

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ  
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ  
ΚΑΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ  
ΝΑΥΑΓΙΩΝ»**

**Πήττα Ελευθερία**

Διπλωματική Εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία.

Πειραιάς

Οκτώβρης 2018

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

**Copyright © Πήττα Ελευθερία.**

**Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.**

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

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Βλάχος Γεώργιος (Καθηγητής)
- Τσελεπίδης Αναστάσιος (Καθηγητής)

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

## Περιεχόμενα

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΈΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ(SEARCH AND RESCUE-SAR)</b> .....	3
1.1    ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ .....	3
1.2    ΟΡΙΣΜΟΣ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (SAR).....	7
1.3    ΤΥΠΟΙ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ.....	11
1.4    ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ .....	12
1.5    ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΧΩΝ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ .....	15
1.5.1    Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΕΝΑΕΡΙΑ ΣΥΝΟΡΑ.....	17
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> - ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ).</b> .....	19
2.1    ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΧΕΔΙΟ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (GLOBAL SEARCH AND RESCUE PLAN).....	19
2.2    ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	21
2.3    ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ)	23
2.4    ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.....	26
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> – ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ</b> .....	29
3.1    ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	29
3.1.1.    Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ) .....	30
3.1.2.    ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΙΜΟ .....	32
3.1.3    ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΜΟ .....	33
3.2    SOLAS (SAFETY OF LIFE AT SEA) .....	38
3.2.1    ΔΟΜΗ ΤΟΥ SOLAS ΚΑΙ Ο ΤΡΟΠΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ .....	41
3.3    MARPOL .....	46
3.3.1    ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ MARPOL.....	48
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> - Το ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ</b> .....	53
4.1    ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	53

4.1.1	ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	53
4.1.2	ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	53
4.1.3	ΑΙΤΙΕΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ .....	55
4.1.4	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ .....	57
4.2	ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	62
4.3	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	65
4.3.1	ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ.....	68
4.4	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ .....	70
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> – ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ .....</b>		<b>76</b>
5.1	ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.....	76
5.2	ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΒΑΣΕΙ ΔΙΚΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ .....	81
5.3	ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΚΑΙΟΥ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΕΩΣ ΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ .....	84
5.3.1	ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ .....	84
5.3.2	Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟ (UNCLOS 1982). 85	
5.3.3	Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ UNESCO 2001 .....	87
5.3.4	ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....	89
5.3.5	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΙΡΟΜΠΙ 2007 .....	91
5.4	ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΕ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	94
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>		<b>98</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>		<b>104</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ-ΕΙΚΟΝΩΝ

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

- Πίνακας 1: Δομή του IMO .....σελ.32
- Πίνακας 2: Τα 12 κεφάλαια της SOLAS .....σελ.43-45
- Πίνακας 3: Τα 6 παραρτήματα της σύμβασης MARPOL.....σελ.48
- Πίνακας 4: Ανέλκυση Πλοίου με Ανάκτηση Άντωσης.....σελ.78

### ΕΙΚΟΝΕΣ

- Εικόνα 1: Το ναυάγιο του Erika στην Βρετάνη το 1999.....σελ.102
- Εικόνα 2: Το ναυάγιο του Prestige και η προκληθείσα ρύπανση .....σελ.103
- Εικόνα 3: Ανέλκυση Πλοίου με Sheer Legs.....σελ.104
- Εικόνα 4-5: Το ναυάγιο του Αγία Ζώνη II στην Σαλαμίνα.....σελ.104

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει σαν στόχο να κωδικοποιήσει και ν'αναλύσει τις διεθνείς ρυθμίσεις και το αντίστοιχο νομοθετικό καθεστώς που αφορά την έρευνα και διάσωση καθώς και την ανέλκυση ναυαγίων. Πιο συγκεκριμένα γίνεται μια εκτενέστερη αναφορά στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ο οποίος απο την αρχή της ίδρυσης του ασχολείται με την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα και την μείωση των ατυχημάτων. Επιπλέον, αναλύονται και άλλες διεθνείς συμβάσεις, όπως MARPOL, SOLAS κ.α, οι οποίες ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών, των ιδιωτικών φορέων αλλά και των ιδιωτικών συμφερόντων όταν εισέρχονται στο χώρο της ναυτιλίας έκτατα περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον και το φορτίο. Η μελέτη αυτή επιδιώκει να παρουσιάσει συνοπτικά τις πιο πρόσφατες θεσμικές εξελίξεις που έχουν πραγματοποιηθεί από διεθνείς αλλά και εγχώριους οργανισμούς. Εν κατακλείδι, αξίζει να τονιστεί ότι οι περισσότερες νομοθετικές αλλαγές έλαβαν χώρα μετά από την δημιουργία κάποιου μεγάλου ναυαγίου.

Λέξεις κλειδιά: IMO, SOLAS, MARPOL, Έρευνα και Διάσωση, Νομοθετικό καθεστώς.

## ABSTRACT

This diploma thesis aims to codify and analyze international regulations and the corresponding legislative regime regarding the search and rescue picking up shipwrecks. In particular, a more extensive reference is made to the International Maritime Organization, which since the beginning of its foundation has been engaged in the protection of human life in the sea and the reduction of artillery. In addition, other international conventions, such as MARPOL, SOLAS, etc., which regulate the rights and obligations of States, private bodies and private interests, when entering the shipping industry, threaten human life, the environment, the load. This study seeks to summarize the latest institutional developments that have been made by both international and domestic organizations. In conclusion, it is worth noting that most of the legislative changes took place after the creation of a major shipwreck

Keywords: IMO, SOLAS, MARPOL, Search and Rescue, institutional framework.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η έρευνα και η διάσωση των πλοίων που κινδυνεύουν καθώς και των ανθρώπων που βρίσκονται σε αυτά, θεωρείται ως μια βασική υποχρέωση και ένας άγραφος νόμος για όσους ασχολούνται με την ναυσιπλοία. Αρκετές φορές το θάρρος και η αυτοθυσία των ναυτιλομένων έχουν να επιδείξουν εκπληκτικά κατορθώματα στον τομέα αυτό.

Ωστόσο εκτός απ' τον ανθρώπινο παράγοντα, εξίσου μείζουσας σημασίας θεωρούνται οι νόμοι και κανόνες που έχουν θεσπιστεί για την θαλάσσια μεταφορά, προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν ατυχήματα. Σε περιπτώσεις έρευνας και διάσωσης ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, οι αρμόδιες υπηρεσίες όλων των πολιτισμένων κρατών, κατά καιρούς και κατόπιν κοινών διαβουλεύσεων, εξέδιδαν κωδικοποιημένες αρχές και μία σειρά ενεργειών, προκειμένου να εφοδιάσουν τους ναυτιλομένους με τις απαραίτητες γνώσεις, και καθιστώντας τους ικανούς να διασώσουν τόσο τους επιβαίνοντες όσο και το ίδιο πλοίο που βρίσκεται υπό τον κλοιό του κινδύνου. Απαραίτητη προϋπόθεση σε μία τέτοια κατάσταση είναι η αποφυγή πολύτιμου χρόνου μέσω του κατάλληλου συντονισμού ενεργειών όλων των αρωγών μερών.

Το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ενασχόληση-μελέτη του θεσμού της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης. Ο στόχος της εν λόγω εργασίας είναι να μελετήσει το πλαίσιο εφαρμογής της θαλάσσιας αρωγής τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, εστιάζοντας σε εκείνα τα χαρακτηριστικά, που την καθιστούν περισσότερο αποτελεσματική.

Ωστόσο, επειδή πρόκειται για ένα πολύπλοκο θέμα με ποικίλα τιθέμενα ζητήματα και προβληματισμούς, ενδύκνεται η εξέταση εδώ των σημαντικότερων πτυχών του, έτσι ώστε να επιτευχθεί η ουσιαστική ανάλυση του θεσμού της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης καθώς και ανέλκυσης ναυαγίων.

Αρχικά, λοιπόν στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται μία εισαγωγή στο θέμα της εργασίας μέσω μίας ιστορικής επισκόπησης του θέματος για να αποκτήσει ο αναγνώστης πληρέστερη εικόνα επί του ζητήματος. Στη συνέχεια, τονίζεται η σημασία, που έχει αποκτήσει ο θεσμός αυτός και παρατίθενται οι βασικές έννοιες και τα στοιχεία της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης. Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται λόγος για την Ενιαίο



Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ) και στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο αναφέρεται η Προστασία και Ασφάλεια της Ναυτιλίας απο Διεθνείς Οργανισμούς, όπως επίσης στο 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο οριοθετείται το Διεθνές Καθεστώς Ανέγκυσης Ναυαγίων και στο 5<sup>ο</sup> και τελευταίο κεφάλαιο, αναφέρεται η Εκτέλεση Διεθνούς Καθεστώτος Ανέγκυσης Ναυαγίων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΈΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ(SEARCH AND RESCUE-SAR)**

### **1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ**

Έχει υπολογιστεί, ότι χάνονται μέχρι και τριακόσιες χιλιάδες πλοία ανά αιώνα από τη στιγμή, που ο άνθρωπος άρχισε να διασχίζει την ανοιχτή θάλασσα με πλοία που κατασκεύαζε ο ίδιος καταφέροντας να δαμάσει πρώτα τα κύματα κ αργότερα τον άνεμο. Από την αρχαιότητα έως τις αρχές του 19ου αιώνα η ναυσιπλοΐα γινόταν με ξύλινα ιστιοφόρα. Τα πλοία, στα οποία συνέβαινε ένα ναυτικό ατύχημα, δέχονταν πολύ σπάνια βοήθεια κι έτσι τα συντρίμια του πλοίου και τα κατάλοιπα του φορτίου, που έφταναν στις ακτές από τα κύματα γίνονταν ιδιοκτησία εκείνου, που τα αποκτούσε.

Οι κίνδυνοι της θαλασσοπλοΐας είχαν κυρίως δύο αιτίες, οφείλονταν είτε σε πράξεις των κατοίκων των παραλίων είτε σε θαλάσσια περιστατικά. Οι κάτοικοι των παραλίων προκαλούσαν ναυάγια πλοίων με απατηλά σήματα για να συλήσουν αυτά και τα φορτία τους. Επίσης συχνά, για να εξασφαλίσουν καλύτερα τα κέρδη τους, άναβαν φωτιές, έτσι ώστε τη νύχτα να εξαπατούν τους ναυτιλλόμενους, για να πέφτουν επάνω σε υφάλους, εκεί όπου νόμιζαν, ότι οι φωτιές έδειχναν διόδους ή καταφύγια.

Υπήρχε, μάλιστα, η συνήθεια της λεηλασίας των πλοίων, που ναυαγούσαν και, κατά τις περιστάσεις, του φόνου των επιβατών. Η λεηλασία των ναυαγισμένων φορτίων κατά την αρχαιότητα και τον Μεσαίωνα έβαινε παράλληλα με την πειρατεία. Οι κάτοικοι των παράκτιων περιοχών πλήττονταν από τις επιδρομές των θαλασσοπόρων, μερικοί απ'τους οποίους μάλιστα, για παράδειγμα οι Νορμανδοί ,άφησαν οδυνηρές αναμνήσεις λόγω της βαρβαρότητας των ηθών τους, που δεν έχουν λησμονηθεί ακόμη.

Από αντίδραση στις επιδρομές αυτές των θαλασσοπόρων οι κάτοικοι των παράκτιων περιοχών θεώρησαν τα συντρίμια των πλοίων, τα ναυαγισμένα αντικείμενα και τους ίδιους τους ναυαγούς, ότι ήταν δυνατόν να ανήκουν στους πειρατές και η λεηλασία τους δεν ήταν παρά μια δίκαιη επιστροφή των πραγμάτων,

μια τιμωρία, που την άξιζαν οι ναυαγοί, καθώς θεωρούνταν «καταραμένοι απ' τον θεό» και δεν ήταν δυνατόν να επιδεικνύεται οποιαδήποτε ευσπλαχνία προς αυτούς.

Έτσι, λοιπόν, κατά την αρχαιότητα και τον Μεσαίωνα και μέχρι τον 14ο αιώνα ο νομοθέτης δεν αντιμετώπιζε παρά ένα μόνο πρόβλημα, δηλαδή την θέσπιση εμποδίων εναντίον της λεηλασίας των ναυαγών. Η σύλληψη προσαραγμένων πλοίων και ναυαγίων πλοίων και φορτίων στις ακτές παρουσίασε με την πάροδο του χρόνου κάμψη και έπαψε να αποτελεί υπολογίσιμη πρακτική των κατοίκων των παράλιων περιοχών από τα μέσα του 19ου αιώνα. Από τότε άρχισε κυρίως να αναδεικνύεται η παροχή βοήθειας από ένα πλοίο σε άλλο που διέτρεχε κίνδυνο να βυθιστεί ή να πάθει σοβαρές ζημιές.

Κάνοντας μία ιστορική επισκόπηση επί του ζητήματος θα ήταν συνετό να εξεταστεί και η ρωμαϊκή εποχή, καθώς η ελληνική αρχαιότητα δεν έχει να επιδείξει κάποια νομοθετικά κείμενα. Οι ρωμαϊκοί νόμοι προσπάθησαν να βελτιώσουν τις συνθήκες, που επικρατούσαν για τα ναυάγια, έτσι ώστε να γίνουν σεβαστά τα δικαιώματα ιδιοκτησίας. Στο ρωμαϊκό δίκαιο αξιοσημείωτη είναι η διάκριση μεταξύ των πραγμάτων, που έχουν εγκαταλειφθεί από τους ιδιοκτήτες με την πρόθεση να μην τα αναζητήσουν ξανά («*animus derelinquendi*») και πραγμάτων, των οποίων ο ιδιοκτήτης μετά από ναυάγιο είχε χάσει μόνο την υλική κατοχή («*res perditae*») και επομένως μπορούσε να τα διεκδικήσει.

Ο πλούτος των φορτίων που μεταφέρονταν με πλοία τα οποία είχαν παραδοθεί στην θάλασσα ήταν δελεαστικός, και φυσικά οδήγησε σε προσπάθειες για την ανάκτησή του από ένα περιβάλλον που ήταν “Ένας σκοτεινός απέραντος ωκεανός χωρίς όρια, χωρίς διάσταση, όπου το μήκος, το πλάτος, το ύψος, ο τόπος και ο χρόνος χάνονται”.

Οι μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν αρχικά ήταν απλές (δίχτυα, άγκιστρα, δύτες), μέχρι τη στιγμή που οι εξελίξεις στην τεχνολογία, κατευθυνόμενες από τα επικείμενα οφέλη της λεηλασίας, οδήγησαν στην εφεύρεση του καταδυτικού εξοπλισμού (στολή, αυτόνομη υποβρύχια αναπνευστική συσκευή-SCUBA), πράγμα που έκανε την κατάδυση και την υποβρύχια εξερεύνηση προσιτές σχεδόν σε όλους. Φυσικά στο σημείο αυτό διατυπώθηκε και το ερώτημα ποιός τελικά θα έπαιρνε στην κυριότητά του τα ανακτημένα αντικείμενα, και εδώ ήρθε ο νόμος της επιθαλάσσιας

αρωγής και διάσωσης να ασχοληθεί με το εγειρόμενο ζήτημα των δικαιωμάτων των διασωστών.

Ο νόμος της διάσωσης έχει τις ρίζες του την αρχαιότητα και γεννιέται μέσα από τις αρχές που προέρχονται από το αστικό δίκαιο, όπως το Consolato del Mare, που ο Abbot στο Νόμο της Εμπορικής Ναυτιλίας (Law of Merchant Shipping) ονόμασε τον πρώτο ευρωπαϊκό θαλάσσιο κώδικα. Ο Ναυτικός Κώδικας των Ροδίων (διάστημα 500 π.Χ. με 300 π.Χ.), ο οποίος κάλυπτε τις θαλάσσιες υποθέσεις στην Ελλάδα και την τριγύρω Μεσόγειο, προέβλεπε τη χορηγία ανταμοιβής στους εθελοντές διασώστες για τις υπηρεσίες τους. Σε κάθε περίπτωση λοιπόν, η αρχή της αποζημίωσης προς εκείνους που παρέχουν υπηρεσίες διάσωσης, υφίσταται από την αρχαιότητα. Το θέμα των διασώσεων συνοψίζεται στα εξής:

1. Σε περίπτωση συντριβής του πλοίου, οι κύριοι του εμπορεύματος ή του σκάφους δύνανται να διασώσουν τα αγαθά τους, εάν είναι παρόντες. Αν δεν είναι, μπορούν να τα διεκδικήσουν μέσα στο χρόνο συν μία μέρα.
2. Υφίσταται υποχρέωση του άρχοντα του τόπου του ναυαγίου να βοηθήσει στην διάσωση των προσώπων, διαφορετικά του επιβάλλονται κυρώσεις.
3. Όσοι ιδιοποιούνται αγαθά, που προέρχονται από ναυάγια τιμωρούνται ως κλέφτες. Αν φονεύσουν ναυαγούς, πρέπει να βυθιστούν στο νερό μέχρι να πνιγούν, να λιθοβοληθούν και να φονευθούν. Ο άρχοντας- συνένοχος πρέπει να καεί μέσα στο σπίτι του και η οικία του να μετατραπεί σε αγορά χοίρων.
4. Αυτοί, που βοηθούν στη διάσωση πρέπει να αμειφθούν απ' το προϊόν των αγαθών που διασώθηκαν.

Πλέον τα εμπλεκόμενα συμφέροντα στις θαλάσσιες μεταφορές αποκτώντας ολοένα και μεγαλύτερη οικονομική σημασία δημιούργησαν τους αναγκαίους οικονομικούς όρους, προκειμένου ο θαλάσσιος αρωγός να ικανοποιηθεί ευρύτερα και η παροχή αρωγής να διαδραματίσει σπουδαιότερο ρόλο για την αποτροπή του κινδύνου, την πρόληψη ναυαγίου. Μεταξύ των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στις οποίες επιδίδεται ο άνθρωπος, η επιθαλάσσια αρωγή είναι ξεχωριστή, λειτουργικά, εμπορικά και νομικά. Η λειτουργική μοναδικότητα εκφράζεται από την απαίτηση αυτοί που ασχολούνται με τις επιχειρήσεις αρωγής συχνά να πρέπει να αφηφούν τις

καιρικές συνθήκες, κάτι που οι ναυτικοί δε θα έκαναν, αφού η ασφάλεια παίζει ύψιστο ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Επίσης, ο πλοίαρχος του σωστικού σκάφους είναι αναγκασμένος πολλές φορές να οδηγεί το σκάφος σε ρηγά νερά ή άλλες επικίνδυνες περιοχές, τις οποίες ως εκπαιδευόμενος ναυτικός είχε μάθει να αποφεύγει επιμελώς. Εμπορικά, κανένας πλοιοκτήτης ή πλοίαρχος δε θέλει να βρεθεί στη θέση ζητήσει υπηρεσίες βοήθειας, όμως αν οι περιστάσεις το επιβάλλουν, τότε ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος θέλουν ταχύτητα και βέλτιστη απόδοση. Η ταχύτητα χαρακτηρίζει την υπηρεσία και του διασώστη. Όταν ένα πλοίο βρεθεί σε κίνδυνο ο διασώστης πρέπει να δράσει γρήγορα και αποτελεσματικά με προσοχή στις λεπτομέρειες και υπευθυνότητα, ούτως ώστε να επιτύχει ένα όσο το δυνατόν καλύτερο αποτέλεσμα.

## 1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (SAR)

Για να ξεκινήσουμε λοιπόν την περιπλάνηση μας στον θαυμαστό αυτό κόσμο της Έρευνας και Διάσωσης, ή αλλιώς Search and Rescue (SAR), θα πρέπει πρώτα να έχουμε κατανοήσει πλήρως το τί σημαίνει ο όρος αυτός. Είναι κανόνας ότι η πρακτική έπεται της θεωρίας και με αυτό τον τρόπο θα ξεκινήσουμε και εμείς.

Ο σύγχρονος γενικός όρος Search and Rescue που αντικατέστησε τον άλλοτε ταυτόσημο όρο «Έρευνα και Διάσωση» αναφέρεται σε παροχή βοήθειας επί παντός είδους κινδύνου που μπορεί να διατρέξει ένα πλοίο με κύριο σκοπό κατά πρώτον την διάσωση ανθρώπων, που είναι βασική υποχρέωση, και κατά δεύτερον τη διάσωση του πλοίου, του φορτίου αλλά και του ναύλου (που είχε καταβληθεί ή συμφωνηθεί). Πιο συγκεκριμένα η παροχή βοήθειας salvage αναφέρεται είτε στην παροχή επιθαλάσσιας αρωγής σε περίπτωση ύπαρξης ναυτιλιακού κινδύνου, είτε στην διαδικασία απομάκρυνσης του σκάφους που έχει βυθιστεί ή προσαράξει.

Συχνά ο όρος salvage παραπέμπει στην αμοιβή που παρέχει ο διασώστης τόσο ανθρώπινης ζωής όσο και περιουσίας. Επίσης μπορεί να έχει την έννοια των περιουσιακών στοιχείων που διασώθηκαν μετά απο κάποιο ατύχημα. Με λίγα λόγια θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο ανωτέρω όρος περιγράφει μια ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσπάθεια των διασωστών στο ν'αναζητήσουν και να μεταφέρουν το άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο πίσω στον πολιτισμό. Αν ανατρέξουμε στην καθημερινότητα μας, σίγουρα οι περισσότεροι από εμάς θα βρούμε κάποιο γνωστό μας πρόσωπο που να έχει βρεθεί σε μία παρόμοια κατάσταση. (Μιχάλης Σ. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις).

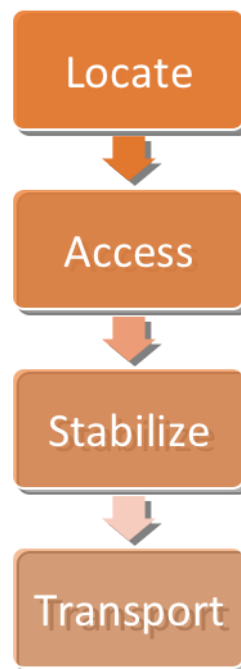
Αξίζει ν'αναφέρουμε ότι υπάρχουν πολλοί και διαφορετικοί ορισμοί για την Έρευνα και Διάσωση ανάλογα με τον οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με τον ρόλο αυτό.

- Καναδικές Ένοπλες Δυνάμεις: *«Η έρευνα και διάσωση συνδυάζει την έρευνα και την παροχή βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή άλλα σκάφη τα οποία είναι, ή πιστεύεται πως είναι, σε άμεσο ή επικείμενο κίνδυνο».*

- Αμερικανική Ακτοφυλακή: «Η χρήση διαθέσιμων πόρων για τη βοήθεια προσώπων ή ιδιοκτησίας σε πιθανό ή υπαρκτό κίνδυνο».
- Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας: Ερευβα«Μία επιχείρηση συνήθως συντονισμένη από ένα Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης (Rescue Coordination Center – RCC) ή υποκέντρο διάσωσης, χρησιμοποιώντας το διαθέσιμο προσωπικό και υποδομή για τον εντοπισμό προσώπων σε κίνδυνο» και διάσωση: «Μια επιχείρηση για την διάσωση προσώπων σε κίνδυνο, παροχή αρχικής ιατρικής ή άλλου είδους βοήθειας και μεταφοράς τους σε ασφαλές μέρος».

Οι ενότητες που θα ακολουθήσουν θα μας βοηθήσουν στο να οργανώσουμε καλύτερα τις σκέψεις μας και να κατανοήσουμε καλύτερα την πρακτική σημασία του SAR.

Αρχικά, θα πρέπει ν'αναφέρουμε ότι η φιλοσοφία της Έρευνας και Διάσωσης βασίζεται σε τέσσερα πολύ βασικά βήματα :



Τα οποία μπορούν να γίνουν πιο κατανοήτα μέσα από την χρήση παραδειγμάτων. Ας υποθέσουμε λοιπόν ότι αγνοείται ένα εμπορικό σκάφος. Το πρώτο βήμα που θα πρέπει να γίνει απο την πλευρά των αρμόδιων φορέων , όπως είναι οι Λιμενικές Αρχές, ο στρατός με πλωτά ή και μ' εναέρια μέσα κ.α, είναι να βρούν το σκάφος και το πλήρωμα (L), στην συνέχεια να πραγματοποιήσουν μια επιτυχημένη πρόσβαση πάνω στο πλοίο (A) με βασικό σκοπό να παρέχουν στο

πλήρωμα τις πρώτες βοήθειες αν τυχόν το χρειάζονται καθώς και ό,τι άλλο θεωρείται απαραίτητο(S). Η τελευταία ενέργεια που οφείλουν να κάνουν αφού έχουν πραγματοποιήσει μ'επιτυχία τα παραπάνω βήματα είναι να τους μεταφέρουν στο πλησιέστερο ασφαλές σημείο (T).

Εφόσον πραγματοποιήθουν οι παραπάνω ενέργειες, θα μπορούμε να πούμε ότι η διαδικασία Έρευνας και Διάσωσης έχει ολοκληρωθεί μ'επιτυχία. Ωστόσο η συνεκπαίδευση των ατόμων που συμμετέχουν σε μία διαδικασία διάσωσης σε διάφορα σενάρια, πχ άνθρωπος στην θάλασσα, φωτιά πάνω στο πλοίο, πειρατεία κ.α θα αυξήσει την ικανότητα να μπορούν ν'ανταπεξέλθουν σε παρόμοιες καταστάσεις με μεγαλύτερη ευχαίρεια και παράλληλα θα βοηθήσει τους διασώστες στο να ενωθούν ψυχολογικά μεταξύ τους. Το διασωστικό προσωπικό λοιπόν μέσα από την απαιτούμενη και κατάλληλη εκπαίδευση οφείλει να χαρακτηρίζεται από τις ακόλουθες ικανότητες : ικανότητα έρευνας, διάσωσης και τέλος ικανότητα υποστήριξης και επιβίωσης.

Σε καμία επιχείρηση διάσωσης ωστόσο δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι πάνω απ'όλα προηγείται η υγεία και η σωματική ακεραιότητα των διασωστών, στην συνέχεια έπεται η ασφάλεια της ομάδας και ακολουθεί η ασφάλεια και η ζωή του ίδιου του θύματος. Με μια πρώτη ανάγνωση μπορεί να φαίνεται άκρως εγωιστικό άλλα αν το σκεφτούμε καλύτερα θα το χαρακτηρίσουμε ρεαλιστικό. Πιο συγκεκριμένα, το εκάστοτε θύμα αναλογικά έχει λιγότερες πιθανότητες να επιβιώσει σε σύγκριση πάντα με την ομάδα διάσωσης.

Έτσι λοιπόν, αν ο διασώστης δεν είναι κατάλληλα προετοιμασμένος (είτε μέσα απο τις απαιτούμενες πληροφορίες που οφείλει να έχει συλλέξει είτε μέσα απο τον τεχνικό εξοπλισμό) για να αντιμετωπίσει την συγκεκριμένη προσπάθεια διάσωσης, τότε θέτει αυτόματα σε κίνδυνο τόσο τον ίδιο του τον εαυτό,όσο και την ίδια την ομάδα του και παράλληλα αυξάνει ολοένα και περισσότερο τον κίνδυνο στον οποίο έχει εκτεθεί το θύμα. Στην αντίθετη περίπτωση (προστατεύοντας δηλαδή τον εαυτό του) είναι σε θέση να βοηθήσει κάποιο μέλος της ομάδας του σε περίπτωση που το χρειάζεται και όλοι μαζί να οδηγηθούν στην επιτυχημένη ολοκλήρωση της αποστολής.

Είναι απαραίτητο να κατανοήσουμε ότι η διαδικασία της Έρευνας και Διάσωσης είναι ένας συνεχής κύκλος, όπου ξεκινάει από τον επιχειρησιακό



σχεδιασμό και την εκπαίδευση των διασωστών και ολοκληρώνεται με την αξιολόγηση του συμβάντος. Υπάρχουν όμως και κάποια ενδιάμεσα στάδια τα οποία χρήζουν ιδιαίτερης σημασίας.

Έπειτα απο την πραγματοποίηση της εκπαίδευσης των διασωστών ακολουθεί η ειδοποίηση για το ξέσπασμα ενός νέο συμβαντός, που έχει ως επακόλουθο η ομάδα των διασωστών να χαράξει μια στρατηγική για το πως θα πρέπει να κινηθεί καθώς και να καθορίσει τους ανάλογους ρόλους που θα πρέπει να έχουν τα μέλη της ομάδας. Εφόσον έχουν προηγηθεί τα προαναφερόμενα βήματα, το επόμενο στάδιο είναι η υλοποίηση τους, που θα οδηγήσει με την σειρά της στην ολοκλήρωση της διαδικασίας του SAR. Το τελευταίο βήμα λοιπόν σ' αυτόν τον κύκλο είναι η αξιολόγηση του συμβάντος.

### 1.3 ΤΥΠΟΙ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

- **Ορεινή Διάσωση:** αναφέρεται σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης που πραγματοποιούνται σε περιοχές που χαρακτηρίζονται δύσβατες όπως βουνά, λίμνες, θάλασσες
- **Αστική Διάσωση (Urban Search and Rescue- USAR) :** είναι επιχειρήσεις διάσωσης που πραγματοποιούνται εντός πόλης και αστικών περιοχών (πχ ξέσπασμα πυρκαγιάς σε κά ποιο διαμέρισμα πολυκατοικίας)
- **Έρευνα και διάσωση μάχης (Combat Search and Rescue - CSAR):** αναφέρεται στη δραστηριότητα ειδικών στρατιωτικών μονάδων κατά τη διάρκεια του πολέμου. Αυτού του τύπου η έρευνα και διάσωση περιλαμβάνει επιχειρήσεις ανάκτησης, διάσωσης και παροχής βοήθειας σε πληρώματα καταρριφθέντων αεροσκαφών ή προσωπικού πίσω από τις εχθρικές γραμμές. Επίσης, πραγματοποιείται από εξειδικευμένα ελικόπτερα.
- **Αεροναυτική Διάσωση:** Η αεροναυτική διάσωση (*Air Sea Rescue - ASR*) αναφέρεται στην χρήση αεροσκαφών και ελικοπτέρων τόσο για την έρευνα και τον εντοπισμό όσο και για τη διάσωση προσωπικού και πληρωμάτων καταρριφθέντων αεροσκαφών στη θάλασσα.
- **Υποβρύχια Έρευνα και Διάσωση:** Η υποβρύχια έρευνα και διάσωση (*Underwater search and rescue*) αναφέρεται στον εντοπισμό και τη διάσωση υποβρυχίως ατόμων αποκλεισμένων σε θύλακες αέρα ή χαμένων αυτοδυτών, δυτών ή βατραχανθρώπων. Με τον όρο θύλακες αέρα αναφερόμαστε σε ναύαγια, υποβρύχια, υποβρύχιους σταθμούς, υποβρύχια σπήλαια και άλλες περιοχές που είναι δυνατόν να εξασφαλίζουν για περιορισμένο χρονικό διάστημα την επιβίωση ατόμου ή ομάδας ατόμων υποβρυχίως. Οι έρευνες υποβρυχίως καθορίζονται από συγκεκριμένα πρότυπα εντοπισμού, διείσδυσης και εμπλέκουν ειδικές διαδικασίες περισυλλογής, εξαιτίας του υπερβαρικού υποβρύχιου περιβάλλοντος.

