

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΠΜΣ 'Διοίκηση στη Ναυτική
Επιστήμη και Τεχνολογία'

ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

ΛΙΜΕΝΑ

(Port State Control)

Σαραντόπουλος Αθανάσιος

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης
στη 'Διοίκηση
στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία'

Πειραιάς

Μάρτιος 2024

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΕΔιΕ του ΔΠΜΣ σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του ΔΠΜΣ 'Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία'.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κατσάνης Ιωάννης (Επιβλέπων)
- Ζάννης Θεόδωρος
- Παριώτης Ευθύμιος

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



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θέλω να ευχαριστήσω μέσα από την καρδιά μου:

- Τον κ. Κατσάνη Ιωάννη, τ. Αναπληρωτή Καθηγητή και κύριο επιβλέποντα της μεταπτυχιακής μου διατριβής, για την αμέριστη βοήθειά του, σε όλα τα επίπεδα και την υπομονή που έδειξε όλο αυτό το διάστημα.
- Τον κ. Ζάννη Θεόδωρο, Αναπληρωτή Καθηγητή και μέλος της τριμελούς επιτροπής, για την πολύτιμη βοήθειά του και την ουσιαστική συμβολή του στην μεταπτυχιακή μου διατριβή.
- Τον κ. Παριώτη Ευθύμιο, Αναπληρωτή Καθηγητή και μέλος της τριμελούς επιτροπής, για την πολύτιμη βοήθειά του και την ουσιαστική συμβολή του στην εκπόνηση της διατριβής.
- Τον κ. Κανέλλο Νικόλαο, διδάκτορα Ε.Μ.Π. και καλό μου φίλο, για τις συμβουλές και την στήριξή του σε ότι του έχω ζητήσει.
- Την γυναίκα μου Άννα για όλα αυτά που μου έχει χαρίσει, την υπομονή και τη στήριξή της καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου.
- Τη μητέρα μου Άννα για τη βοήθεια που μου έχει προσφέρει.
- Την γιαγιά μου Αγγελική θα την ευχαριστώ για πάντα και σε ότι κάνω γιατί με έμαθε να διαβάζω.



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

“Στο Χρήστο, τον Άγγελο και τη Μαργαρίτα”



Πίνακας Περιεχομένων

Πίνακες σχημάτων	x
Πίνακες	x
Εικόνες	x
Συντμήσεις	xi
Περίληψη	xiii
Abstract	xv
1. Εισαγωγή	1
1.1 Βασικές έννοιες	1
1.1.1 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός	1
1.1.2 Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (Solas)	2
1.1.3 Η Σύμβαση για τα πρότυπα Κατάρτισης, Πιστοποίησης και Επικύρωσης των Ναυτικών (Stcw)	3
1.1.4 Η Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Marpol)	4
1.1.5 Η Διεθνής Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας (Unclos)	5
1.2 Θαλάσσιες ζώνες	5
1.2.1 Εσωτερικά ύδατα	5
1.2.2 Αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρικά ύδατα ή χωρική θάλασσα	5
1.2.3 Συνορεύουσα Ζώνη	6
1.2.4 Υφαλοκρηπίδα	7
1.2.5 Αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ)	7
1.2.6 Ανοικτή θάλασσα	8
1.3 Ιστορική αναδρομή - σημαντικά περιστατικά που συνέβαλλαν στην τροποποίηση των κανονισμών	9
2. Δικαιοδοσία και έλεγχος πλοίων από το κράτος λιμένα σε πλοία υπό ξένη σημαία	12
2.1 Νομική βάση για τον έλεγχο πλοίων από το κράτος λιμένα	12
2.2 Το Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για τον έλεγχο του κράτους λιμένα	16
2.3 Η εξέλιξη του Ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου στον τομέα της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας	19
2.3.1 Erika I	19
2.3.2 Erika ii	20
2.3.3 Erika iii	21
2.4 Ανάλυση της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα	24



