη συμπερίληψης των αγκυροβολίων στον υπολογισμό του μεριδίου επιθεωρήσεων σε κάθε Κράτος Μέλος, το οποίο θα προκαλούσε υπέρμετρη αύξηση του διοικητικού άχθους.
2. Διασφάλιση του μηχανισμού ευελιξίας των επιθεωρήσεων των πλοίων.
3. Διασφάλιση της ευελιξίας του μέτρου μόνιμης απαγόρευσης μετά την τρίτη κράτηση.

<sup>74</sup> Στις 28-05-2009 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τεύχος L131).



Γενικά η χώρα μας προσέγγισε θετικά την πρόταση τροποποίησης ανωτέρω Οδηγίας, τάχθηκε υπέρ της υιοθέτησης της Κοινής Θέσης του Συμβουλίου και στήριξε το κείμενο που προέκυψε από τη Συνδιαλλαγή του Συμβουλίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, διασφαλίζοντας τις προϋποθέσεις εκείνες για τους ελέγχους των πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια.

- Οδηγία 2009/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009,<sup>75</sup>.

Όπως είναι γνωστό, εντός πλαισίου Ευρωπαϊκής Ένωσης, υφίσταται σε εξέλιξη μια διαδικασία δημιουργίας ενός συστήματος ηλεκτρονικού ελέγχου και εντοπισμού των πλοίων, το οποίο θα συνδυάζει όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που θα παρέχουν τα επιμέρους υπάρχοντα ή υπό ανάπτυξη συστήματα.

Στόχοι της Οδηγίας είναι:

- Η ενίσχυση του καθεστώτος παροχής λιμένα καταφυγής σε πλοίο που χρήζει ανάγκης.
- Ενσωματώθηκε στο κοινοτικό κεκτημένο ο ορισμός και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του SafeSeaNet system<sup>76</sup>, το οποίο αποτελεί την κοινοτική ναυτιλιακή βάση δεδομένων η οποία έχει αναπτυχθεί σε συνεργασία της Ευρ. Επιτροπής και των Κρατών Μελών με στόχο την υλοποίηση της εφαρμογής του κοινοτικού κεκτημένου.
- Η υποχρέωση εγκατάστασης συσκευών Αυτόματης Αναγνώρισης (Automatic Identification System) στα αλιευτικά σκάφη.

Επιπλέον επισημαίνονται οι ελληνικές διαπραγματευτικές προτεραιότητες, οι οποίες έγιναν αποδεκτές: α) Διασφάλιση του ορισμού της αρμόδιας αρχής προκειμένου αυτή να δύναται να λειτουργεί εντός των υφιστάμενων διοικητικών δομών των κρατών μελών και β) Ενσωμάτωση της τεχνικής περιγραφής του συστήματος SafeSeaNet εντός του Παραρτήματος της Οδηγίας, κατόπιν σχετικής πρωτοβουλίας της χώρας μας.

<sup>75</sup> EL 28.5.2009 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 131/101.

<sup>76</sup> Βλ. D.M. Dzidzornu and B.M. Tsamenyi, (1991), "Enhancing International Control of Vessel-Source Pollution under the LOSC 1982. A Reassessment", University of Tasmania, Law Review 269, p. 270-71, Vol. 10

- Οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>77</sup>.

Στόχοι της Οδηγίας είναι:

(α) Η θέσπιση μιας διαδικασίας ανεξάρτητης τεχνικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, η οποία θα βασίζεται στα σχετικά πρότυπα που έχουν αναπτυχθεί στο πλαίσιο του ΙΜΟ, και η οποία θα εφαρμόζεται από τις αρμόδιες Αρχές των κρατών μελών. Με αυτόν τον τρόπο, θα καταστεί δυνατή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, για τα αίτια που προκάλεσαν το ατύχημα και η μεταγενέστερη ανάλογη αξιοποίησή τους, προς αποφυγή μελλοντικών ναυτικών ατυχημάτων.

(β) Στην ανάπτυξη ενός συστήματος «έγκαιρης ειδοποίησης» και τη δημιουργία βάσης δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στη συνέχεια επισημαίνονται οι ελληνικές διαπραγματευτικές προτεραιότητες, οι οποίες έγιναν αποδεκτές:

- Διασφάλιση της μη συμπερίληψης των μηνυμάτων συναγερμού (distress alerts) και των σοβαρών ατυχημάτων, υπό όρους, στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας.
- Διασφάλιση της μη συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον μηχανισμό διαιτησίας στο πλαίσιο της παράλληλης διερεύνησης από περισσότερα ενδιαφερόμενα του ενός Κράτη Μέλη σε ένα ναυτικό ατύχημα.
- Διασφάλιση της Ανεξαρτησίας του Οργανισμού Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων προκειμένου να συνάδει με την εννοιολογική οριοθέτηση της διοικητικής μορφής των Κρατών Μελών.

<sup>77</sup> Οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΛ Λ 131/114 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 28.5.2009

Η χώρα μας προσέγγισε θετικά και αυτήν την πρόταση της ανωτέρω Οδηγίας, τάχθηκε υπέρ της υιοθέτησης της Κοινής Θέσης του Συμβουλίου και στήριξε το κείμενο που προέκυψε από τη Συνδιαλλαγή του Συμβουλίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, διασφαλίζοντας τη λειτουργία της αρμόδιας αρχής εντός της υφιστάμενης κρατικής διοικητικής δομής και τη μείωση του διοικητικού άχθους. Επιπλέον εκδόθηκε και ο Κανονισμός 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος (Ενσωμάτωση Δ.Σ. 'Athens'-Protocol 2002)<sup>78</sup>

Στόχοι του Κανονισμού είναι:

(α) Η ενσωμάτωση στην κοινοτική έννομη τάξη των διατάξεων του Πρωτοκόλλου 2002 της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών του ΙΜΟ.

(β) Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, και ειδικότερα η υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού στους πλόες Κατηγορίας Α' και Β' (σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ), και μελλοντικής εφαρμογής του στους πλόες Κατηγορίας Γ' και Δ'.

(γ) Η πρόβλεψη προκαταβολής αποζημίωσης.