#### 1.4 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

Μέχρι το 1910 δεν υπήρχε διεθνής νομοθεσία για τη θαλάσσια αρωγή και διάσωση, αλλά κάθε κράτος που κατείχε ναυτική σημαία είχε θεσπίσει νόμους που αφορούσαν υπηρεσίες βοήθειας και διάσωσης και αυτοί εφαρμόζονταν σε πλοία, τα οποία ταξίδευαν με τη σημαία του κράτους στην ανοικτή θάλασσα. Η συνθήκη των Βρυξελλών του 1910 (23 Σεπτεμβρίου 1910) για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων όσον αφορά τη βοήθεια και τη διάσωση εν πλω απεικονίζει τις παραδοσιακές νομικές αρχές της θαλάσσιας διάσωσης. Αποτελεί την πρώτη προσπάθεια για την ενοποίηση των αρχών του νόμου της διάσωσης με πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Η σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα το 1911 με τον Νόμο ΓΩΠΣ που αποτέλεσε και τη βάση των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Στις 27 Μαΐου 1967 εκδόθηκε πρωτόκολλο που τροποποιεί τη συνθήκη. Ως προς τις διατάξεις της συνθήκης, αναφέρουμε παρακάτω το κύριο περιεχόμενό τους. Στο άρθρο 2 διατυπώνεται ότι: “Κάθε πράξη βοήθειας ή διάσωσης από την οποία προκύπτει χρήσιμο αποτέλεσμα δίνει δικαίωμα στη δίκαιη ανταμοιβή.” Η συνθήκη εισάγει την αρχή “no cure, no pay”, σύμφωνα με την οποία “καμία ανταμοιβή δεν είναι οφειλόμενη εάν οι υπηρεσίες που παρέχονται δεν έχουν κανένα ευεργετικό αποτέλεσμα.” Σε καμία περίπτωση το ποσό που καταβάλλεται δεν υπερβαίνει την αξία της διασωθείσας ιδιοκτησίας. Τα πρόσωπα που έχουν συμμετάσχει σε 19 διαδικασίες διάσωσης παρά τη σαφή απαγόρευση εκ μέρους του πλοίου στο οποίο οι υπηρεσίες παράχθηκαν, δεν έχουν κανένα δικαίωμα σε οποιαδήποτε ανταμοιβή. Ένα ρυμουλκό δεν έχει κανένα δικαίωμα στην ανταμοιβή για τη βοήθεια ή τη διάσωση του πλοίου που ρυμουλκεί ή του φορτίου του πλοίου, εκτός αν έχει παράσχει υπηρεσίες που δεν μπορούν να θεωρηθούν ως παρεχόμενες στο πλαίσιο της σύμβασης ρυμούλκησης. Η ανταμοιβή είναι οφειλόμενη ακόμα και αν οι υπηρεσίες διάσωσης έχουν δοθεί από ή προς πλοία που ανήκουν στον ίδιο ιδιοκτήτη. Το ποσό ανταμοιβής καθορίζεται με συμφωνία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, και για αποτυχούσα συμφωνία, από το δικαστήριο. Η αναλογία στην οποία η ανταμοιβή πρόκειται να διανεμηθεί μεταξύ των διασωστών καθορίζεται με τον ίδιο τρόπο. Η διανομή της ανταμοιβής μεταξύ του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου και άλλων προσώπων στην υπηρεσία κάθε διάσωσης πλοίου

καθορίζεται από το νόμο της σημαίας του πλοίου. Κάθε συμφωνία ως προς τη βοήθεια ή τη διάσωση που γίνεται υπό καθεστώς κινδύνου μπορεί, με αίτημα του συμβαλλόμενου μέρους, να ακυρωθεί είτε να τροποποιηθεί από το δικαστήριο, εάν θεωρήσει ότι οι όροι που συμφωνούνται δεν είναι δίκαιοι. Σε κάθε περίπτωση, όταν αποδεικνύεται ότι η συγκατάθεση ενός από τα 24 συμβαλλόμενα μέρη υπόκειται σε απάτη ή απόκρυψη, ή όταν είναι ανάλογη η ανταμοιβή, με τις υπηρεσίες που παρέχονται, σε έναν υπερβολικό βαθμό πάρα πολύ μεγάλο ή πάρα πολύ μικρό, η συμφωνία μπορεί να ακυρωθεί ή να τροποποιηθεί από το δικαστήριο με αίτημα του προσβεβλημένου συμβαλλόμενου μέρους. Η ανταμοιβή καθορίζεται από το δικαστήριο σύμφωνα με τις συνθήκες κάθε υπόθεσης, βάσει των ακόλουθων εκτιμήσεων: α) αρχικά, του μέτρου της επιτυχίας που εκπληρώθηκε, των προσπαθειών των διασωστών, του κινδύνου στον οποίο υποβλήθηκε το πλοίο, οι επιβάτες, το πλήρωμα και το φορτίο, οι διασώστες και το σωστικό πλοίο, του χρόνου που χρειάστηκε, των δαπανών και των απωλειών β) από την αξία της ιδιοκτησίας που διασώθηκε. Το δικαστήριο μπορεί να στερήσει από τους διασώστες όλη την ανταμοιβή, ή μπορεί να απονείμει μια μειωμένη ανταμοιβή, εάν αποδεικνύεται ότι οι διασώστες εξ' αιτίας δικού τους λάθους έχουν διενεργήσει τη διάσωση ή τη βοήθεια ή είναι ένοχοι κλοπής, ψευδούς συγκάλυψης ή άλλων πράξεων απάτης. Καμία ανταμοιβή δεν οφείλεται από τα πρόσωπα των οποίων οι ζωές σώζονται. Διασώστες ανθρώπινων ζώων, που έχουν συμμετάσχει στις υπηρεσίες που παρέχονται επ' ευκαιρία του ατυχήματος που δίνει αφορμή για τη διάσωση ή τη βοήθεια, έχουν δικαίωμα σε ένα σημαντικό μέρος της ανταμοιβής που απονέμεται στους διασώστες του πλοίου, του φορτίου, και των εξαρτημάτων του. Μια πράξη διάσωσης αποκλείεται μετά από ένα διάστημα δύο ετών από την ημέρα την οποία οι διαδικασίες της βοήθειας ή της διάσωσης ολοκληρώθηκαν. Οι αιτίες που η εν λόγω περίοδος περιορισμού μπορεί να ανασταλεί ή να διακοπεί καθορίζονται από το νόμο του δικαστηρίου όπου η υπόθεση διενεργείται. Σύμφωνα με το άρθρο 11: «Κάθε πλοίαρχος είναι αναγκασμένος, εφ' όσον μπορεί να το κάνει χωρίς σοβαρό κίνδυνο στο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες, να παρέχει βοήθεια σε όλους, ακόμα και σε εχθρό, βρισκόμενο στη θάλασσα με κίνδυνο απώλειας. Ο πλοιοκτήτης του πλοίου δεν υφίσταται καμία ευθύνη λόγω της παράβασης της ανωτέρω διάταξης.» Αυτή η διάταξη, αντικατοπτρίζοντας τον ανέκαθεν αποδεκτό κανόνα συμπεριφοράς του ναυτιλλόμενου, επιβάλλει στους πλοιάρχους την πρωτεύουσα σημασίας υποχρέωση της διάσωσης. Προβληματισμό είχε σαν επακόλουθο το άρθρο 14 της συνθήκης όπου

αναφέρεται ότι οι διατάξεις της δεν εφαρμόζονται για τα πολεμικά πλοία ή τα κυβερνητικά πλοία που διατίθενται αποκλειστικά για δημόσιες υπηρεσίες. Όταν γαλλικό πολεμικό πλοίο πρόσφερε βοήθεια σε άλλο πλοίο, στη δίκη που πραγματοποιήθηκε, το πρωτοδικείο ισχυρίστηκε ότι δεν οφείλεται ανταμοιβή στη γαλλική κυβέρνηση καθώς η συνθήκη δεν εφαρμόζεται για πολεμικά πλοία. Η γαλλική κυβέρνηση άσκησε έφεση και υποστήριξε ότι το δικαστήριο είχε παρερμηνεύσει το άρθρο. Στις 19 Ιουλίου του 1955, η εκδίκαση της υπόθεσης είχε σαν αποτέλεσμα τη δικαίωση της γαλλικής κυβέρνησης, αφού διευκρινίστηκε αδιαμφισβήτητα ότι το άρθρο 14 δεν αναφέρει πουθενά ότι αποκλείει τα πολεμικά πλοία από τη διεκδίκηση αμοιβής. Υποστηρίχθηκε ότι η συνθήκη των Βρυξελλών είναι μία συνθήκη του εμπορικού ναυτικού δικαίου, δηλαδή ιδιωτικού δικαίου, στο οποίο, εξ ορισμού, δεν υπόκεινται κρατικά πλοία και πιο συγκεκριμένα, πολεμικά πλοία, και αυτή είναι η ορθή ερμηνεία του άρθρου. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι οι διατάξεις της συνθήκης 1910 αποδείχτηκαν ανεπαρκείς στην κάλυψη των σύγχρονων αναγκών, ειδικότερα σε ότι αφορά προβλήματα που προκύπτουν από μεγάλες έκτασης καταστροφές και έχουν σαν αποτέλεσμα ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί το ότι δεν επιβάλλει κάποιο καθήκον για την προστασία του περιβάλλοντος ή για να αποτρέψει τον πλοιοκτήτη από το να υπέχει ευθύνη περιβαλλοντικής ζημιάς, ούτε και επιτρέπει περαιτέρω διερεύνηση για τον καθορισμό της ανταμοιβής μιας πράξης διάσωσης. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα περιστατικά των Torrey Canyon(1967), Amoco Cadiz(1978) και Exxon Valdez(1989), όπου προκλήθηκε εκτεταμένη ρύπανση των υδάτων. Στην περίπτωση μάλιστα του Torrey Canyon, το Μάρτιο του 1967, προκλήθηκε μεγάλης κλίμακας ρύπανση από πετρέλαιο των ακτών της Γαλλίας και Αγγλίας και το περιστατικό αποτέλεσε αφορμή για την διευθέτηση των νομικών ζητημάτων που προέκυψαν. Δημιουργήθηκε συνεπώς η ανάγκη ενθάρρυνσης και παροχής κινήτρων στους διασώστες προκειμένου να αποτραπούν ή να ελαχιστοποιηθούν τέτοιες απώλειες και προς αυτή την κατεύθυνση κινήθηκε η συνθήκη του 1989.

## 1.5 ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΧΩΝ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Τα διεθνή ύδατα είναι χωρισμένα σε ζώνες διάσωσης βάσει της Διεθνούς Συνθήκης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (*SOLAS*). Κάθε κράτος είναι υποχρεωμένο ν'αναλάβει την επιτήρηση μιας συγκεκριμένης περιοχής (όπου θ'αναφερθεί στην συνέχεια πως υπολογίζεται) και να παρέχει υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης όπου και όποτε κρίνεται απαραίτητο. Η περιοχή ευθύνης του Ενιαίου Κέντρου Έρευνας και Διάσωσης ταυτίζεται με τα όρια του FIR Αθηνών (*Flight Information Region Athens*). Πρωτίστως, είναι σημαντικό να γίνει αναφορά στους ορισμούς περί του διεθνούς και εθνικού εναερίου χώρου:

**Διεθνής εναέριος χώρος** χαρακτηρίζεται ο εναέριος χώρος που υπέρκειται της ανοικτής θαλάσσης και μόνο αυτής. Το νομικό καθεστώς του διεθνούς εναερίου χώρου διέπεται από την αρχή της ελεύθερης υπέρπτησης κάθε αεροσκάφους (και παντός άλλου πτητικού μέσου μεταφοράς) με την επιφύλαξη της τήρησης των κανονισμών εναερίου κυκλοφορίας, όπως αυτοί θεσπίστηκαν και συνεχίζουν να θεσπίζονται ή να ανανεώνονται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, κατά τη Σύμβαση του Σικάγου του 1944(Υπουργείο Εξωτερικών- Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας, 2013).

Απο την άλλη πλευρά, **Εθνικός εναέριος χώρος** ονομάζεται ο εναέριος χώρος που εκτείνεται πάνω από την επικράτεια ενός κυρίαρχου κράτους. Στη περίπτωση που το κράτος είναι παράλιο, ή νήσος, ή αρχιπελαγικό, καθίσταται σαφές ότι ο όρος περιλαμβάνει και τον υπερκείμενο χώρο της έκτασης των χωρικών του υδάτων, δυνάμενο να επεκταθεί και σε διεθνή.

Ο εθνικός εναέριος χώρος ως όρος του Διεθνούς Δικαίου καθιερώθηκε (αναγνωρίστηκε) επίσημα από τη διεθνή πολυμερή σύμβαση για τη ρύθμιση της εναερίας κυκλοφορίας που υπογράφηκε στο Παρίσι στις 13 Οκτωβρίου του 1919, μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το προσχέδιο της σύμβασης αυτής είχε επεξεργαστεί ειδική αεροναυτική επιτροπή η σύσταση της οποίας είχε προβλεφθεί από τη Συνθήκη των Βερσαλλιών του 1919. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης των Παρισίων αναγνωρίστηκε ότι τα κράτη μέλη έχουν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εθνικού τους εναερίου χώρου. Ο καθορισμός του εύρους των

χωρικών υδάτων ενός παράκτιου κράτους διέπεται από το άρθρο 3 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (LOSC), του 1982, το οποίο προβλέπει ότι «κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της χωρικής του θάλασσας. Το πλάτος αυτό δεν υπερβαίνει τα 12 ν.μ...».

### *1.5.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΕΝΑΕΡΙΑ ΣΥΝΟΡΑ*

Στη Διεθνή Σύμβαση του Αμβούργου, αναφέρεται ότι η περιοχή Έρευνας και Διάσωσης καθιερώνεται με συμφωνία των ενδιαφερόμενων Μερών. Πιο συγκεκριμένα, ορίζεται ότι σε περίπτωση μη ύπαρξης συμφωνίας, κάθε χώρα μπορεί να ορίσει τη δική της περιοχή, με τρόπο που να εξυπηρετείται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο η Θαλάσσια Έρευνα – Διάσωση των θαλασσίων ατυχημάτων και να ενημερώνει τον ΙΜΟ.

Η Ελλάδα, με την ευκαιρία της κύρωσης της Διεθνούς Σύμβασης του Αμβούργου, τον Απρίλιο του 1989, με το Ν.1844/1989 (ΦΕΚ 100 Α/25-4-1989) περιέλαβε και δυο άρθρα (άρθρα 1 και 2) με τα οποία δήλωνε ότι θα ασκεί θαλάσσια έρευνα και διάσωση σε όλο τον χώρο του FIR Αθηνών, όπως είχε ενημερώσει τον ΙΜCO (τώρα ΙΜΟ) με το αριθ. 44/7-1-1975 έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η Ελλάδα έχει υπογράψει Συμφωνίες για συνεργασία σε θέματα ναυτικής έρευνας και διάσωσης με την Ιταλία (2000), τη Μάλτα (2008) και την Κύπρο (2014), στις οποίες ρητά ορίζεται ότι η εν λόγω ελληνική περιοχή ευθύνης συμπίπτει με το FIR Αθηνών, ενώ εκκρεμεί η υπογραφή αντιστοιχών Συμφωνιών και με τα άλλα γειτονικά κράτη

Μέχρι σήμερα, η χώρα μας έχει καθορίσει δύο αιγιαλίτιδες ζώνες. Η μία εξ' αυτών έχει έκταση 6 ν.μ. και είναι για όλα τα θέματα (γενικής εφαρμογής). Καθορίστηκε με τον Α.Ν. 230 του 1936. Η δεύτερη είναι ειδικής εφαρμογής. Το εύρος της καθορίστηκε με Προεδρικό Διάταγμα 6-18 Σεπτεμβρίου 1931 στα 10 ν.μ. Ωστόσο παρουσιάζονται κάποιες ιδιομορφίες και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού χώρου ευθύνης που οφείλονται:



- Στην πολυσχιδής ελληνική ακτογραμμή μήκους 18.600 χλμ
- Στην εγγώρια θαλάσσια περιοχή έκτασης περίπου 150.000 τετραγωνικών ναυτικών μιλίων
- Είναι καταγεγραμμένα και αναγνωρισμένα χιλιάδες νησιά και βραχονησίδες (+ 9.000)
- Μεγάλος αριθμός επιβατηγών ακτοπλοϊκών σκαφών
- Μεγάλη πυκνότητα θαλάσσιας κυκλοφορίας πλοίων, πλοιαρίων, σκαφών και ποικιλόμορφες θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιευτικός στόλος, τουριστικά,).
- Εποχικότητα θαλάσσιας κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μικρά ιδιωτικά σκάφη (θαλαμηγοί, ιστιοφόρα, ταχύπλοα) πραγματοποιούν δραστηριότητες αναψυχής.
- Τέλος η Ελλάδα χαρακτηρίζεται απο μια κρίσιμη γεωγραφικά θέση (διεθνείς θαλάσσιοι δρόμοι, ταύτιση θαλασσίων συνόρων με τα αντίστοιχα της Ε.Ε.).

Στο πρώτο λοιπόν κεφάλαιο της εργασίας ήρθαμε σ'επαφή με τις βασικές έννοιες που είναι απαραίτητες ώστε να κατανοήσουμε πλήρως το άγνωστο αυτό αντικείμενο της έρευνας και διάσωσης. Στα επόμενα κεφάλαια που θ'ακολουθήσουν θα γίνει μια πιο εκτενής αναφορά στο κομμάτι του SAR καθώς και της ναυαγιάρεσης, ενώ παράλληλα θα εμπλουτίσουμε το τρόπο σκέψης που απαιτείται για να σώσουμε τις ανθρώπινες ζωές.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> - ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ)**

### **2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΧΕΔΙΟ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (GLOBAL SEARCH AND RESCUE PLAN)**

Έως την υιοθέτηση της σύμβασης SAR δεν υπήρχε ένα συντονισμένο, διεθνές σύστημα έρευνας και διάσωσης, μολονότι υπήρχε η υποχρέωση των πλοίων να σπεύδουν για βοήθεια όποτε λάβουν σήμα κινδύνου. Το συνέδριο του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO) το έτος 1979 στο Αμβούργο είχε στόχο την ανάπτυξη ενός διεθνούς σχεδίου έρευνας και διάσωσης, ούτως ώστε οπουδήποτε βρεθεί πλοίο σε κίνδυνο, η διάσωσή του να συντονίζεται από έναν οργανισμό SAR και όποτε είναι αναγκαίο, με τη συνεργασία γειτονικών οργανισμών SAR. Τα συμβαλλόμενα κράτη αποκτούν κίνητρο να δημιουργήσουν SAR συμφωνίες με τα γειτονικά τους κράτη, οι οποίες περιλαμβάνουν την ίδρυση SAR περιοχών αλλά και την υιοθέτηση κοινών πρωτοκόλλων. Η σύμβαση αναφέρει, πως τα συμβαλλόμενα κράτη οφείλουν να βοηθούν την είσοδο μονάδων διάσωσης άλλων συμβαλλόμενων κρατών στα χωρικά τους ύδατα. Μία από τις ενέργειες που επιβάλλεται να γίνει είναι η ίδρυση Κέντρων Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. Ακόμη, οι συμβαλλόμενες χώρες πρέπει να εγκαταστήσουν ένα σύστημα ανταπόκρισης πλοίων, με το οποίο τα πλοία θα αναφέρουν τη θέση τους μέσω συστημάτων ραδιοεπικοινωνίας. Μετά την υιοθέτηση της σύμβασης του 1979, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee, MSC) του IMO διαχώρισε τους 46 ωκεανούς σε 13 SAR περιοχές και κάθε συμβαλλόμενο κράτος όρισε τα όρια περιοχών ευθύνης χειρισμού. Ο αριθμός επικυρώσεων της σύμβασης SAR του 1979 ήταν αρκετά περιορισμένος σε σύγκριση με άλλες συμβάσεις, καθότι το νομοθετικό αυτό κείμενο επέβαλε πολλά καθήκοντα στα κράτη που επρόκειτο να συμβληθούν. Η καθυστέρηση στην υλοποίησή της και η μικρή αποδοχή της πρόβαλλαν έντονα την ανάγκη αναθεώρησής της. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, ζητήθηκε από την υποεπιτροπή των ραδιοεπικοινωνιών έρευνας και διάσωσης (Sub-Committee on RadioCommunications and Search and Rescue, COMSAR) να αναθεωρήσει το τεχνικό παράρτημα της σύμβασης. Ένα προσχέδιο δημιουργήθηκε και εγκρίθηκε στην 68η σύνοδο της MSC το Μάιο του 1997 και υιοθετήθηκε στην 69η σύνοδο της MSC τον Μάιο του 1998. Η αναθεώρηση του

τεχνικού παραρτήματος ξεκαθάρισε τις υποχρεώσεις των κυβερνήσεων, ενώ έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στον συντονισμό ναυτιλιακών και αεροναυτικών επιχειρήσεων. Απαιτήθηκε από τα συμβαλλόμενα κράτη να ιδρύσουν περιφέρειες έρευνας και διάσωσης μέσα στις θαλάσσιες περιοχές και να θεωρούνται αυτά υπεύθυνα για την εξασφάλιση αποτελεσματικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στις περιοχές ευθύνης χειρισμού. Επίσης, η σύμβαση ζήτησε την ίδρυση κέντρων συντονισμού διάσωσης, τα οποία θα λειτουργούν όλο το 24ωρο με εκπαιδευμένο προσωπικό και τα οποία θα είναι ενημερωμένα με επίκαιρες πληροφορίες για τις εγκαταστάσεις έρευνας και διάσωσης της περιοχής. Επιλαμβάνεται σε περιστατικά εκτός περιοχής ευθύνης του όταν είναι ο πρώτος αποδέκτης των σημάτων κινδύνου και μέχρι την ανάληψη της ευθύνης χειρισμού από το αρμόδιο κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης. Το Ενιαίο Κ.Σ.Ε.Δ. έχει επιτελέσει πολύ σημαντικό έργο, το οποίο αναγνωρίζεται από όλους τους ναυτιλιακούς φορείς, ενώ έχει στο ενεργητικό του πολλές επιτυχημένες επιχειρήσεις διάσωσης στο χώρο ευθύνης του.

## 2.2 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Έρευνα και η Διάσωση όπως έχει ήδη αναφερθεί αφορά την διαδικασία παροχής βοήθειας για τον εντοπισμό και την διάσωση πλοίων, αεροσκαφών και ανθρώπων που είναι στην θάλασσα και βρίσκονται σε κίνδυνο. Αξίζει να αναφέρουμε ότι η χώρας μας, κυρίως λόγω της μεγάλης παράδοσης της στο χώρο της ναυτιλίας, αλλά και λόγω της υψηλής κινητικότητας που παρουσιάζεται στο Βορειοανατολικό Αιγαίο, έχει προσφέρει αρκετές φορές υπηρεσίες Έρευνας και Διάσωσης.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι η Ελλάδα ακολουθεί πιστά και έχει υιοθετήσει όλες τις Διεθνείς Συμβάσεις που σχετίζονται με την προστασία της ανθρώπινης ζωής όταν εκείνη βρίσκεται σε κίνδυνο, εξελλίσσοντας μάλιστα και όλα τα μέσα και τους εξοπλισμούς που είναι απαραίτητα σε μια τέτοια διαδικασία. Η αρμοδιότητα λοιπόν της διαδικασίας Έρευνας και Διάσωσης εμπίπτει από το 1987 στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), το οποίο αποτελεί διάδοχη μορφή του Θαλάμου Επιχειρήσεων και είναι στελεχωμένο με εξειδικευμένο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας.

Βασισμένη στις Αρχές του Διεθνούς Δικαίου η χώρα μας, ήτοι στο δικαίωμα των κρατών να ελέγχουν και να ρυθμίζουν την είσοδο των πλοίων και των αεροσκαφών στην περιοχή δικαιοδοσίας της καθώς και την παροχή βοήθειας σε ανθρωπιστική βάση, δηλαδή την παροχή βοήθειας σε ανθρώπους και περιουσίες που βρίσκονται σε κίνδυνο στην θάλασσα, αμερόληπτα, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η εθνικότητα ή οτιδήποτε άλλο χαρακτηρίζεται διαφορετικό και παράλληλα με την βοήθεια της τεχνολογίας, η Έρευνα και Διάσωση στην Ελλάδα αποτελεί προτεραιότητα υψίστης σημασίας.

Για να πραγματοποιηθεί μια διαδικασία έρευνας και διάσωσης θα πρέπει η επιχείρησης να εξασφαλίζει την λειτουργία των κάτωθι βασικών μονάδων:

1. Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
2. Υπόκεντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης

3. Σωστικοί Σταθμοί και σωστικά μέσα

4. Δίκτυο τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης όλων των νέων τεχνολογικών εξελίξεων.

Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΣΕΔ) έχει υπό τον έλεγχο του την συνολική εποπτεία και τον συντονισμό των επιχειρήσεων ενώ ταυτόχρονα οφείλει να βρίσκεται σε άμεση επικοινωνία με τα Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΣΕΔ) όλων των γειτονικών Χωρών. Αυτό συμβαίνει όταν θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε μια διαδικασία έρευνας και διάσωσης ελληνικών ή ελληνόκτητων πλοίων, στα οποία επιβαίνουν Έλληνες ναυτικοί υπήκοοι, αλλά η όλη διαδικασία λαμβάνει χώρα εκτός των ορίων περιοχής ευθύνης ή όταν συμβαίνει να είναι ο πρώτος αποδέκτης σημάτων κινδύνου από κάποιο πλοίο, το οποίο επίσης βρίσκεται εκτός περιοχής ευθύνης του.

Για να επιτύχουμε λοιπόν μια τέτοια διαδικασία θα πρέπει να υπάρξει ένα συνδιασμός μεταξύ α) των προβλεπόμενων διαδικασιών που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και β) χρήση νέων τεχνολογιών, όπως πολλάκις έχει αναφερθεί, καθώς και η κινητοποίηση περισσότερων και μεγαλύτερων σωστικών μέσων, κυρίως όταν πρόκειται για μεγάλα περιστατικά Έρευνας και Διάσωσης. Οι υψηλού επιπέδου επικοινωνίες, οι οποίες επιτυγχάνονται με τα μέσα ραδιοεπικοινωνίας, δηλαδή την ραδιοτηλεγραφία, τη δορυφορική επικοινωνία, τους σταθμούς NAVTEX, καθώς επίσης και το σύστημα COSPAS-SARSAT, επικουρικά με τα συστήματα θαλάσσιας ρύθμισης, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις επιχειρήσεις διάσωσης και εξασφαλίζουν την μέγιστη δυνατή συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

### 2.3 ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ)

Τριάντα χρόνια διαρκούς λειτουργίας κλείνει φέτος το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) το οποίο στεγάζεται στο κτίριο του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα του Λ.Σ. «από το 1987, λειτουργεί στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), το οποίο αποτελεί διάδοχη μορφή του Θαλάμου Επιχειρήσεων και είναι στελεχωμένο με εξειδικευμένο προσωπικό. Με βάση τις αρμοδιότητες του το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.: Συντονίζει τις ενέργειες Έρευνας και Διάσωσης, σε περιπτώσεις ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων, εντός και πλησίον των ορίων της περιοχής ευθύνης της χώρας μας, συμμετέχει αρχικά σε περιστατικά εκτός περιοχής ευθύνης του, όταν είναι ο πρώτος αποδέκτης των σημάτων κινδύνου και μέχρι την ανάληψη της ευθύνης χειρισμού από το αρμόδιο ΚΣΕΔ, παρακολουθεί και επεμβαίνει συνεργαζόμενο με τα αρμόδια ΚΣΕΔ της αλλοδαπής, σε περιπτώσεις ατυχημάτων Ελληνικών ή Ελληνόκτητων πλοίων που συμβαίνουν εκτός των ορίων ευθύνης του, συντονίζει τις ενέργειες για τη μεταφορά ασθενών ή τραυματιών από πλοία και συνδράμει στο έργο του ΕΚΑΒ σε περιπτώσεις μεταφοράς ασθενών από νησιά, εφόσον πραγματοποιηθεί δια θαλάσσης.»

Επίσης δόθηκε στην δημοσιότητα η διαθεσιμότητα του ΕΚΣΕΔ για το 2017.

«Ειδικότερα, το έτος 2017 το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης/Ναυτικός Τομέας (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./Ν.Τ.) επιλήφθηκε σε 2.149 περιστατικά με 70.932 εμπλεκόμενα άτομα εντός της Ελληνικής περιοχής έρευνας και διάσωσης (SRR) και 183 περιστατικά εκτός περιοχής FIR που αφορούσαν 7.352 άτομα και στα οποία ήταν το πρώτο κέντρο που έλαβε τον συναγερμό κινδύνου. Το ΕΚΣΕΔ/Ν.Τ. σε βάθος 15ετίας συντονίζει και όπου απαιτείται, διευθύνει κατά μέσο όρο 1.371 περιστατικά εντός της Ελληνικής SRR και 198 συμβάντα εκτός SRR, ενώ

παράσχει κατά μέσο όρο βοήθεια σε 17.349 άτομα περίπου ετησίως», σημειώνεται σε σχετική ανακοίνωση.

Επίσης, το 2016 παρείχε συνδρομή σε 76 άτομα τα οποία ασθένησαν ή τραυματίστηκαν εν πλω, εκ των οποίων τα 11 μεταφέρθηκαν με εναέρια μέσα. Αναφορικά με περιστατικά εισερχόμενων προσώπων εντός FIR, «από τα 2.279 περιστατικά που διαχειρίστηκε το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. που αφορούσαν παροχή συνδρομής σε 78.284 άτομα, τα 1.238 περιστατικά (ποσοστό 54,3%) αφορούσαν 62.959 παράτυπα εισερχόμενα πρόσωπα (ποσοστό 80,4%).»

Επιπρόσθετα, «το 2016 το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης/Αεροπορικός Τομέας (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./Α.Τ.) επελήφθη σε 95 περιστατικά πραγματοποιώντας 196 εξόδους με 432,4 ώρες πτήσης συνολικά.» (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. εφημερίδα το Έθνος)

Οι βασικότεροι στόχοι-αρμοδιότητες του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ όλα αυτά τα χρόνια είναι οι ακόλουθοι:

1. Η ελαχιστοποίηση των απωλειών σε ανθρώπινες ζωές
2. Η ενημέρωση-ευαισθητοποίηση του κοινού για την μείωση των περιστατικών ναυτικών ατυχημάτων
3. Η διατήρηση υψηλού επαγγελματικού επιπέδου του προσωπικού σε συνεργασία με αρμοδίους φορείς, που εμπλέκονται στο έργο της αντιμετώπισης των ατυχημάτων γενικότερα.
4. Συντονισμός των ενεργειών Έρευνας και Διάσωσης, σε περιπτώσεις ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων, εντός και πλησίον των ορίων της περιοχής ευθύνης της χώρας μας.
5. Συντονίζει τις ενέργειες για τη μεταφορά ασθενών ή τραυματιών από πλοία και συνδράμει το έργο του ΕΚΑΒ σε περιπτώσεις μεταφοράς ασθενών από νησιά, εφόσον πραγματοποιηθεί δια θαλάσσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 της υπ' αριθμ. Κ.Υ.Α. 1432.52/93/26-07-93 το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης απαρτίζεται από τους ακόλουθους τομείς:

- Την ναυτική Έρευνα και Διάσωση που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος.
- Την Αεροπορική Έρευνα-Διάσωση, αρμοδιότητα της Πολεμικής Αεροπορίας.

Κάθε τομέας είναι αρμόδιος για τις αναγκαίες κινητοποιήσεις και ενέργειες, σύμφωνα με τις οικίες συμβάσεις και εγχειρίδια του ICAO και του IMO, καθώς και τις σχετικές οδηγίες του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας.

Σε ό,τι αφορά στα ναυτικά ατυχήματα το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ υποστηρίζεται από πέντε Υπόκεντρα Έρευνας και Διάσωσης, τα οποία έχουν την έδρα τους σε Κεντρικά Λιμεναρχεία της Χώρας. Αυτά είναι στην Θεσσαλονίκη, στην Μυτιλήνη, στην Ρόδο, στα Χανιά και στην Πάτρα με συγκεκριμένες περιοχές ευθύνης και με τις κατά τόπο Λιμενικές Αρχές να συντονίζουν την επιχείρηση της Έρευνας και Διάσωσης υπό την εποπτεία του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

Αντίστοιχα, για τον αεροπορικό τομέα, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. υποστηρίζεται από τα Radars της Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας, όπου επίσης προσφέρει υπηρεσίες σε όλα τα σκάφη, πλοία, αεροσκάφη ή άτομα που βρίσκονται στην περιοχή ευθύνης του και τελούν υπό κίνδυνο.