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

2.5 Άρθρο 211 παράγραφος 3 Δ.Σ. και νομοθετική δικαιοδοσία του κράτους λιμένα	26
2.6 Κράτος λιμένα και δικαιοδοσία εφαρμογής κανόνων δικαίου	29
2.7 Άρθρο 218 της Δ.Σ. για το δίκαιο της θάλασσας	33
2.8 Εκ των υστέρων άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας από το κράτος λιμένα	36
2.9 Εκ των προτέρων δικαιοδοσία του κράτους λιμένα	37
3. Μηχανισμός ελέγχου από το κράτος λιμένα	40
3.1 Το πλαίσιο και ο μηχανισμός ελέγχου του κράτους λιμένα	40
3.2 Κατευθυντήριες οδηγίες του Δ.Ν.Ο. σε συνάρτηση με τον έλεγχο κράτους λιμένα	40
3.3 Ενσωμάτωση διεθνών και Ευρωπαϊκών νομοθετικών διατάξεων στην Ελληνική νομοθεσία	45
3.4 Ανάλυση των καθεστώτων του ελέγχου του κράτους λιμένα	46
3.5 Μνημόνιο συνεννόησης Παρισίου (Paris MoU)	50
3.5.1 Σύστημα επιθεώρησης πλοίων	51
3.5.2 Τύποι επιθεωρήσεων	53
3.5.3 Οργανόγραμμα του ΜΣ των Παρισίων	57
3.6 Αμερικάνικο σύστημα επιθεώρησης από το κράτος λιμένα	59
3.6.1 Σύστημα επιθεώρησης πλοίων	59
3.6.2 Τύποι επιθεωρήσεων	60
3.7 Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί	62
4. Δικαιοδοσία και έλεγχος πλοίων από το κράτος σημαίας	64
4.1 Εθνικότητα πλοίων	64
4.2 Μηολόγηση πλοίων	65
4.3 Υποχρεώσεις και δικαιοδοσία του κράτους	65
4.4 Ο έλεγχος του κράτους σημαίας υπό το πρίσμα του Ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου	66
4.5 Περιορισμοί και συνέπειες της εθνικότητας των πλοίων	67
4.6 Ο θεσμός του γνήσιου συνδέσμου	68
4.7 Σημαίες ευκαιρίας - ανοικτά νηολόγια	70
5. Δικαιοδοσία και έλεγχος ξένων πλοίων από το παράκτιο κράτος	73
5.1 Η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους σε συνάρτηση με τις παράκτιες ζώνες	73
5.2 Δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στα εσωτερικά ύδατα	74



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

5.3	Δικαιοδοσία σε ξένα εμπορικά και σε πολεμικά πλοία	74
5.4	Η εφαρμογή της Ελληνικής έννομης τάξης επί ξένων πλοίων και επί πολεμικών πλοίων σε Ελληνικά χωρικά ύδατα	76
5.5	Δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη	79
5.6	Αβλαβής διέλευση στην αιγιαλίτιδα ζώνη	79
6.	Συμπεράσματα	83
	Βιβλιογραφία	87



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Πίνακας Σχημάτων

Σχήμα 1.	Απόδοση των επιθεωρήσεων του Μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων	56
Σχήμα 2.	Οργανόγραμμα του Μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων	59

Πίνακες

Πίνακας 1.	Περιφερειακά Μνημόνια Συνεργασίας	46
Πίνακας 2.	Μέλη της I.A.C.S.	64

Εικόνες

Εικόνα 1.	Ναυάγιο Erika	11
Εικόνα 2.	Χάρτης Μνημονίων Συνεργασίας	50



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Συντμήσεις

A.O.: Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί
A.O.Z.: Αποκλειστική οικονομική ζώνη
Δ.Ν.Ο.: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός
Δ.Σ. : Διοικητικό Συμβούλιο
Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Κ.: Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Η.Π.Α.: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Κ.Δ.Ν.Δ.: Κώδικας Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου
Κ.Μ.: Κράτη Μέλη
Μ.Σ.: Μνημόνιο Συνεργασίας
Π.Κ.: Ποινικός Κώδικας
A.B.S.: American Bureau of Shipping
A.F.S.: Antifouling systems
B.V.: Bureau Veritas
C.C.S.: China Classification Society
C.C.S.S.C.: Caribbean Cargo Ship Safety Code
C.F.R.: Council on Foreign Relations
C.L.C.: Civil Liability Convention
C.R.S.: Croatian Register of Shipping
D.N.V.: Det Norske Veritas
E.M.S.A.: European Maritime Safety Agency
I.A.C.S.: International Association of Classification Societies
I.C.A.O.: International Civil Aviation Organization
I.L.O.: International Labor Organization
I.M.O.: International Maritime Organization
I.O.P.C.: International Oil Pollution Compensation
I.R.S.: Indian Register of Shipping
I.S.M.: International Safety Management
I.S.P.S.: International Ship and Port Security
K.R.: Korean Register of Shipping
L.R.: Lloyd’s Register of Shipping
MARPOL: Marine Pollution