(δ) Η πρόβλεψη ενημέρωσης των επιβατών για τα δικαιώματά τους.

Επισημαίνονται οι Ελληνικές διαπραγματευτικές προτεραιότητες, οι οποίες έγιναν αποδεκτές:

(α) Διασφάλιση του χρονοδιαγράμματος επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού ως προς τις κατηγορίες των πλόων που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές.

(β) Διασφάλιση της παροχής προκαταβολής αποζημίωσης από το μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου.

<sup>78</sup> EL L 131/24 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 28.5.2009.



(γ) Διασφάλιση της μη τροποποίησης από τον υπό συζήτηση Κανονισμό των δικαιωμάτων ή των υποχρεώσεων του μεταφορέα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1996.

Παρόμοια, η χώρα μας προσέγγισε θετικά και αυτήν την πρόταση Κανονισμού, τάχθηκε υπέρ της υιοθέτησης της Κοινής Θέσης του Συμβουλίου και στήριξε το κείμενο που προέκυψε από τη Συνδιαλλαγή του Συμβουλίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, για την χορήγηση ικανοποιητικής περιόδου εφαρμογής στις διάφορες κατηγορίες πλοίων θαλασσίων ενδομεταφορών<sup>79</sup>.

- Οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις<sup>80</sup>.

(1) Στόχος της Οδηγίας είναι η καθιέρωση κανόνων ως προς ορισμένες πτυχές των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών σε θέματα ασφάλισης τους για ναυτικές απαιτήσεις.

(2) Θα πρέπει να τονισθεί ότι η Οδηγία που υιοθετήθηκε διαφέρει σημαντικά από την αρχική πρόταση, που είχε υποβάλει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως «πρόταση Οδηγίας για την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών». Η αρχική πρόταση Οδηγίας μετά την έντονη αντίδραση των κρατών μελών της Ε.Ε., πρωτοστατούσης της χώρας μας, ευθυγραμμίστηκε με τα διεθνώς μέχρι σήμερα ισχύοντα στην βάση της Διεθνούς Σύμβασης του IMO για τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις (Δ.Σ. LLMC του 1996). Η χώρα μας ήδη βρίσκεται στο τελικό στάδιο κύρωσης του Πρωτοκόλλου του 1996 της LLMC. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι απαλείφτηκε η απαίτηση για κύρωση από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. όλων των Διεθνών Συμβάσεων του IMO για την ευθύνη των πλοιοκτητών, που δεν έχουν μέχρι σήμερα τεθεί σε ισχύ (LLMC - Limitation of

<sup>79</sup> Βλ. Γ. Βλάχος, (1995), "Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλασσίου Περιβάλλοντος", β' έκδοση, σελ. 54-55.

<sup>80</sup> EL L 131/128 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 28.5.2009.

Liability and Maritime Claims).<sup>81</sup> Τα κράτη μέλη της Ε.Ε. δεσμεύτηκαν πολιτικά για την κύρωση των ΔΣ για την ευθύνη των πλοιοκτητών μέσω υιοθέτησης σχετικής Δήλωσης η οποία επετεύχθη στο Συμβούλιο του Οκτωβρίου του 2008. Με βάση τα ανωτέρω υλοποιείται η προτεραιότητα ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας μας για υιοθέτηση μέτρων σε διεθνές και όχι σε περιφερειακό επίπεδο.

(3) Όπως γίνεται αντιληπτό, το υιοθετηθέν κείμενο, πλέον, αναφέρεται στην υποχρέωση ασφάλισης των πλοίων, της ύπαρξης κατάλληλου πιστοποιητικού ασφάλισης και στον ελεγκτικό μηχανισμό των κρατών-μελών της Ε.Ε.

(4) Η χώρα μας, από την αρχή, προσέγγισε θετικά την νέα πρόταση οδηγίας και τάχθηκε υπέρ της υιοθέτησης της Κοινής Θέσης του Συμβουλίου, επιτυγχάνοντας την εναρμόνιση της Κοινοτικής Νομοθεσίας με την Δ.Σ LLMC '96 και διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο σε όλο το διάστημα της διαπραγμάτευσης.

- Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009<sup>82</sup>.

(1) Στόχος της Οδηγίας είναι τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα τις υποχρεώσεις τους ως Κράτη Σημαίας, επιτυγχάνοντας, με αυτόν τον τρόπο, την ενίσχυση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας στα κοινοτικά ύδατα και την αποτροπή περιστατικών ρύπανσης από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε.

(2) Η αρχική πρόταση Οδηγίας μετά την έντονη αντίδραση των Κρατών Μελών της Ε.Ε., πρωτοστατούσης της χώρας μας, τροποποιήθηκε στο μεγαλύτερο μέρος της.

Ενδεικτικά αναφέρεται:

<sup>81</sup> Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις. Η χώρα μας ήδη βρίσκεται στο τελικό στάδιο κύρωσης από τη Βουλή των Ελλήνων του Πρωτοκόλλου του 1996 της ΔΣ LLMC.

<sup>82</sup> Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, L131/132 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 28.5.2009.

(α) η απαλοιφή της υποχρέωσης για κύρωση των σημαντικότερων διεθνών συμβάσεων του IMO, που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης προκειμένου αυτομάτως οι ίδιες οι συμβάσεις να εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα καθώς και η διαγραφή όλων των ρυθμίσεων που επέτρεπαν την επέκταση της κοινοτικής αρμοδιότητας επί θεμάτων υποχρεώσεων κράτους σημαίας. Με τις ανωτέρω ρυθμίσεις διασφαλίζεται η αυτόνομη και ανεξάρτητη εκπροσώπηση των Κρατών Μελών στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

(β) Η τροποποίηση της διάταξης τακτικού ελέγχου της διοικητικής αρχής του Κράτους Σημαίας, προκειμένου να προβλέπεται ο ανά επταετία έλεγχος από τον IMO με συμπερίληψη ρήτρας λήξης της επίμαχης διάταξης όταν ο έλεγχος του IMO γίνει υποχρεωτικός από τον Οργανισμό ή μετά από παρέλευση οκταετίας.