## 2.4 ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

Τ' ατυχήματα, και στην συγκεκριμένη περίπτωση τα ναυτικά ατυχήματα στα πλοία, μπορούν να εμφανιστούν με διάφορους τρόπους. Όμως στο μεγαλύτερο φάσμα τους αυτά μπορούν να καταλήξουν στην εισροή-κατάκλυση των εσωτερικών χώρων με νερό και πιθανή βύθισή τους, ή αντίθετα διαρροή του υγρού φορτίου τους προς τη θάλασσα, με βέβαιη την ρύπανση του περιβάλλοντος. Χωρίς αμφοιβολία υπάρχουν και άλλες κατηγορίες ατυχημάτων και, όσο δε η τεχνολογία προχωρεί, οι ειδικές κατηγορίες πλοίων και συστημάτων μας επιφυλάσσουν τους δικούς τους κινδύνους.

Οι περιπτώσεις που δύνανται να χαρακτηρισθούν για ένα πλοίο ή σκάφος ως περιστατικά SAR είναι ακόλουθες:

- Βύθιση (Foundering): Το πλοίο χάνει την ικανότητα του να πλέει για διάφορους λόγους.
- Σύγκρουση (Collision): Μπορεί να θεωρηθεί η βίαιη επαφή δύο ή περισσότερων πλοίων που βρίσκονται στο θαλάσσιο χώρο και οφείλεται είτε σε ανθρωπώπινα λάθη είτε σε κάποιο τυχαίο γεγονός. Η σύγκρουση αυτή σχεδόν πάντα προκαλεί ζημιές και στα δύο πλοία και ανάλογα με την κάθε περίπτωση επιβαρύνεται αυτός που φέρει το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης. Μετά τη σύγκρουση είναι δυνατόν να προκληθούν ρήγματα στο σκάφος με πιθανή συνέπεια να απολεσθεί η πλευστότητα λόγω εισροής υδάτων και να υπάρχει σοβαρός κίνδυνος βύθισης. Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που συγκρούστηκε οφείλει α) να βοηθήσει το άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό και β) εάν το επιτρέπουν οι συνθήκες, στο άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα, λιμένας νηολόγησης, λιμένας απόπλου και προορισμού).

Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παράβαση του Κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο (ΚΔΝΔ, άρθρ. 224, 225).

- Προσάραξη (Grounding or stranding): Επικάθιση του πλοίου στο βυθό ή σε ύφαλο με συνέπεια την πρόσκαιρη ή συνεχή ακυβερνησία, προκαλώντας ρήγματα τα οποία

επηρεάζουν την αξιοπλοία και δύναται να προκαλέσουν βύθιση ή αποκοπή του πλοίου. Υπάρχει η ακούσια προσάραξη και η εσκεμμένη που γίνεται για κάποιο σκοπό που αφορά την ασφάλεια του.

- **Πυρκαγιά:** Μπορεί να εμφανιστεί σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου, συνήθως όμως στο μηχανοστάσιο, λεβητοστάσιο, χώρους φόρτωσης και ενδιαίτησης πληρώματος και επιβατών. Επακόλουθο της πυρκαγιάς είναι η έκρηξη που μπορεί να καταλήξει και σε ολική απώλεια του πλοίου και του φορτίου
- **Μηχανική Βλάβη:** Βλάβη που παρουσιάζεται στα μηχανικά μέρη του πλοίου και δύναται να προκληθεί από: 1) απροσεξία πληρώματος, 2) λαθεμένο χειρισμό, 3) ελάττωμα του εξοπλισμού, 4) λαθεμένη συναρμολόγηση-τοποθέτηση.
- **Αγνοούμενο:** Σκάφος το οποίο δεν ανταποκρίνεται σε αλληπάλληλες κλήσεις που πραγματοποιούνται από το Radio Department
- **Ακυβερνησία:** Μπορεί να θεωρηθεί ως αποτέλεσμα προηγούμενου συμβάντος (π.χ. μηχανικής βλάβης), το οποίο θα προκαλέσει ενδεχόμενο ατύχημα (π.χ. σύγκρουση – βύθιση). Ουσιαστικά υπάρχει απώλεια της αξιοπλοΐας του πλοίου, το οποίο δεν θεωρείται πλέον αυτοδύναμο
- **Εισροή Υδάτων:** Είναι συνέπεια προηγούμενου συμβάντος (προσάραξη, σύγκρουση) και πιθανόν επόμενο στάδιο ατυχήματος (βύθιση).
- **Περίπτωση ανθρώπου στη θάλασσα.**

Όλα τα παραπάνω συνιστούν την άμεση ενεργοποίηση του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., το οποίο, μόλις ενημερωθεί σχετικά, λαμβάνει υπόψη του όλες εκείνες τις παραμέτρους που καθιστούν την επιχείρηση της Έρευνας και Διάσωσης αποτελεσματικότερη και αμεσότερη. Θα πρέπει λοιπόν, σε πρωταρχικό στάδιο να ληφθούν σωστές αποφάσεις για τον τρόπο δράσης, οι οποίες θα πρέπει να έχουν ως τελικό αποτέλεσμα την ανθρώπινη διάσωση.

Ανακεφαλαιώνοντας, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Επιχείρηση Έρευνας και Διάσωσης συντονίζεται από το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ, το οποίο λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση και στελεχώνεται από άρτια εκπαιδευμένους αξιωματικούς του Λ.Σ. Για να χαρακτηριστεί με επιτυχία η διαδικασία Έρευνας και Διάσωσης θα πρέπει να υπάρχει άμεση ενημέρωση για τα περιστατικά έκτακτης ανάγκης με την

σωστή πληροφόρηση, την τήρηση των προβλεπομένων διαδικασιών από μέρους του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. καθώς και τη σωστή χρήση των σωστικών μέσων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> – ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ**

### **3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Στην διεθνή ορολογία την έννοια της ασφάλειας θα την συναντήσουμε είτε ως security είτε ως safety, και η βασική διαφορά μεταξύ αυτών των δύο εννοιών είναι η αιτία πρόκλησης ενός ατυχήματος. Από την μια πλευρά ο όρος safety χρησιμοποιείται για να περιγράψει περιστατικά τα οποία δεν οφείλονται σε εσφαλμένη συμπεριφορά ενός προσώπου ούτε γίνονται απο πρόθεση αλλά αντιθέτως οφείλονται σε γεγονότα τα οποία δεν είναι εύκολο να τα προβέψουμε, όπως ακραία καιρικά φαινόμενα , ενώ απο την άλλη πλευρά ο όρος security αναφέρεται σε όσα συμβαίνουν εκ προθέσεως, όπως για παράδειγμα μία τρομοκρατική ενέργεια.

Η προσπάθεια να οριστεί η θαλάσσια ασφάλεια δεν είναι νέα, αλλά ταυτόχρονα δύσκολα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ξεπερασμένη. Η ναυτική ασφάλεια από τις αρχές του περασμένου αιώνα θεωρήθηκε ως εξαιρετικά σημαντική παράμετρος της διεθνούς ναυτιλίας, η οποία εκτός από τον προφανή σκοπό της, την προστασία δηλαδή της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, ασκεί ιδιαίτερη επιρροή στην οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων

### **Ο ΙΜΟ ΚΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ**

Στο κεφάλαιο αυτό, θα αναλυθεί η οργάνωση και οι δραστηριότητες του ΙΜΟ (International Maritime Organization). Θα παρουσιάσουμε τα κύρια και επικουρικά όργανα που αποτελούν τον οργανισμό καθώς και τους διάφορους τομείς ενάσχολησής του, στους οποίου περιλαμβάνονται όλες οι σημαντικές και διεθνείς συμβάσεις, καθώς και οι κυριότεροι κώδικες. Για να μπορέσει να κατανοήσει ο αναγνώστης ειδικές συμβάσεις και θεσμούς, θα ξεκινήσουμε με μια ιστορική αναδρομή μελετώντας τους λόγους και τους σκοπούς που έθεσαν σε λειτουργία τον διεθνή οργανισμό.

### 3.1.1. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

Πριν τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα ήταν αντικείμενα ενός περιορισμένου αριθμού διεθνών ενώσεων, οι οποίες ήταν μη διακυβερνητικές. Η ιδέα της ιδρύσεως ενός ναυτιλιακού οργανισμού ανήκει στον Ρώσο Kazansky, ο οποίος στο τέλος περίπου του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αναγνώρισε την επιτακτική ανάγκη ίδρυσης μιας ένωσης, που στόχο θα είχε την εξάλειψη της πειρατείας στην θάλασσα, την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των εμπορικών πλοίων στις θαλάσσιες οδούς, την μείωση των απορριμάτων στις θάλασσες καθώς και την μείωση του αριθμού των ναυαγίων. Μετά την λήξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου έγινε κοινά αποδεκτό πλέον ότι το ναυτικό επάγγελμα ήταν από τα πιο επικίνδυνα και η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτούσε μία συνεργασία σε διεθνές επίπεδο, αντί να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη ειδικότερα για θέματα ασφάλειας στην θάλασσα.

Στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στην Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 με την συμμετοχή όλων των μελών κρατών του UMCC, ζητήθηκε και εγκρίθηκε η Σύμβαση που ίδρυσε αρχικά τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό (Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization – IMCO). Η σύμβαση του 1948 έχει τροποποιηθεί το 1974, 1975 και το 1977. Αν και μόνο οι πρώτες τροποποιήσεις έχουν τεθεί σε ισχύ τον Απρίλη του 1978. Ο οργανισμός άλλαξε επίσημα το όνομά του το 1980 από IMCO σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και αποτελείται από 162 κράτη μέλη.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι κατά την διάρκεια όλων αυτών των ετών γεννήθηκαν πολλά εμπόδια για την καθιέρωση του IMO. Ο IMO, έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα σε θέματα τεχνικής φύσεως πάνω στη ναυτιλία, στην υιοθέτηση κανονισμών σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, την προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, και την προετοιμασία διεθνών συμβάσεων καθώς και την ανταλλαγή προτάσεων. Ήταν φυσικό επόμενο να δημιουργηθεί αντίδραση από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών για την καθιέρωση του IMO ως κεντρικό όργανο διαχείρισης ναυτιλιακών θεμάτων.

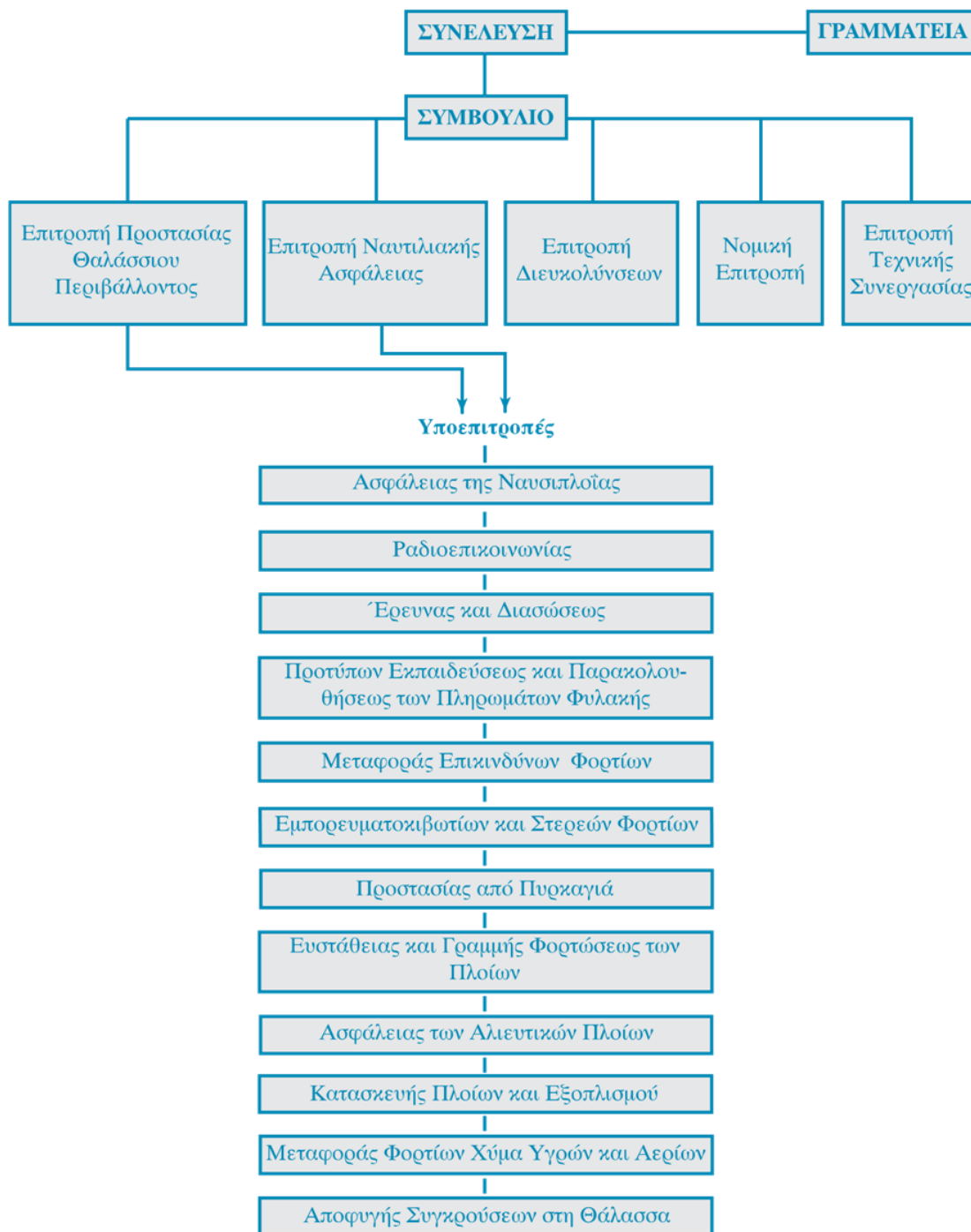
Με άλλα λόγια θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συχνά θεωρούσαν ότι σε περίπτωση που παρέμβει ένας διεθνής οργανισμός έστω και με συμβουλευτικές αρμοδιότητες στον ελεύθερο ανταγωνισμό του θαλάσσιου εμπορίου δεν θα ήταν σε θέση να διαχειριστεί τ'ανάλογα προβλήματα που θα ανέκυπταν. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν η αναγνώριση των διαδικασιών του ΙΜΟ. Στις αρχικές συζητήσεις στη Γενεύη συμμετείχαν οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Ολλανδία. Μία ακόμα ομάδα κρατών που την αποτελούσαν η Ελλάδα, η Νορβηγία, ο Παναμάς, η Ιαπωνία, η Ιταλία και η Σοβιετική Ένωση υπέγραψαν την Σύμβαση του 1957. Αμέσως μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση μέλη του οργανισμού έγιναν η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Λιβερία και η Γερμανία.

Γεγονός είναι ότι ο πρώτος τομέας ανάμειξης του ΙΜΟ, ήταν η ναυτική ασφάλεια, κ' έπειτα ακολούθησε η συμμετοχή του στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης και μάλιστα πριν ακόμα από την επίσημη καθιέρωσή του 1959 ισχυροποίησε την θέση του ως ένας διεθνής εξειδικευμένος οργανισμός στα ναυτιλιακά ζητήματα, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ. Κατά την διάρκεια του 1960 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωση του οργανισμού αυτού λόγω του περιορισμένου πεδίου δράσεως του, γι' αυτό το λόγο έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στην δομή του ΙΜΟ με βασικό σκοπό την ενσωμάτωσή του σε νέους κλάδους – δραστηριότητες της ναυτιλίας.

Νέοι τομείς δραστηριότητας του ΙΜΟ:

1. Η ίδρυση της **υποεπιτροπής για την ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή**, (Subcommittee on Oil Pollution) υπό τον έλεγχο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας (MCS), ένα από τα αρχικά όργανα του ΙΜΟ που είχε σαν στόχο να τροποποιήσει την σύμβαση OIL POL 1954.
2. Η εμφάνιση της **ad hoc Νομικής Επιτροπής** με σκοπό την έρευνα και την εξέταση του ναυαγίου του Torrey Canyon 1967 και έχει σαν στόχο την τροποποίηση της σύμβασης του 1971.
3. Η υποεπιτροπή για την ρύπανση της θάλασσας αντικαταστάθηκε (1973) από την **Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος** (MEPC), που αποτελεί σήμερα ένα από τα κύρια όργανα του ΙΜΟ.

### 3.1.2. ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΙΜΟ



**Πίνακας 1<sup>ο</sup>: Δομή του ΙΜΟ.Πηγή IMO News 1999**

Μέσα από την παρούσα σχηματική απεικόνιση, επιχειρούμε να αναλύσουμε τα όργανα που συγκοτούν έως και σήμερα τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και παραθέτουμε σχηματικά την διοικητική διάρθρωση, ώστε η όλη δομή της λειτουργίας του να γίνει σαφής. Οι δραστηριότητες ενασχόλησεις και δράσης, τόσο του ίδιου του οργανισμού όσο και των μελών του, αναλύονται στην συνέχεια του κεφαλαίου.

### 3.1.3 Οι ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΜΟ

Ο ΙΜΟ όπως αναφέραμε επικεντρώνεται κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοίας, φορτίων, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και σε θέματα νομικής φύσεως. Η διαδικασία η οποία ακολουθείται κατά την διάρκεια των διαφόρων συνόδων της συνελεύσεως του ΙΜΟ, είναι η απόφαση για την σύγκληση **Διεθνών Συνδιασκέψεων** που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση **Διεθνών Συμβάσεων, Πρωτοκόλλων, Κωδικών, Συστάσεων και Οδηγιών** τις οποίες αφού υπογράψουν και επικυρώσουν τα κράτη μέλη τα ενσωματώνουν στην εθνική τους νομοθεσία. Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι όσο πιο σημαντική είναι μία σύμβαση τόσο πιο αναγκαίο είναι να επικυρωθεί για να εφαρμοστεί. Θα αναφέρουμε τις πιο σημαντικές συμβάσεις και διαθνείς κανονισμούς του ΙΜΟ για τη ναυτική ασφάλεια.

- ✓ Σύμβαση για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση (Search and Rescue)

Στην δέκατη σύμβαση της συνόδου της συνελεύσεως αποφασίστηκε η σύγκληση Συνδιασκέψεως στο Αμβούργο με στόχο την καθιέρωση της σύμβασης **Ναυτιλιακής Έρευνας και Διασώσεως** το 1979 που τέθηκε σε ισχύ το 1985 και είναι γνωστή ως SAR. Ο στόχος της σύμβασης αυτής είναι να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα των μερών που συμμετέχουν στη διαδικασία έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα υπό το πλαίσιο ενός διεθνούς αποδεκτού σχεδίου.

Αυτή η συνεργασία ενθαρρύνεται από την SOLAS (όπου θα αναφερθούμε σε επόμενο κεφάλαιο αναλυτικά) στην οποία τονίζεται ότι τα κράτη οφείλουν να ακολουθούν τις απαραίτητες ρυθμίσεις σχετικά με τον έλεγχο και την παρακολούθηση των ακτών τους, καθώς επίσης έχουν την υποχρέωση να παρέχουν υπηρεσίες διάσωσης σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο κοντά στις ακτές τους.

Η SAR ανέλαβε να παράσχει ακόμα πιο βελτιωμένες υπηρεσίες στο ήδη υπάρχον δίκτυο έρευνας και διάσωσης μετά από κάποιο ναυτικό ατύχημα. Ο στόχος ήταν να εγκατασταθεί ένα αξιόλογο δίκτυο ραδιοεπικοινωνιών που θα μετέδιδε ταχεία σήματα για τα εκάστοτε πλοία που θα βρίσκονται σε κίνδυνο. Οι περιοχές οι οποίες έχουν ένα αξιόλογο πρόγραμμα δράσης είναι η Βόρεια Θάλασσα και η Βαλτική, σε αντίθεση με τη Μεσόγειο η οποία αδυνατεί να καθιερώσει τους κανονισμούς της



SAR, πιθανόν διότι υπάρχουν και αναπτύσσονται εθνικά σχέδια δράσεως για επείγοντα θαλάσσια περιστατικά.

Επίσης, η SAR οφείλεται στον διαχωρισμό των ωκεανών σε ειδικές περιοχές έρευνας και διάσωσης ώστε συγκεκριμένα κράτη να έχουν την αρμοδιότητα συντονισμού των επιχειρήσεων στην αρμοδιότητα που τους αντιστοιχεί. Έπειτα από τις τροποποιήσεις του 1998 οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 2000, εξιχνονίστηκαν δόθηκαν περισσότερες διευκρινήσεις σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας της SAR και αναλύθηκαν περισσότερο τα πέντε κεφάλαια που την αποτελούν, τα οποία σχετίζονται με τους ορισμούς, τα θέματα συντονισμού, τα θέματα συνεργασίας μεταξύ των κρατών, τις λειτουργικές διαδικασίες, τα προπαρασκευαστικά μέτρα και τα συστήματα αναφοράς των πλοίων.

Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι στην πλέον σύγχρονη έκδοση της SAR καθορίζεται από το **Διεθνές Αεροναυτικό και Ναυτιλιακό Εγχειρίδιο Έρευνας και Διασώσεως (AIMCAR)** το οποίο συντάχθηκε σε συνεργασία του IMO με τον ICAO, αντικαθιστά τα προγενέστερα εγχειρίδια MARCAR (1971) & IMOSAR (1978).

#### ✓ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η σύμβαση αυτή που είναι γνωστή ως SOLAS (Safety of Life at Sea) καταρτίστηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η SOLAS εξετάζει ζητήματα τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα και αποτελείται από ένα μεγάλο αριθμό κανονισμών. Η SOLAS συμπληρώνει τη MARPOL διότι η ασφάλεια του ναυτικού επαγγέλματος και γενικότερα της ναυσιπλοΐας ταυτίζεται με την πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης (αναλυτικότερη παρουσίαση της SOLAS και της MARPOL θα γίνουν σε επόμενο κεφάλαιο).

#### ✓ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ

Το θέμα της συγκρούσεως των πλοίων κεντρίζει το ενδιαφέρον όλων των μελών που σχετίζονται με τη ναυτιλία, διότι δημιουργεί σοβαρές επιπτώσεις τόσο στην ασφαλή ναυσιπλοΐα όσο και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την αντιμετώπιση λοιπόν, αυτών των σοβαρών κινδύνων κατά το παρελθόν έχουν

καταρτιστεί αρκετές συμβάσεις με υποχρεωτική μορφή, οι οποίες ίσχυσαν σε διεθνές επίπεδο.

Στην διεθνή σύμβαση του Amsterdam (1949) περιλαμβάνεται ο **Κανονισμός προς Αποφυγήν Συγκρούσεων Πλοίων** ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται στην χώρα μας από το 1954. Στη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών περί **Ενωποιήσεως Κανόνων Τινών Επί Συγκρούσεως Πλοίων**, της οποίας τις διατάξεις συμπεριέλαβε ο **Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)**. Επίσης γίνεται αναφορά στην τελική πράξη της SOLAS, όμως οι κανονισμοί αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στην σύμβαση και επομένως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

Στην συνδιάσκεψη του Λονδίνου καταρτίστηκε μία νέα σύμβαση για τους **Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα** (Convention of the International Regulations for preventing collisions at Sea) γνωστή ως COLREG το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και τροποποιήθηκε το 1983. Η σύμβαση αυτή σχετίζεται με τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία και κυρίως όταν η ορατότητα είναι μικρή και έχει σαν στόχο μέσα από ηχητικά και φωνητικά σήματα να αποφύγει μία τυχόν σύγκρουση. Οι κανονισμοί της COLREG καθιερώνουν τα εξής:

- Τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων ειδικά σε μέρη που υπάρχει πυκνή κυκλοφορία, όπως κανάλια και διώρυγες.
- Μέτρα που καθιερώθηκαν για τα στενά της Βαλτικής όπως είναι οι υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους, η χρήση πιλότων, καθώς επίσης και η μείωση της ταχύτητας των πλοίων. Οι κανονισμοί αυτοί δεν εφαρμόζονται πλέον μόνο για τα στενά της Βαλτικής, αλλά εφαρμόζονται και για το πέρασμα και για στενά όπως η Διώρυγα του Σουέζ και Παναμά.

Το φαινόμενο της σύγκρουσης των πλοίων παρατηρείται περισσότερο σε περιοχές με μεγαλύτερη ναυτιλιακή κίνηση π.χ. εντός των λιμανιών και αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κινδύνους της ναυσιπλοίας και του περιβάλλοντος. **Σύγκρουση** είναι η πρόσκρουση ενός πλοίου με ένα άλλο με συνέπεια την δημιουργία υλικών ζημιών στη γάστρα του πλοίου, στον εξοπλισμό του, στο φορτίο που μεταφέρει καθώς επίσης και προβλήματα μπορεί να δημιουργήσει στην σωματική ακεραιότητα των ναυτικών. Σύγκρουση μπορεί να υπάρχει μεταξύ των πλοίων που βρίσκονται στην θάλασσα όσο και των πλοίων που βρίσκονται αγκυροβολημένα στα λιμάνια. Από την άλλη πλευρά **επαφή** έχουμε όταν ένα πλοίο συγκρουστεί με

οποιοδήποτε άλλο μόνιμο εμπόδιο, π.χ. προκυμαία ή γέφυρα, οπότε εκεί πέρα δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για την σύγκρουση των πλοίων.

Οι κανονισμοί σχετικά με τη σύγκρουση του πλοίου δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση που το πλοίο ρυμουλκείται, διότι στην συγκεκριμένη περίπτωση τίθενται σε ισχύ άλλες διατάξεις και κανονισμοί. Μία σύγκρουση μπορεί να οφείλεται σε κάποιο τυχαίο γεγονός, είτε σε υπαιτιότητα του ενός είτε και των δύο πλοίων που συγκρούστηκαν, ή τέλος η αιτία είναι δυνατόν να μην μπορεί να καθοριστεί.

Η ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις που αποσκοπούν στην συμμόρφωση του πληρώματος και του πλοίαρχου για τη ναυσιπλοία. Ο πλοίαρχος ή ο αξιωματικός φυλακής ο οποίος παραβαίνει τους διεθνείς κανονισμούς τιμωρείται με φυλάκιση 8 μηνών, καθώς επίσης και με χρηματική ποινή. Εάν στην περίπτωση που πραγματοποιηθεί σύγκρουση του πλοίου με κάποιο άλλο πλοίο, ή προσάραξη ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμπόδιο, ή επέλθει σοβαρή ζημιά στο φορτίο από αμέλεια ενός μέλους του πληρώματος τότε η ελληνική νομοθεσία μπορεί να επιβάλλει ποινή φυλάκισης μέχρι και τρία έτη, καθώς και χρηματική ποινή. Εάν από την άλλη πλευρά, πραγματοποιηθεί ολική καταστροφή του πλοίου ή θάνατος ενός μέλους του πληρώματος ή καταστροφή του φορτίου τότε ο υπαίτιος τιμωρείται με βαρύτερη ποινή.

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι ο πλοίαρχος έχει την γενικότερη ευθύνη για την τήρηση των νόμων και κανονισμών από τα μέλη του πληρώματος. Πάνω στο πλοίο οφείλεται να τηρείται το βιβλίο **Διαταγών Γέφυρας** στο οποίο καταχωρείται η πορεία που πρέπει να χαράζει το πλοίο καθώς επίσης και οποιαδήποτε άλλη σημείωση. Μετά τό τέλος κάθε φυλακής ο αξιωματικός είναι υποχρεωμένος να καταγράψει οποιαδήποτε αλλαγή έχει συμβεί και να προσυπογράψει το βιβλίο. Σε περίπτωση παρουσίας πιλότου πάνω στο πλοίο, ο πλοίαρχος δεν απαλλάσσεται από την προσωπική του ευθύνη.

Μετά από κάθε σύγκρουση, ο πλοίαρχος του πλοίου έχει σαν βασική υποχρέωση να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, σύμφωνα με το Marine Convention Acts το πλήρωμα, τους επιβάτες, το φορτίο που μπορεί να μεταφέρει χωρίς παρ' όλα αυτά να θέτει σε κίνδυνο το δικό του πλοίο, πλήρωμα και φορτίο. Επιπλέον έχει σαν υποχρέωση να γνωστοποιήσει στο άλλο πλοίο το όνομα το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου του, καθώς και τον τόπο του απόπλου και του κατάπλου. Εάν η σύγκρουση

οφείλεται σε εσφαλμένη συμπεριφορά του ενός πλοίου τότε οι ζημιές που έχουν προκληθεί επιβαρύνουν αποκλειστικά και μόνο το υπαίτιο πλοίο, ενώ από την άλλη πλευρά η σύγκρουση οφείλεται σε κοινή υπαιτιότητα τότε το κόστος της ζημιάς που έχει πραγματοποιηθεί επιμερίζεται με βάση του βαθμού υπαιτιότητας του καθενός.

Τέλος θα πρέπει να αναφέρουμε ότι υπάρχει ευθύνη στην περίπτωση που η σύγκρουση προκλήθηκε από υπαιτιότητα του πλοηγού. Πιο συγκεκριμένα σε διεθνές επίπεδο η προσάραξη του Sea Empress 1996 στο λιμάνι Milford Haven που είχε ως αποτέλεσμα την διαρροή 72,000 τόνων πετρελαίου λόγω κακής επικοινωνίας και έλλειψης πληροφοριών μεταξύ του πλοίου και των λιμενικών αρχών καθιέρωσε για πρώτη φορά την αποκλειστική ευθύνη του πλοηγού, δηλαδή των λιμενικών αρχών, σύμφωνα πάντα με την σχετική δικαστική απόφαση του 1998.

Ωστόσο θα πρέπει να αναφέρουμε, πριν κλείσουμε το κεφάλαιο αυτό ότι ο ΙΜΟ έχει καθιερώσει και άλλους διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις, στις οποίες θα αναφερθούμε επιγραμματικά:

- ✓ Σύμβαση για πρότυπα πιστοποιητικών εκπαιδεύσεων και τήρησης φυλακών των ναυτικών
- ✓ Σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων
- ✓ Διεθνής ναυτιλιακός κώδικας επικίνδυνων φορτίων
- ✓ Σύμβαση για τις γραμμές φορτώσεως
- ✓ Σύμβαση για την μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων
- ✓ Σύμβαση για την μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους
- ✓ Σύμβαση για την ασφάλεια των αλιευτικών πλοίων

Σκοπός λοιπόν του κεφαλαίου ήταν να παρουσιάσουμε τον ΙΜΟ, ως ένα εξειδικευμένο όργανο του ΟΗΕ που έχει ως βασικό αντικείμενο δράσης του τα ζητήματα που σχετίζονται με την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Παραθέσαμε στοιχεία και πληροφορίες που σχετίζονται με την ιστορική ανδρομή, την εξέλιξη, την διάρθρωση αλλά και την λειτουργία του. Επιπρόσθετα παρουσιάστηκαν οι βασικοί του στόχοι που είναι ανάλογοι με την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μελετώντας το κεφάλαιο αυτό λοιπόν μπορέσαμε να αποκτήσουμε μια συνολική εικόνα της παρουσίασης του ΙΜΟ και των αποφάσεων του ιδιαίτερα στην προετοιμασία και κατάρτιση διεθνών συμβάσεων, υποχρεωτικών κωδίκων και οδηγιών.

### 3.2 SOLAS (SAFETY OF LIFE AT SEA)

Μια απο τις βασικότερες συμβάσεις του IMO, θα μπορούσαμε να την χαρακτηρίζαμε και ως την πιο σημαντική, είναι εκείνη που εξετάζει το ζήτημα της αξιοπλοίας των πλοίων και ονομάζεται Σύμβαση για την **Ασφάλεια Ανθρώπινης Ζώης στη Θάλασσα** (Safety of Life at Sea- SOLAS).

Το κινητήριο έναυσμα για την δημιουργία αυτής της σύμβασης ήταν η βύθιση του Τιτανικού, μετά την σύγκρουση του με παγόβουνο, τον Απρίλιο του 1914 και αποτέλεσε τον καταλύτη για την υιοθέτηση της πρώτης διεθνούς συνθήκης για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η SOLAS είναι μια απο τις παλαιότερες χρονολογικά ΔΣ η οποία λόγω των συνθηκών που αλλάζουν, εκσυγχρονίζεται και βελτιώνεται σε τακτά ρονικά διαστήματα.