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

M.L.C.: Maritime Labor Convention

M.O.U.: Memorandum of understanding

N.K.: Nippon Kaiji Kyokai

P.R.S.: Polish Register of Shipping

P.S.C. : Port State Control

P.S.C.E.: Port State Control Examiner

P.S.C.O.: Port State Control Officer

R.I.N.A.: Registro Italiano Navale

S.O.L.A.S.: Safety of Life at Sea

S.T.C.W.: Standards of Training, Certification and Watchkeeping

U.N.C.L.O.S.: United Nations Convention on the Law of the Sea

U.S.C.G.: United States Coast Guard

V.I.M.S.A.S.: Voluntary IMO Member State Audit Scheme

V.L.C.C.: Very Large Crude Carriers



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Περίληψη

Η παρούσα εργασία αναλύει το νομικό πλαίσιο του ελέγχου των πλοίων υπό ξένη σημαία από το κράτος λιμένα και συγκρίνει το πλαίσιο αυτό με εκείνο που εφαρμόζεται στον έλεγχο του κράτους σημαίας, σε συνάρτηση με τη δικαιοδοσία εκάστου εξ' αυτών, όσον αφορά τα ζητήματα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάζονται βασικές έννοιες της βιομηχανίας της ναυτιλίας, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός «Δ.Ν.Ο.», η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα «Solas», η Σύμβαση για τα πρότυπα Κατάρτισης, Πιστοποίησης και Επικύρωσης των Ναυτικών «Stew», η Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος «Marpol», η Διεθνής Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας «Unclos», οι Θαλάσσιες ζώνες καθώς και κάποια σημαντικά περιστατικά-ατυχήματα που συνέβαλαν στη λήψη αποφάσεων για τροποποίηση-βελτίωση των κανονισμών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η δικαιοδοσία και ο έλεγχος των αλλοδαπών πλοίων από το κράτος λιμένα. Ειδικότερα, παρουσιάζεται η νομική βάση του εν λόγω καθεστώτος, το Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο και η έκταση της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα επί τη βάση των ισχυόντων κανόνων δικαίου.

Εν συνεχεία, παρουσιάζεται ο μηχανισμός ελέγχου από το κράτος λιμένα, οι κατευθυντήριες οδηγίες του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού, η ανάλυση των καθεστώτων των ελέγχων αυτών, η αποτύπωση του Μνημονίου των Παρισίων και του Αμερικάνικου συστήματος επιθεώρησης πλοίων καθώς και ο ρόλος των Αναγνωρισμένων Οργανισμών.

Στην επόμενη ενότητα ακολουθεί η παρουσίαση της δικαιοδοσίας και του ελέγχου των πλοίων από το κράτος σημαίας. Αποτυπώνονται οι έννοιες της εθνικότητας και νηολόγησης πλοίου, οι υποχρεώσεις του κράτους σημαίας με τις υφιστάμενες υποχρεώσεις αυτού, ο θεσμός του γνήσιου συνδέσμου και των σημαιών ευκαιρίας και των ανοικτών νηολογίων.

Ακολουθεί η αποτύπωση της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους σε πλοία υπό ξένη σημαία, σε συνάρτηση με τις παράκτιες ζώνες καθώς και η εφαρμογή της Ελληνικής έννομης τάξης επί ξένων και επί πολεμικών πλοίων εντός Ελληνικών χωρικών υδάτων.

Στο τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιείται η συγκριτική ανάλυση της δικαιοδοσίας και του καθεστώτος μεταξύ του ελέγχου του κράτους λιμένα και του κράτους σημαίας. Γίνεται προσπάθεια να αποτυπωθεί τι προσδίδει τελικά ο έλεγχος του κράτους λιμένα σε πλοία με ξένη σημαία στην ναυτιλιακή βιομηχανία, σε ότι αφορά την



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και εξάγονται συγκεκριμένα συμπεράσματα σχετικά με την αναγκαιότητα της ύπαρξης ελέγχου από τα κράτη λιμένα.

Λέξεις – Κλειδιά : ασφάλεια ναυσιπλοΐας, προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Abstract

This paper analyzes the legal framework of the control of foreign-ship by the Port State Control and compares this framework to that which governs the control of the Flag-State, in relation to the jurisdiction of each of them, regarding the issues of security navigation and the protection of the marine environment.

The first part introduces key concepts of the maritime industry, such as the International Maritime Organization «IMO», the International Convention for the Safety of Life at Sea «Solas», the Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers «Stcw», the International Convention on the Protection of the Marine Environment «Marpol», the International Convention on the Law of the Sea «Unclos», the Marine Zones as well as some important incidents-accidents that contributed to the modification-improvement of the regulations.

In the second chapter, the jurisdiction and control of foreign ships by the port state are analyzed. In particular, the legal basis of the regime in question, the European legal framework and the extent of the jurisdiction of the port state based on the applicable rules of law are presented.

Subsequently, the port state control mechanism, the guidelines of the International Maritime Organization, the analysis of the regimes of these controls, the mapping of the Paris Memorandum and the American ship inspection system as well as the role of Recognized Organizations are presented.

In the next section, the presentation of jurisdiction and control of ships by the flag state follows. The concepts of ship nationality and registration, the obligations of the flag state with its existing obligations, the institution of the genuine link and flags of opportunity and open registers are captured.

In the next chapter follow the mapping of the jurisdiction of the coastal state over foreign-flagged ships in relation to the coastal zones as well as the application of the Greek legal order on foreign and warships within Greek territorial waters.

In the last chapter of this study, the comparative analysis of jurisdiction and status between port state and flag state control is carried out. An attempt is made to capture what port state control of foreign-flagged vessels ultimately contributes to the shipping industry, in terms of navigational safety and the protection of the marine environment, and specific conclusions are drawn regarding the necessity of port state control.