(3) Η χώρα μας, από την αρχή, προσέγγισε θετικά την νέα πρόταση οδηγίας και τάχθηκε υπέρ της υιοθέτησης της Κοινής Θέσης του Συμβουλίου και διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο σε όλο το διάστημα της διαπραγμάτευσης διασφαλίζοντας τη μη επέκταση της κοινοτικής αρμοδιότητας σε θέματα που εμπίπτουν στην εθνική αρμοδιότητα των κρατών μελών ως κράτη σημαίας<sup>83</sup>

### 3.Κριτικές παρατηρήσεις για το πακέτο μέτρων ERIKA III

Ουσιαστικά με την υιοθέτηση συνόλου των νομοθετικών προτάσεων της 3<sup>ης</sup> δέσμης για την ασφάλεια στη θάλασσα κλείνει επιτυχώς ένα μεγάλο κεφάλαιο της νομοθετικής πρωτοβουλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την ενίσχυση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, καθώς παρέχουν δυνατότητες περιορισμού των ατυχημάτων ρύπανσης, όπως και αποτελεσματικότερο έλεγχο των συνεπειών τους. Η επιτυχής κατάληξη αποτελεί ένα σημαντικό σημείο αναφοράς για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, τους ναυτικούς της καθώς επίσης και για το σύνολο των ευρωπαϊκών πολιτών.

<sup>83</sup> Βλ. Γ. Βλάχος, (1995), "Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλασσιού Περιβάλλοντος", ό.π.



Με αυτό το πακέτο μέτρων, η ΕΕ θα έχει ένα λεπτομερές σύστημα για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια της. Έτσι, θα επιτρέπει συχνότερο και συστηματικότερο έλεγχο των πλοίων που αποτελούν απειλή, αλλά επιπλέον θα απαγορεύει την είσοδό τους στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση αναγνώρισης σε αρμόδιους φορείς να πιστοποιούν πλοία για λογαριασμό των κρατών μελών θα γίνουν αυστηρότερες. Το ίδιο αφορά και τις ομάδες πιστοποίησης, για τις οποίες θα ισχύει ένα σύστημα χρηματικών ποινών. Είναι προφανές, ότι η νομοθετική δέσμη III αποβλέπει στην βελτίωση ορισμένων πτυχών της αλυσίδας των θαλασσίων μεταφορών και συγχρόνως αναδεικνύει τη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπέρ της ποιοτικής ναυτιλίας.

Τα μέσα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας στον ευρωπαϊκό χώρο θα βελτιωθούν. Το σύστημα SafeSeaNet θα είναι το μόνο μέσο ηλεκτρονικής ανταλλαγής ναυτιλιακών δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών. Τα αλιευτικά θα προστατεύονται πιο αποτελεσματικά από προσκρούσεις. Επιπλέον, θα εξασφαλιστεί η ανεξαρτησία των ερευνών μετά από ατυχήματα. Η κοινές μέθοδοι ερευνών και η δημιουργία βάσης δεδομένων θα αποτρέπουν μελλοντικά ατυχήματα.

Όλα τα πλοία που εισέρχονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να ασφαλιζονται. Οι όροι της ασφάλισης θα είναι σύμφωνοι με τη Σύμβαση του IMO του 1996 (Limitation of Liability for Maritime Claims).

Τέλος, διατηρείται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία το ασφαλιστικό σύστημα του IMO (Σύμβαση της Αθήνας σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους). Με αυτό τον τρόπο, θα εξασφαλίζεται η ισότητα στην προστασία όλων των επιβατών που κάνουν διεθνή ταξίδια το αργότερο σε 4 χρόνια. Το μέτρο θα ισχύσει στο μέλλον και για τα ταξίδια εντός μιας χώρας. Ωστόσο, στα πλαίσια αυτά θα ήταν σκόπιμο να αντιμετωπισθούν δύο σημαντικά θέματα. Το πρώτο είναι αυτό του πολέμου και της τρομοκρατίας όπου απαιτείται επείγουσα βοήθεια σε περίπτωση καταστροφών, αλλά και τρομοκρατικών ενεργειών και σε αυτή την κατεύθυνση θα ήταν σκόπιμη η αναθεώρηση του Κανονισμού περί κοινοτικού ταμείου αλληλεγγύης ώστε να μπορούν να καλυφθούν οι σχετικές αποζημιώσεις. Και το δεύτερο, τα

ανώτατα όρια αποζημίωσης που προβλέπει το Πρωτόκολλο και τα οποία η διεθνής ομάδα των P&I Clubs αλληλοασφαλιστικών οργανισμών αρνείται να καλύψει, εκτός αν βρεθεί λύση για το πρόβλημα της τρομοκρατίας.

Ωστόσο δεν πρέπει να παροράται το γεγονός ότι, η ναυτιλία διέπεται κυρίως από κανόνες ελεύθερης αγοράς και ανταγωνισμού και αυτό ίσως θα ήταν χρήσιμο να ληφθεί υπόψη από την Ε.Ε. κατά την επεξεργασία των επιμέρους νομοθετικών πράξεων. Υπό αυτό το πρίσμα, όσον αφορά τις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, θα ήταν χρήσιμη μια μεταβατική περίοδος προσαρμογής προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές συνέπειες και να αποφευχθεί μείωση της βιωσιμότητας των τοπικών επιχειρήσεων πορθμείων.

Ως προς την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών, θα ήταν περισσότερο αποτελεσματική η κύρωση από τα κράτη -μέλη της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης σε θέματα ναυτικών απαιτήσεων {Πρωτόκολλο LLMC 1996} που διπλασιάζει το ανώτατο όριο αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών. Αυτό γίνεται αποδεκτό αν ληφθεί υπόψη ότι ο στόχος πρέπει να είναι η ταχεία και εγγυημένη αποζημίωση των θυμάτων για τις βλάβες τις οποίες υπέστησαν και όχι η ενθάρρυνση προσφυγής στη δικαιοσύνη και η διαιώνιση δικαστικών εκκρεμοτήτων. Επιπλέον, η κύρωση όλων των υφισταμένων συμβάσεων του IMO θα έχει ως αποτέλεσμα την διαμόρφωση ενός πλέον ορθολογικού συστήματος αστικής ευθύνης. Κατά συνέπεια, επιβάλλεται τα κράτη- μέλη, χωρίς άλλη καθυστέρηση, να προχωρήσουν στη κύρωση της Σύμβασης για τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (HNS) καθώς και της Σύμβασης για την απόρριψη καυσίμων δεξαμενών πλοίων (BUNKERS), ώστε αυτές να θεθούν σε ισχύ το συντομότερο δυνατό. Υποστηρίζεται η άποψη ότι η αστική ευθύνη πρέπει να διέπεται από σαφείς και διαφανείς κανόνες και ότι η έννοια που χρησιμοποιείται διεθνώς για την άρση του περιορισμού της ευθύνης είναι η «απερίσκεπτη συμπεριφορά με γνώση πιθανής πρόκλησης ζημίας» και όχι η έννοια της «βαρείας αμέλειας».