Η αρχική προσπάθεια του IMO για την κατάρτιση της SOLAS έγινε το 1960, ωστόσο τέθηκε σε ισχύ το 1965 και αυτό γιατί αντιμετώπισε μια σειρά απο δυσκολίες σε τεχνικό επίπεδο. Η SOLAS λοιπόν του 1960 υπέστη τροποποιήσεις το 1966,1967,1968,1971 και το 1973 καμία όμως απο αυτές τις τροποιώσεις δεν τέθηκε σε ισχύ. Η σύμβαση αυτή αποτελείται απο μια σειρά κανονισμών και διατάξεων σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου, το ξέσπασμά πυρκαγιάς πάνω στον πλοίο, τις ηλεκτρολογικές και μηχανολογικές εγκαταστάσεις που απαιτούνται, τα σωστικά μέσα, τη μεταφορά σιτηρών, την μεταφορά επικύνδινων φορτίων καθώς και τα πυρηνοκίνητα πλοία.

Η ΔΣ του 1960 αντικαταστάθηκε πλήρως απο την νέα ΔΣ του 1974 λόγω των υψηλών απαιτήσεων. Αξίζει να αναφέρουμε ότι ο τότε γενικός γραμματέας του IMO είχε αναφέρει πως η σύμβαση του SOLAS αποτελεί τον λόγο ύπαρξης του IMO. Για να κατανοήσουμε πλήρως την ΔΣ SOLAS και για να αποκτήσουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα θα πρέπει να αναλύσουμε με συνοπτικό τρόπο όλο το φάσμα των σχετικών αποφάσεων και κανονισμών που εφαρμόστηκαν.

Ένα βασικό κεφάλαιο του SOLAS, το οποίο πρωτοεμφανίστηκε τον 19<sup>ο</sup> αιώνο, σχετίζεται με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας που είναι άμεσα συνδεδεμένο με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και αυτό είναι οι πορείες των πλοίων (όπως αναφεραμε περιληπτικά με στον προηγούμενο κεφάλαιο). Η πρώτη αναφορά σχετικά με τα μέτρα που οφείλουν να παίρνουν τα πλοία, ώστε να αποφύγουν

οποιαδήποτε σύγκρουση ,έγινε στην SOLAS του 1960, ωστόσο οι κανονισμοί αυτοί δεν εντλαχθηκαν ποτέ στην SOLAS με αποτέλεσμα να μην εφαρμοστούν. Έπειτα απο 12 χρόνια, και μετά απο ένα αριθμό ατυχημάτων και συγκρούσεων που είχε σημειωθεί στον θαλάσσιο χώρο, ο IMO σχεδόν υποχρεούται να δημιουργήσει μια νέα σύμβαση με την ονομασία COLREG. Η συμβασή αυτή αφορά τα μέτρα και τις κινήσεις που θα πρέπει να ληφθούν απο τα πλοία,όταν οι δυνατότητες ορατότητας τους είναι ελάχιστες έως και μηδενικές, με στόχο την αποφυγή οποιασδήποτε σύγκρουσης και ειδικά σε περιοχές μικρής ευελιξίας.

Τα παλαιότερα χρόνια, και κυρίως πριν απο τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, οι χάρτες, οι πυξίδες,οι φωτεινοί συματοδότες,οι οδηγίες του ταξιδιού και τα χρονόμετρα αποτελούσαν τον ναυτικό εξοπλισμό. Η SOLAS του 1960 καθώς και εκείνη του 1974 ευθύνονται για την υποχρεωτική τοποθέτηση πάνω στα πλοία ενός σύγχρονου συστήματος πλοήγησης και εξοπλισμού όπως είναι οι συσκευές D-GPS,ARPA, SONAR κ.α με βασικό στόχο την μείωση του αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων καθώς και την ασφάλεια την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Όσο αφορά το θέμα σχεδιασμού των πλοίων η SOLAS προχώρησε σε μια σειρά απο διατάξεις σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου, τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις κ.α με απότερω σκοπό την πρόληψη για θαλάσσια ρύπανση αλλά και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Οι τροποποιήσεις του SOLAS το 1974 εφάρμοσαν μια σειρά απο νέους κανονισμούς για τα πλοία γενικότερα, και ειδικότερα για τα Δ/Ξ (πχ τα πλοία χωρητικότητας 10.000 τόνων και άνω οφείλουν να έχουν δύο ή και περισσότερες μονάδες ισχύος). Αυτές οι νέες διατάξεις δεν θα δημιουργήσουν τεχνικές δυσκολίες στο πλήρωμα,αλλά αντίθετα θα αυξήσουν σημαντικά το κόστος εγκατάστασης ενός νέου συστήματος πάνω σε ένα πλοίο καθώς και θα αυξήσουν σημαντικά το κόστος κατασκευής ενός πλοίου στο οποίο θεωρείται απαραίτητη η ύπαρξη τέτοιων συστημάτων.

Αξίζει να αναφέρουμε στο συγκεκριμένο σημείο την προσάραξη του πλοίου Esso Petroleum Southport Corporation,όπου το σύστημα πλοήγησης του πλοίου υπαίσται βλάβη με αποτέλεσμα την πλοσάραξη του. Ο πλοίαρχος τότε είχε δώσει εντολή τουλάχιστον 400 τόνοι φορτίου θα πρέπει να πέσουν στην θάλασσα ώστε να μην σπάσει το πλοίο σε δύο κομμάτια και μην θέσει σε κίνδυνο κανένα μέλος του

πληρώματος του. Το πετρέλαιο όμως έφθασε στις ακτές με αποτέλεσμα να σημειωθεί οικονομική και οικολογική καταστροφή της περιοχής. Αυτό είχε σαν φυσικό επακόλουθο να δημιουργηθεί μια σειρά απο μηνύσεις απο την πλευρά των κατοικών της περιοχής προς τον πλοιοκτήτη και το πλοίο. Το δικαστήριο ωστόσο αθώωσε τον πλοίαρχο και το πλοίο, διότι η απόρριψη του φορτίου στην θάλασσα έγινε με σκοπό την αποφυγή κινδύνου για τις ανθρώπινες ζωές και δεν οφειλόταν σε αμέλεια του πλοιάρχου.

Ένα άλλο σημείο που αφορά τον σχεδιασμό των πλοίων είναι η υποχρεωτική πλέον κατασκευή πλοίων με διπλά τοιχώματα (double hull). Τα Δ/Ξ ,κυρίως, είναι πλοία με αυξημένες πιθανότητες για έκρηξη, με αποτέλεσμα να χρήζουν ιδιαίτερου χειρισμού, διότι σε περίπτωση ατυχήματος η ζημία που θα προκαλεσουν προς το περιβάλλον θα είναι τεράστια. Ανεξάρτητα λοιπόν απο την τροποποίηση των Διεθνών Συμβάσεων, μέσα απο τους μηχανισμούς του ΙΜΟ είχαμε μια μονομερή πρόταση της Κυβερνήσεως των ΗΠΑ, η οποία και κυρώθηκε απο το Νομοθετικό Σώμα με αφορμή την οικολογική καταστροφή που προκάλεσε στις ακτές της Αλάσκας η διαρροή 262.000 βαρελίων πετρελαίου του προσαραζάνυος τον Μάρτιο του 1989 Αμερικανικού υπερδεξαμενόπλοιου «Exxon Valdez».

Με την προωθούμενη νομοθεσία, οι ΗΠΑ προβλέπουν σε γενικές γραμμές οτι τα δεξαμενόπλοια τα οποία θα καταπλέουν στα λιμάνια τους θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα με διπύθμενα και διπλές πλευρές (double bottoms and double skins). Με το πέρασμα του χρόνου άρχισαν να κατασκευάζονται πλοία με διπλά τοιχώματα, τα οποία στοχεύουν στο να μειώσουν τις πιθανότητες μιας οικολογικής καταστροφής σε περίπτωση προσάραξης τους. Θα πρέπει όμως να πούμε οτι αντιδράσεις υπήρξαν για την ουσία του προβλήματος. Δηλαδή αμφισβητήσεις σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο ως προς την αποτελεσματικότητα του μέτρου σε συνδιασμό με το οικονομικό κόστος κατασκευής, συντήρησης αλλά και λειτουργίας τέτοιων πλοίων.

Τέλος θα επισυμάνουμε τους σχεδιασμούς που απαιτούνται για την προστασία απο πυρκαγιά πάνω στο πλοίο, η οποία θεωρείται ο χειρότερος εχθρός και φόβος των ναυτικών. Ένα φλεγόμενο Δ/Ξ όχι μόνο αντιμετωπίζει πρακτικές δυσκολίες αλλά θέτει και σε υψηλό κίνδυνο τις ανθρώπινες ζωές.

### 3.2.1 ΔΟΜΗ ΤΟΥ SOLAS ΚΑΙ Ο ΤΡΟΠΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ

Η ασφάλης ναυσιπλοία είναι στενά συσνδεδεμένη με την εκπαίδευση του πληρώματος πάνω στο πλοίο καθώς και με τον σωστό χειρισμό της τεχνολογίας ώστε να καταπολεμηθεί και να προβλεφθεί η θαλάσσια ρύπανση με τα τεχνολογικά μέσα. Η SOLAS λοιπόν αποτελείται απο ένα ευρύ φάσμα κανονισμών και τροποποιήσεων συμπληρώνοντας ή και βελτιώνοντας κάποιες υπάρχουσες συμβάσεις του ΙΜΟ, όπως τη MARPOL , τη LL και την STCW.

Οι σύγχρονες συμβάσεις προυποθέτουν ότι και τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα να ασκίσουν έλεγχο στα πλοία που εισέρχονται στο λιμάνι τους, ανεξάρτητα με το αν η διακαιοδοσία ελέγχου του πλοίου ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Πχ σε περίπτωση που ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τα μέτρα του SOLAS τότε το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα ακόμα και να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου.

Αξίζει να αναφέρουμε οτι οι κανονισμοί που έχουν τεθεί όλα αυτά τα χρόνια στον τομέα της ναυτιλίας βασίζονται κατα κύριο λόγο στην εμπειρία των ατόμων της θάλασσας, καθώς επίσης και σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν σημειωθεί και έχουν σαν στόχο να περιορίσουν την επανάληψη αυτών των ατυχημάτων που θέτουν σε κίνδυνο, ανθρώπινες ζωές αλλά και το περιβάλλον. Οι κανονισμοί που εφαρμόζονται κάθε φορά δεν έχουν σαν στόχο να δημιουργήσουν πλοία που δεν θα βουλιάζουν ποτέ (γιατί κάτι τέτοιο θα ήταν οικονομικά ασύμφωρο) αλλά στοχεύουν στην αύξηση της πιθανότητας διάσωσης του πλοίου και της επιβίωσης των επιβαίνοντων.

Η ανάλυση λοιπόν παλαιότερων ατυχημάτων οδήγησε στην δημιουργία κανόνων, των οποίων το βασικό στοιχείο είναι η ευστάθεια του πλοίου και η εξέταση της πλευστότητας τους, μετά απο κάποια βλάβη σε όλα τα στεγανά κατά μήκος του πλοίου καθώς και ο υπολογισμός ενός αριθμητικού μεγέθους που εκφράζει την πιθανότητα επιβίωσης. Στα πλοία που κατασκευάζονται τώρα αυτός ο αριθμός πρέπει να είναι μεγαλύτερος από αυτόν που απαιτούν οι κανονισμοί.

Ο αριθμός αυτός έχει υπολογισθεί απο τα πλοία που έχουν συγκρουσθεί καθώς και απο την εμπειρία των Ε/Γ που υπάρχουν. Το αποτέλεσμα των στατιστικών ερευνών του ΙΜΟ για τα ναυτικά ατυχήματα είναι η υποδιαίρεση του πλοίου σε στεγανά διαμερίσματα, ωστόσο η εξέταση της ασφάλειας πρέπει να γίνεται με πιο



ουσιαστικό και επιστημονικό τρόπο, χωρίς να απαιτείται αύξηση του κόστους κατασκευής των new buildings.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την σημερινή μορφή-δομή του SOLAS θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τα ακόλουθα :

A) Το 1974 η προσοχή του SOLAS στράφηκε κατα κύριο λόγο στην ευστάθεια του πλοίου καθώς και στην υποδιαίρεση των στεγανών των πλοίων. Την ίδια χρονία έγινε προσπάθεια για βελτίωση των σωστικών πάνω στα πλοία.

B) Στην συνδιάσκεψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενοπλοίων και την Πρόληψη της Ρυπάνσεως (Tankers Safety and Pollution Prevention –TSPP) το 1978 καθιερώθηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης με βάση το οποίο θα έπρεπε να προστεθούν επιπλέον ρανταρ πάνω στα πλοία, να υπάρχουν συστήματα διπλής πλοηγήσεως πάνω στα πλοία και τέλος να καθιερωθεί το σύστημα αδρανούς αερίου. Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα αυτό αφορά την παροχή αερίων στις δεξαμενές φορτίου όπως το άζωτο ή το διοξείδιο του άνθρακα ή μείγμα αερίων που περιέχει ελάχιστη ποσότητα οξυγόνου ώστε να γίνεται δυνατή η καύση των υδρογονανθράκων.

Γ) Στις τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν το 1983 και οι οποίες θεωρούνται υποχρεωτικές για τα κράτη που έχουν υπογράψει τον SOLAS , καθιερώθηκε ο **Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα** και ο **Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα**.

Δ) Στο πρωτόκολλο του 1988 της SOLAS υπήρξαν τροποποιήσεις στα θέματα ευστάθειας των πλοίων γενικού φορτίου και πρόσθετα καθιερώθηκε και το **Παγκόσμιο Σύστημα Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας**.

Ε) Κατέσται υποχρεωτικός ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή μεταφορά Σιτηρών Χύμα, μετά από τις τροποποιήσεις των ετών 1991 και 1992 που πραγματοποιήθηκαν.

Στ) Το 1994 αποφασίστηκε η πρόσθεση ενός νέου κεφαλαίου στην SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του **Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης** για όλα τα πλοία(μεταφοράς χύδιν υγρών και χύδιν ξηρών φορτίων) άνω των 500κοχ μέχρι την 1/7/1998. Το ίδιο έτος αποφασίστηκε και η εισαγωγή δύο νέων κεφαλαίων που αφορούν την ασφάλεια των σκαφών υψηλής ταχύτητας .

Ζ) Έπειτα απο το ατύχημα του πλοίου Ro-Ro Estonia το 1994 πραγματοποιήθηκαν τροποποιήσεις που αναφέρονται στα συστήματα πορείων των πλοίων, καθώς και στην απαραίτητη ύπαρξη κοινής γλώσσας εργασίας πάνω στο πλοίο. Επιπλέον, θεωρήθηκε υποχρεωτική η υποδιαίρεση του χώρου οχημάτων όπως και ο εκσυγχρονισμός των σωστικών μέσων των πλοίων.

Η) Οι τροποποιήσεις του 1997 έθεσαν ένα νέο κεφάλαιο για τον SOLAS με την ονομασία «**Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα Φ/Γ πλοία**»

Θ) Τέλος οι τροποποιήσεις του 1998 αφορούν σε κατασκευαστικά θέματα, θέματα ραδιοεπικοινωνίας και θέματα στοιβασίας φορτίου.

Μετά λοιπόν απο όλες τις τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν, η σημερινή μορφή του SOLAS αποτελείται απο 12 Κεφάλαια, τα οποία παρουσιάζονται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα, και είναι υποδιαιρούμενα σε Μέρη και Κανονισμούς.

<p><b>Κεφάλαιο I</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Γενικές διατάξεις.</b></p> <p>Μέρος Α Εφαρμογή – Ορισμοί κλπ. Μέρος Β Επιθεωρήσεις και πιστοποιητικά.</p> <p style="text-align: right;">1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p>
<p><b>Κεφάλαιο II</b></p>	<p><b>1. Κατασκευή – Στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια, οι μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις.</b></p> <p>Μέρος Α Γενικά. Μέρος Β Στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια. 1. Γενικές απαιτήσεις 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Γ Μηχανολογικές εγκαταστάσεις 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Δ Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις 1. Γενικές απαιτήσεις 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Ε Πρόσθετες απαιτήσεις για περιοδικά μη επανδρωμένους χώρους μηχανών.</p>
	<p><b>2. Κατασκευή – Προστασία από πυρκαγιά– Ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς.</b></p> <p>Μέρος Α Γενικά. 1. Γενικές απαιτήσεις 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Β Μέτρα πυρασφάλειας για επιβατηγά. Μέρος Γ Μέτρα πυρασφάλειας για φορτηγά πλοία.</p>

	Μέρος Δ Μέτρα πυρασφάλειας για δεξαμενόπλοια.
<b>Κεφάλαιο III</b>	<b>Τα σωστικά και η διάταξή τους</b> Μέρος Α Γενικά 1. Γενικές απαιτήσεις Μέρος Β Απαιτήσεις για τα πλοία 1. Γενικές απαιτήσεις 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Γ Απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα..
<b>Κεφάλαιο IV</b>	<b>Ραδιοεπικοινωνίες</b> Μέρος Α Εφαρμογή και ορισμοί. 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Β Βάρδιες 1. Γενικές απαιτήσεις 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Γ Απαιτήσεις πλοίου. 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Δ Ημερολόγια ασυρμάτου.
<b>Κεφάλαιο V</b>	<b>Ασφάλεια ναυσιπλοΐας</b> Γενικές απαιτήσεις.
<b>Κεφάλαιο VI</b>	<b>Μεταφορά φορτίων</b> Μέρος Α Γενικές διατάξεις. Πρόσθετες απαιτήσεις
<b>Κεφάλαιο VII</b>	<b>Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων</b> Μέρος Α Μεταφορά επικινδύνων φορτίων σε κιβώτια ή σε στερεά μορφή χύμα. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Β Κατασκευή και εξοπλισμός πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά υγρά χύμα. Πρόσθετες απαιτήσεις. Μέρος Γ Κατασκευή και εξοπλισμός πλοίων που μεταφέρουν υδροποιημένα αέρια χύμα
<b>Κεφάλαιο VIII</b>	<b>Πυρηνοκίνητα πλοία</b>
<b>Κεφάλαιο IX</b>	<b>Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.</b> Γενικές απαιτήσεις
<b>Κεφάλαιο X</b>	<b>Μέτρα ασφάλειας για υψηλής ταχύτητας πλοία.</b> Γενικές απαιτήσεις
<b>Κεφάλαιο XI</b>	<b>Ειδικά μέτρα για την βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας.</b> Γενικές απαιτήσεις

**Πίνακας 2<sup>ο</sup>: Τα 12 κεφάλαια του SOLAS.Πηγή IMO 1999**

Τα 12 Κεφάλαια της SOLAS επικεντρώνονται σε θέματα γενικών διατάξεων, στεγανής υποδιαίρεσης και ευστάθειας,στις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, στα μέσα προστασίας-ανιχνεύσεως και κατασβέσεως πυρκαγιάς,στα σωστικά μέσα και στην διάταξη τους,στις ραδιοεπικοινωνίες,στην ασφάλεια ναυσιπλοίας, στην μεταφορά φορτίων, στην μεταφορά επικύνδινων εμπορευμάτων, στα πυρινοκίνητα πλοία, στην διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, στα μέτρα ασφάλειας για υψηλης ταχύτητας πλοία, στα ειδικά μέτρα για την βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας, και τέλος στα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία μεταφοράς φορτίων χύμα.

Είναι αδύνατη η λεπτομερής ανάλυση των κεφαλαίων, διότι όπως είναι λογικό θα χρειαζόμασταν αρκετά κεφάλαια. Ο στόχος το κεφαλαίου αυτού είναι να γνωρίσουμε τον SOLAS και τα μέρη – κεφάλαια που αποτελείται , καθώς και να αποκτήσουμε μια γενική εικόνα σχετικά με την τεχνολογική εξέλιξη των πλοίων.

### 3.3 MARPOL

Στο κεφάλαιο αυτό, αναλύονται οι διεθνείς κανονισμοί που αφορούν στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία. Ο βασικός στόχος μας σ' αυτό το κεφάλαιο είναι να αναλύσουμε τις κυριότερες διατάξεις της διεθνούς σύμβασης MARPOL, που έχει ως αντικείμενο την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία. Από την αρχή του κεφαλαίου θα πρέπει να γίνει απόλυτα κατανοητό ότι η MARPOL είναι η πρώτη Σύμβαση που καλύπτει ΟΛΕΣ τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης από τα εμπορικά πλοία, μέσω των σχετικών παραρτημάτων και των συνεχών τροποποιήσεων της.

Ας δούμε λοιπόν πως ξεκίνησε η ιδέα για την δημιουργία μιας Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Θαλάσσιας Ρύπανσεως από τα Πλοία. Αρχικά ο IMO αποφάσισε να συγκαλέσει μια διεθνή Συνδιάσκεψη για την θαλάσσια ρύπανση το 1954 με σκοπό την προετοιμασία μιας ΔΣ, η οποία θα καλύπτει όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρύπανσης. Όμως το 1973 είχαν περάσει ήδη 24 χρόνια από την πρώτη Συνδιάσκεψη του IMO στο Λονδίνο (1954) σχετικά με την θαλάσσια ρύπανση από το πετρέλαιο που κατάρτισε την ΔΣ **OILPOL**, με αποτέλεσμα μέσα σε αυτά τα χρόνια να έχει πραγματοποιηθεί ένας μεγάλος αριθμός ατυχημάτων και ταυτόχρονα να έχει διαφοροποιηθεί σε μεγάλο βαθμό η ναυτιλιακή βιομηχανία. Πχ εκείνα τα χρόνια είχε παρατηρηθεί αύξηση του μεγέθους του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, αύξηση της μέσης χωριτικότητας των Δ/Ξ, καθώς και υπήρχε διαφορετική αντίληψη του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσεως με αφορμή το ναυάγιο του Δ/Ξ Torrey Canyon (1967) στα στενά της Μάγχης με απόρριψη πάνω από 119.000 τόνων crude oil.

Έπιτακτική λοιπόν ανάγκη ήταν η δημιουργία μιας νέας σύμβασης που θα νατικαθιστούσε την OILPOL του 1954. Ήταν λογικό ότι η νέα σύμβαση θ' αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα κατά στην διαδικασία έναρξης της, μ' ένα από τα πιο βασικά να είναι το γεγονός ότι πολλά κράτη, μερικά από τα οποία μάλιστα διέθεταν και μεγάλο στόλο Δ/Ξ, είχαν επικυρώσει την OILPOL και δεν ήταν ευνοϊκά στην ιδέα υιοθέτησης μιας νέας σύμβασης.

Από τις 8 Οκτωβρίου έως και τις 2 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η διεθνής Συνδιάσκεψη για την θαλάσσια ρύπανση. Υπήρχαν 77

αντιπρόσωποι απο τα κράτη-μέλη καθώς και 7 κράτη συμμετείχαν ως παρατηρητές. Η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε τη ΔΣ για την **Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως απο τα Πλοία** (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL) αρχικά με τα 5 παραρτήματα της. Η MARPOL αντικατέστησε την προηγούμενη σύμβαση του IMO, την OILPOL (1954) καθώς και τις τροποποιήσεις της και πλέον θεωρείται μια απο τις σπουδαιότερες στον τομέα της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Η MARPOL είναι σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας διότι:

A) Δεν έχει γεωγραφικούς περιορισμούς και εφαρμόζεται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές του χάρτη, και

B) Οι διαδικασίες που απαιτούνται για υπογραφή , επικύρωση και αποδοχή της σύμβασης είναι ανοιχτές σε όλα τα κράτη. Η MARPOL σαν βασικό της αντικείμενο έχει τα πλοία και όχι τις θαλάσσιες περιοχές και γι'αυτό το λόγο μπορεί να εφαρμοστεί στα εσωτερικά ύδατα των παράκτιων κρατών (πχ κόλποι, λιμάνια κ.α) .

### 3.3.1 ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ MARPOL

Αρχικά να αναφέρουμε ότι η σύμβασή MARPOL αποτελείται από δύο πρωτόκολλα και έξι, πλέον, Παραρτήματα.

Τα πρωτόκολλα αναφέρονται σε:

- Υποχρεωτικές αναφορές περιστατικών ρυπάνσεων από επιβλαβείς ουσίες (άρθρο 8 της Συμβάσεως ) και
- Διαδικασία διαιτησίας για διακονισμό διαφωνιών (άρθρο 10 της Συμβάσεως).

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι οι κανονισμοί της χαρακτηρίζονται από επάρκεια σε ότι αφορά τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και αυτό που απαιτείται είναι η συμμόρφωση προς αυτούς τους κανονισμούς από τα κράτη-μέλη.

Στον παρακάτω πίνακα θα παρουσιάσουμε τα 6 παραρτήματα της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL, με στόχο να γίνει πιο κατανοήτο το περιεχόμενο της.

*Τα Παραρτήματα της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 1973/1978.*

Παράρτημα	Αντικείμενο	Ημερομηνία ισχύος
I	Ρύπανση από πετρέλαιο.	2/10/1983
II	Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα.	6/4/1987
III	Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες, που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα.	1/7/1992
IV	Ρύπανση από λύματα.	Πρόκειται να τεθεί σε ισχύ την 27/9/2003.
V	Ρύπανση από απορρίμματα.	31/12/1988
VI	Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία.	Δεν έχει τεθεί σε ισχύ.

Πηγή: IMO News, (1999).

Αναλυτικότερα, το **παράρτημα I** σχετίζεται με την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο. Η MARPOL διατηρεί τα κριτήρια απορρίψεως πετρελαίου στη θάλασσα, που ορίστηκαν από την τότε OILPOL τις τροποποιήσεις του 1969 με μόνη εξαίρεση ότι η μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου μπορεί να απορριφθεί σε ταξίδι υπό έρμα ενός νέου Δ/Ξ μειώθηκε από 1/15.000 σε 1/30.000 της ποσότητας του φορτίου που μεταφέρεται. Το κάθε διαφορετικό είδος Δ/Ξ είναι

αναγκασμένο απο την διάρθρωση της αγοράς να εκτελεί το ένα απο τα δύο ταξίδια χωρίς φορτίο, δεδομένου οτι κατευθύνονται απο μία καταναλωτική περιοχή πετρελαιοειδών (πχ Ιαπωνία, Δυτική Ευρώπη) σε μια παραγωγική και εξαγωγική περιοχή (πχ κράτη της Μέσω Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής) για νέα παραλαβή φορτίου. Αυτό λοιπόν έχει σαν φυσικό επακόλουθο τα πλοία να κατασκευάζονται έχοντας διαφορετικές δεξαμενές ως προς το περιεχόμενο τους και την χρησιμότητα τους. Υπάρχουν λοιπόν οι δεξαμενές φορτίου που χρησιμοποιούνται και για το *έρμα* (CBT), οι *ξεχωριστές δεξαμενές έρματος* (SBT) καθώς και οι *δεξαμενές για χρύση αργού πετρελαίου* (COW) που πλένονται με ειδικό τρόπο.

Το **παράρτημα II** αφορά την ρύπανση απο υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα. Πιο συγκεκριμένα, σε αυτό το Παράρτημα περιλαμβάνονται τα κριτήρια απορρίψεως και οι μέθοδοι ελέγχου της θαλάσσιας ρυπάνσεως απο τις τοξικές υγρές ουσίες, που μεταφέρονται σε χύμα μορφή. Σε καμία περίπτωση πάντως , ουδεμία απόρριψη τοξικών ουσιών δεν μπορεί να γίνει σε απόσταση μικρότερη των 12νμ απο την πλησιέστερη ακτή. Αυστηρότερες ρυθμίσεις υπάρχουν στην Βαλτική και την Μαύρη Θάλασσα. Το πρόβλημα της αντιμετώπισεως αυτής της μορφής ρυπάνσεως σε διεθνές επίπεδο διέπεται απο τις δυο ΔΣ του IMO την SOLAS και την MARPOL.

Η ρύπανση απο επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα καλύπτεται απο το **παράρτημα III**. Το Παράρτημα αυτό αποτελεί το πρώτο απο τα εναλλακτικά Παραρτήματα της MARPOL. Τα κράτη-μέλη που επικύρωσαν τη MARPOL πρέπει να δεχθούν τα δύο πρώτα Παραρτήματα, αλλά μπορούν να επιλέξουν την αποδοχή ή την μη αποδοχή των επόμενων τριών Παραρτημάτων. Αυτός είναι ο κύριος λόγος που τα παραρτήματα III,IV και V χρειάστηκαν περισσότερο χρόνο για να τεθούν σε ισχύ. Οι κανονισμοί του Παραρτήματος αυτού ισχύουν για όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασίες.

Η MARPOL στο **Παράρτημα IV** καλύπτει και την ρύπανση απο λύματα, όπου οι κανονισμοί αυτοί άρχισαν να εφαρμόζονται απο την 27/9/2003. Τα πληρώματα ενός εμπορικού πλοίου είναι λογικό να δημιουργούν κατά την διαμονή τους πάνω στο πλοίο λύματα οικιακής μορφής σε σταθερή βάση, πχ απόβλητα αποχετεύσεων , νιπτήρων και λουτρών κλπ. Ευνόητο είναι οτι σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα προκύπτει το πρόβλημα της διαθέσεως τους , η οποία ακομά και



σήμερα γίνεται στο θαλάσσιο περιβάλλον με μικρούς σχετικά περιορισμούς. Στην Ελλάδα υπάρχει το ΠΔ 400/1996 που αφορά την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε νέα πλοία που διαθέτουν δίκτυο αποχετεύσεως λυμάτων και είναι πρώτον ολικής χωριτικότητας 200κοχ και ανω, δεύτερον ολικής χωριτικότητας μικρότερης των 200κοχ, και τρίτον έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν περισσότερους από 10 επιβάτες και χορηγείται για πρώτη φορά άδεια σκοπιμότητας για εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ ελληνικών λιμένων.

Το **Παράρτημα V** σχετίζεται με την ρύπανση από απορρίματα. Το πλήρωμα ενός πλοίου μπορεί να παράγει μεγάλη ποσότητα απορριμάτων κάθε είδους, πχ υπολείμματα κουτιών, τρόφιμα, χαρτιά κα.τα οποία κάθε άλλο παρά αποτελούν αμελητέα ποσότητα. Μόνο στην Μεσόγειο έχει υπολογισθεί ότι τα απορρίματα που παράγονται από τα πλοία αγγίζουν ετησίως τους 600.000 τόνους (1995).

Τα κράτη-μέλη της MARPOL που έχουν αποδεχθεί και κατά συνέπεια επικυρώσει το Παράρτημα, έχουν την υποχρέωση να διαθέτουν επαρκές χώρο για την παραλαβή των απορριμάτων των πλοίων, δίχως να προκαλείται μεγαλύτερη καθυστέρηση. Ο IMO έχει εκδώσει οδηγίες για την ελάττωση των απορριμάτων πάνω στο πλοίο με τους μεθόδους συγκεντρώσεως και διαχωρισμού, επεξεργασίας, αποθηκεύσεως και παραδόσεως στην ξηρά ή απορρίψεως στην θάλασσα.

Τέλος το **Παράρτημα VI** αφορά την ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία και θεοθετήθηκε κατά την περίοδο 15-27/9/1997 και τέθηκε σε ισχύ μετά την πάροδο 12 μηνών από την στιγμή που 15 μέλη- κράτη το αποδέχθηκαν. Οι κανονισμοί αυτοί θέτουν περιοριστικά όρια για τις εκπομπές οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου από την μηχανή του πλοίου και απογορεύουν τις εσκεμμένες εκπομπές ουσιών μείωσης του όζοντος. Το Παράρτημα αυτό ορίζει ειδικές περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου, που πρέπει να καθιερωθούν πχ Βαλτική Θάλασσα, και η ναλογία οξειδίου του θείου στα καύσιμα του πλοίου να μην υπερβαίνει 1.5% m/m.

Μ'άλλα λόγια λοιπόν η MARPOL καλύπτει όλες τις περιπτώσεις τεχνικής φύσεως για την ρύπανση της θάλασσας από εμπορικά πλοία εκτός από τις εσκεμμένες απορρίψεις υλικών και εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους των εμπορικων πλοίων, εκτός αυτών που χρησιμοποιούνται για την εξόρυξη και την εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του βυθού των θαλασσών (πχ. Εξέδρες, επιπλέοντα γεοτρύπανα

εξορύξεως υποθαλάσσιον πετρελαίου και φυσικού αερίου). Η MARPOL λοιπόν αναφέρεται σε όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται απο την λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Πρόσθετα, ο ΙΜΟ απο την απόφαση Α/237 της Συνελεύσεως του τονίζει οτι ο κύριος στόχος της MARPOL είναι η εξαφάνιση της εσκεμμένης ρυπάνσεως της θάλασσας απο πετρέλαιο και άλλες τοξικές ουσίες και η μείωση των απορρίψεων του πετρελαίου εξαιτίας ατυχημάτων.

Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφέρουμε τις βασικές διαφορες της MARPOL με την OILPOL (1954) καθώς και τις τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν τα έτη 1962 και 1969 ,ώστε να κατανόησουμε ακόμα πιο εύκολο την μεγάλη συνεισφορά της ΔΣ στο χώρο της ναυτιλίας. Οι διαφορές λοιπόν είναι οι εξής:

- 1) Επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών (Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη και Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος).
- 2) Καμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται ακόμακαι για τα δεξαμενόπλοια που λειτουργούν με το σύστημα LOT<sup>1</sup>. Αντίθετα καθιερώνει το σύστημα με ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (Segregated Ballast Tanks-SBT), με σύστημα πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (Crude oil Washing-COW),με διαχωριστήτα νερού πετρελαίου(Oil Water Separator), με επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων(Adequate Sludge Tanks) και το σύστημα αδρανούς αερίου(Inert Gas Systems-IGS), το οποίο υιοθετήθηκε στο αντίστοιχα πρωτόκολλο της SOLAS 1974.
- 3) Καλύπτει όλες τις μορφές ρυπάνσεως που προέρχονται απο τα εμπορικά πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο
- 4) Έχει καθιερώσει μέτρα με στόχο την αποφυγή και τον περιορισμό κάποιου θαλάσσιου ατυχήματος, το οποίο θα θέσει σε κίνδυνο το περιβάλλον

---

<sup>1</sup> Χρήσιμο είναι σ'αυτό το σημείο ν'αναλύσουμε την εφαρμογή του συστήματος LOT το οποίο εμφανίστηκε την περίοδο που ίσχυε ο OILPOL. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 καθιερώθηκε το σύστημα φορτόσεως απο επάνω για να συμβάλει στην καταπολεμηση της λειτουργικής ρυπάνσεως των εμπορικών πλοίων . Σύμφωνα με αυτό κατά την διάρκεια του ερματισμού τα πετρελαικά κατάλοιπα των δεξαμενών οδηγούνται με τις κατάλληλες σωληνώσεις σε ειδικές δεξαμενές καταλοίπων(slop tanks) αποφεύγοντας έτσι την διαρροή τους μαζί με το θαλασσινό νερό κατά τον αφερματισμό. Στην συνέχεια λειτουργεί ειδικός διαχωριστήρας που διαχωρίζει τα πετρελαικά κατάλοιπα απο τις ήδη υπάρχουσες προσμείξεις με θαλασσινό νερό, που αποδίδεται πλέον καθαρό στην θάλασσα.

- 5) Τα Δ/Ξ από 150GRT και πάνω καθώς και όλα τ'άλλα πλοία απο 400GRT υπόκεινται σε επιθεωρήσεις(αρχικές, ενδιάμεσες,υποχρεωτικές,περιοδικές) με σκοπό να τους χορηγηθεί το **Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρύπανσης από Πετρέλαιο** (international Oil Pollution Prevention-IOPP)
- 6) Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ειδικά αυτά που βρίσκονται σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους **ευκολίες** (ή αλλιώς σταθμούς)**υποδοχής επεξεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων** (EYK).

Οι περισσότεροι κανονισμοί της MARPOL αναφέρονται σε ζητήματα σχεδιασμού, κατασκευής, εξοπλισμού των πλοίων καθώς επιθεωρήσεων και EYK.

Συνοψίζοντας λοιπόν, στο κεφάλαιο αυτό γνωρίσαμε τους σχετικούς κανονισμούς και τις υποχρεώσεις που απορρέουν απο τα έξι Παραρτήματα της MARPOL, αλλά και τους νέους κανόνες που θέτουν αυστηρότερα κριτήρια και κωδικοποιήθηκαν απο τις τελευταίες τροποποιήσεις. Γεγονός είναι ότι η MARPOL αποτελούσε την πλησιέστερη ΔΣ που κάλυπτε τις διάφορες μορφές της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Ωστόσο υπήρχε μεγάλη καθυστέρηση στις διαδικασίες επικυρώσεως απο τα κρατή-μέλη, λόγω και της αδυναμίας επιτεύξεως συμβατικών λύσεων. Οι δυσκολίες στο στάδιο της επικυρωποιήσεως προκύπτουν απο το μεγάλο κόστος και τη μη προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών στις διατάξεις της MARPOL. Τέλος έγινε εκτενής αναφορά σε όλα τα Παραρτήματα της MARPOL, καθένα απο τα οποία έχει ως πεδίο προστασίας μια ειδική μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως απο τα εμπορικά πλοία και συμπληρώνεται απο κάθε σχετική τροποποίηση των αρχικών κανονισμών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> - Το ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

### 4.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

#### *4.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ*

Αναφερόμενοι σχετικά στο διεθνές καθεστώς για την ανέλκυση των ναυαγίων, θα πρέπει πρώτιστα να σημειωθεί πως ένα ναυάγιο ορίζεται ως προς το κουφάρι ή τα ερείπια ενός πλοίου που έχει καταστραφεί, τα οποία βρίσκονται είτε ακάλυπτα στην επιφάνεια της γης, είτε βυθισμένα στο βάθος ενός υδάτινου σώματος, δηλαδή στο βυθό της θάλασσας (Κουκουμής, 2009). Ένα ναυάγιο μπορεί να συμβεί σκόπιμα ή τυχαία. Τον Ιανουάριο του 1999 για παράδειγμα, η επιχείρηση Angela Croome εκτίμησε ότι ήταν περίπου τρία εκατομμύρια ναυάγια παγκοσμίως, μια εκτίμηση που εγκρίθηκε γρήγορα από την UNESCO και άλλες συναφείς οργανώσεις (Πουλαντζάς, 2005).

#### *4.1.2 ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΑΓΙΩΝ*

Ως προς τους τύπους των ναυαγίων, αναφέρεται πως τα ιστορικά ναυάγια θεωρούνται άκρως ελκυστικά για τους αρχαιολόγους θαλάσσης, επειδή διατηρούν ιστορικές πληροφορίες όπως για παράδειγμα, η μελέτη του ναυαγίου της Mary Rose που αποκάλυψε πληροφορίες σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, τον πόλεμο και τη ζωή στον 16ο αιώνα (Παπαγιάννη, 2009).

Αντίστοιχα, τα στρατιωτικά ναυάγια, που προκλήθηκαν από μια πολεμική διαμάχη στη θάλασσα, μελετώνται για να βρουν οι αρχαιολόγοι λεπτομέρειες για το ιστορικό γεγονός που συνέβη. Αποκαλύπτουν πολλά για τη μάχη που συνέβη τότε. Ανακαλύπτονται επίσης ανακαλύψεις πλοίων θησαυρού, συχνά από την περίοδο της ευρωπαϊκής αποικιοκρατίας, τα οποία βυθίστηκαν σε απομακρυσμένες τοποθεσίες αφήνοντας λίγους μάρτυρες (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Ορισμένα σύγχρονα ναυάγια, όπως στα πετρελαιοφόρα Prestige ή Erika, ενδιαφέρουν κυρίως λόγω της ενδεχόμενης μόλυνσης και επιβάρυνσης τους στο περιβάλλον. Άλλα σύγχρονα ναυάγια εξαφανίζονται για να ωθήσουν την ανάπτυξη των υφάλων, όπως τα πλοία ναυαγίων Adolphus Busch και ο Ocean Freeze. Τα

ναυάγια όπως το Adolphus Busch και τα ιστορικά ναυάγια όπως το Thistlegorm ενδιαφέρουν τους δύτες που καταδύονται στα ναυάγια, επειδή είναι ενδιαφέρον να εξερευνήσουν, να παρέχουν μεγάλα ενδιααιτήματα για πολλά είδη θαλάσσιας ζωής και να έχουν μια ενδιαφέρουσα ιστορία στη πορεία των χρόνων (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Τα γνωστά ναυάγια των ημερών μας ωστόσο, περιλαμβάνουν τα καταστροφικά ναυάγια του Τιτανικού, Βρετανικό, Λουσιτάνια, Εσθονία, Αυτοκράτειρα της Ιρλανδίας, Αντρέα Ντόρια ή Κόστα Κόνκορντια. Υπάρχουν επίσης χιλιάδες ναυάγια που δεν χάθηκαν στη θάλασσα αλλά έχουν εγκαταλειφθεί ή βυθιστεί. Αυτά τα εγκαταλελειμμένα πλοία είναι συνήθως μικρότερα σκάφη, όπως τα αλιευτικά σκάφη. Μπορούν να δημιουργήσουν κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα και ενδέχεται να καταργηθούν ως ναυάγια από τις λιμενικές αρχές (Παπαγιάννη, 2009).

#### 4.1.3 ΑΙΤΙΕΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Ως προς τις αιτίες των ναυαγίων, ο κακός σχεδιασμός, το φορτίο που δεν έχει τοποθετηθεί σωστά, η πλοήγηση και άλλα ανθρώπινα λάθη που οδηγούν σε συγκρούσεις (με άλλο πλοίο, ακτογραμμή, παγόβουνο κλπ.), κακοκαιρία, φωτιά και άλλες αιτίες, μπορεί να οδηγήσουν σε τυχαίες βυθίσεις πλοίων (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Οι σκόπιμοι λόγοι για τη βύθιση ενός πλοίου περιλαμβάνουν το σχηματισμό ενός τεχνητού υφάλου, λόγω του πολέμου, της πειρατείας, της ανταρσίας ή της δολιοφθοράς και ως μέρος της στοχευόμενης πρακτικής ή για να αφαιρέσει κανείς μια απειλή για πλοήγηση. Ένα πλοίο μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ως δομή κυματοθραύστη σε μια συγκεκριμένη περιοχή (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Εκτός των ανωτέρω όμως, μια κοινή άποψη σχετικά με την κυριότητα σε διάφορα είδη, είναι ότι η ιδιοκτησία ενός αντικειμένου αποτελεί φυσικό σύνδεσμο μεταξύ του αντικειμένου και του ιδιοκτήτη, ο οποίος, ελλείψει εθελοντικής μεταβίβασης, παραμένει μέσα από οποιεσδήποτε μεταβολές της ζωής ή με κληρονομικότητα, στον θάνατο του ιδιοκτήτη (Παπαγιάννη, 2009). Τα πλοία και τα σκάφη ωστόσο, αντιπροσωπεύουν μεγάλες οικονομικές αξίες για τον ιδιοκτήτη.

Τα ναυαγισμένα πλοία, μαζί με το φορτίο που βρισκόταν στο πλοίο όταν χάθηκε, έχουν αντίστοιχα μεγάλη οικονομική αξία, γιατί η κυριότητα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τα ναυάγια, αποτελούν σημαντικές πτυχές της σφαίρας των κανόνων που αφορούν τα ναυάγια (Πουλαντζάς, 2005).

Όσον αφορά την κυριότητα και την ευθύνη για τα ναυάγια, προκύπτουν σχετικά μερικές ερωτήσεις στην διεθνή βιβλιογραφία, όπως ποιες υποχρεώσεις ακολουθούνται με την κυριότητα των πλοίων και τι ακολουθούν την κυριότητα των ναυαγίων; πώς καθορίζεται η ιδιοκτησία; πώς μπορούν να περιοριστούν οι υποχρεώσεις σχετικά με τα σκάφη και τα ναυάγια; Και πώς μπορούν οι πλοιοκτήτες να ασφαλίσουν τις υποχρεώσεις τους.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη ωστόσο για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθιεστώτος, μπορεί να βασίζεται σε συγκεκριμένες διατάξεις, μία από τις οποίες είναι η αυστηρή ευθύνη του πλοιοκτήτη για την πετρελαϊκή ρύπανση που μπορεί να προκληθεί (Bocquillon, Guyonnet, 2001). Αυτή η αντικειμενική ευθύνη αφορά στην πραγματικότητα ρύπανση από θαλάσσια σκάφη. Ωστόσο, η ρύπανση και η ευθύνη για το ίδιο, δεν σταματάει απλά επειδή το πετρέλαιο διαρρέει μετά το ναυάγιο του πλοίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ιδιοκτήτης δεν είναι ο μοναδικός υπεύθυνος για το σκάφος. Στην πραγματικότητα, η νομοθεσία επιβάλλει στον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου υποχρεώσεις που απορρέουν από πολλές άλλες εκδηλώσεις. Η ευθύνη του ιδιοκτήτη ναυαγίου, είναι ευθύνη του ιδιοκτήτη για ζημιές που προκλήθηκαν από το ναυάγιο αυτό καθαυτό και ανήκει στον ιδιοκτήτη τη στιγμή που η ζημιά προκλήθηκε. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη καλύπτει επίσης τα έξοδα για την απομάκρυνση των ναυαγίων ως εμπόδια στη ναυσιπλοΐα και τα ναυάγια που μπορεί να προκαλέσουν περιβαλλοντικές ή άλλες ζημιές.

#### 4.1.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ

Εάν ένα πλοίο εμποδίζει την διέλευση σ' έναν δημόσιο λιμένα, η λιμενική αρχή μπορεί να το καταργήσει ως πλοίο και να επιβαρυνθεί ο πλοιοκτήτης. Όσον αφορά τα ναυάγια, οι ίδιοι κανόνες ισχύουν κατ' αναλογία. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να είναι υπεύθυνος σε πρόστιμα και ακόμη και σε ποινές φυλάκισης έως και δύο ετών, σύμφωνα με τους περιβαλλοντικούς κανόνες για την απόρριψη χημικών ουσιών στο περιβάλλον, σύμφωνα με τον περιβαλλοντικό κώδικα (Πουλαντζάς, 2005). Η διάταξη περιορίστηκε στο παρελθόν στην απόρριψη αποκλειστικά στο περιβάλλον, αλλά αναθεωρήθηκε για να συμπεριλάβει βυθισμένα ναυάγια μόνιμα κάτω από το νερό (Κουκουμής, 2009).

Σε περιπτώσεις σύγκρουσης μεταξύ δύο πλοίων και την δημιουργία ενός ναυαγίου καθώς και της ανέλκυσης, ισχύει το κεφάλαιο σύγκρουσης στο Διεθνές Κώδικα. Ωστόσο, δεν ισχύει σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δύο αντικειμένων, όπου ένα από αυτά δεν είναι πλοίο και δημιουργείται ένα ναυάγιο (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014). Δεν ισχύει ούτε σε περιπτώσεις που αφορούν ζητήματα ευθύνης όταν ένα πλοίο έχει υποστεί βλάβη από κάτι διαφορετικό από άλλο πλοίο και έχει βυθιστεί (Παπαγιάννη, 2009).

Ωστόσο η κυριότητα των ναυαγίων και ο τρόπος ανέλκυσής τους, καθορίζεται από το νομικό σύστημα που εφαρμόζεται στην περιοχή όπου βρίσκεται το ναυάγιο. Κατά συνέπεια, η όποια νομοθεσία εφαρμόζεται γενικά στα εθνικά χωρικά ύδατα, αλλά όχι στην ΑΟΖ ή στην ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα της χώρας (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Παρόλα αυτά, αντίστοιχα με άλλα συστήματα, υπάρχουν διατάξεις που εφαρμόζονται στην περίπτωση που ένα θαλάσσιο σκάφος έχει σώσει ιδιοκτησία ναυαγίου σε εξέλιξη, σε οποιαδήποτε ύδατα, και έφερε το ακίνητο σε ασφάλεια στη χώρα του. Όπως και σε πολλές άλλες χώρες διεθνώς, οι κανόνες για την ιδιοκτησία ναυαγίων είναι πολύ σαφή από την εκάστοτε νομοθεσία. Ωστόσο, περαιτέρω συζητήσεις σχετικά με τον προσδιορισμό για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει



διεθνώς καθεστώτος, ισχύουν συγκεκριμένοι νόμοι και δεδομένα βάσει του θαλάσσιου δικαίου (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Το δίκαιο της θαλάσσης επίσης καθορίζει σημαντικά νομικά ζητήματα σχετικά με τα ναυάγια και την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος, που ίσως το πιο σημαντικό ζήτημα είναι εκείνο της ιδιοκτησίας. Τα ναυάγια διαχωρίζονται σε *wreccum maris* (υλικό που βρίσκεται στην ξηρά μετά από ναυάγιο) και *adventurae maris* (υλικό ναυαγίου ακόμα στη θάλασσα), τα οποία αντιμετωπίζονται διαφορετικά από ορισμένα, αλλά όχι όλα, νομικά συστήματα (Πουланτζάς, 2005).

Τα ναυάγια θεωρούνται συχνά χωριστά στοιχεία από το φορτίο τους. Για παράδειγμα, στη βρετανική υπόθεση *Lusitania* [1986] QB 384, έγινε δεκτό ότι τα υπολείμματα του ίδιου του πλοίου ανήκαν στους ασφαλιστές που είχαν πληρώσει στο πλοίο ως συνολική ζημία δυνάμει του νόμου υποκατάστασης (οι οποίοι εν συνεχεία πώλησαν τα δικαιώματά τους), αλλά ότι το το πλοίο ως ναυάγιο εξακολουθούσε να ανήκει στους αρχικούς ιδιοκτήτες ή στους κληρονόμους τους και οι οποίοι είχαν το δικαίωμα ανελκυσής του (Poland, Rooth, 1997).

Ωστόσο, τα στρατιωτικά ναυάγια παραμένουν υπό τη δικαιοδοσία - και κατά συνέπεια την προστασία - της κυβέρνησης που έχασε το πλοίο ή του διαδόχου της κυβέρνησης. Ως εκ τούτου για παράδειγμα, ένα Γερμανικό U-Boat από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο εξακολουθεί να ανήκει τεχνικά στη γερμανική κυβέρνηση, αν και το Τρίτο Ράιχ (η κυβέρνηση της εποχής) βρίσκεται πολλά χρόνια πίσω. Πολλά στρατιωτικά ναυάγια προστατεύονται επίσης λόγω του ότι είναι τάφοι πολέμου για πολλούς (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Ωστόσο, πολλά νομικά συστήματα επιτρέπουν στα δικαιώματα των διασωστών να παρακάμπουν τα δικαιώματα των αρχικών κατόχων ενός ναυαγίου ή του φορτίου τους. Κατά γενικό κανόνα, τα μη ιστορικά πολιτικά ναυάγια θεωρούνται θεμιτό μέσο για διάσωση και ανέλκυση. Σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο, για ναυάγια μιας ορισμένης ηλικίας, ο αρχικός ιδιοκτήτης μπορεί να έχει χάσει κάθε αξίωση για το φορτίο μετά την ανελκυσή του (Κουκουμής, 2009).

Όποιος βρει το ναυάγιο, μπορεί στη συνέχεια να καταθέσει μια απαίτηση διάσωσης και ανέλκυσης σε αυτό και να τοποθετήσει μια ασφάλεια στο σκάφος και στη συνέχεια να τοποθετήσει μια λειτουργία διάσωσης (Παπαγιάννη, 2009). Η Ομοσπονδία της Βόρειας Καρολίνας για παράδειγμα, αμφισβητεί ότι «όλες οι φωτογραφίες, οι βιντεογραφικές εγγραφές ή άλλο υλικό τεκμηρίωσης ενός εγκαταλελειμμένου σκάφους ή ναυαγίου ή του περιεχομένου του, κειμηλίων, αντικειμένων ή ιστορικών υλικών υπό την κατοχή οποιασδήποτε υπηρεσίας της κυβέρνησης της Βόρειας Καρολίνας ή των υποδιαιρέσεών του, είναι η περιουσία του και πρέπει να ανελκυθεί (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Ορισμένες χώρες διεκδικούν αξιώσεις για όλα τα ναυάγια και την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος, στα χωρικά τους ύδατα, ανεξάρτητα από το συμφέρον του αρχικού ιδιοκτήτη. Τα ναυάγια του πολέμου έχουν διαφορετικά νομικά ζητήματα, δεδομένου ότι συχνά θεωρούνται βραβεία πολέμου και επομένως ανήκουν στο ναυτικό που τα βύθισε.

Ορισμένα νομικά συστήματα τέλος, θεωρούν ένα ναυάγιο και το φορτίο του πως θα πρέπει να εγκαταλειφθεί εάν δεν γίνει καμία προσπάθεια να τα σώσει κάποιος και να κινήσει διαδικασίες ανέλκυσης, μέσα σε μια ορισμένη χρονική περίοδο. Το αγγλικό δίκαιο αντιστέκεται συνήθως στην έννοια αυτή (που ενθαρρύνεται από έναν εξαιρετικά μεγάλο κλάδο ναυτιλιακής ασφάλισης, ο οποίος υποστηρίζει αξιώσεις σχετικά με τα ναυάγια στα οποία έχει καταβάλει αξιώσεις), αλλά γίνεται δεκτή σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό στη περίπτωση της Αυστραλίας (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Τα αμερικανικά δικαστήρια αντίστοιχα, είναι ασυμβίβαστα μεταξύ των κρατών και σε ομοσπονδιακό επίπεδο για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος,. Σύμφωνα με τη ναυτική νομοθεσία στη Δανία, όλα τα ναυάγια ηλικίας άνω των 150 ετών ανήκουν στο κράτος αν δεν μπορεί να βρεθεί κάτοχος. Στην Ισπανία, τα ναυάγια παραμένουν στο κράτος εάν δεν έχουν σωθεί μέσα σε 3 χρόνια. Στη Φινλανδία, όλα τα περιουσιακά στοιχεία επί των ναυαγίων ηλικίας άνω των 100 ετών, ανήκουν στην πολιτεία (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Ο βρετανικός νόμος για την προστασία των ναυαγίων, που έχει θεσπιστεί για την προστασία των ιστορικών ναυαγίων, ελέγχει την πρόσβαση σε ναυάγια όπως το

Cattewater Wreck, το οποίο μπορεί να επισκεφθεί ή να ελεγχθεί μόνο κατόπιν αδειάς. Ο βρετανικός νόμος περί προστασίας των στρατιωτικών παρακρατήσεων του 1986 περιορίζει επίσης την πρόσβαση σε ναυάγια τα οποία είναι ευαίσθητα ως πολεμικοί τάφοι.

Η Πράξη Θαλασσίου Δικαίου για την προστασία των στρατιωτικών ναυαγίων σε ορισμένες περιπτώσεις, δημιουργεί απαγόρευση όλων των καταδύσεων για την ανέλκυση των ναυαγίων αυτών (Πουλαντζάς, 2005). Για τα άλλα ναυάγια μπορούν να επισκεφθούν οι δύτες με την προϋπόθεση ότι δεν αγγίζουν, δεν παρεμβαίνουν ή δεν διεισδύουν στο ναυάγιο. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα ναυάγια στα κρατικά ύδατα, ρυθμίζονται από το νόμο περί εγκαταλείψεων ναυαγίων του 1987. Αυτή η πράξη είναι πολύ πιο επιεικής, επιτρέποντας πιο ανοιχτή πρόσβαση στα ναυάγια.

Μετά από την προσάραξη του MSC Napoli, λόγω σοβαρών ζημιών που προκλήθηκαν κατά τη διάρκεια της ευρωπαϊκής καταιγίδας Kyrill, υπήρξε σύγχυση στον Τύπο και από τις αρχές σχετικά με το εάν οι άνθρωποι θα μπορούσαν να βοηθήσουν για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος. Πολλοί άνθρωποι εκμεταλλεύτηκαν τη σύγχυση και βοήθησαν για την ανέλκυση στο φορτίο. Αυτό περιελάμβανε πολλά μοτοσικλέτες της BMW και άδεια βαρέλια κρασιού καθώς και σακούλες βρεφικών πάνες μιας χρήσεως. Η νομική θέση βάσει του νόμου περί εμπορικής ναυτιλίας του 1995 είναι ότι οποιαδήποτε τέτοια ευρήματα και ανάκτηση τους, πρέπει να δηλώνονται εντός 28 ημερών στον παραλήπτη του ναυαγίου (Poland, Rooth, 1997).

Η παράλειψη αυτή αποτελεί αδίκημα στο πλαίσιο του νόμου περί εμπορικής ναυτιλίας και μπορεί να οδηγήσει σε καταγραφή ποινικού μητρώου για κλοπή με την εύρεση. Μετά από αρκετές ημέρες, η αστυνομία και ο παραλήπτης του ναυαγίου, σε συνεργασία με τα άτομα που ασχολήθηκαν για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος,, καθιέρωσαν ένα σημείο για την αποφυγή της πρόσβασης στην παραλία. Μια παρόμοια κατάσταση συνέβη μετά το ναυάγιο της Cita το 1997.

Τα ιστορικά ναυάγια ωστόσο, συχνά (αλλά συχνά δεν ορίζονται πάντα ως άνω των 50 ετών) προστατεύονται από τη λεηλασία μέσω των θαλασσίων νόμων που προστατεύουν την πολιτιστική κληρονομιά (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014). Σε διεθνές επίπεδο μπορεί να προστατεύονται από κράτος που επικυρώνει τη

Σύμβαση της UNESCO για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς. Σε αυτή την περίπτωση η λεηλασία και η ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος, δεν επιτρέπεται. Μια σημαντική διεθνής σύμβαση που αποσκοπεί στην προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς (συμπεριλαμβανομένων των ναυαγίων) είναι εκείνη της προστασίας της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η σύμβαση της UNESCO του 2001 για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς, αντιπροσωπεύει την ανταπόκριση της διεθνούς κοινότητας στην αυξανόμενη λεηλασία και την καταστροφή της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος. Αποτελεί μέρος μιας ομάδας προτύπων ρύθμισης της UNESCO για τον τομέα της πολιτιστικής κληρονομιάς, η οποία περιλαμβάνει επτά συμβάσεις που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη της UNESCO και αποτελούν ένα συνεκτικό και συμπληρωματικό όργανο που εγγυάται την πλήρη προστασία όλων των μορφών πολιτιστικής κληρονομιάς.

Μια διεθνής συνθήκη που αποσκοπεί αποκλειστικά στην προστασία της υποθαλάσσιας πολιτιστικής κληρονομιάς και στη διευκόλυνση της διεθνούς συνεργασίας σε αυτό το πλαίσιο. Δεν μεταβάλλει τα δικαιώματα κυριαρχίας των κρατών ούτε ρυθμίζει την κυριότητα των ναυαγίων ή των καταβυθισμένων ερειπίων (Πουλαντζάς, 2005).

#### 4.2 ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, υπάρχουν δύο βασικές πτυχές του νόμου των ναυαγίων, η πρώτη αναφέρεται στη πτυχή του ιδιωτικού δικαίου στην οποία το ναυάγιο θεωρείται θαλάσσια ιδιοκτησία και η δεύτερη στη πτυχή του ρυθμιστικού δικαίου, κατά την οποία ένα ναυάγιο είναι συχνά ένας πιθανός κίνδυνος ναυσιπλοΐας και περιβάλλοντος. Η πτυχή του ιδιωτικού δικαίου, αφορά την κατοχή και την κυριότητα των ναυαγίων, καθώς και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτά τα ιδιοκτησιακά συμφέροντα (Παπαγιάννη, 2009).

Η διεθνής προοπτική όσον αφορά την πτυχή του ιδιωτικού δικαίου δεν περιλαμβάνεται πολλές φορές στο πεδίο για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς δικαίου (Bocquillon, Guyonnet, 2001). Η ρυθμιστική πτυχή του νόμου των ναυαγίων είναι διττή. Ένα μέρος αυτού είναι η προστασία του ναυαγίου ως περιουσία. Το άλλο μέρος εξετάζει το ζήτημα της ευθύνης για την απομάκρυνση ενός ναυαγίου που δημιουργεί ασφάλεια περιβαλλοντικού κινδύνου.

Στα πρώτα στάδια των διαπραγματεύσεων για τη σύμβαση απομάκρυνσης ναυαγίων και την ανέλκυση τους, σχετικά με την απομάκρυνση ναυαγίων στα χωρικά ύδατα, η Comité Maritime International (CMI) κατέληξε,

«... αν και η UNCLOS δεν απονέμει ρητά στα παράκτια κράτη στα άρθρα της σχετικά με τα χωρικά ύδατα, το δικαίωμα της απομάκρυνσης ναυαγίων, καθώς έχουν κυριαρχία επί των εσωτερικών τους υδάτων και των χωρικών υδάτων και δεν απαιτείται να παρεμποδίζουν την αβλαβή διέλευση των τελευταίων και να εγκρίνει νόμους που ρυθμίζουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης σε αυτό, και αυτό αποτελεί κωδικοποίηση του εθιμικού διεθνούς δικαίου, το οποίο αποδεικνύεται ευρέως από την κρατική πρακτική, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να αφαιρέσει τα ναυάγια σε αυτόν τον τομέα. Η πρακτική των κρατών κατά την άσκηση αυτού του δικαιώματος αποκλίνει, ωστόσο...».

Τα δικαιώματα κυριαρχίας του κράτους στα χωρικά ύδατά τους, καλύπτουν το δικαίωμα απομάκρυνσης ναυαγίων και ως εκ τούτου η θαλάσσια ζώνη ενδιαφέροντος για συζητήσεις σχετικά με την απομάκρυνση ναυαγίων από διεθνή προοπτική για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος, είναι η ΑΟΖ. Η ΑΟΖ είναι η περιοχή που καλύπτεται για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος, ωστόσο, τα κράτη μπορούν να συμπεριλάβουν τα χωρικά τους ύδατα που καλύπτονται από τη σύμβαση, εφόσον το επιθυμούν.

Η WRC ως νομική οντότητα στη περίπτωση αυτή, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης, μόλις αυτή τεθεί σε ισχύ. Στη συνέχεια, θα παράσχει τη νομική βάση για τα κράτη να απομακρύνουν ή να αφαιρέσουν ναυάγια που ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά την ασφάλεια ζωής, αγαθών και περιουσίας στη θάλασσα καθώς και το θαλάσσιο περιβάλλον. Για να διευκρινιστεί, το κράτος μπορεί να λάβει μέτρα σχετικά με την απομάκρυνση ενός ναυαγίου που ενέχει κίνδυνο.

Κίνδυνος σημαίνει οποιαδήποτε κατάσταση ή απειλή που είτε θέτει έναν κίνδυνο, είτε εμποδίζει τη ναυσιπλοΐα ή λογικά αναμένεται ότι θα έχει σοβαρές επιζήμιες συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον, ζημιά στην ακτογραμμή ή συναφή συμφέροντα των κρατών. Η αφαίρεση περιλαμβάνει οποιαδήποτε μορφή πρόληψης, τον μετριασμό ή την εξάλειψη του κινδύνου που δημιουργείται από ένα ναυάγιο.

Ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων ναυαγίων παγκοσμίως έχει αυξηθεί, σύμφωνα με πληροφορίες, παρόλο που τα θαλάσσια ατυχήματα έχουν μειωθεί δραματικά τα τελευταία χρόνια. Η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται κατά κύριο λόγο στο έργο του ΙΜΟ και στις προσπάθειες των κυβερνήσεων και της βιομηχανίας. Κατά συνέπεια, πρέπει να καταβληθεί ακόμη περισσότερη προσπάθεια για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλούν τα εγκαταλελειμμένα ναυάγια (Κουκουμής, 2009).

Ο ΙΜΟ εντοπίζει, κατ' αρχήν, τα ίδια προβλήματα με τα εγκαταλελειμμένα ναυάγια όπως οι Ευρωπαϊκές αρχές. Ο ΙΜΟ σημειώνει ότι αυτά τα προβλήματα για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος, είναι τριπλάσια (Πουλαντζάς, 2005):

- Ανάλογα με τη θέση του, ένα ναυάγιο μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα, ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο άλλα σκάφη και τα πληρώματά τους.
- Εξίσου ανησυχητικά, ανάλογα με τη φύση του φορτίου, είναι η πιθανότητα ναυαγίου να προκαλέσει σημαντική ζημιά στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον. και τελικά,
- Σε μια εποχή όπου τα αγαθά και οι υπηρεσίες γίνονται όλο και πιο ακριβά, υπάρχει το ζήτημα του κόστους που συνεπάγεται η σήμανση και η αφαίρεση των επικίνδυνων ναυαγίων.