Key words: Navigation safety, marine environment protection



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

1.1.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Ο Δ.Ν.Ο., είναι ένας κορυφαίος διεθνής οργανισμός που ασχολείται με τη θέσπιση κανόνων για την εξασφάλιση της ασφαλούς πλεύσης των πλοίων. Η ίδρυση του πραγματοποιήθηκε το 1948 στο Λονδίνο όπου εδρεύει ως και σήμερα. Κύρια αποστολή του είναι να προωθεί την ασφαλή, αποτελεσματική και καθαρή ναυτιλία παγκοσμίως. Περιλαμβάνει 174 κράτη ως μέλη, καθώς και μια σειρά από παρατηρητές, οι οποίοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση των πολιτικών και των προτύπων που αφορούν τη ναυτιλία. Είναι γνωστός για το έργο του και τη συμβολή του σε ζητήματα κανονισμών που θεσπίζονται με σκοπό την ασφαλή πλεύση των πλοίων, ένα προστατευμένο περιβάλλον, και την προώθηση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των ναυτικών.¹

Οι σκοποί του είναι (α) η χορήγηση των αναγκαίων μέσων για τη συνεργασία των κυβερνήσεων των κρατών που είναι μέλη του και τις διαδικασίες που αφορούν τεχνικά ζητήματα και παίζουν σημαντικό ρόλο στο εμπόριο της διεθνούς κοινότητας και της ναυτιλίας και (β) η ενίσχυση και βελτίωση της ασφάλειας των ναυτικών καθώς και η αποφυγή της ρύπανσης της θάλασσας από τη δραστηριότητα των εμπορικών πλοίων. Πρόσθετα, ασχολείται με την εξέταση ζητημάτων και υιοθετεί κανονισμούς όπως π.χ. η «Solas 1974», βασική σύμβαση που αφορά την ασφάλεια των ναυτικών².

Σε συνάρτηση με τη δομή του Δ.Ν.Ο., στην κορυφή της διοικητικής πυραμίδας του Οργανισμού είναι η Συνέλευση. Στη Συνέλευση συμμετέχουν πρόσωπα της εκάστοτε κυβέρνησης των μελών του Οργανισμού. Συνεδριάζει μία φορά ανά 2 έτη. Σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο μπορεί να συνεδριάσει και εκτάκτως, με την προϋπόθεση να το αιτηθεί το 1/3 των κρατών που μετέχουν ή το Συμβούλιο. Επίσης, είναι υπεύθυνη για όλες τις βασικές ενέργειες που πραγματοποιούνται εντός του Οργανισμού, όπως την εκλογή του κάθε μέλους του Συμβουλίου, τον ορισμό του Γ.Γ., την έκδοση και εφαρμογή κανονισμών.

Μετά τη Συνέλευση υπάρχει το Συμβούλιο, το οποίο είναι ανεξάρτητο από εκείνη. Οι συνεδριάσεις του γίνονται δύο φορές κάθε χρόνο και ο ρόλος του είναι να εξετάζει και

¹ Λυκούδης, (2014).

² Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

να σχολιάζει επί των υποβληθέντων εισηγήσεων της εκάστοτε επιτροπής του Οργανισμού πριν αυτές παρουσιαστούν στη Συνέλευση. Αποτελείται από αντιπροσώπους Υπουργείων της κάθε χώρας που είναι μέλος του Οργανισμού ενώ έχει αυξημένες αρμοδιότητες διοίκησης επί του προσωπικού του Δ.Ν.Ο.

Όσον αφορά τις επιτροπές του Δ.Ν.Ο., οι κύριες είναι πέντε (α) αυτή που ασχολείται με ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος της θάλασσας, (β) αυτή που ασχολείται με νομικά ζητήματα, (γ) τεχνικών θεμάτων, (δ) διευκολύνσεων και (ε) ασφάλειας της ναυτιλίας. Επίσης υφίστανται και υποεπιτροπές οι οποίες περιλαμβάνονται στην ανωτέρω επιτροπές ενώ υπάρχει και η γραμματεία.³

1.1.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS)