Κατόπιν τούτου, θα ήταν ίσως χρήσιμο να περιληφθεί στην Οδηγία η μεία ορισμένων αντικειμενικών παραγόντων που θα βοηθούν τα δικαστήρια των κρατών – μελών στο προσδιορισμό του κριτηρίου της «βαρείας αμέλειας».

Διαφορετικά θα υπάρξει ο κίνδυνος απόκλισης κατά την εφαρμογή της Οδηγίας από τα δικαστήριά τους.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

### ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΙΣΧΥΟΥΣΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

##### Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

Η παρουσία ρητών κανόνων στον τομέα της ναυτιλίας συνδυάστηκε με την ανάπτυξη διεθνών οργανισμών με αντικείμενο την ρύθμιση των θαλάσσιων μεταφορών. Η εξέλιξη αυτή υπήρχε ιδιαίτερα έντονη από την στιγμή που η τάση ρύθμισης οικονομικών και πολιτικών θεμάτων μέσω διεθνών οργανισμών έγινε κυρίαρχη στα τέλη της δεκαετίας του 1940. Ο διεθνής χαρακτήρας των θαλάσσιων μεταφορών, η κυριαρχία ενός ιδιότυπου «εθνικισμού» σε θέματα ναυτιλίας (με κυριότερη έκφραση την ανάπτυξη προστατευτικών πολιτικών για την μεταφορά των φορτίων από πλοία που φέρουν την σημαία ενός κράτους), και οι πρακτικές που εμφανίσθηκαν στην αγορά (π.χ. νηολόγηση πλοίων σε κράτη χωρίς ναυτιλιακή παράδοση), οδήγησαν στην αναζήτηση διεθνών ρυθμίσεων.

Πρωταρχικό ρυθμιστικό ρόλο σε επίπεδο διεθνούς δικαίου έχει αναπτύξει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ – International Maritime Organisation). Αρχικά, όπως επισημάναμε, ιδρύθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη ως συμβουλευτικός οργανισμός σε τεχνικά θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, αλλά στην συνέχεια επικράτησε ως ο κύριος μηχανισμός προώθησης ρυθμίσεων για την θαλάσσια ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης των θαλασσών, την ποιότητα των πληρωμάτων των πλοίων, και τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τις ανεπιθύμητες περιβαλλοντικές επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Convention on Safety Of Life At Sea – SOLAS), μέσω διαδοχικών αναθεωρήσεων παραμένει το κυρίαρχο θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλεια όσων επανδρώνουν τα πλοία. Η Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και της Φύλαξης των ναυτικών (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers - STCW) , μέσω των αναθεωρήσεων της καθιέρωσε τα διεθνώς αποδεκτά κατώτατα επίπεδα εκπαίδευσης των πληρωμάτων. Η σύμβαση MARPOL (Convention for the

Prevention of Maritime Pollution from ships) αποτελεί το πιο ολοκληρωμένο εργαλείο πολιτικής για την πρόληψη της ρύπανσης της προκαλούμενης από τα πλοία. Αρχικά οι οικονομικές πιέσεις και το κόστος εφαρμογής της κατέστησαν δύσκολη την επικύρωση της Σύμβασης αυτής από πολλά κράτη. Όμως μια σειρά ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων, όπως είδαμε στο πρώτο Μέρος της παρούσας εργασίας είχε ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση από τον IMO το 1978 ενός Πρωτοκόλλου που ενσωμάτωσε την αρχική Σύμβαση και της θέσπισης πρόσθετων μέτρων.

Συμπερασματικά, ο IMO πέτυχε να καλύψει την απουσία διεθνούς πλαισίου ρύθμισης για την θαλάσσια ασφάλεια με τον καθορισμό πρότυπων και την εφαρμογή συγκεκριμένων πολιτικών. Τα κράτη-σημαίας που είναι μέλη του IMO ανέρχονται σε 166. Υπάρχουν ακόμα 30 συνεργαζόμενοι κυβερνητικοί οργανισμοί και 63 μη-κυβερνητικοί διεθνείς οργανισμοί (συμπεριλαμβανομένης της ΕΕ) με συμβουλευτική ιδιότητα.

Σήμερα το νέο οικονομικό περιβάλλον περιορίζει την δυνατότητα του IMO να παρέχει με την ίδια αποτελεσματικότητα τις μακροπρόθεσμες ρυθμιστικές λύσεις που πρόσφερε στο παρελθόν. Ο IMO θέσπισε σημαντικές ρυθμίσεις για την θαλάσσια ασφάλεια στην βάση μιας διακριτής ιεραρχίας. Η ιεραρχία βασίστηκε στην συναίνεση του κράτους-σημαίας για την λήψη απόφασης αλλά και την αποτελεσματική εφαρμογή των Συμβάσεων που έχει ψηφίσει και επικυρώσει (συνυπογράψει). Οι συμφωνηθείσες συμβάσεις τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται υποχρεωτικά μόνο μετά από την επικύρωσή τους από έναν σημαντικό αριθμό χωρών στο οποίο είναι νηολογημένο ένα σημαντικό ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας (ο IMO υιοθετεί επίσης μη-δεσμευτικούς Κώδικες και Συστάσεις προς τα κράτη-σημαία).