Τα ναυάγια λοιπόν δημιουργούν μια πρακτική με υποχρεώσεις για το υπεύθυνο μέρος, συνήθως τον ιδιοκτήτη ναυαγίου, για την άρση των ναυαγίων και για την ανέλκυση των ναυαγίων βάσει διεθνώς καθεστώτος,. Τα περισσότερα παράκτια κράτη θα απαιτήσουν σήμερα την απομάκρυνση οποιουδήποτε ναυαγίου που θεωρείται ότι αποτελεί εμπόδιο ή κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα. Παρόλα αυτά, η απαίτηση για απομάκρυνση μπορεί να εκδοθεί ακόμη και σε περιπτώσεις όπου το ναυάγιο δεν προκαλεί αυτό το είδος προβλήματος.

#### 4.3 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Η ανέλκυση ενός ναυαγίου είναι μια σημαντική επιχείρηση με σημαντικούς φυσικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους. Μπορεί να απαιτεί περίπλοκη μηχανική και τη χρήση σημαντικών αποθεμάτων εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των βαρέων ανυψωτικών μηχανισμών. Υπάρχει σχετικά μικρός αριθμός οργανισμών που είναι σε θέση να πραγματοποιήσουν τέτοιες επιχειρήσεις.

Όχι όλες οι απομακρύνσεις και ανελκύνσεις των ναυαγίων απαιτούν περίπλοκη προσέγγιση - ορισμένες μέθοδοι είναι σχετικά απλές - αλλά όλες απαιτούν εξειδικευμένο προσωπικό, συχνά εργάζονται σε δύσκολες και μερικές φορές επικίνδυνες συνθήκες (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Οι επιχειρήσεις ανέλκυσης ναυαγίων είναι γενικά δαπανηρές, δεδομένης της ανάγκης για ειδικευμένο προσωπικό και εξειδικευμένο εξοπλισμό, συχνά για μεγάλες περιόδους και συχνά σε απρόσιτες τοποθεσίες. Οι επιχειρήσεις ανέλκυσης ναυαγίων τείνουν να καταστούν πιο δαπανηρές κατά την τελευταία δεκαετία και σε ορισμένες περιπτώσεις το κόστος έχει αυξηθεί δραματικά.

Επομένως, πρόκειται για ένα ζήτημα που παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον για τους εφοπλιστές και τους ασφαλιστές. Αποτελεί επίσης ζήτημα αυξανόμενης σημασίας για τις ασφαλιστικές αγορές του Lloyd's και των εταιρειών, οι οποίες είναι πιο τακτικά και πιο εκτεθειμένες στον κίνδυνο άμεσης και αντασφαλιστικής δραστηριότητας (Παπαγιάννη, 2009).

Η ανάλυση των δαπανηρότερων περιπτώσεων από την IG των σωματείων P & I, διαπίστωσε ότι ο ρόλος των αρμόδιων αρχών αποτελεί βασικό στοιχείο οδηγός αύξησης του κόστους. Η κάλυψη των μέσων ενημέρωσης και η πίεση από πολιτικές και περιβαλλοντικές ομάδες μπορούν να αυξήσουν την πίεση στις αρχές, οι οποίες με



τη σειρά τους μπορούν να ασκήσουν μεγαλύτερη επιρροή σε επιχειρησιακά θέματα (Poland, Rooth, 1997).

Ειδικές απαιτήσεις, συχνά με κατανοητό τρόπο σε σχέση με τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, όπως η προσέγγιση για την αφαίρεση του καυσίμου των ναυαγίων, μπορούν επιπλέον να αυξήσουν το κόστος. Ταυτόχρονα, η τεχνολογία έχει ωθήσει τα όρια του εφικτού. Τα καύσιμα και το φορτίο μπορούν, για παράδειγμα, να ανακτηθούν από ένα ναυάγιο που βρίσκεται σε βαθιά νερά και, εάν είναι εφικτό, οι αρχές θα ζητούν όλο και περισσότερο αυτό.

Η τοποθεσία ενός ναυαγίου είναι πολύ σημαντική για την ανέλκυσή του. Οι απομακρυσμένοι πόροι και μηχανήματα λειτουργίας μακριά από τις βάσεις προμήθειας και τις πηγές βαρέως εξοπλισμού, θα τείνουν να αυξάνουν το κόστος, καθώς η διάρκεια των εργασιών επεκτείνεται και η περίοδος ενοικίασης εξοπλισμού παρατείνεται. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η ποσότητα των βαρέων ανυψωτικών μηχανισμών είναι περιορισμένη και συγκεντρωμένη σε σχετικά λίγες θέσεις. Κάποια μέρη του κόσμου είναι πολύ απομακρυσμένα από τον εξοπλισμό που μπορεί να χρειαστεί για να πραγματοποιηθεί μια ουσιαστική ανέλκυση ναυαγίων (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Σε τοπικό επίπεδο, οι συνθήκες εδάφους στο χώρο του ναυαγίου είναι βασικές για το κόστος. Μια βραχώδης τοποθεσία στην ανοικτή θάλασσα, για παράδειγμα, θα είναι πιο δύσκολη από μια αμμώδη παραλία. Ο τύπος του σκάφους που καταστρέφεται είναι επίσης ένας σημαντικός παράγοντας. Όλες οι κατηγορίες πλοίων προσφέρουν τις δικές τους προκλήσεις, αλλά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν τη συγκεκριμένη δυσκολία να αφαιρέσουν μεμονωμένα μεγάλους αριθμούς εμπορευματοκιβωτίων, πράγμα που μπορεί να είναι μια παρατεταμένη διαδικασία, ακόμη και πριν ασχοληθεί με το ίδιο το ναυάγιο. (Poland, Rooth, 1997).

Ωστόσο, πολλές κατηγορίες πλοίων έχουν αυξηθεί σε μέγεθος τα τελευταία 20 χρόνια, καθιστώντας τη διάσωση δυσκολότερη και πιθανότερη είναι η αύξηση της διάρκειας της ανέλκυσης ναυαγίων. Οι ασφαλιστές και οι εργολάβοι εξέφρασαν την ανησυχία τους για το κενό που έχει ανοίξει μεταξύ του μεγέθους πολλών σύγχρονων σκαφών και της ικανότητας του υφιστάμενου εξοπλισμού και προσεγγίσεων να

παρέχουν υπηρεσίες σε αυτά ή να τα αντιμετωπίζουν ως ναυάγια. Ο ασφαλιστικός κλάδος επηρεάζεται ήδη από το αυξανόμενο κόστος της απομάκρυνσης και ανέλκυσης ναυαγίων, ενώ τα έξοδα αντασφάλισης είναι πιθανό να αυξηθούν και να μεταφερθούν στους πλοιοκτήτες, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό τα λειτουργικά τους έξοδα (Poland, Rooth, 1997).

#### 4.3.1 ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Τα περισσότερα παράκτια κράτη έχουν ως απαίτηση την αφαίρεση των ναυαγίων. Αυτό είναι εφικτό μόνο στην περίπτωση που το σκάφος βρίσκεται σε μεγάλο κίνδυνο ή αποτελεί απειλή για τα παραπλήσια πλοία.

Οι εταιρίες που κατέχουν την απαιτούμενη εμπειρία αλλά και το βαρύ εξοπλισμό ώστε να πραγματοποιήσουν σύνθετες εργασίες απομάκρυνσης ενός ναυαγίου, αναλαμβάνουν και την αντιμετώπιση των συνεπειών των θαλάσσιων καταστροφών, την άρση των απειλών της ρύπανσης καθώς και την εκκαθάριση των κινδύνων για τη ναυσιπλοΐα (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Η αντιμετώπιση των ναυαγίων αναφέρεται ως η διαδικασία της διάσωσης ενός πλοίου, του φορτίου του και του πληρώματός του σε περίπτωση που (και αυτό) βρίσκεται σε κίνδυνο. Όσον αφορά τις επιχειρήσεις διάσωσης, περιλαμβάνουν τη διάσωση με τη βοήθεια ρυμουλκού, την ανέλκυση ενός προσαραγμένου ή/και βυθισμένου σκάφους και την επισκευή ενός πλοίου. Στις μέρες μας, η προστασία και η διατήρηση του περιβάλλοντος από φορτία - ρυπαντικές ουσίες θεωρείται πολύ σημαντικότερη σε αντίθεση με την εξοικονόμηση του πλοίου και την ανάκτηση του φορτίου του. Για αυτό άλλωστε αποτελεί από τις πρώτες προτεραιότητες μετά την εξασφάλιση του ανθρώπινου παράγοντα (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Έχοντας ως στόχο απαραίτητες εργασίες όπως την ανέλκυση, την ανύψωση, την επισκευή και τη ρυμούλκηση του πλοίου κάτω από ασφαλείς συνθήκες, γίνεται ευρεία χρήση γερανών, πλωτών αποβάθρων, καταδύσεων και ομάδων αποτελούμενων από ρυμουλκά. Για την ανέλιξη του ναυαγίου, υπάρχουν διαφορετικά συμφέροντα και κατ' επέκταση διάφοροι εκπρόσωποι. Οι διάφορες πλευρές που συμμετέχουν δεν δείχνουν πάντα συμβατότητα με τις αποδόσεις τους καθώς και στην ανάπτυξη των υπηρεσιών που συνδέονται με τις επιχειρήσεις διάσωσης (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Κατά τη διάρκεια των εργασιών ανέλκυσης μπορούν να λάβουν μέρος κυβερνητικές καθώς και νομικές υπηρεσίες, καθώς η συμμετοχή τους βασίζεται σε

ένα ευρύ πεδίο εφαρμογής του κόσμου. Επίσης, έχει ως στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και τη συντήρηση των υφιστάμενων αγαθών τους (Αλεγκάκη Α, κ.α., 2014). Τα έργα αναπτύσσονται με τη βοήθεια του προσωπικού που ασχολείται με την επιχείρηση ανέλκυσης και μέσω των εκπροσώπων τους. Οι τελευταίοι, τοποθετούνται πάνω στο σκάφος με σκοπό για την τεχνική και επιχειρησιακή συμμετοχή και συνοδεία (Παπαγιάννη, 2009).

Όσον αφορά τις εργασίες κατεδάφισης, υφίστανται τυποποιημένες μηχανές που είναι ειδικά προσαρμοσμένες, όπως οι γερανοί οι οποίοι έχουν αρκετή δύναμη για να κόψουν σε μήκος 21 και 28 μέτρων και αποτελούν εξαιρετική λύση για την απομάκρυνση του ναυαγίου. Η κοπή των ναυαγίων με ειδικά σχεδιασμένα μηχανήματα προτιμάται σε σχέση με λύσεις όπως αυτή της πρόσληψης δυτών ή άλλων δαπανηρών και πολύπλοκων εφαρμογών και διαδικασιών για την απομάκρυνση του ναυαγίου και την κατεδάφιση (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Το ατύχημα και η κατάληξη ενός πλοίου σε ναυάγιο ή όχι, εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι μπορούν να διαχωριστούν κυρίως σε δύο κατηγορίες (Σχοινιά, 2013). Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα πλοία που ναυαγούν λόγω προσάραξης, σύγκρουσης (με άλλο πλοίο ή θαλάσσιο αντικείμενο), πυρκαγιά, έκρηξη, μηχανικές βλάβες. Στις περιπτώσεις αυτές προτείνεται άμεση παρέμβαση με σκοπό τον περιορισμό της ζημιάς στο πλοίο και την αποφυγή μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στην δεύτερη κατηγορία ανήκουν τα πλοία που το ναυαγίο τους οφείλεται σε βυθίσεις και ανατροπές. Εδώ, όπως και στην πρώτη κατηγορία, απαιτείται άμεση παρέμβαση για τους ίδιους λόγους.

Ένας από τους πιο μεγάλους κινδύνους που υπάρχουν στην περίπτωση ενός ναυαγίου, όσον αφορά το περιβάλλον, είναι η εκτεταμένη μόλυνσή του. Αυτός ο παράγοντας δυσχεραίνει και την ναυαγιαίρεσή του η οποία με τη σειρά της καθορίζεται από διάφορους παράγοντες όπως το κόστος της επιθαλάσσιας αρωγής, οι χρησιμοποιούμενες τεχνικές, το κόστος επισκευών καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς του σε ναυπηγείο. Κατά συνέπεια, οι τακτικές αυτές ακολουθούνται όταν το πλοίο βρίσκεται σε ρηχά νερά, καθώς σε διαφορετική περίπτωση είναι ασύμφορη οικονομικά η ανέλκυσή του (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

#### 4.4 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Η θαλάσσια διάσωση είναι μέρος της διαδικασίας ανέλκυσης ενός πλοίου και του φορτίου του μετά από ναυάγιο ή άλλο ναυτικό ατύχημα. Η διάσωση μπορεί να περιλαμβάνει ρυμούλκηση, επαναφόρτωση πλοίου ή πραγματοποίηση επισκευών σε πλοίο και στοιχεία ανέλκυσης (Κουκουμής, 2009). Σήμερα, η προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος από τη διαρροή πετρελαίου ή άλλων ρύπων αποτελεί υψηλή προτεραιότητα.

Πριν από την εφεύρεση του ραδιοφώνου, θα παρέχονταν υπηρεσίες διάσωσης σε ένα σκάφος που υπέστη από οποιοδήποτε πλοίο που περνούσε. Σήμερα, η ανέλκυση και διάσωση πραγματοποιείται από εξειδικευμένες επιχειρήσεις με αφοσιωμένο πλήρωμα και εξοπλισμό (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Η νομική σημασία της ανέλκυσης και διάσωσης, είναι ότι ένα επιτυχημένο μέρος που διέσωσε ένα πλοίο ή το φορτίο του, δικαιούται ανταμοιβή, η οποία είναι ένα ποσοστό της συνολικής αξίας του πλοίου και του φορτίου του αντίστοιχα (Poland, Rooth, 1997). Το ύψος της αποζημίωσης καθορίζεται στη συνέχεια σε "ακρόαση επί της ουσίας" από ναυτικό δικαστήριο σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 της Διεθνούς Σύμβασης Αποταμίευσης του 1989 (Poland, Rooth, 1997).

Η έννοια της ανέλκυσης και διάσωσης από το κοινό δίκαιο θεσπίστηκε από το Δικαστήριο Αγγλικού Ναυαρχείου και ορίζεται ως "μια εθελοντική επιτυχής υπηρεσία που παρέχεται προκειμένου να σωθεί η θαλάσσια περιουσία που κινδυνεύει στη θάλασσα, δίνοντας το σάλβαρ σε ανταμοιβή και ο ορισμός αυτός συμπληρώθηκε περαιτέρω από τη Σύμβαση του 1989.

Αρχικά, μια "επιτυχημένη" διάσωση ήταν εκείνη όπου τουλάχιστον ένα μέρος του πλοίου ή του φορτίου σώθηκε, διαφορετικά η αρχή του "No Cure, No Pay" που σήμαινε ότι ο διασώστης δεν θα πάρει τίποτα. Στη δεκαετία του 1970, ένας αριθμός θαλάσσιων ατυχημάτων των πετρελαιοφόρων μονού δέρματος οδήγησε σε σοβαρές πετρελαιοκηλίδες. Τέτοιες απώλειες που δεν ήταν ελκυστικές για τους διασώστες, οπότε το Lloyd's Open Form (LOF) προέβλεπε ότι ένας διασώστης ο οποίος ενεργεί για να προσπαθήσει να αποτρέψει τις περιβαλλοντικές ζημιές θα πληρωθεί, ακόμη

και αν δεν είχε επιτυχία. Αυτή η πρωτοβουλία του Lloyd's αποδείχτηκε τόσο συμφέρουσα ώστε να ενσωματωθεί στη Σύμβαση του 1989 (Poland, Rooth, 1997).

Όλα τα σκάφη έχουν διεθνή υποχρέωση να παρέχουν λογική συνδρομή σε άλλα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο για να σώσουν τη ζωή τους, αλλά δεν υπάρχει καμία υποχρέωση να προσπαθούν να σωθούν τα πλοία. Οποιαδήποτε προσφορά βοήθειας διάσωσης μπορεί να απορριφθεί αλλά αν γίνει αποδεκτό, συμβαίνει αυτόματα σύμβαση για να δοθεί στον επιτυχημένο σάλβαρ το δικαίωμα σε ανταμοιβή βάσει της Σύμβασης του 1989.

Τυπικά, το πλοίο και ο διασώστης θα υπογράψουν μια συμφωνία LOF, ώστε οι όροι διάσωσης να είναι σαφείς. Από το 2000, έχει γίνει πρότυπο να προστεθεί στο LOF μια ρήτρα SCOPIC ("Ειδική αποζημίωση - P & I Clubs"), ώστε να παρακάμψουν τους περιορισμούς των διατάξεων της "Ειδικής Αποζημίωσης" της Σύμβασης του 1989 (Poland, Rooth, 1997).

Βάσει των ανωτέρω λοιπόν, θα λέγαμε πως υπάρχουν τέσσερις τύποι ανέλκυσης και διάσωσης ως εξής:

#### Συμβόλαιο ανέλκυσης και διάσωσης

Στο συμβόλαιο ανέλκυσης και διάσωσης, ο ιδιοκτήτης του πλοίου και του διασώστημ συνάπτουν σύμβαση ανέλκυσης και διάσωσης πριν από την έναρξη των εργασιών διάσωσης και το ποσό που καταβάλλεται, καθορίζεται από τη σύμβαση. Αυτό μπορεί να είναι ένα σταθερό ποσό, βάση "χρόνου και υλικών", ή οποιονδήποτε άλλο όρο που συμφωνούν και τα δύο μέρη. Η σύμβαση μπορεί επίσης να δηλώνει ότι η πληρωμή οφείλεται μόνο εάν η επιχείρηση διάσωσης είναι επιτυχής ("No Cure, No Pay") ή ότι η πληρωμή οφείλεται ακόμη και αν η πράξη δεν είναι επιτυχής. Μέχρι στιγμής, η συνηθέστερη ενιαία μορφή σύμβασης διάσωσης σε διεθνές επίπεδο είναι η Συμφωνία διάσωσης του Lloyd's (2011), συμφωνία διαιτησίας αγγλικού δικαίου που διαχειρίζεται το Συμβούλιο του Lloyd's, Λονδίνο (Poland, Rooth, 1997).

#### Καθαρή ανέλκυση και διάσωση

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, σε καθαρή ανέλκυση και διάσωση (που ονομάζεται επίσης "διάσωση αξιοκρατίας"), δεν υπάρχει σύμβαση μεταξύ του ιδιοκτήτη των

αγαθών και του διασώστη. Η σχέση είναι αυτή που υπονοείται από το νόμο. Ο διασώστης των περιουσιακών στοιχείων υπό καθαρή διάσωση, πρέπει να φέρει την αξίωσή του για διάσωση σε δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία και αυτό θα αποδώσει διάσωση με βάση την "αξία" της υπηρεσίας και την αξία της αποκατασταθείσας περιουσίας (Poland, Rooth, 1997).

Οι καθαρές αξιώσεις ανέλκυσης και διάσωσης χωρίζονται σε "υψηλής τάξης" και "χαμηλής τάξης" διάσωση. Στην ανέλκυση και διάσωση υψηλού επιπέδου, ο διασώστης εκθέτει τον εαυτό του και το πλήρωμά του σε κίνδυνο τραυματισμού και απώλειας ή βλάβης του εξοπλισμού του, προκειμένου να σωθεί το περιουσιακό στοιχείο που βρίσκεται σε κίνδυνο. Παραδείγματα διάσωσης υψηλού επιπέδου αναφέρονται σε βυθισμένο πλοίο σε βαρύ καιρό, σε πλοίο που πυρπολείται, ανεβαίνουν πλοίο, αεροπλάνο ή άλλο βυθισμένο ακίνητο ή ρυμουλκούν ένα πλοίο που βρίσκεται στην ακτή από την ακτή (Κουκουμής, 2009).

Η ανέλκυση και διάσωση χαμηλής τάξης συμβαίνει όταν ο διασώστης είναι εκτεθειμένος σε ελάχιστο ή καθόλου προσωπικό κίνδυνο. Παραδείγματα διάσωσης χαμηλής τάξης περιλαμβάνουν τη ρυμούλκηση ενός άλλου σκάφους σε ήρεμες θάλασσες, την τροφοδοσία ενός πλοίου με καύσιμο ή το τράβηγμα ενός σκάφους από μια άμμο. Οι διασώστες που εκτελούν αποταμίευση υψηλής τάξης λαμβάνουν σημαντικά υψηλότερη αποζημίωση διάσωσης από εκείνους που πραγματοποιούν διάσωση χαμηλής τάξης.

Προκειμένου μια αξίωση ανέλκυσης και διάσωσης να κατακυρωθεί, πρέπει να πληρούνται τρεις προϋποθέσεις: Το πλοίο πρέπει να κινδυνεύει να βυθιστεί, οι υπηρεσίες πρέπει να γίνονται οικειοθελώς (χωρίς καθήκον να ενεργούν) και, τέλος, η ανέλκυση και διάσωση πρέπει να είναι επιτυχής εν όλω ή εν μέρει.

Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που θα εξετάζονταν από ένα δικαστήριο για τον καθορισμό του ποσού αποζημίωσης του διασώστη. Ορισμένα από αυτά περιλαμβάνουν τη δυσκολία της επιχείρησης, τον κίνδυνο που συνεπάγεται η ασφάλεια, την αξία του αποθηκευμένου ακινήτου, τον βαθμό κινδύνου στον οποίο εκτίθεται το ακίνητο και τις πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Θα ήταν μια σπάνια περίπτωση κατά την οποία το ποσό διάσωσης θα υπερέβαινε το 50% της αξίας του

πλοίου που σώζεται. Πιο συνηθισμένα, οι αποζημιώσεις διάσωσης ανέρχονται στο 10% έως 25% της αξίας του πλοίου.

Οι ιδιοκτήτες ιδιωτικών σκαφών, για να προστατευθούν από τους νόμους διάσωσης σε αντίστοιχη περίπτωση, θα ήταν συνετό να αποσαφηνίσουν με τον διασώστη τους, εάν η επιχείρηση πρόκειται να θεωρηθεί σωτηρία ή απλά να ρυμουλκήσει. Εάν αυτό δεν γίνει, ο ιδιοκτήτης σκαφών μπορεί να συγκλονιστεί για να ανακαλύψει ότι ο διασώστης μπορεί να είναι επιλέξιμος για σημαντική αποζημίωση αποταμίευσης και μπορεί να τοποθετηθεί εμπράγματο δικαίωμα στο σκάφος εάν δεν καταβληθεί.

Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί η περίπτωση του Costa Concordia όπου ήταν η μεγαλύτερη απομάκρυνση ναυαγίου στην ιστορία. Η επιχείρηση απαιτούσε 500 μηχανικούς και κόστισε περισσότερα από 800 εκατομμύρια δολάρια (600 εκατομμύρια ευρώ). Το πολυτελές πλοίο χτύπησε ένα βράχο και ανατράπηκε κοντά στο νησί Giglio, σκοτώνοντας 32 άτομα. Το καύσιμο πετρελαίου αφαιρέθηκε μέσα σε λίγους μήνες μετά το ναυάγιο, αλλά η σκουριά δεν είχε μετακινηθεί μέχρι και έξι μήνες μετά το ναυάγιο.

Η επιχείρηση ανέλκυσης του ναυαγίου, χρειάστηκε 18 ώρες για να ολοκληρωθεί, αλλά ακολούθησαν πολλές περαιτέρω εργασίες μετέπειτα. Περαιτέρω κιβώτια προσκολλήθηκαν στην άλλη πλευρά του πλοίου και το νερό μέσα στα κιβώτια και στις δύο πλευρές του πλοίου, επιχειρήθηκε να αντληθεί. Τα δοχεία που γεμίζουν με αέρα δημιούργησαν την άνωση, ανεβάζοντας την γιγαντιαία κατασκευή στην επιφάνεια της θάλασσας, ώστε να μπορούν να απομακρυνθούν και να αποσυναρμολογηθούν τα όποια θραύσματα είχαν δημιουργηθεί από το ναυάγιο.

Για το πλοίο, οι μηχανικοί έχτισαν υποβρύχιες πλατφόρμες και εξασφάλισαν πως το πλοίο θα βρισκόταν σε αυτά, χρησιμοποιώντας καλώδια. Η ανέλκυση του Costa Concordia ήταν μια εντυπωσιακή υπόθεση, αλλά δεν είναι μόνο το τελευταίο σε μια μακρά ιστορία απομάκρυνσης ναυαγίου και διάσωσης μέσω ανέλκυσης.

Στην Ελλάδα ωστόσο, ένα άλλο παράδειγμα είναι εκείνο της ανόδου του βυθισμένου κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond, το οποίο βυθίστηκε λίγο πριν από το δημοφιλές νησί της Σαντορίνης πριν από 11 χρόνια, αφήνοντας δυο γάλλους επιβάτες



να αγνοούνται και να θεωρούνται νεκροί στις μέρες μας. Το 2016, η ακτοφυλακή και οι τοπικές αρχές εξέδωσαν διάταγμα να θέσουν σε κίνηση μέσω ανέλκυσης την απομάκρυνση του πλοίου που κατασκευάστηκε το 1986 από την Louis Hellenic Cruises.

Όπως δήλωσαν τότε οι οικολόγοι, το ναυάγιο Sea Diamond παρουσιάζει δυνητικό περιβαλλοντικό κίνδυνο και αποτελεί κίνδυνο για τη ναυτιλία. Η επιστολή εκείνη βέβαια και το σχετικό διάταγμα, δεν περιείχε καμία διάταξη για το ποιος θα πληρώσει για την κατάργηση του ναυαγίου. Ορισμένοι ειδικοί εκτιμούσαν ότι θα μπορούσε να κοστίσει εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια.

Στο ιστορικό του ναυαγίου, αναφέρεται πως στις 5 Απριλίου 2007, το κρουαζιερόπλοιο 143 mtr προσέκρουσε σε έναν ηφαιστειακό ύφαλο οποίος δημιουργήθηκε από μια τεράστια ηφαιστειακή έκρηξη πριν από 3.500 χρόνια. Περίπου 1.600 επιβάτες και πλήρωμα απομακρύνθηκαν με ασφάλεια, αλλά ένας 45χρονος Γάλλος επιβάτης και η έφηβη κόρη του, θεωρείται ότι πνίγηκαν και οι δύο δεν μπόρεσαν να εντοπίσουν κανένα πτώμα.

Η ρύπανση ήταν περιορισμένη, με περισσότερες ανησυχίες για τη στιγμή που εκφράστηκαν σχετικά με τις πιθανές τοξίνες που εκπέμπονται από τη φθορά των ηλεκτρονικών στοιχείων του πλοίου. Το καύσιμο από το ναυάγιο αφαιρέθηκε το 2009. Κάτω από την αυξανόμενη πίεση για την επίδραση του ναυαγίου, η ελληνική κυβέρνηση δήλωσε το 2011 ότι δεν θα μπορούσε να αντέξει οικονομικά την επιχείρηση ανέλκυσης και ότι η εταιρεία Louis Hellenic θα έπρεπε να καλύψει το κόστος.

Η Εταιρεία ισχυρίστηκε λανθασμένες πληροφορίες χαρτογράφησης στο επίσημο ναυτικό χάρτη που χρησιμοποίησε ο καπετάνιος του πλοίου και όπου προκάλεσε το ναυάγιο του. Ανέφερε ότι ο επίσημος Ναυτικός χάρτης του Ελληνικού Υδρογραφικού Γραφείου για την ακτή της Σαντορίνης περιελάμβανε λανθασμένες πληροφορίες, με αποτέλεσμα το πλοίο να χτυπήσει έναν υποβρύχιο βράχο και να βυθιστεί μέσα σε λίγες ώρες.

Μια έρευνα στο βυθό της περιοχής ατυχημάτων που ανέθεσε η επιχείρηση σε ειδικούς, διαπίστωσε ότι οι βράχοι που έπληξε το πλοίο δεν είχαν επισημανθεί στον

επίσημο χάρτη. Η εταιρεία είπε λοιπόν ότι το γράφημα σχεδιάστηκε το 1989 και δεν περιελάμβανε ενημερωμένες επίσημες διορθώσεις. Η απόφαση για την έρευνα έγινε μετά την επανεξέταση ορισμένων αναπάντητων ερωτημάτων σχετικά με τις έρευνες του Εισαγγελέα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> – ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

### 5.1 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Αναφερόμενοι σχετικά στους τρόπους ανέλκυσης των ναυαγίων και τους όρους στο δίκαιο της θάλασσας, θα λέγαμε όπως σημειώθηκε και παραπάνω, πως η θαλάσσια διάσωση και ανέλκυση ενός ναυαγίου είναι η διαδικασία ανάκτησης ενός πλοίου και του φορτίου του μετά από ναυάγιο ή άλλο ναυτικό ατύχημα (Παπαγιάννη, 2009). Η διάσωση αυτή στο ναυτικό δίκαιο, μπορεί να περιλαμβάνει ρυμούλκηση, επαναφόρτωση πλοίου ή πραγματοποίηση επισκευών σε πλοίο (Πουλαντζάς, 2005).

Σήμερα, η προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος από τη διαρροή πετρελαίου ή άλλων ρύπων, αποτελεί υψηλή προτεραιότητα με σκοπό την άμεση και ορθή ανέλκυση των ναυαγίων. Έτσι λοιπόν, η όποια διάσωση και ανέλκυση πραγματοποιείται από εξειδικευμένες επιχειρήσεις με αφοσιωμένο πλήρωμα και εξοπλισμό, με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος και της θαλάσσιας ζωής.

Βάσει των ανωτέρω επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί πως ορισμένοι οργανισμοί ναυτικής διάσωσης και ανέλκυσης πλοίων, όπως το Royal National Lifeboat Institution της Βρετανίας, επιμένουν ότι τα πληρώματα των σωστικών λέμβων τους, θα πρέπει να παραιτούνται από το δικαίωμά τους να διεκδικήσουν αποζημίωση για τη διάσωση ενός πλοίου (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, σύμφωνα με το νόμο περί εμπορικής ναυτιλίας του 1995 και τις διαδικασίες ανέλκυσης, όλα τα άλλα φορτία και τα όποια μέρη του πλοίου, παραμένουν στην ιδιοκτησία των αρχικών ιδιοκτητών τους. Οποιοσδήποτε, συμπεριλαμβανομένων των δυτών ή άλλων ατόμων, που αφαιρούν αυτά τα προϊόντα κατά την ανέλκυση, θα πρέπει να ενημερώνει τον παραλήπτη ναυαγίου για να αποφύγει την κατηγορία για κλοπή (Bocquillon, Guyonnet, 2002). Καθώς λοιπόν η ελεύθερη δραστηριότητα των καταδύσεων είναι κοινή, υπάρχουν νόμοι για την προστασία των ιστορικών ναυαγίων αρχαιολογικής σημασίας και ο νόμος περί

προστασίας των στρατιωτικών παρακρατήσεων του 1986, προστατεύει τα πλοία που βρίσκονται στο βυθό της θάλασσας και δεν έχουν ανελκυθεί.

Η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων όσον αφορά την παροχή βοήθειας και ανέλκυσης στη θάλασσα αντανάκλα τις παραδοσιακές νομικές αρχές της θαλάσσιας αυτής διαδικασίας (Poland, Rooth, 1997). Επίσης, η διεθνής σύμβαση του 1989 για τη διάσωση ενσωμάτωσε τις βασικές διατάξεις της σύμβασης του 1910 και πρόσθεσε και ορισμένες νέες διατάξεις.

Η σύμβαση διάσωσης και ανέλκυσης του 1989, τέθηκε σε ισχύ στις 14 Ιουλίου 1996 με σχεδόν 20 κράτη να συμφωνούν στις αρχές αυτής. Για τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη σε αμφότερες τις συμβάσεις, η Σύμβαση του 1989 υπερισχύει έναντι του 1910, όπου οι διατάξεις τους είναι αμοιβαία ασυμβίβαστες (Παπαγιάννη, 2009).