Η «SOLAS» αποτελεί την σημαντική και κρίσιμη διεθνή συμφωνία που έχει ως βασικό μέλημα τη διασφάλιση της ασφάλειας στον τομέα της ναυτιλίας. Αποτελεί προϊόν συνεργασίας μεταξύ διάφορων κρατών με σκοπό την εξέταση και θέσπιση προτύπων και κανονισμών που θα εφαρμόζονται παγκοσμίως για την εξασφάλιση της ομαλής συνεργασίας των πλοίων και των λιμένων με γνώμονα την ασφάλεια των πληρωμάτων και των πλοίων. Καλύπτει πολλούς τομείς ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης του ναυτικού προσωπικού, της πρόληψης πυρκαγιών, της εγκατάστασης συστημάτων διάσωσης και πυροσβεστικού εξοπλισμού, καθώς και της αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων. Επιπλέον, προσδιορίζει απαιτήσεις για την μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων με ασφαλή τρόπο και την αποφυγή της ρύπανσης από σκάφη. Πρόσθετα, στη συγκεκριμένη συμφωνία αποτυπώνονται πρότυπα που αφορούν το «χτίσιμο», τα χαρακτηριστικά, τον φερόμενο εξοπλισμό και τη εργασία των σκαφών, ενώ ταυτόχρονα, τα κράτη που την έχουν αποδεχθεί είναι υποχρεωμένα να ζητούν από τα πλοία τους να τηρούν ότι περιγράφεται στη συμφωνία αυτή. Την παρούσα στιγμή τηρείται η έκδοση της «Solas 1974» που έχει τεθεί εν ισχύ από το 1980, έχει γίνει αποδεκτή από εκατόν εξήντα τέσσερις χώρες και τα πλοία τους αποτελούν σχεδόν το 100% του παγκοσμίου στόλου.

³ Λυκούδης, (2014).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Στη «SOLAS» εμπεριέχονται άρθρα που αφορούν γενικά ζητήματα και υποχρεώσεις των και έπεται και το παράρτημά της που διαιρείται σε 14 κεφάλαια, ένα εξ αυτών, το πέμπτο κατά σειρά (γνωστό και ως «SOLAS V») έχει ισχύ και εφαρμογή σε οποιοδήποτε σκάφος πλέει στο θαλάσσιο χώρο. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο έχει ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία πολλών κρατών, ώστε σε περίπτωση παραβίασης να υφίσταται δικαίωμα του εκάστοτε κράτους να αντιμετωπίζει δικαστικά τους υπαιτίους.

Μια από τις σημαντικότερες αρχές της «SOLAS» είναι η συνεχής αναθεώρηση και ενημέρωση των κανονισμών, ώστε να ενσωματώνονται σε αυτήν οι τελευταίες τεχνολογικές ή/και επιστημονικές εξελίξεις, με σκοπό τη διασφάλιση της ασφαλούς ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Αποτελεί ένα μείζονος σημασίας μηχανισμό για την εξασφάλιση της ασφάλειας των πληρωμάτων που εργάζονται στα πλοία και των επιβατών που ταξιδεύουν διά θαλάσσης και ένα ισχυρό ρυθμιστικό πλαίσιο της προάσπισης του θαλασσίου περιβάλλοντος⁴.

1.1.3 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (STCW)

Η Σύμβαση που αφορά Πρότυπα Κατάρτισης - Πιστοποίησης - Επικύρωσης των Ναυτικών αποτελεί έναν σημαντικό παγκόσμιο κανονισμό που διέπει την κατάρτιση, πιστοποίηση και επικύρωση των ναυτικών προσόντων. Είναι κρίσιμης σημασίας σε ότι αφορά την ασφαλή και με αποτελεσματικό τρόπο ενάσκηση των καθηκόντων των ναυτικών, εντός των πλοίων στα οποία εργάζονται, σε παγκόσμιο επίπεδο. Υιοθετήθηκε από τον Δ.Ν.Ο. το 1978 ενώ αναθεωρήθηκε σημαντικά το 1995, ενσωματώνοντας νέες απαιτήσεις για την κατάρτιση και πιστοποίηση των ναυτικών. Ορίζει λεπτομερώς τα πρότυπα κατάρτισης και πιστοποίησης για ναυτικούς σε διάφορες θέσεις σε πλοία, συμπεριλαμβανομένων των πλοηγών, των μηχανικών και του Πλοιάρχου. Αυτά τα πρότυπα περιλαμβάνουν απαιτήσεις για κατάρτιση, εμπειρία, εξετάσεις και πιστοποίηση, εξασφαλίζοντας ότι τα πληρώματα είναι επαρκώς καταρτισμένα και εξειδικευμένα στην ενάσκηση της εργασίας του. Η «STCW» αναγνωρίζει τη σημασία της εκπαίδευσης και της διατήρησης των προσόντων των ναυτικών. Τα εκπαιδευτικά ινστιτούτα πρέπει να πληρούν

⁴ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

αυστηρά καταστατικά και πρότυπα προκειμένου να παρέχουν την απαιτούμενη κατάρτιση και εκπαίδευση. Απαιτεί από τους ναυτικούς να είναι καλά καταρτισμένοι για τη διαχείριση κρίσεων και έκτακτων καταστάσεων στα πλοία. Αυτό περιλαμβάνει προετοιμασία για την αντιμετώπιση πυρκαγιών, ατυχημάτων και άλλων έκτακτων περιστάσεων. Πρόσθετα απαιτεί τη διατήρηση της ασφαλούς πλεύσης των σκαφών και της προστασίας της θάλασσας από ρύπανση αιτία ατυχημάτων που μπορεί να προκληθούν. Η εκπαίδευση για την πρόληψη περιβαλλοντικών καταστροφών και τη διαχείριση εκτεταμένων ρύπων από πλοία αποτελεί ένα εκ των καθηκόντων των ναυτικών⁵.