Ο μηχανισμός αυτός λειτούργησε ικανοποιητικά κατά τη διάρκεια των ετών που η πλοιοκτησία και η νηολόγηση του μεγαλύτερου τμήματος του παγκόσμιου στόλου συγκεντρώθηκαν σε μικρό αριθμό κρατών-σημαίας με παρόμοιες αντιλήψεις σχετικά με την απαιτούμενη ρύθμιση του θεσμικού πλαισίου. Ο συνδυασμός συμμετοχής όλων (σχεδόν) των κρατών που διαθέτουν νηολόγιο και η διεύρυνση των πολιτικών υπό συζήτηση σημαίνει

ότι η πρόοδος των αποφάσεων του εξαρτάται από τα κράτη που, τουλάχιστον στο δεδομένο οικονομικό περιβάλλον, διατηρούν διαφορετικές προτεραιότητες σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές και τη θαλάσσια ασφάλεια ειδικότερα.

Η ευρύτερη πρακτική της νηολόγησης πλοίων σε κράτη χωρίς ναυτιλιακή παράδοση δυσκόλεψε τόσο την λήψη συμφωνιών όσο και την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων. Οι διαφωνίες είναι πλέον σημαντικές, αφορούν ακόμα και στα θέματα προτεραιότητας. Με τον τρόπο αυτό περιορίζεται η δυνατότητα του IMO να ενεργήσει άμεσα.

Το κύριο ενδιαφέρον αρκετών ανερχόμενων ναυτιλιακών δυνάμεων είναι να αποκομίσουν σημαντικά εισοδήματα από την εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών στα χαμηλού κόστους νηολόγια τους. Αρκετές φορές οι χώρες αυτές έρχονται σε αντιπαράθεση με τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις πρωταρχικός σκοπός των οποίων είναι να προωθηθεί η ανταγωνιστικότητα της σημαίας τους και η απασχόληση, και η ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας.

Το σημαντικότερο πρόβλημα προκύπτει από την αποτυχία σημαντικών, από άποψη νηολογημένης χωρητικότητας, κρατών-σημαίας να εφαρμόσουν όσα έχουν συμφωνήσει και επικυρώσει. Η ευθύνη εφαρμογής των διεθνών Συμβάσεων επιμερίζεται στις δυνάμεις της αγοράς και το κράτος-σημαία. Το κράτος-σημαία είναι αρμόδιο για τη μετατροπή των διεθνών συμβάσεων σε εθνική νομοθεσία και την εφαρμογή τους σε κάθε πλοίο που χρησιμοποιεί την σημαία του. Αναλαμβάνει επίσης να βοηθήσει τον πλοιοκτήτη να καλύψει τις απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας.

Η ναυτιλιακή ασφάλεια εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη δυνατότητα των –κρατών– σημαίας να αναλάβουν τις ευθύνες τους αποτελεσματικά. Σήμερα, είτε λόγω έλλειψης της απαραίτητης υποδομής, είτε λόγω απουσίας της απαραίτητης πολιτικής προθυμίας, αρκετά κράτη-σημαίας, δεν συνυπογράφουν τις συμβάσεις του IMO, ή δεν εφαρμόζουν το σύνολο των προκύπτουσών υποχρεώσεων που απορρέουν από την εφαρμογή των συμβάσεων αυτών – αν και προφανώς<sup>84</sup> αμελείς για την εφαρμογή σε

<sup>84</sup>Βλ. K.Hindell, 1996, Strengthening the ship regulating regime. Maritime Policy and Management, 23, 4, 371-380.



εθνικό επίπεδο των διεθνών πρότυπων για την ασφάλεια των θαλασσών δεν είναι ούτε όλες, ούτε μόνο, οι νέες ναυτιλιακές δυνάμεις .

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

### Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Η ΕΕ υιοθετεί την άποψη ότι τα διεθνή πρότυπα πρέπει να υποστηριχτούν και να εφαρμοστούν με αυστηρό τρόπο, αλλά δυστυχώς σημαντικός αριθμός κρατών συνεχίζει να αγνοεί συστηματικά ή αποτυγχάνει, να εφαρμόσει και να επιβάλει τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Κατά συνέπεια, αν και η ναυτιλιακή ασφάλεια είναι παραδοσιακά βασισμένη στο ρόλο των κρατών-σημαίας, η ΕΕ αναλαμβάνει 'συμπληρωματικό' ρόλο στον ΙΜΟ. Ταυτόχρονα, υιοθετεί ως πλέον κατάλληλη την ανάπτυξη πολιτικής που βασίζεται στην, συμπληρωματικό στην δράση του κράτους-σημαία, δράση του κράτους-ελλιμενισμού – το οποίο ορίζεται ως το κράτος στο οποίο ανήκει ο λιμένας τον οποίο επισκέπτεται το πλοίο.

Μέσω της αξιοποίησης των λιμενικών αρχών και άλλων αρμόδιων οργανισμών για τις επιθεωρήσεις πλοίων, επιδιώκεται να αναπτυχθούν κοινοτικές πολιτικές που περιορίζουν την επίσκεψη των ευρωπαϊκών υδάτων από πλοία που δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας.

Επιδεικνύοντας αξιοσημείωτη ικανότητα και διαπραγματευτικές ικανότητες η Επιτροπή προώθησε το πλαίσιο αυτό ισορροπώντας αφενός ανάμεσα στην δυσαρέσκεια της πλοιοκτησίας (που ήταν αντίθετη, επί της αρχής στις όποιες περιφερειακές λύσεις) και τις αντιδράσεις της ναυτεργασίας (που απαιτούσε αυξημένα ευρωπαϊκά μέτρα θαλάσσιας ασφάλειας), καθώς και μεταξύ κρατών-μελών με διαφορετικές προσεγγίσεις τόσο ως προς το περιεχόμενο, όσο και ως προς τις λεπτομέρειες των κοινοτικών δράσεων. Εκμεταλλευόμενη την δυσαρέσκεια από τις καθυστερήσεις που εμφανίζονται στον ΙΜΟ, και δείχνοντας πραγματισμό στις προτάσεις της, (εγκαταλείποντας, για παράδειγμα, τις αρχικές της σκέψεις για αυτόνομο καθορισμό Ευρωπαϊκών πρότυπων ασφάλειας), η Επιτροπή συνέβαλε αποφασιστικά στην δημιουργία του φαινομένου που

έχει ονομασθεί παράδοξο της αδυναμίας των κρατών που συμμετέχουν στην ΕΕ: Σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας τα κράτη-μέλη επικαλούνται πλέον τις δεσμεύσεις τους στα πλαίσια των κοινοτικών αποφάσεων, και λαμβάνουν μέτρα που οι συνθήκες στο εσωτερικό της χώρας (π.χ. σημαντικός ρόλος της πλοιοκτησίας στην οικονομία της χώρας) δεν θα επέτρεπαν να υιοθετήσουν.