Αναφερόμενοι ωστόσο αποκλειστικά στις μεθόδους και τεχνικές ανέλκυσης ναυαγίων, αυτές θα λέγαμε πως οριοθετούνται ως εξής (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014)

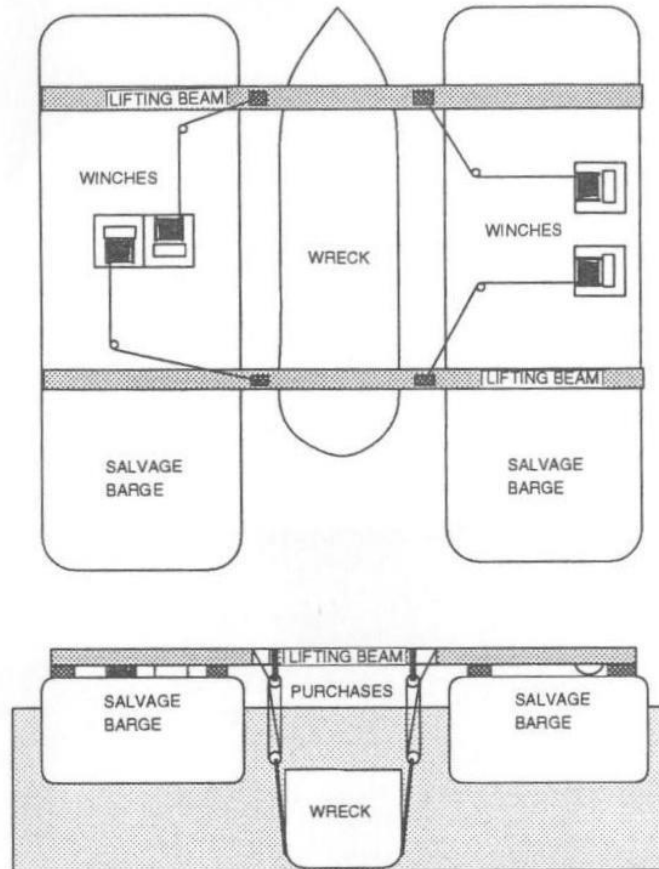
- Ολική ανέλκυση - Ολόκληρο το πλοίο ανελκύεται
- Κατά τμήματα
- Μερική ανέλκυση - Αφαίρεση τμήματος πλοίου που παρεμποδίζει την διέλευση άλλων πλοίων δια θαλάσσης
- Διαδικασία Ταφής - Χρησιμοποιείται μόνο όταν δεν μπορούν να εφαρμοστούν άλλες μέθοδοι

Στις πλέον ειδικότερες ενέργειες ανέλκυσης πλοίων, αναφέρονται οι τεχνικές

- Ανάκτηση\_Άντωσης – Πραγματοποιείται σε στεγανοποίηση γάστρας και απάντληση νερού. Τα μειονεκτήματα είναι οι ελεύθερες επιφάνειες του πλοίου και η ευστάθεια.
- Κατανομή της άντωσης – αναφέρεται στην επίτευξη αντοχής του πλοίου
- Εξωτερική Άντωση – Αναφέρεται στην παραγωγή μεγάλων κάθετων

δυνάμεων με ποντόνια. Τα μειονεκτήματα είναι η πρόσδεση και ο χειρισμός των ποντονιών

- Ανέλκυση Πλοίου με Sheer Legs
- Ανέλκυση Πλοίου με πλωτές εξέδρες με ανυψωτικά μέσα.



**Σχήμα 4 – Ανέλκυση Πλοίου με Ανάκτηση Άντωσης.**

## Ολική Ανέλκυση

Η ανέλκυση του πλοίου ως άθικτο ίσως να απαιτεί την ανόρθωση του σκάφους ή και την ανατροπή του, σε πρώτη φάση. Οπότε το κύτος θα πρέπει να παραμείνει στεγανό μέσω εργασιών ενίσχυσης και διορθώσεων. Επίσης, ανέλκυση μπορεί να επιτευχθεί μόνο συνδυάζοντας έναν γερανό και ισχυρά ρυμουλκά τα οποία τραβάνε από το μέρος προσάραξης (Bocquillon, Guyonnet, 2002).

Στο σημείο αυτό, με στόχο την επιτυχή έκβαση της προσπάθειας ανέλκυσης καθίστανται απαραίτητες οι βελτιώσεις στην άνωση του πλοίου χρησιμοποιώντας αερόσακους, ενισχύσεις πλευστότητας καθώς και πεπιεσμένο αέρα. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Angeln το οποίο επέπλευσε ως την Καραϊβική χρησιμοποιώντας πεπιεσμένο αέρα.

Με χρήση του εδάφους, τραβιέται το πλοίο στην ξηρά και πραγματοποιείται η αποσυναρμολόγηση και η ανακύκλωση, όπως συνέβη από τη Νότια Κορέα με το οχηματαγωγό Morning Sun το 2008. Με τη δημιουργία πλατφόρμας για την εισαγωγή στηριγμάτων κάτω από το ναυάγιο ώστε να τραβηχτεί το πλοίο σε όρθια θέση με τη χρήση sheerlegs βαρέων φορτίων, πραγματοποιήθηκε στην περίπτωση του Costa Concordia. Για μικρότερα ναυάγια πραγματοποιείται πλήρης άρση, όπως για παράδειγμα το Marinero 1 που ήρθε άθικτο στις ακτές της Κροατίας το 2009.

### **Μερική Ανέλκυση**

Πραγματοποιείται κατά τμήματα με μερική απομάκρυνση, αφήνοντας κάποιο τμήμα του ναυαγίου στη θέση του. Χρήση του γίνεται σε περίπτωση που χρειαστεί η εξάλειψη μιας υπερκατασκευής όπου οι γερανοί θα αφήσουν τα υπόλοιπα τμήματα σε ένα ασφαλές βάθος του νερού, το πιο πιθανό σε ένα πλωτό κανάλι, όπως συνέβη με το φορτηγό πλοίο California το οποίο χάθηκε στα Malacca Straits το 2006. Όσον αφορά την αποσπασματική αφαίρεση ή/και τεμαχισμό σε μικρότερα τμήματα, αυτά απομακρύνονται με γερανό, ή οποιοδήποτε άλλο μέσο, όπως με ένα ελικόπτερο, γεγονός το οποίο έλαβε χώρα στην περίπτωση του Riverdance το 2008, στα παράλια της Βόρειας Αγγλίας.

Τέλος, δύναται να εφαρμοστεί μέθοδος κοπής επί τόπου σε μεγάλα τμήματα με χρήση αλυσίδας κοπής ή εκρηκτικών τα οποία φορτώνονται σε πλωτά και ρυμουλκούνται με στόχο την ανακύκλωσή τους, όπως το MSC Napoli, το οποίο ναυάγησε στα ανοικτά της νότιας ακτής του Ηνωμένου Βασιλείου το 2007.

## 5.2 ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΒΑΣΕΙ ΔΙΚΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Αναφερόμενοι στους καλυπτόμενους όρους στην περίπτωση ανέλκυσης ναυαγίων βάσει δικαίου της θάλασσας, θα λέγαμε πως πρώτιστα οριοθετείται ο ορισμός του ναυαγίου, όπου σύμφωνα με το άρθρο 255 του νόμου για την εμπορική ναυτιλία του 1995, ο ορισμός του ναυαγίου περιλαμβάνει τις διαδικασίες "jetsam, flotsam, lagan για τα εγκαταλελειμμένα στην ακτή της θάλασσας ή σε οποιοδήποτε άλλο σημείο του βυθού της θάλασσας με παλιρροϊκό νερό" (Παπαγιάννη, 2009).

Η διαδικασία jetsam περιγράφει τα εμπορεύματα που ρίχνονται από το πλοίο για να ελαφρύνει και το οποίο κινδυνεύει να βυθιστεί. Το σκάφος μπορεί ακόμα να χαθεί κάτω από αυτές τις συνθήκες. Η διαδικασία Flotsam περιγράφει προϊόντα που χάθηκαν από πλοίο που έχει βυθιστεί και θεωρείται ως ναυάγιο. Τα αγαθά είναι ανακτήσιμα επειδή παραμένουν επί του πλοίου. Τέλος η διαδικασία Lagan περιγράφει τα εμπορεύματα που μεταφέρονται στη θάλασσα από ένα πλοίο το οποίο στη συνέχεια βυθίζεται και θεωρείται ναυάγιο. Τα εμπορεύματα είναι ενισχυμένα με τρόπο τέτοιο, έτσι ώστε να μπορούν να ανακτηθούν μετά τη τυχόν βύθιση του πλοίου (Παπαγιάννη, 2009).

Επίσης ο όρος της απερήμωσης περιγράφει την ιδιοκτησία ενός ναυαγίου, είτε πρόκειται για πλοίο είτε για φορτίο, που εγκαταλείφθηκε στη θάλασσα από εκείνους που την είχαν αναλάβει την ανελκυσή του και χωρίς καμία μελλοντική ελπίδα ανάκτησης (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995). Ωστόσο, εάν ένα σκάφος βγαίνει από τα αγκυροβόλιά του, δεν ταξινομείται γενικά ως ναυάγιο για τους σκοπούς του Εμπορικού Ναυτιλιακού Νόμου του 1995, δεδομένου ότι δεν εγκαταλείφθηκε χωρίς ελπίδα ανάκτησης ή ανέλκυσης (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995).

Επίσης, διάφοροι σημαντήρες όπως σημαδούρες δεδομένων και πρόσδεσης δεν ταξινομούνται ως ναυάγιο. Εντούτοις, οι σημαντήρες που αποτελούν μέρος του αλιευτικού εξοπλισμού μπορούν να ταξινομηθούν ως ναυάγιο όταν αλλοιώνονται ως προς την χρήση τους (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995).



Ως προς τα καθήκοντα και τα δικαιώματα εκείνου που προβαίνει στη διάσωση και ανέλκυση ενός πλοίου, σύμφωνα με τον Εμπορικό Ναυτιλιακό Νόμο του 1995, εάν κάποιος ανακτήσει ένα υλικό καταστροφής, πρέπει να το δηλώσει στον παραλήπτη. Οι ανιχνευτές θα πρέπει να αναφέρουν τις ανακτήσεις τους υποβάλλοντας μια συμπληρωμένη έκθεση για ναυάγιο και διάσωσης εντός 28 ημερών από την ανάκτηση. Θα πρέπει να δώσουν μια πλήρη περιγραφή του ναυαγίου.

Σύμφωνα με με τον Εμπορικό Ναυτιλιακό Νόμο του 1995, αν κάποιος είναι κάτοχος ναυαγίου, πρέπει να αποδείξει την ιδιοκτησία του προς ικανοποίηση του Παραλήπτη, όπου έχει ανακτηθεί και αναφερθεί το υλικό ναυαγίου. Πρέπει να προσκομίσει την απόδειξη ιδιοκτησίας εντός ενός έτους από την αναφορά του υλικού. Θα δικαιούται να επιστρέψει το ακίνητό του αμέσως μόλις καταβάλει οποιεσδήποτε οφειλόμενες δαπάνες και κατάλληλη αποζημίωσης διάσωσης στους διασώστες (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995).

Εάν ένα ναυάγιο από τα ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου, παραμένει αζήτητο στο τέλος ενός έτους, γίνεται ιδιοκτησία του Βασιλείου ή του αποδέκτη του Βασιλείου όπως το Δουκάτο της Κορνουάλης. Εάν το ναυάγιο από τα χωρικά ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου δεν έχει ζητηθεί στο τέλος ενός έτους, ο παραλήπτης θα διαθέσει το ευρήμα εξ ονόματος του Βασιλείου. Εάν το ναυάγιο από τα εξωτερικά χωρικά ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου δεν έχει ζητηθεί στο τέλος ενός έτους, ο ιδιοκτήτης μετά αυτή τη χρονική περίοδο, δεν φέρει καμία αξίωση (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995).

Ωστόσο, ο παραλήπτης του ναυαγίου είναι υπεύθυνος για την επιβολή του νόμου περί εμπορικής ναυτιλίας του 1995 σε σχέση με το ναυάγιο και τη διάσωση και παρακολουθεί ενεργά τις δραστηριότητες κατάδυσης και διάσωσης και τα κοινωνικά μέσα ενημέρωσης καθώς και την ενημέρωση και εκπαίδευση των χρηστών της θάλασσας για τις ευθύνες τους (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995).

Ορισμένα από τα ναυάγια καλύπτονται επίσης από άλλα νομοθετήματα, όπως το νόμο περί προστασίας των ναυαγίων του 1973 ή το νόμο περί προστασίας των στρατιωτικών παρακρατήσεων του 1986 (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995). Ο Παραλήπτης θα πρέπει να συνεργάζεται στενά με άλλα κυβερνητικά τμήματα και

οργανισμούς πολιτιστικής κληρονομιάς που ασχολούνται με θέματα που σχετίζονται με το ναυάγιο και την ανελκυσή του (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995).

Εκτός των ανωτέρω όμως, ο νόμος περί ναυαγίου και ανέλκυσης πλοίων, υποστηρίζεται από τρεις βασικοί νόμοι που ισχύουν για τα ναυάγια και τις ανελκύνσεις αυτών ως εξής (Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, 1995):

- Νόμος για την προστασία των ναυαγίων του 1973
- Νόμος περί προστασίας των στρατιωτικών παρακρατήσεων του 1986

Ανάλογα με τον τόπο όπου βρίσκεται ο χώρος ναυαγίου και ανέλκυσής του, μπορεί επίσης να ισχύει και ο νόμος περί αρχαίων μνημείων και αρχαιολογικών περιοχών του 1979.

Τέλος, σημειώνεται πως σύμφωνα με τον Εμπορικό Ναυτιλιακό Νόμο του 1995, ο κάθε διασώστης ανέλκυσης πλοίου, πρέπει να αναφέρει στον παραλήπτη του ναυαγίου όλα τα υλικά ναυαγίων που ανακτώνται από τα χωρικά ύδατα και οποιοδήποτε υλικό ναυαγίου (Νόμος για την προστασία των ναυαγίων του 1973).

Αυτά μπορεί να είναι το υλικό που ανακτάται από το χώρο του ναυαγίου - ανεξαρτήτως ηλικίας, μεγέθους ή φαινομενικής σημασίας ή αξίας. Ο νόμος περί προστασίας των ναυαγίων το 1973, σημειώνει πως το τμήμα 1 του νόμου, έχει σχεδιαστεί για να προστατεύει τα ναυάγια που έχουν ιστορική, αρχαιολογική ή καλλιτεχνική σημασία.

Όταν ένα ναυάγιο και η διαδικασία ανέλκυσής του, προστατεύεται βάσει αυτής της νομοθεσίας, υπάρχει προστατευόμενο περιοχή γύρω από τον καθορισμένο χώρο και απαγορεύεται η κατάδυση, εκτός εάν έχει εκδοθεί σχετική άδεια από τον αρμόδιο Οργανισμό Εθνικής Κληρονομιάς. Η Ενότητα 2 του νόμου περί προστασίας των ναυαγίων καλύπτει τα ναυάγια που θεωρούνται δυνητικά επικίνδυνα και τα οποία διαχειρίζεται ο παραλήπτης ναυαγίου. Για λόγους ασφάλειας, υπάρχει μια αυστηρή πολιτική μη εισόδου για τα ναυάγια που θεωρούνται επικίνδυνα λόγω του περιεχομένου τους. Αυτά τα ναυάγια έχουν απαγορευμένη περιοχή διέλευσης γύρω τους (Νόμος για την προστασία των ναυαγίων του 1973).

### 5.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΚΑΙΟΥ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΕΩΣ ΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ

#### *5.3.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ*

Η προστασία των υποβρύχιων αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων αποτελεί προσωπική ευθύνη των Κρατών στα οποία περιέχονται τα χωρικά ύδατα. Ο καθορισμός συγκεκριμένων θαλάσσιων περιοχών ως ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι, αποτελεί βασική προϋπόθεση για το σύστημα προστασίας. Ωστόσο, πρόβλημα προκύπτει όταν οι χώροι αυτοί βρίσκονται σε Διεθνή Ύδατα, δηλαδή εκτός δικαιοδοσίας ενός συγκεκριμένου κράτους (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

### 5.3.2 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟ (UNCLOS 1982)

Η συγκεκριμένη Συνθήκη, παρόλο που αφορά τα συμβαλλόμενα κράτη, τείνει να αποτελέσει μέρος του Εθνικού Δικαίου. Τα δικαιώματα του Παράκτιου Κράτους δεν μπορούν να ασκηθούν από άλλο Κράτος και συνήθως αφορούν την αιγιαλίτιδα ζώνη, την υφαλοκρηπίδα και τυχόν υπάρχουσες βραχονησίδες. Ωστόσο, πέραν της Υφαλοκρηπίδας (δηλαδή σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 km από την αρχή της αιγιαλίτιδας ζώνης) δεν ισχύουν αυτά τα δικαιώματα. Όσον αφορά την ανοικτή Θαλάσσια Περιοχή, σύμφωνα με την UNCLOS 1982, το σύνολο των αρχαιολογικών αντικειμένων που ανευρίσκονται φυλάσσονται ή διατίθενται με σκοπό το συμφέρον της ανθρωπότητας, αλλά και των δικαιωμάτων του Κράτους καταγωγής ή των αναγνωρισμένων ιδιοκτητών, πλοιοκτητών, ασφαλιστικών εταιριών, κλπ. Με βάση ότι όλα τα υποβρύχια αρχαιολογικά/ιστορικά αντικείμενα πρέπει να προστατεύονται σε κάθε περίπτωση, τα κράτη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Σύμφωνα με το Άρθρο 33 της UNCLOS 1982, το Παράκτιο Κράτος μπορεί να παρέμβει σε περίπτωση προσπάθειας εμπορίας αυτών των αντικειμένων, καθώς η ανέλκυσή τους χωρίς την έγκρισή του θεωρείται παραβίαση των κρατικών δικαιωμάτων. Επίσης, καμιά διάταξη του Άρθρου 303 δεν προκαλεί πρόβλημα στα δικαιώματα των ιδιοκτητών, στο δίκαιο Ναυαγιαίρεσης, σε νόμους Ναυτικού Δικαίου ή τους νόμους για πολιτιστικές ανταλλαγές (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Τα παράκτια κράτη έχουν τη δυνατότητα έρευνας και ανέλκυσης αρχαιολογικών και ιστορικών αντικειμένων τα οποία βρίσκονται στο βυθό ή σε ΑΟΖ ή εντός Υφαλοκρηπίδας. Ακόμη, ειδικά δικαιώματα θα πρέπει να αναγνωριστούν όσον αφορά τη διαχείριση των αντικειμένων ως προς όφελος των κρατών καταγωγής τους, ανεξαρτήτως της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι τα παράκτια κράτη έχουν την δυνατότητα μέσα απο την συγκεκριμένη Συνθήκη να υιοθετήσουν όρους και συνθήκες για τα πλοία που

περνούν μέσα από τα χωρικά τους ύδατα. Μπορούν επίσης να σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τον κανονισμό και τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων, την προστασία των βοηθημάτων και εγκαταστάσεων πλοήγησης και άλλων εγκαταστάσεων, καθώς και τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επάνδρωση ή τις προδιαγραφές εξοπλισμού των ξένων πλοίων, εκτός εάν εφαρμόζουν τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς και σταθερές. Η ίδια σύμβαση υποχρεώνει τα ξένα τροφοδοτούμενα με πυρηνική ενέργεια πλοία που μεταφέρουν πυρηνικές και άλλες εγγενώς επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες να φέρουν έγγραφα και να τηρούν όλα τα μέτρα πρόληψης, όταν περνούν από τα χωρικά ύδατα κάποιου άλλου κράτους. Η σύμβαση υπογράφηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Μέχρι σήμερα έχει επικυρωθεί από 158 χώρες. Κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Νόμο 2321/1995 (ΦΕΚ Αϋ 136).

Επιπρόσθετα, το άρθρο 94 της UNCLOS, στην παράγραφο 7 απαιτεί από κάθε κράτος να διενεργήσει μια έρευνα που θα γίνεται από ή ενώπιον ενός καταρτισμένου προσώπου ή προσώπων για κάθε ναυτικό ατύχημα ή περιστατικό πλοήγησης στην ανοιχτή θάλασσα που περιλαμβάνει κάποιο πλοίο με τη σημαία του και έχει ως συνέπεια απώλεια ζωής ή σοβαρό τραυματισμό των υπηκόων άλλου κράτους ή σοβαρή καταστροφή σε πλοία ή εγκαταστάσεις άλλου κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον.

### 5.3.3 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ UNESCO 2001

Η συγκεκριμένη σύμβαση αποσκοπεί στην προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς και αποτελεί το διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την εξασφάλιση και την προστασία των ενάλιων πολιτιστικών μνημείων. Τα σημαντικότερα σημεία της είναι τα εξής (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014):

- Κάθε ίχνος ανθρώπινης παρουσίας πολιτιστικού, αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα που έχει υποστεί μερική ή ολική βύθιση σε βάθος 100 ετών, χαρακτηρίζεται ως υποβρύχια πολιτιστική κληρονομιά.
- Οι επεμβάσεις που αφορούν στην ανέλκυση των αντικειμένων πρέπει να γίνονται με μεθόδους μη καταστροφικής έρευνας.
- Το ανασυρόμενο αντικείμενο δεν θα πρέπει να γίνεται προϊόν εμπορίου.
- Δεν υφίσταται δραστηριότητα υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς που να υπόκειται στο δίκαιο Ναυαγισίας ή Ανέλκυσης θησαυρών, εκτός αν πραγματοποιείται κατόπιν εντολής αρμόδιων υπηρεσιών.
- Με στόχο την παρατήρηση και την διεθνή συνεργασία προτείνεται η υπεύθυνη και αβλαβής παρουσία του κοινού στην κατά χώρα υποβρύχια πολιτιστική κληρονομιά.
- Η επιμόρφωση, η μεταφορά τεχνολογίας και η διάδοση της ενημέρωσης είναι απαραίτητο να προωθούνται με σκοπό την επιμόρφωση του κοινού, ώστε για την αξία των ευρημάτων.
- Τα κράτη-μέλη επικύρωσης της Σύμβασης δεσμεύονται να υιοθετήσουν τα αναγκαία μέτρα για τη διάσωση των υποβρύχιων ευρημάτων προς όφελος της ανθρωπότητας, μέσω εφαρμογής των πιο πρόσφορων μέτρων ανάλογα με τις δυνατότητές τους. Ακόμα, συνεργάζονται με σκοπό να εξασφαλίζουν την προστασία και την διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς αλλά και την αμοιβαία χρήση πληροφοριών.

- Τέλος, κρίνεται απαραίτητη η λήψη κατάλληλων μέτρων για την ευαισθητοποίηση του κοινού ως προς την αξία των υποβρύχιων πολιτιστικών ευρημάτων, ενώ συνεργάζονται και συμμετέχουν στην UNESCO με στόχο την εφαρμογή της Σύμβασης.

#### 5.3.4 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το Ελληνικό Δίκαιο περιλαμβάνει μια σειρά από νόμους για την προστασία των ενάλιων αρχαίων, την σύσταση δημοσίων οργανισμών προστασίας τους (πχ. Εφορεία Ενάλιων Αρχαίων), την αντιμετώπιση των όποιων προβλημάτων σχετικά με την πολιτιστική κληρονομιά και τη ρύπανση του ελληνικού θαλάσσιου χώρου λόγω ναυαγίων. Το τελευταίο αποτελεί ίσως και το σημαντικότερο κομμάτι από όλα (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Βάσει του Άρθρου 2 του νόμου 2881/2001, γίνεται αναφορά σε ναυάγια μέσα σε λιμένες, σε διώρυγες και διαύλους. Ο κύριος του ναυαγίου που αποτελεί κίνδυνο για τις παραπάνω περιοχές, ή που προκαλεί την παρεμπόδιση της προσόρμισης, της αγκυροβόλησης, της παραβολής, της χρήσης κρηπιδωμάτων (και τη λειτουργία τους), ή που προσβάλλει το περιβάλλον (ή απειλεί να το προσβάλλει), έχει την υποχρέωση ανέλκυσης και απομάκρυνσης ολόκληρου ή κατά τμήματα του ναυαγίου. Επίσης, σε ειδικές περιπτώσεις, υποχρεούται να το μετακινήσει ή να το καταστρέψει ολοσχερώς, δηλαδή να το εξουδετερώσει, με βάση ισχύουσες διατάξεις (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Ο κύριος του ναυαγίου καλείται να προβεί στις παραπάνω ενέργειες, μέσω εγγράφου, με στόχο την εξάλειψη του κινδύνου και την αποτροπή των δυσμενών συνεπειών λόγω ύπαρξης του ναυαγίου, μέσα σε προθεσμία 3 μηνών. Σε διαφορετική περίπτωση, ο υπεύθυνος οργανισμός δικαιούται να προβεί σε ενέργειες, των οποίων οι δαπάνες χρεώνονται στον κύριο του ναυαγίου. Στην περίπτωση που δεν καταβληθούν άμεσα, τότε καταλογίζονται εις βάρος του και η είσπραξή τους γίνεται βάση των διατάξεων περί είσπραξης δημοσίων εσόδων (η παράταση που δίνεται είναι 2 μήνες).

Στην περίπτωση που ο κύριος του ναυαγίου έχει αρχίσει τις παραπάνω διαδικασίες αλλά λόγω αντικειμενικών δυσκολιών δεν δύναται αυτές να ολοκληρωθούν εντός της δοθείσης προθεσμίας, τότε συνήθως παρέχεται παραπάνω χρονικό διάστημα από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι προθεσμίες δεσμεύουν επίσης και τους διαδόχους του κυρίου μετά την δημοσίευση ή την έκδοση της



πρόσκλησης.

Βάσει του Άρθρου 4 του Νόμου 2881/2001, γίνεται αναφορά σε επικίνδυνα και βλαβερά ναυάγια εκτός λιμένων, διωρύγων και διαύλων. Ο κύριος ενός ναυαγίου που βρίσκεται εντός ή εκτός των θαλάσσιων υδάτων του Οργανισμού του λιμένος, της διώρυγας ή του διαύλου, εμποδίζοντας την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, την προσέγγιση της ακτής, την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων, αλλά και που προκαλεί κίνδυνο του περιβάλλοντος, υποχρεούται βάσει του Άρθρου 2.1 (προσκαλείται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή) να εκπληρώσει την υποχρέωσή του. Για τα υπόλοιπα εφαρμόζονται οι διατάξεις του Άρθρου 2 (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

Στο Άρθρο 5 του Νόμου 2881/2001, γίνεται αναφορά στην περίπτωση αδράνειας του υπόχρεου. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή δύναται να μετακινήσει προσωρινώς το ναυάγιο σε διαφορετική θέση στον ή σε άλλον λιμένα, διώρυγα ή διάυλο, σε συνεννόηση με τον οικείο Οργανισμό ή την Λιμενική Αρχή. Τέλος, ο κύριος ή ο εφοπλιστής φέρει την πλήρη ευθύνη του πλοίου για οποιαδήποτε ζημιά προκαλούμενη από την ακινησία του πλοίου αλλά και για οποιαδήποτε δαπάνη λόγω μετακίνησής του (Αλεγκάκη, Δημόπουλος, Παναγάτος, 2014).

### 5.3.5 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΪΡΟΜΠΙ 2007

Ως προς την εξέλιξη του δικαίου και των σχετικών συμβάσεων στην ανέλκυση των ναυαγίων, αυτή οριοθετείται στην Διεθνή Σύμβαση του Ναϊρόμπι το 2007. Η διεθνής σύμβαση του Ναϊρόμπι για την απομάκρυνση των ναυαγίων το 2007 εγκρίθηκε από διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στην Κένυα το ίδιο έτος (Διεθνή Σύμβαση του Ναϊρόμπι, 2007). Η σύμβαση παρέχει τη νομική βάση για τα κράτη να απομακρύνουν τα ναυάγια που ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια των ζώων, των αγαθών και της ιδιοκτησίας στη θάλασσα, καθώς και το θαλάσσιο περιβάλλον (Διεθνή Σύμβαση του Ναϊρόμπι, 2007).

Η Σύμβαση καλύπτει ένα κενό στο υφιστάμενο διεθνές νομικό πλαίσιο παρέχοντας το πρώτο σύνολο ομοιόμορφων διεθνών κανόνων που αποσκοπούν στη διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής απομάκρυνσης των ναυαγίων που βρίσκονται πέρα από τα χωρικά ύδατα. Η σύμβαση περιλαμβάνει επίσης μια προαιρετική ρήτρα που επιτρέπει στα συμβαλλόμενα κράτη να εφαρμόζουν ορισμένες διατάξεις στο έδαφός τους, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής τους θάλασσας.

Αν και η συχνότητα των ναυτικών ατυχημάτων μειώθηκε δραματικά τα τελευταία χρόνια, κυρίως χάρη στο έργο του ΙΜΟ και στις συνεχείς προσπάθειες των κυβερνήσεων και της βιομηχανίας να ενισχύσουν την ασφάλεια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων ναυαγίων, που εκτιμάται σε σχεδόν δεκατρείς εκατοντάδες παγκοσμίως και ως εκ τούτου, τα προβλήματα που προκαλούν στα παράκτια κράτη και η ναυτιλία εν γένει έχουν, εν πάση περιπτώσει, οξυνθεί.

Τα προβλήματα αυτά είναι τριπλάσια: πρώτον, και ανάλογα με την τοποθεσία του, ένα ναυάγιο μπορεί να συνιστά κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα, ενδεχομένως θέτοντας σε κίνδυνο άλλα σκάφη και τα πληρώματά τους. Δεύτερον, και εξίσου ανησυχητική, ανάλογα με τη φύση του φορτίου, είναι η πιθανότητα ένα ναυάγιο να προκαλέσει σημαντική ζημιά στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον και τρίτον, σε μια εποχή όπου τα αγαθά και οι υπηρεσίες γίνονται όλο και πιο ακριβά, είναι το

ζήτημα του κόστους που συνεπάγεται η σήμανση και η απομάκρυνση επικίνδυνων ναυαγίων. Η Συνέλευση προσπαθεί να επιλύσει όλα αυτά και άλλα, σχετικά θέματα.

Η σύμβαση παρέχει μια υγιή νομική βάση για τα παράκτια κράτη να απομακρύνουν ή να απομακρύνουν από τις ακτές τους ναυαγία που ενέχουν κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή για το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον ή και τα δύο. Θα καταστήσει τους εφοπλιστές οικονομικά υπεύθυνους και θα τους ζητήσει να συνάψουν ασφάλιση ή να παράσχουν άλλη οικονομική εγγύηση για την κάλυψη των εξόδων απομάκρυνσης ναυαγίων. Θα παρέχει επίσης στα κράτη δικαίωμα άμεσης δράσης κατά των ασφαλιστών. Τα άρθρα της σύμβασης καλύπτουν τα εξής στοιχεία (Διεθνής Σύμβαση του Ναϊρόμπι, 2007):

- Αναφορά και εντοπισμός πλοίων και ναυαγίων - που καλύπτουν την αναφορά των θυμάτων στο πλησιέστερο παράκτιο κράτος.
- Προειδοποιήσεις προς τους ναυτικούς και τα παράκτια κράτη για το ναυάγιο και η δράση του παράκτιου κράτους για τον εντοπισμό του πλοίου ή του ναυαγίου.
- Κριτήρια για τον προσδιορισμό του κινδύνου που προκαλούν τα ναυαγία, συμπεριλαμβανομένου του βάθους του ύδατος πάνω από το ναυάγιο, της εγγύτητας των θαλάσσιων οδών, της πυκνότητας και της συχνότητας κυκλοφορίας, του τύπου κυκλοφορίας και της ευπάθειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Περιλαμβάνονται επίσης περιβαλλοντικά κριτήρια όπως οι ζημίες που ενδέχεται να προκύψουν από την απελευθέρωση φορτίου ή πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- Μέτρα για τη διευκόλυνση της απομάκρυνσης των ναυαγίων, συμπεριλαμβανομένων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων για την απομάκρυνση επικίνδυνων πλοίων και ναυαγίων - το οποίο καθορίζει πότε ο εφοπλιστής είναι υπεύθυνος για την απομάκρυνση του ναυαγίου και πότε μπορεί να παρέμβει ένα κράτος
- Ευθύνη του ιδιοκτήτη για τα έξοδα εντοπισμού, σήμανσης και αφαίρεσης πλοίων και ναυαγίων - ο εγκεκριμένος εφοπλιστής υποχρεούται να διατηρεί υποχρεωτική ασφάλιση ή άλλη οικονομική εγγύηση για την κάλυψη της ευθύνης βάσει της σύμβασης και

➤ Επίλυση των διαφορών.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί πως οι εγκυκλίοι 2589/2014 και 2596/2015 ενημέρωσαν τα μέλη ότι η διεθνής σύμβαση του Ναϊρόμπι για την απομάκρυνση των ναυαγίων (WRC), τέθηκε σε ισχύ στις 14 Απριλίου 2015 και περιείχε πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις πιστοποίησης.