1.1.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (MARPOL)

Η «MARPOL» είναι μια σημαντική σύμβαση που αποσκοπεί στην αποφυγή της ρύπανσης από τη λειτουργία των πλοίων στο θαλάσσιο χώρο. Υιοθετήθηκε από τον Δ.Ν.Ο. το 1973 και τέθηκε σε ισχύ το 1983. Έκτοτε, έχει υποστεί τροποποιήσεις και επεκτάθηκε για να καλύψει περισσότερες πτυχές της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης. Σκοπός της τελεί ο περιορισμός των εκπομπών από τα πλοία και η προώθηση της ασφαλούς διαχείρισης των παραγόμενων, από τη ναυτιλία, αποβλήτων. Η «MARPOL» καλύπτει διάφορες πτυχές της ναυτιλίας και της περιβαλλοντικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

Ρύποι από τα πλοία: Καθορίζει τα όρια για τους ρύπους που προέρχονται από τα πλοία, όπως θειικό διοξείδιο, νιτρικό οξύ και σωματίδια.

Εξωτερικά ύδατα: Επιβάλλει περιορισμούς στην απόρριψη αποβλήτων σε εξωτερικά ύδατα και προωθεί την ανακύκλωση και την ασφαλή διάθεση των αποβλήτων.

Εξαλειφόμενα απόβλητα: Αναφέρει τους όρους για τη διάθεση των εξαλειφόμενων αποβλήτων, όπως τα λύματα.

Πρόληψη από τα πλοία: Προωθεί τη λήψη προληπτικών μέτρων, όπως η χρήση εξελιγμένων τεχνολογιών και τον έλεγχο της εκπομπής ρύπων.

⁵ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Επιθεώρηση και επιτήρηση: Προβλέπει την εκτέλεση επιθεωρήσεων και επιτηρήσεων με σκοπό τη να ελέγχουν τα πλοία σε συνάρτηση με το ποσοστό που συμμορφώνονται σε ότι αφορά τους ισχύοντες κανόνες.⁶

1.1.5 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNCLOS)

Βασικό κείμενο όπου καθορίζονται ζητήματα του διεθνούς δικαίου σε ότι αφορά τη θάλασσα είναι η Σύμβαση που έχει δημιουργηθεί από τον Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, εφεξής «Σύμβαση», με ημερομηνία υιοθέτησης το 1982 και ισχύος το 1994. Περιλαμβάνει πληθώρα κανόνων ενώ ταυτόχρονα προβλέπει σημαντικά ζητήματα στα οποία υποχρεούνται να προσαρμόζονται τα κράτη, εμπεριέχοντας ωστόσο και τις δικαιωματικές πράξεις στις οποίες εκείνα έχουν τη δυνατότητα να προβαίνουν σε ότι αφορά τις θαλάσσιες περιοχές.

Στη βιβλιογραφία περιλαμβάνονται πολλές μελέτες, άρθρα και βιβλία που αναλύουν τα διάφορα θέματα που σχετίζονται με το ζήτημα του διεθνούς δικαίου της θάλασσας.

1.2 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

1.2.1 ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Το άρθρο 8 της «Σύμβασης» ορίζει ως «χωρικά ύδατα» τη ζώνη που περιλαμβάνεται από την ακτή του εκάστοτε κράτους ως τα σημεία εκείνα από όπου εκκινεί η μέτρηση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης. Ήτοι η Ζώνη «εντεύθεν» των ευθειών γραμμών βάσης για να προσδιοριστεί η Αιγιαλίτιδα Ζώνη. Στα εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνονται κόλποι, όρμοι κτλ. Εντός της συγκεκριμένης ζώνης ασκείται «πλήρης κυριαρχία» του παράκτιου είναι «πλήρης» με τη μοναδική εξαίρεση, σύμφωνα με τα οριζόμενα στους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου, τον ελλιμενισμό αλλοδαπών σκαφών.⁷

1.2.2 ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ Ή ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ Ή ΧΩΡΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Το εύρος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, από τις ακτές ενός κράτους εκτείνεται ως τα 12 ν.μ. με την προϋπόθεση της επάρκειας της γειτονίας παρακείμενου ή αντικείμενου Κράτους, ήτοι της ύπαρξης υφιστάμενης απόστασης μεταξύ τους μεγαλύτερης των 24 ν.μ.

⁶ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).

⁷ Milazzo, Chemello, Badalamenti, Camarda, & Riggio, (2002).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Σε αρνητική περίπτωση, δηλαδή ύπαρξης μικρότερης απόστασης, η οριοθέτηση της εν λόγω ζώνης γίνεται είτε με διακρατική συμφωνία των εμπλεκόμενων κρατών είτε με προσφυγή στα Διεθνή Δικαστήρια. Σε τέτοια περίπτωση, λαμβάνεται υπόψη η «μέση γραμμή», της οποίας κάθε σημείο έχει ίση απόσταση από τα κοντινότερα σημεία των «γραμμών βάσης», από όπου εκκινεί η μέτρηση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης του εκάστοτε κράτους.