Τα παραπάνω δεν συνεπάγονται σε καμία περίπτωση ότι η Επιτροπή μπορεί να δράσει εναντίον της πλειοψηφίας των κρατών-μελών. Από την άλλη πλευρά, με δεδομένο πλέον τον κανόνα της πλειοψηφίας, τα κράτη μέλη με σημαντικές διαφωνίες, προτιμούν να διαπραγματευτούν στο Συμβούλιο τις λεπτομέρειες παρά να διαφωνήσουν εξ αρχής και να αναγκασθούν, εκ του αποτελέσματος, να αποδεχθούν ένα νομοθέτημα για την θαλάσσια ασφάλεια το οποίο δεν έχουν συν-διαμορφώσει.

Στα πλαίσια αυτά, σύμφωνα με την UNCLOS, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει συγκεκριμένες δυνατότητες να δρα μονομερώς καθώς τα κράτη μέλη κάνουν χρήση της δικαιοδοσίας που τους δίνεται από την UNCLOS. Η δικαιοδοσία των κρατών σημαίας και των κρατών ελλιμενισμού εκτείνεται στο να εμποδίσει τα μονοπύθμενα τάνκερς να εγγραφονται σε νηολόγια της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς επίσης να απαγορεύει αυτά να εμπορεύονται από και προς λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι η δικαιοδοσία του κράτους ελλιμενισμού είναι αποδυναμωμένη. Στην πραγματικότητα το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο χρησιμοποιεί τη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας και του κράτους ελλιμενισμού όπως έχει χορηγηθεί σε κάθε κράτος μέλος από την UNCLOS.

Μετά από μία σειρά ατυχημάτων με μεγάλες ποσότητες πετρελαικής ρύπανσης, όπως ήδη σημειώσαμε, ο IMO και η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσαν νομοθετικές πράξεις για να εμποδίσουν μελλοντική πετρελαική ρύπανση. Από τότε τόσο ο IMO όσο και η Ευρωπαϊκή Ένωση πήραν κάθε δυνατό μέτρο προκειμένου να αναπτυχθεί ένας σχεδιασμός να αντιμετωπίσουν τα μονοπύθμενα τάνκερς.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προφανώς πίεσε τον IMO να κάνει πιο αυστηρούς τους όρους της Σύμβασης ΜΑΡΠΟΛ έτσι ώστε να υπάρχει μια ενιαία νομοθετική αντιμετώπιση διεθνώς. Ο IMO βελτίωσε, μετά από πολιτικές

παρεμβάσεις των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Παράρτημα Ι της Σύμβασης MARPOL έτσι ώστε η αντιμετώπιση των μονοπύθμενων να είναι όμοια με εκείνη της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Παρόλο ότι η MARPOL προβλέπει κάποιες εξαιρέσεις που μπορεί να κάνουν χρήση τα κράτη σημαίας και τα κράτη ελλιμενισμού έτσι ώστε τα τάνκερ της κατηγορίας 2 και 3 να μπορούν να κυκλοφορούν για μεγαλύτερη χρονικά περίοδο, η MARPOL και το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο είναι κατά βάση το ίδιο.

Η βιομηχανία πλοίων θα δει πολλές συνέπειες που οφείλονται στην απόσυρση των μονοπύθμενων. Κυρίως, θα υπάρξει μια μείωση του βάρους σε τόνους (tonnage) καθώς τα τάνκερς θα αποσυρθούν. Αυτό το tonnage θα πρέπει να αντικατασταθεί από νέα διπύθμενα τάνκερς. Τα ναυπηγεία και η βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων αναμένεται να έχουν χρόνια ευημερίας μέχρι να αντικατασταθούν τα μονοπύθμενα τάνκερς από τα διπύθμενα. Επίσης η αγορά θα δει υψηλότερες τιμές στα μεταχειρισμένα διπύθμενα τάνκερς καθώς η ζήτηση για τα νέα τάνκερς θα είναι ιδιαίτερα αυξημένη.

Η εγρήγορση της ναυτικής βιομηχανίας που ακολουθούσε ένα ναυάγιο είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται ήδη από τη βύθιση του Τιτανικού. Σε πολλές περιπτώσεις ένα τραγικό ατύχημα έφερε στην επιφάνεια μια σειρά από θέματα ασφάλειας. Τα περιστατικά δε του ERIKA και του PRESTIGE δημιούργησαν ένα νέο κλίμα, στο οποίο τα κοινά είναι εμφανώς μη ανεκτικό σε πιθανή αποτυχία στον τομέα της ναυτικής βιομηχανίας. Η ναυτική κοινότητα δρα γρηγορότερα από προηγούμενα χρόνια έτσι ώστε να θέσει σε ισχύ νέα νομοθετικά μέτρα και να ανακάμψει η εμπιστοσύνη στο σύστημα και πάλι.

Ο IMO μετά το ατύχημα του ERIKA δέχτηκε πρόκληση να λάβει άμεσα μέτρα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσανατολίστηκε να λάβει μονομερή μέτρα απειλώντας έτσι την νομοθετική κυριαρχία του IMO σε ζητήματα που αφορούσαν τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

Τα κράτη αναγνώρισαν ότι η ναυτιλία είναι μία διεθνής δραστηριότητα, η οποία χρειάζεται ένα διεθνές νομικό πλαίσιο και εκ του αποτελέσματος ο IMO κρίνεται ως ένας επιτυχημένος Οργανισμός.