Υπενθυμίζεται στους ειδικούς ότι τα πλοία 300 κιλών και άνω που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της WRC ή καλούν σε λιμένα ή υπεράκτια εγκατάσταση σε συμβαλλόμενο κράτος της WRC, πρέπει να φέρουν ένα πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι ισχύει ασφάλιση ή άλλη οικονομική ασφάλεια σύμφωνα με τη Σύμβαση. Το πιστοποιητικό πρέπει να λαμβάνεται από το κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω κράτος είναι συμβαλλόμενο μέρος της WRC.

Από τότε που τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση στις 14 Απριλίου 2015, οι Μπαχάμες, η Κύπρος και ο Παναμάς έγιναν κράτη συμβαλλόμενα μέρη που φέρουν τον σημερινό αριθμό συμβαλλομένων μερών WRC στις 25.

Τα πλοία που είναι νηολογημένα σε χώρες που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της WRC, μπορούν να λάβουν πιστοποιητικά WRC από αρμόδια αρχή σε ένα συμβαλλόμενο κράτος, υπό την προϋπόθεση ότι το κράτος έχει αποδεχθεί να εκδώσει τέτοια πιστοποιητικά για τα εν λόγω πλοία, π.χ. Νήσους Κουκ, Κύπρος, Γερμανία, Λιβερία, Μάλτα, Νήσοι Μάρσαλ, Παλάου ή Ηνωμένο Βασίλειο.

Τα μέλη καλούνται να ελέγξουν εάν οι αρχές του κράτους σημαίας για τα εν λόγω πλοία έχουν συμφωνίες με οποιοδήποτε κράτος της WRC σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών WRC και να υποβάλλουν εγκαίρως αιτήσεις για πιστοποιητικό WRC από μια αρμόδια αρχή του συμβαλλόμενου μέρους.

#### 5.4 ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΕ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Η μεγαλύτερη επιχείρηση θαλάσσιας διάσωσης και ανέλκυσης ναυαγίου που καταγράφηκε, ήταν η άνοδος πλοίου που ανήκε στο δυναμικό του γερμανικού στόλου ανοικτής θάλασσας, το οποίο βούλιαξε στο Scapa Flow το 1919. Μεταξύ 1922 και 1939, ανελκύθηκαν 45 από τα 52 πολεμικά πλοία που βυθίστηκαν, συμπεριλαμβανομένων έξι θωρηκτών, πέντε πολεμικών, πέντε κρουαζιερόπλοιων που ανελκύνθηκαν από το βάθος της θάλασσας σε βάθη έως και 45 μέτρων, κυρίως από την Cox & Danks Ltd & Metal Industries Ltd και αργότερα τα πλοία αυτά διαλύθηκαν για παλιοσίδερα.

Άλλη επιχείρηση αναφέρεται στην εκκαθάριση του λιμένα και την ανέλκυση των πλοίων μετά την επίθεση στο λιμάνι του Περγ Χάρμπορ. Στην Καλιφόρνια και την Δυτική Βιρτζίνια, πολλά πλοία ανελκύθηκαν, αναδιαμορφώθηκαν και επισκευάστηκαν. Επίσης το Σουηδικό πολεμικό πλοίο του Vasa, του 17ου αιώνα, βυθίστηκε τον Απρίλιο του 1961. Βρισκόταν στον πυθμένα του λιμανιού της Στοκχόλμης, αφού το 1628 βυθίστηκε όταν έκανε το πρώτο του ταξίδι.

Αναφέρεται επίσης η ανέλκυση και η μετέπειτα συντήρηση του πλοίου Mary Rose, της ναυαρχίδας του ναυτικού του Βασιλιά Henry VIII, που βυθίστηκε το 1545 στο Solent, βόρεια του Isle of Wight. Όπως και με το πλοίο Vasa, η ανέλκυση της Mary Rose το 1982 ήταν μια πράξη τεράστιας πολυπλοκότητας και ήταν ένα σημαντικό επίτευγμα στη θαλάσσια αρχαιολογία. Τα απομεινάρια του πλοίου, μαζί με τα ανακτώμενα όπλα, τον εξοπλισμό ιστιοπλοΐας και τα προσωπικά εφέ του πληρώματος, εκτίθενται τώρα στο ιστορικό ναυπηγείο Portsmouth και στο κοντινό μουσείο Mary Rose.

Στις 12 Αυγούστου 2000, το ρωσικό υποβρύχιο Kursk βυθίστηκε στη Θάλασσα του Μπάρεντς μετά από εσωτερική έκρηξη, με αποτέλεσμα το θάνατο 118 ναυτικών και αξιωματικών. Ένα τμήμα του κατεστραμμένου υποβρυχίου ανελκύνθηκε στην επιφάνεια στα τέλη του 2001 για να ανακτήσει τα σώματα των θανόντων και να εξαλείψει τον κίνδυνο από τους δύο πυρηνικούς αντιδραστήρες του Kursk. Επίσης το

USS Cole υπέστη σοβαρές ζημιές τον Οκτώβριο του 2000 από τρομοκράτες ενώ βρισκόταν στο λιμάνι της Αδεμμένης της Υεμένης. Διασώθηκε, σώθηκε και επισκευάστηκε για να ταξιδέψει και πάλι.

Τον Ιούλιο του 2006 επίσης, ο Ιαπωνικός μεταφορέας Cougar Ace, γεμάτος με 4.700 αυτοκίνητα Mazda και φορτηγά Isuzu που προορίζονταν για τη βορειοαμερικανική αγορά, ταξίδευε από την Ιαπωνία στο Βανκούβερ της Βρετανικής Κολομβίας όταν έπαθε ρήγμα στον Ειρηνικό Ωκεανό. Η κατάσταση του πλοίου άρχισε γρήγορα να επιδεινώνεται καθώς πήρε το νερό. Η εμπλεκόμενη ομάδα σωτηρίας έπρεπε να εργάζεται σταθερά για 24 ημέρες κατ'ευθείαν για να προσπαθήσει να σώσει το σκάφος και το εξαιρετικά προσοδοφόρο φορτίο του.

Τον Μάιο του 2007 επίσης, η Odyssey Marine Exploration ανέλαβε το Black Swan Project και ανέκτησε περίπου 500 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ σε ασήμι και χρυσά νομίσματα από συγκεκριμένο ναυάγιο στον Ατλαντικό Ωκεανό. Ωστόσο, το ναυάγιο και το περιεχόμενό του διεκδικούνταν από την ισπανική κυβέρνηση. Μια δικαστική διαφορά μέσω των Ομοσπονδιακών Δικαστηρίων των Ηνωμένων Πολιτειών επιλύθηκε τον Φεβρουάριο του 2012, όταν αναφέρθηκε ότι ο δικαστής Magistrate Mark Pizzo διέταξε την Odyssey να επιστρέψει τα κέρματα στην Ισπανία μέχρι τις 24 Φεβρουαρίου 2012 για έκθεση σε μουσεία και όχι κληρονόμους. Το Ανώτατο Δικαστήριο αρνήθηκε να παραμείνει αυτή η διαταγή και η Οδύσσεια συμφώνησε να συμμορφωθεί με την απόφαση.

Ως άλλο παράδειγμα θεωρείται η περίπτωση του Costa Concordia όπου ήταν η μεγαλύτερη απομάκρυνση ναυαγίου στην ιστορία. Η επιχείρηση απαιτούσε 500 μηχανικούς και κόστισε περισσότερα από 800 εκατομμύρια δολάρια (600 εκατομμύρια ευρώ). Το πολυτελές πλοίο χτύπησε ένα βράχο και ανατράπηκε κοντά στο νησί Giglio, σκοτώνοντας 32 άτομα. Το καύσιμο πετρελαίου αφαιρέθηκε μέσα σε λίγους μήνες μετά το ναυάγιο, αλλά η σκουριά δεν είχε μετακινηθεί μέχρι και έξι μήνες μετά το ναυάγιο

Η επιχείρηση ανέλκυσης του ναυαγίου, χρειάστηκε 18 ώρες για να ολοκληρωθεί, αλλά ακολούθησαν πολλές περαιτέρω εργασίες μετέπειτα. Περαιτέρω κιβώτια προσκολλήθηκαν στην άλλη πλευρά του πλοίου και το νερό μέσα στα κιβώτια και στις δύο πλευρές του πλοίου, επιχειρήθηκε να αντληθεί. Τα δοχεία που

γεμίζουν με αέρα δημιούργησαν την άνωση, ανεβάζοντας την γιγαντιαία κατασκευή στην επιφάνεια της θάλασσας, ώστε να μπορούν να απομακρυνθούν και να αποσυναρμολογηθούν τα όποια θραύσματα είχαν δημιουργηθεί από το ναυάγιο. Για το πλοίο, οι μηχανικοί έχτισαν υποβρύχιες πλατφόρμες και εξασφάλισαν πως το πλοίο θα βρισκόταν σε αυτά, χρησιμοποιώντας καλώδια. Η ανέλκυση του Costa Concordia ήταν μια εντυπωσιακή υπόθεση, αλλά δεν είναι μόνο το τελευταίο σε μια μακρά ιστορία απομάκρυνσης ναυαγίου και διάσωσης μέσω ανέλκυσης.

Στην Ελλάδα ωστόσο, ένα άλλο παράδειγμα είναι εκείνο της ανόδου του βυθισμένου κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond, το οποίο βυθίστηκε λίγο πριν από το δημοφιλές νησί της Σαντορίνης πριν από 11 χρόνια, αφήνοντας δυο γάλλους επιβάτες να αγνοούνται και να θεωρούνται νεκροί στις μέρες μας. Το 2016, η ακτοφυλακή και οι τοπικές αρχές εξέδωσαν διάταγμα να θέσουν σε κίνηση μέσω ανέλκυσης την απομάκρυνση του πλοίου που κατασκευάστηκε το 1986 από την Louis Hellenic Cruises.

Όπως δήλωσαν τότε οι οικολόγοι, το ναυάγιο Sea Diamond παρουσιάζει δυνητικό περιβαλλοντικό κίνδυνο και αποτελεί κίνδυνο για τη ναυτιλία. Η επιστολή εκείνη βέβαια και το σχετικό διάταγμα, δεν περιείχε καμία διάταξη για το ποιος θα πληρώσει για την κατάργηση του ναυαγίου. Ορισμένοι ειδικοί εκτιμούσαν ότι θα μπορούσε να κοστίσει εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια.

Στο ιστορικό του ναυαγίου, αναφέρεται πως στις 5 Απριλίου 2007, το κρουαζιερόπλοιο 143 mtr προσέκρουσε σε έναν ηφαιστειακό ύφαλο οποίος δημιουργήθηκε από μια τεράστια ηφαιστειακή έκρηξη πριν από 3.500 χρόνια. Περίπου 1.600 επιβάτες και πλήρωμα απομακρύνθηκαν με ασφάλεια, αλλά ένας 45χρονος Γάλλος επιβάτης και η έφηβη κόρη του, θεωρείται ότι πνίγηκαν και οι δύτες δεν μπόρεσαν να εντοπίσουν κανένα πτώμα.

Η ρύπανση ήταν περιορισμένη, με περισσότερες ανησυχίες για τη στιγμή που εκφράστηκαν σχετικά με τις πιθανές τοξίνες που εκπέμπονται από τη φθορά των ηλεκτρονικών στοιχείων του πλοίου. Το καύσιμο από το ναυάγιο αφαιρέθηκε το 2009. Κάτω από την αυξανόμενη πίεση για την επίδραση του ναυαγίου, η ελληνική κυβέρνηση δήλωσε το 2011 ότι δεν θα μπορούσε να αντέξει οικονομικά την

επιχείρηση ανέλκυσης και ότι η εταιρεία Louis Hellenic θα έπρεπε να καλύψει το κόστος.

Η Εταιρεία ισχυρίστηκε λανθασμένες πληροφορίες χαρτογράφησης στο επίσημο ναυτικό χάρτη που χρησιμοποίησε ο καπετάνιος του πλοίου και όπου προκάλεσε το ναυάγιο του. Ανέφερε ότι ο επίσημος Ναυτικός χάρτης του Ελληνικού Υδρογραφικού Γραφείου για την ακτή της Σαντορίνης περιελάμβανε λανθασμένες πληροφορίες, με αποτέλεσμα το πλοίο να χτυπήσει έναν υποβρύχιο βράχο και να βυθιστεί μέσα σε λίγες ώρες. Μια έρευνα στο βυθό της περιοχής ατυχημάτων που ανέθεσε η επιχείρηση σε ειδικούς, διαπίστωσε ότι οι βράχοι που έπληξε το πλοίο δεν είχαν επισημανθεί στον επίσημο χάρτη. Η εταιρεία είπε λοιπόν ότι το γράφημα σχεδιάστηκε το 1989 και δεν περιελάμβανε ενημερωμένες επίσημες διορθώσεις. Η απόφαση για την έρευνα έγινε μετά την επανεξέταση ορισμένων αναπάντητων ερωτημάτων σχετικά με τις έρευνες του Εισαγγελέα.

Μια άλλη σημαντική περίπτωση ανέλκυσης ναυαγίου, είναι εκείνη του ναυαγίου Αγίας Ζώνης II, όπου σκοπός της ανέλκυσης ήταν το πλοίο με την βοήθεια του τεράστιου πλωτού γερανού να αποκτήσει την πλευστότητα και να οδηγηθεί στο πλησιέστερο ναυπηγείο. Σύμφωνα με πληροφορίες, εξειδικευμένα συνεργεία από δύτες πρέσαραν με αέρα συγκεκριμένα σημεία του πλοίου προκειμένου να αδειάσει το νερό που βρισκόταν μέσα και ταυτόχρονα, ο γερανός τραβούσε το δεξαμενόπλοιο προς το πάνω. Επισημαίνεται ότι από το πλοίο έχουν αντληθεί όλα τα καύσιμα που μετέφερε και έχει σφραγιστεί.

Η βύθισή του έγινε στις 10 Σεπτεμβρίου 2017 και προκάλεσε μεγάλη ρύπανση, με τις πετρελαιοκηλίδες να φτάνουν μέχρι τις ακτές της Γλυφάδας. Το «Αγία Ζώνη II» είναι κατασκευής του 1972, με χωρητικότητα 3.205 τόνων. Βυθίστηκε στις 2:45 τα ξημερώματα της Κυριακής 10 Σεπτεμβρίου νοτιοδυτικά της νησίδας Αταλάντης, ενώ ήταν αγκυροβολημένο και φορτωμένο με 2.200 μετρικούς τόνους fuel oil και 370 μετρικούς τόνους marine gas oil. Στο πλοίο επέβαιναν δύο από τα έντεκα μέλη του πληρώματος. Το σημείο επισκέφθηκε ο υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Νεκτάριος Σαντορινιός και ο αρχηγός του λιμενικού σώματος Σταμάτιος Ράπτης.



## ΕΠΙΛΟΓΟΣ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έγινε κατανοήτο λοιπόν ότι το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο των Συμβάσεων, Κωδικών, Οδηγιών, Συστάσεων και των υπολοίπων σχετικών Κανονισμών που αναφέρονται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, για την προστασία της ζωής των ναυτικών και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Η σημασία του για την αξία της ανθρώπινης ζωής αλλά και για το κοινωνικό κόστος που δημιουργείται από τα ναυτικά ατυχήματα, επιβάλλουν τα θέματα αυτά να παρουσιαθούν με απλουστευμένο τρόπο ώστε να είναι απολύτως κατανοήτα από τους αναγνώστες της παρούσας διπλωματικής. Αυτό μας οδήγησε στην διαίρεση της εργασίας σε κάποια βασικά βήματα.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάζεται με συνοπτικό τρόπο το Διεθνές καθεστώς σχετικά με την Έρευνα και Διάσωση καθώς και ο βασικός λόγος για την θέσπιση ενός νόμου που θα προστατεύει τα δικαιώματα των διασωστών που συμμετέχουν σε μια διαδικασία επιθαλάσσιας αρωγής.

Έπειτα πραγματοποιήθηκε μια παρουσίαση των κυρίων και επικουρικών οργάνων που αποτελούν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Εντοπίστηκαν οι διάφοροι τομείς ενασχόλησης του ΙΜΟ, στους οποίους περιλαμβάνονται όλες οι διεθνείς συμβάσεις και οι κυριότεροι κώδικες. Για την καλύτερη κατανόηση του ρόλου και του σκοπού του ΙΜΟ αναφέρθηκαν επιγραμματικά ορισμένες διεθνείς συμβάσεις, που δημιουργήθηκαν είτε πριν την επίσημη καθιέρωση του ΙΜΟ είτε παράλληλα με την λειτουργία του.

Ο ΙΜΟ όπως αναφέραμε επικεντρώνεται κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και σε θέματα νομικής φύσεως. Η διαδικασία η οποία ακολουθείται κατά την διάρκεια των διαφόρων συνόδων της συνελεύσεως του ΙΜΟ, είναι η απόφαση για την σύγκληση Διεθνών Συνδιασκέψεων που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση Διεθνών Συμβάσεων, Πρωτοκόλλων, Κωδικών, Συστάσεων και Οδηγιών. Σκοπός είναι να παρουσιαστεί ο ΙΜΟ ως ένα εξειδικευμένο όργανο του ΟΗΕ που έχει ως κύριο αντικείμενο ζητήματα της εμπορικής ναυτιλίας.

Με την συνεχή ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, εισάγεται μια σειρά από σημαντικές συμβάσεις που στόχο έχουν την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του

περιβάλλοντος. Πιο αναλυτικά, αναφερθήκαμε στην SOLAS και τους κώδικες που προκύπτουν από την εφαρμογή της. Τα 12 κεφάλαια επικεντρώνονται σε θέματα γενικών διατάξεων, στεγανής υποδιαιρέσεως και ευστάθειας, στις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, στα μέσα προστασίας και ανιχνεύσεως και κατασβέσεως πυρκαγιάς, στην διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων κ.α.

Στα κεφάλαια της MARPOL αναλύθηκαν οι σχετικοί διεθνείς κανονισμοί που αφορούν στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία. Έγινε αναφορά σ'όλα τα παραρτήματα της MARPOL, καθ'ένα από τα οποία έχει ως πεδίο προστασίας μια ειδική μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία και συμπληρώνεται από κάθε σχετική τροποποίηση των αρχικών καυσίμων. Ορίσαμε τον Αμερικανικό νόμο Oil Pollution Act (OPA) του 1990 που έχει σημαντική επίδραση στην αγορά των δεξαμενοπλοίων και επιχειρείται σύγκριση των διατάξεων του με τις αντίστοιχες της MARPOL.

Αναφερόμενοι σχετικά στο διεθνές καθεστώς για την ανέλκυση των ναυαγίων, θα πρέπει πρώτιστα να σημειωθεί πως ένα ναυάγιο ορίζεται ως προς το κουφάρι ή τα ερείπια ενός πλοίου που έχει καταστραφεί, τα οποία βρίσκονται είτε ακάλυπτα στην επιφάνεια της γης, είτε βυθισμένα στο βάθος ενός υδάτινου σώματος. Τα ναυάγια αποτελούσαν πάντοτε απόρροια κάποιων ναυτικών ατυχημάτων που είχαν συμβεί μέσα στο πέρασμα του χρόνου και η αξιολόγη τους καθώς και ο ορισμός του ήταν κάτι το οποίο έπρεπε να μελετηθεί εκτενώς πριν την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Ένα ναυάγιο δεν είναι μονάχα η απώλεια ενός πλοίου για τον πλοικτήτη του. Η πρόκληση ενός ναυαγίου πέρα από την ίδια του την απώλεια επιφέρει επιπτώσεις που αναμφισβήτητα επηρεάζουν περισσότερο από ένα πεδίο. Οι επιπτώσεις του για τον άνθρωπο καθώς και για τη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα του περιβάλλοντος είναι σίγουρα δυο πεδία που πλήτονται περισσότερο από οτιδήποτε άλλο. Η ναυαγιαίρεση τίθεται απαραίτητη σε περιπτώσεις ναυαγίου όμως η συγκεκριμένη ενέργεια εξαρτάται από πάρα πολλούς παράγοντες. Οι καιρικές συνθήκες αποτελούν ίσως θα λέγαμε και τη κυριότερη αιτία όπου ένα ναυάγιο δεν είναι εύκολο να ανελκυθεί. Ο αέρας που ίσως να υπάρχει στη περιοχή ή ενδεχομένως τα κύματα καθιστούν πολλές φορές αδύνατη την ανέλκυση ενός ναυαγίου.

Πλέον οι τεχνικές για την ανέλκυση ενός ναυαγίου ποικίλουν και λαμβάνεται υπόψιν και το οικονομικό κόστος. Οι πιο διαδεδομένες τεχνικές είναι η μέθοδος της αποκατάστασης της άντωσης και η ανέλκυση με τη βοήθεια μηχανικών μέσων. Υπάρχει επίσης η μέθοδος με τα μπαλόνια και τους αφρούς αλλά αυτή η τεχνική μειονεκτεί συγκριτικά με άλλες μεθόδους όπου διασφαλίζουν καλύτερα αποτελέσματα ειδικά σε ότι έχει να κάνει με πλοία σε μεγάλα βάθη ή στο βυθό της θάλασσας.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, υπάρχουν δύο βασικές πτυχές του νόμου των ναυαγίων, η πρώτη αναφέρεται στη πτυχή του ιδιωτικού δικαίου στην οποία το ναυάγιο θεωρείται θαλάσσια ιδιοκτησία και η δεύτερη στη πτυχή του ρυθμιστικού δικαίου, κατά την οποία ένα ναυάγιο είναι συχνά ένας πιθανός κίνδυνος ναυσιπλοΐας και περιβάλλοντος. Η πτυχή του ιδιωτικού δικαίου, αφορά την κατοχή και την κυριότητα των ναυαγίων, καθώς και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτά τα ιδιοκτησιακά συμφέροντα.

Ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων ναυαγίων παγκοσμίως έχει αυξηθεί, σύμφωνα με πληροφορίες, παρόλο που τα θαλάσσια ατυχήματα έχουν μειωθεί δραματικά τα τελευταία χρόνια. Η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται κατά κύριο λόγο στο έργο του ΙΜΟ και στις προσπάθειες των κυβερνήσεων και της βιομηχανίας. Κατά συνέπεια, πρέπει να καταβληθεί ακόμη περισσότερη προσπάθεια για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλούν τα εγκαταλελειμμένα ναυάγια.

Ο ΙΜΟ, Τα P & I Clubs καθώς και η Διεθνής Ένωση Επιθαλάσσιας Αρωγής αποτελούν μαζί με τις εκάστοτε κυβερνήσεις των κρατών μια προσπάθεια στο να υπάρξουν κανόνες για τέτοιο είδους περιπτώσεις. Η Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης στο Ναιρόμπι το 2007 αποτέλεσε μια σημαντική προσπάθεια θεσμοθέτησης πλαισίου σε ότι αφορά την αντιμετώπιση ενός ναυαγίου. Σε παγκόσμιο επίπεδο υφίστανται θεσμοί, συμβάσεις και συνθήκες οι οποίες καθορίζουν το νομικό πλαίσιο που αφορά στα ναυάγια των πλοίων σε εθνικά και διεθνή ύδατα, οι οποίες αποτελούν ορόσημο τόσο για τα κράτη μέλη μιας σύμβασης όσο και για τον επιχειρηματικό κόσμο, αλλά και για τα πιθανά θύματα ενός ναυαγίου και τις οικογένειες τους.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ



Εικόνα Νο.1 - Το ναυάγιο του Erika στη Βρετάνη το 1999 (Κωνσταντοπούλου Μ., 2013)



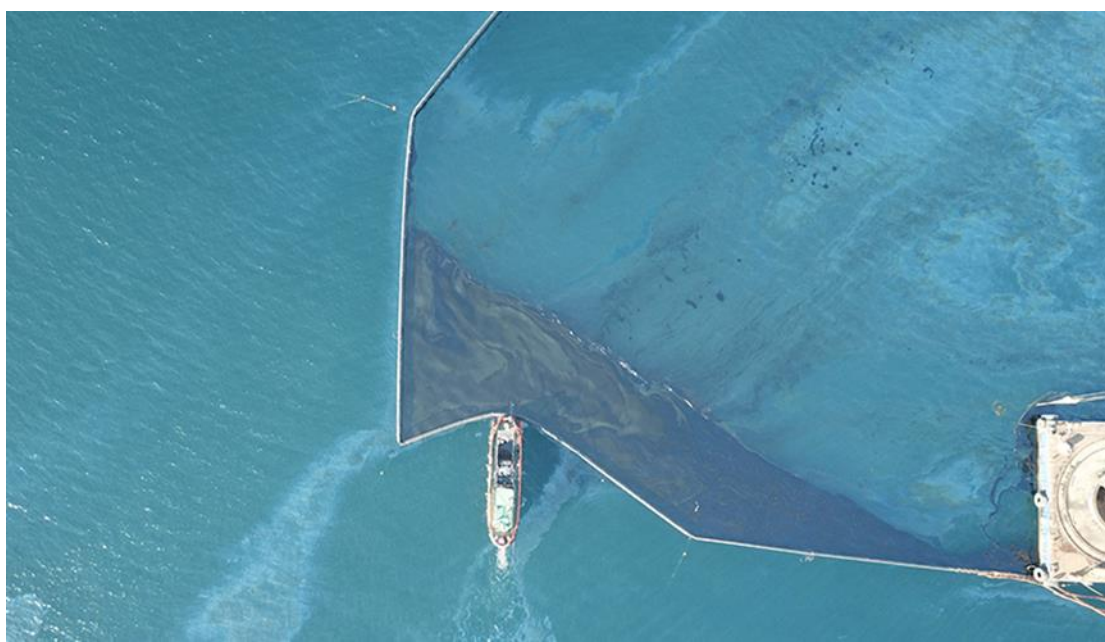
**Εικόνα Νο.2 - Το ναυάγιο του Prestige και η προκληθείσα ρύπανση  
(Κωνσταντοπούλου Μ., 2013).**



**Εικόνα Νο.3 – Ανέλκυση Πλοίου με Sheer Legs.**



**Εικόνα Νο.4 - Το ναυάγιο του Αγία Ζώνη ΙΙ στην Σαλαμίνα (Μηχανή του Χρόνου).**



**Εικόνα Νο.5 - Το ναυάγιο του Αγία Ζώνη ΙΙ στην Σαλαμίνα (Μηχανή του Χρόνου).**

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Α.ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- ❖ Αθανασίου, Ι.Λια, (2005), «Η Προβληματική του Συνολικού Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις». Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα.
- ❖ Αλεγκάκη Α, Δημόπουλος Δ., Παναγάτος Γ., (2014), «Ανέλκυση Ναυαγίων». Πανεπιστήμιο Πειραιά.
- ❖ Βλάχος Γ.Π, (2002), «Διεθνής Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική». Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη.
- ❖ Βλάχος Γ.Π, (2002), «Ναυτιλιακή Οικονομία». Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη.
- ❖ Γκατζόλη, Α, (2013), «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Τακτικών Γραμμών». Πανεπιστημιακές Σημειώσεις του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πειραιάς.
- ❖ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Ι. Αντώνης, Πλωμαρίτου, Η.Εύη, (2010), «Ναυλώσεις (3η έκδοση)». Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη.
- ❖ Δελούκα Ν. (1993), «Ναυτικό Δίκαιο». Εκδόσεις Αθ.Σάκκουλα.
- ❖ Δελούκα Ν. (2001) «Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων». Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα
- ❖ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, (2012), “Πρόληψη Περιβαλλοντικής Ρύπανσης από Πλοία”. Άρθρο στα Ναυτικά Χρόνια (pp. 12. 14).
- ❖ Κιάντου - Παμπούκη, Α., (2003), «Ναυτικό Δίκαιο». Εκδόσεις Σάκκουλας.
- ❖ Κοιμτζόγλου Αλέξανδρος (2011), «Ανάλυση Τεχνικών Εργασιών και Μεθοδολογιών Ναυαγιαίρεσης σε Βυθισμένα Πλοία». Διπλωματική Εργασία Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.
- ❖ Κουκουμής Δ. (2009), «Ασφάλιση Πλοίου». Διπλωματική εργασία

Πανεπιστημίου Πειραιά , Σχολή Ναυτιλίας.

- ❖ Κωνσταντάκης Μ. (2003), «Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου». Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Σχολή Ναυτιλίας.
- ❖ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο». Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- ❖ Μυλωνόπουλος, Δ., (2004), «Ναυτιλία και Έννοιες-Τομείς-Δομές». Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- ❖ Ντούνης Χ., (2000), «Τα Ναυάγια στις Ελληνικές Θάλασσες 1900-1950» Τόμος Α και Β, Finatec ΑΕ.
- ❖ Ντούνης,Χρήστος Ε.,Δημαράκης,Αθανάσιος Ε.(1983), «Αποφυγή Συγκρούσεων στην Θάλασσα». Εκδόσεις ΤΖΕΙ.
- ❖ Ντούνης,Χρήστος Ε. (2005), «Κείμενα Ναυτικού Προβληματισμού». Εκδόσεις ΤΖΕΙ.
- ❖ Παπαγιάννη Δ., (2009), «Το Νομικό Πλαίσιο των Ναυαγίων που Ορίζεται από το Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Εθνικό Δίκτυο».
- ❖ Παπαριστοδήμου Ι., (2005), «Ναυτική Ασφάλιση». Διπλωματική εργασία στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.
- ❖ Πουλαντζάς Ν. (2005), «Ναυτικό Δίκαιο». Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- ❖ Ράλλης Γ., (1851), «Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου». Εκ της Τυπογραφίας Γ. Χαρτοφύλακος.
- ❖ Ρόκας Ι., (1997), «Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο». Εκδόσεις Κ & Π. Σμπίλιας Α.Ε.Β.Ε..
- ❖ Σχοινά Χ., (2013), «Ναυάγια και Περίπτωση του Sea Diamond». Διπλωματική εργασία Πανεπιστήμιο Πειραιά, Σχολή Ναυτιλίας (pp. 10-30).



## Β.ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Asariotis R., (2008), «International Conventions and Protection of the Marine Environment from Ship-source Pollution». Lecture Notes, Mitilini.
- ❖ Bist D. S, (2000), «Safety and Security at Sea». Εκδόσεις Butterworth Heinemann
- ❖ Bocquillon G., Bouguier L., and Guyonnet P., (2001) «Successful Application of Oil Project Methodology». American Petroleum Institute, Washington D.C. (pp. 729-735).
- ❖ Bocquillon, G., and Guyonnet P., (2002), «Successful Application of Oil Project Methodology». Proceedings of the Third R&D Forum on High-density Oil Spill Response, France (pp. 369-373.)

### Γ.ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

- ❖ Ηλεκτρονική διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας : [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
- ❖ Ηλεκτρονική διεύθυνση του IMO : [www.imo.org](http://www.imo.org)
- ❖ Ηλεκτρονική διεύθυνση του ILO : [www.ilo.org](http://www.ilo.org)
- ❖ Ηλεκτρονική διεύθυνση του ICS : <http://www.iopcfunds.org/>
- ❖ Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://asfalistis.tripod.com/istoria.htm>
- ❖ Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.simvoulos-asfalisis.gr/index.php/bio/orismos-asfalisis>
- ❖ Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.restud.org.uk/insurance/insuranceinstitutions/insurance-companies/associations-of-insurers/institute-of-london.html>

## **Δ.ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ:**

- ❖ International Convention for Life at Sea -SOLAS 1974/1978
- ❖ SOLAS (2004) IMO Consolidated Edition, London 2002
- ❖ SOLAS Amendments 2003,2004, 2005, IMO, London 2005
- ❖ SOLAS Amendments 2006, IMO, London, 2006