Αιγιαλίτιδα Ζώνη έχουν και τα νησιά, οι νησίδες, οι βραχονησίδες και οι βράχοι, άνευ διάκρισης. Η πολιτική και νομική σημασία της εν λόγω ζώνης είναι πολύ μεγάλη και αναγνωρίζεται σε παγκόσμια βάση, αιτία του γεγονότος της ενάσκησης «πλήρους κυριαρχίας» από το παράκτιο κράτος εντός αυτής και όχι απλής ενάσκησης «κυριαρχικών δικαιωμάτων». Έτσι, όπου είναι δυνατό από νομικής και τεχνικής άποψης, ιδιαίτερα στην περίπτωση της ύπαρξης της απόστασης μεγαλύτερης των 24 ν.μ., τότε η οριοθέτησή της είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί μονομερώς από το παράκτιο κράτος.

Η ως άνω «πλήρης κυριαρχία» αφορά, επιπλέον, τον αντίστοιχο εναέριο χώρο, τον βυθό και το υπέδαφός του με μοναδικό υφιστάμενο περιορισμό, κατά τα οριζόμενα στο Διεθνές Δίκαιο, το ζήτημα της «αβλαβούς διέλευσης» πλοίων με ξένη σημαία.⁸ Εκ των ως άνω συνάγεται το συμπέρασμα ότι η σημασία της Αιγιαλίτιδας Ζώνης είναι τεράστια γιατί δεν αφορά μόνο οικονομικές δραστηριότητες του κράτους αλλά και θέματα που άπτονται της άμυνάς του καθώς και της δημόσιας τάξης και ασφάλειάς του.⁹

1.2.3 ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ

Η Συνορεύουσα Ζώνη εκτείνεται 12 ν.μ. μετά την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ενός κράτους, δηλαδή φτάνει ως τα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσεις. Στην εν λόγω ζώνη δεν υφίσταται δικαίωμα του παράκτιου κράτους για ενάσκηση «πλήρους κυριαρχίας» και για να αναγνωρισθεί ως ζώνη πρέπει να κηρυχθεί από το παράκτιο κράτος. Εντός της συγκεκριμένης ζώνης το κάθε κράτος που έχει προβεί σε κήρυξή της δύναται να ασκεί ορισμένα «κυριαρχικά δικαιώματα», όπως εκείνα που αφορούν την πρόληψη και καταστολή παραβάσεων που σχετίζονται με τελωνειακά, φορολογικά, υγειονομικά και

⁸ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).

⁹ Bruneton, Konofagos, & Foscolos, (2011).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

μεταναστευτικά ζητήματα. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή λίγα κράτη έχουν κηρύξει την εν λόγω ζώνη.

1.2.4 ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

Η υφαλοκρηπίδα περιλαμβάνει το έδαφος και το υπέδαφος της θαλάσσιας περιοχής εκάστοτε κράτους, που εκτείνονται πέραν της Αιγιαλίτιδας Ζώνης του, μέσα από την φυσική προέκταση του εδάφους ως το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας ή σε όριο 200 ν. μ. Όταν το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας καθίσταται μεγαλύτερο, τότε η Ζώνη της Υφαλοκρηπίδας μπορεί να είναι μεγαλύτερη της ΑΟΖ. Στη συγκεκριμένη ζώνη υφίσταται δικαίωμα του κάθε κράτους για ενάσκηση «κυριαρχικών δικαιωμάτων», σε ότι αφορά ζητήματα εξερεύνησης και εκμετάλλευσης φυσικών πόρων και έτερων μη ζώντων οργανισμών. Σε αυτή τη ζώνη δεν υφίσταται δικαίωμα ενάσκησης «πλήρους κυριαρχίας» κάποιου κράτους, έτσι καθίσταται υποχρεωτική η κήρυξή της από το εκάστοτε ενδιαφερόμενο κράτος. Τέλος, όταν η απόσταση μεταξύ συνορευόντων Κρατών - παρακείμενων ή αντικείμενων- είναι μικρότερη των 400 ν.μ., τότε η οριοθέτηση αυτή, δύναται να πραγματοποιηθεί ή με συμφωνία των Κρατών ή με προσφυγή στην Διεθνή Δικαιοσύνη.¹⁰

1.2.5 ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΑΟΖ)