Η σχέση μεταξύ του IMO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει καταστεί πιο δύσκολη και τεταμένη ως αποτέλεσμα της βύθισης του ERIKA και του



PRESTIGE. Και στις δύο περιπτώσεις η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε προτάσεις οι οποίες προχώρησαν πολύ περισσότερο από τις τροποποιήσεις της MARPOL.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσανατολίστηκε σε αυτή τη γραμμή, εκτός των άλλων, λόγω της μεγάλης πίεσης από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ιδίως στην περίπτωση του ERIKA από τους Γάλλους και στην περίπτωση του PRESTIGE, από τους Ισπανούς πολιτικούς και πολίτες. Το αποτέλεσμα από τη διαφορετική προσέγγιση των δύο οργανισμών ήταν η ανάπτυξη μιας νέας έννομης τάξης. Σε αυτή τη νέα τάξη η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφασίζει για το αντικείμενο της ρύθμισης πριν το ζητήσει από τον IMO. Η διαφαινόμενη απειλή είναι ότι αν τα άλλα μέλη του IMO δε συμφωνούν η Ευρωπαϊκή Ένωση θα δημιουργήσει τους δικούς της κανόνες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το δικαιολογεί επικαλούμενη το παράδειγμα των ΗΠΑ. Αυτό σημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αγνοεί το γεγονός ότι έτσι ανοίγει ο δρόμος για άλλες μονομερείς συμφωνίες. Τα οφέλη από έναν διεθνή οργανισμό όπως ο IMO μπορεί να χαθούν και σε μια μακροχρόνια προοπτική δεν πρέπει να αγνοηθεί το γεγονός ότι η ναυτική βιομηχανία θα μπορεί πάντα να επωφελείται από κάθε νομοθεσία που σχεδιάζεται σε διεθνή βάση.

Είναι δύσκολο να προβλέψει κανείς για πόσο χρόνο οι σχέσεις μεταξύ IMO και Ευρωπαϊκής Ένωσης θα συνεχίσουν με αυτό τον τρόπο. Όπως ήδη αναφέρθηκε τα πρόσφατα ατυχήματα του ERIKA και του PRESTIGE έχουν ασκήσει μια ισχυρή πίεση στους θεσμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τα ανήσυχτα κράτη μέλη να δημιουργήσουν μονομερείς συμφωνίες προκειμένου να προστατέψουν την Ευρωπαϊκή Ένωση από επιπλέον περιβαλλοντική καταστροφή και έτσι αυξάνουν τον κίνδυνο σύγκρουσης με τη διεθνή νομοθεσία. Το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν θριαμβεύτρια οδηγώντας τον IMO να αποσύρει τα μονοπύθμενα τάνκερς με την ίδια ταχύτητα που προχώρησε η ίδια πιθανόν να αυξήσει τις πιθανότητες να συνεχίσει την πίεση η Ευρωπαϊκή Ένωση στον IMO να ενδυναμώσει το είδος της ναυτικής νομοθεσίας που χρειάζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση. Βέβαια ένα ερώτημα που προκύπτει είναι τι θα γίνει στο μέλλον αν π.χ. ένα διπύθμενο τάνκερ συγκρουστεί και καταστρέψει και τους δύο πυθμένες του καθώς εγκαταλείπει το λιμάνι της Μασσαλίας; Ποιές

θα είναι οι αντιδράσεις των κρατών μελών και ποια θα είναι η επόμενη κίνηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον IMO; Θα υπάρξει πρόταση για τριπλού πυθμένα τάνκερς ή περαιτέρω περιορισμός της ηλικίας τους;

Όπως ήδη αναφέρθηκε η ναυτική βιομηχανία είναι μία διεθνής βιομηχανία και αυτό επιβάλλει οι δραστηριότητές της να είναι αντικείμενο νομοθέτησης σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση χάραξε το δικό της δρόμο και πίεσε τον IMO να δημιουργήσει αυστηρότερους κανόνες. Ωστόσο δεν αγνοεί κανείς το γεγονός ότι τα μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου λειτουργούν κάτω από πίεση προκειμένου να αποδείξουν στους ψηφοφόρους τους ότι έχουν τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται άμεσα.. Οι εμπειρογνώμονες του IMO δεν έχουν την υποχρέωση να αποδείξουν κάτι ανάλογο; αντιθέτως προσανατολίζονται σε λύσεις μακράς διάρκειας και προοπτικής χωρίς να προσπαθούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των ψηφοφόρων τους.

Τελειώνοντας θεωρούμε πως θα ήταν χρήσιμο σε μια πιο ενδελεχή μελέτη να ερευνηθεί πως θα αναπτυχθούν περαιτέρω οι σχέσεις του IMO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λαμβάνοντας υπόψη την αποτελεσματική παρέμβαση της τελευταίας μέχρι τώρα. Θα αναλάβει και πάλι ο IMO τη νομοθετική του κυριαρχία από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αυξήσει τη νομοθετική της δύναμη στον τομέα της ναυτιλίας;

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν μια οικονομική δραστηριότητα στρατηγικής σημασίας για τις εθνικές οικονομίες. Παράλληλα, είναι ένας 'δύσκολος' οικονομικός τομέας, η οργάνωση του οποίου χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικής αβεβαιότητας. Για την επίτευξη της αρτιότερης οργάνωσης του συστήματος έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ σύνολο ρυθμιστικών πολιτικών. Οι συγκεκριμένες ρυθμιστικές πολιτικές αναπτύχθηκαν κυρίως σε διεθνές επίπεδο, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Παράλληλα, αναπτύχθηκε μια εκτεταμένη εφαρμογή αυτό-ρύθμισης και άρρητων κανόνων που εξασφάλισε την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος

Όμως στο πρόσφατο παρελθόν έλαβαν χώρα διαρθρωτικές μεταβολές στην οργάνωση τόσο της ναυτιλίας, όσο και των δικτύων παραγωγής-μεταφοράς-διανομής. Η εμφάνιση νέων ναυτιλιακών δυνάμεων οδήγησε σε αμφισβήτηση τόσο τον ρόλο της αυτό-ρύθμισης, όσο και την αποτελεσματικότητα διεθνών οργανισμών, όπως ο ΙΜΟ. Οι ρητοί κανόνες, για παράδειγμα οι διεθνείς συμβάσεις του ΙΜΟ, που υιοθετούν τα κράτη-σημαία δεν εφαρμόζονται αποτελεσματικά από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σημαντικές έλλειψης ρύθμισης. Επιπλέον, τα κράτη-σημαία παρουσιάζονται διστακτικά να αναπτύξουν εθνικές πολιτικές ρύθμισης για την κάλυψη των 'ρυθμιστικών κενών'. Μια τέτοια πρακτική θα έρχονταν σε σύγκρουση με την ανάπτυξη άλλων εθνικών πολιτικών για την ενίσχυση του στόλου που βρίσκεται νηολογημένο στην σημαία τους.

Οι προσπάθειες για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα μέσω των πρακτικών του κράτους-ελλιμενισμού έχουν θετικά όμως περιορισμένα (λόγω της φύσης τους) αποτελέσματα.

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕ έχει αναπτύξει σημαντικές ρυθμιστικές παρεμβάσεις οι οποίες επιδιώκουν να καλύψουν το 'ρυθμιστικό κενό' που έχει δημιουργηθεί. Από τους κύριους άξονες της σχετικής παρέμβασης της ΕΕ αποτελεί η ρύθμιση των παραμέτρων της ναυτιλίας που εγγυώνται την θαλάσσια ασφάλεια (συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης της δράσης των διεθνών οργανισμών και ιδιαίτερα του ΙΜΟ). Η ευρωπαϊκή ρύθμιση των



θαλάσσιων μεταφορών είναι προφανώς μια δυναμική διαδικασία, το περιεχόμενο της οποίας βρίσκεται ήδη στο στάδιο του επαναπροσδιορισμού της.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Λία Αθανασίου, Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης - για ναυτικές απαιτήσεις, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2005
- Α. Αλεξόπουλος, (1998), Τα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων σαν σύγχρονος παράγοντας διαμόρφωσης της αγοράς των ναύλων, 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 320-332
- Γ. Βλάχος, "Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλασσίου Περιβάλλοντος", β' έκδοση, Αθήνα – Πειραιάς, Εκδ. Α. Σταμούλη, 1995
- Γ. Βλάχος, – Α.Β., Αλεξόπουλος 'Τεχνικοοικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος', Αθήνα – Πειραιάς, Εκδόσεις Α. Σταμούλη, 1995
- Γ. Βλάχος, Α., Αλεξόπουλος, Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Α. Σταμούλη, 1996
- Γ. Βλάχος, Γ. Σαμιώτης, Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και η νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα, Αντ Σάκκουλας, 1997
- Γ. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Πειραιάς, Εκδόσεις Α. Σταμούλη, 1999
- Γ. Βλάχος Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Εκδόσεις Α. Σταμούλη, 2000
- Γ.Βλάχος, & Ε. Νικολαΐδης, (1998), Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία κάτω από το πρίσμα της οικονομικής αποδοτικότητας και της αύξησης των επιπέδων ασφάλειας, 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 268-288
- Α. Γουλιέλμος,– Κ. Γκιζιάκης,– , Ε. Τζαννάτος (1995) Ο Ποιοτικός Έλεγχος στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση, Συνέδριο HELECO 95 'Τεχνολογία Περιβάλλοντος για το Μεσογειακό χώρο', Δελτίο Ν.Ε.Ε. σελ. 33-41
- Ι. Ζουμπούλης (1996), Ο ρόλος του ανθρώπινου και οργανωτικού παράγοντος στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης,

Πρακτικά Διήμερου Συνεδρίου 'Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000', Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 333-343

- Σ. Θεοδωρόπουλος, 1998, Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Πρακτικά 1<sup>ου</sup> Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφάλειας θαλασσιών μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 257-267

-Σ. Θεοδωρόπουλος, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αθήνα, Εκδόσεις Α. Σταμούλη., 1998.

-Ι Θεοτοκάς,. (2001), Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές, Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, 92-114, 133-145

-Δ. Καπράνος, Αντιμέτωπη με την πρόκληση του ανταγωνισμού η ελληνική ναυτιλία, εφημ., Καθημερινή, 22/12/2002.

-Λ. Καραγεώργος, Σχέδιο επτά σημείων από την Ε.Ε. για τη ναυσιπλοΐα, εφημ., Η Ναυτεμπορική, 28/11/2005.

- Λ Καραγεώργος., Ανακύκλωση πλοίων. Μέτρα με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, Η Ναυτεμπορική, 13 /12/2005

-Ν. Μπαρδούνιας , Επιβολή προστίμων για τη θαλάσσια ρύπανση προωθεί η Κομισιόν, εφημ., Καθημερινή, 15/01/03

- Θ. Ι. Παναγόπουλος, «Δίκαιο Περιβάλλοντος», εκδόσεις Σταμούλη, ΑΘΗΝΑ 2001

-Δ. Πολυχρονιάδης, (1993), "Ένα Ναυάγιο-Σταθμός για τα Τάνκερ".

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- P.W. Birnie, "International Law and the Environment", Oxford University Press, 1992

-R. M Bradley, Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, 1998

-D. Brubaker, "Marine Pollution and International Law, Principles and Practice" Belhaven Press / Pinter Publishers, 1993



- D.M. Dzidzornu and B.M. Tsamenyi, (1991), "Enhancing International Control of Vessel-Source Pollution under the LOSC 1982. A Reassessment", University of Tasmania, Law Review 269, p. 270-71, Vol. 10
- H.E., Haralambides, (1998), Introduction: A synthesis in Haralambides, H. E., (ed.), Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, pp XXVII-XXXVIII
- K.Hindell, Strengthening the ship regulating regime. Maritime Policy and Management, 1996, 23, 4, 371-380.
- Teresa Kuchler, Relieving the perils of shipping, στον ιστότοπο European Voice. Com, 09.06.2005.
- IMO Organization, επίσημο κείμενο "*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL 1954)*"
- United Nations, «*The Law of the Sea: Pollution by Dumping: Legislative History of Articles.*» New York, 1985.
- T.C. Mathiesen, & , R. (Skjong1998), Towards a Rational Approach to Marine Safety and Environmental Regulations?, Erasmus Publishing, Συνέδριο Quality Shipping, σελ. 260