Η ΑΟΖ αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφός του. Αρχίζει από το σημείο πέρατος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης και εκτείνεται, το μέγιστο, ως τα 200 ν.μ. Στην εν λόγω ζώνη είναι δυνατή η ενάσκηση «κυριαρχικών δικαιωμάτων» που σχετίζονται με την έρευνα και την εκμετάλλευση των κάθε είδους φυσικών πόρων, ζωντανών και μη, ενώ υφίσταται πρόβλεψη να μπορούν να κατασκευαστούν στην εν λόγω ζώνη τεχνητά νησιά, εξέδρες και συναφείς εγκαταστάσεις. ΑΟΖ έχουν όλα τα νησιά, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, με την προϋπόθεση ότι έχουν τη δυνατότητα της συντήρησης ζωής ή/και αυτοτελούς οικονομικής δραστηριότητας επάνω τους. Στην εν λόγω ζώνη δεν υφίσταται το δικαίωμα ενάσκησης «πλήρους κυριαρχίας», ενώ απαιτείται η κήρυξή της, είτε με

¹⁰ Claudet, & Frascetti, (2010).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

συμφωνία μεταξύ των Κρατών -παρακείμενων ή αντικείμενων- είτε με προσφυγή στα Διεθνή Δικαστήρια.¹¹

1.2.6 ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Στο άρθρο 89 της «Σύμβασης» ορίζεται ότι ο προορισμός της ανοικτής θάλασσας είναι για ειρηνικούς σκοπούς. Αποκαλείται η θαλάσσια έκταση πέραν των εσωτερικών υδάτων, της αιγιαλίτιδας ζώνης και της ΑΟΖ, στην οποία δεν παρέχεται η δυνατότητα άσκησης «κυριαρχικής εξουσίας» από σε κανένα κράτος και συνεπώς, η χρησιμοποίησή της, είναι ελεύθερη από όλους, κατά τα οριζόμενα στη αρχή της «ελευθερίας των θαλασσών». Στη «Σύμβαση» αναφέρεται ότι η εν λόγω θαλάσσια περιοχή θεωρείται «κοινή κληρονομιά όλης της ανθρωπότητας» και δεν υφίσταται έννοια εθνικής δικαιοδοσίας σε αυτήν. Εναλλακτικά, χωρίς να έχει ορισθεί επίσημα χρησιμοποιείται ο όρος «διεθνή ύδατα».¹²

Στην ανοικτή θάλασσα καθίστανται ελεύθερα τα αγαθά της ναυσιπλοΐας, της αλιείας, της υπέρπτησης, της τοποθέτησης υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών, καθώς και της επιστημονικής έρευνας. Εντός της συγκεκριμένης ζώνης υφίσταται το δικαίωμα για εξακρίβωση της σημαίας των πλοίων «εν καιρώ πολέμου» - αστυνόμευσης καθώς και εποπτείας από πολεμικά σκάφη των διαφόρων χωρών προς δίωξη διεθνών αδικημάτων, όπως η πειρατεία κ.ά.

Σύμφωνα με το οριζόμενα στους κανονισμούς του δημοσίου διεθνούς δικαίου, στην ανοικτή θάλασσα τα πλοία αποτελούν προέκταση του εδάφους του κράτους του οποίου τη σημαία φέρουν. Κατά το διεθνές αεροπορικό δίκαιο δε, ο υπερκείμενος χώρος της ανοικτής θάλασσας ορίζεται ως διεθνής εναέριος χώρος, το νομικό καθεστώς του οποίου διέπεται από την αρχή της ελεύθερης υπέρπτησης, με την επιφύλαξη τήρησης των κανονισμών του «ICAO».

Η ανοικτή θάλασσα καλύπτει περίπου τη μισή επιφάνεια του πλανήτη και εκτείνεται σε πάνω από το 65% της έκτασης του ωκεανού. Οι έμβιοι πόροι, όπως τα ψάρια, είναι διαθέσιμοι για εκμετάλλευση από οποιοδήποτε σκάφος από οποιοδήποτε κράτος. Αν

¹¹ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).

¹² Group, et. al, (2011).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

και από τη «Σύμβαση» δεν επιβάλλονται περιορισμοί σε ζητήματα αλιείας στην ανοικτή θάλασσα, ενθαρρύνεται της περιφερειακής συνεργασίας για τη διατήρηση αυτών των πόρων και τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς τους για τις μελλοντικές γενιές. Οι μη έμβιοι πόροι, που αναφέρονται στη «Σύμβαση» ως ορυκτά, αντιμετωπίζονται με άλλο τρόπο, καθώς για τις εργασίες για εξόρυξη ορυκτών απαιτείται κεφάλαιο τόσο για την κατασκευή όσο και για τη διαχείριση. Για την επίβλεψη έργων εξόρυξης των ορυκτών, για να μην εμπλέκονται οι εθνικές αρχές και προκαλούνται στρεβλώσεις, έχει δημιουργηθεί η Διεθνής Αρχή των Θαλάσσιων Βυθών.¹³

1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ - ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΑΛΛΑΝ ΣΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

Την 18 Μαρτίου 1967, έλαβε χώρα στην είσοδο των στενών της Μάγχης, η προσάραξη του ««Torrey Canyon», ενός δεξαμενοπλοίου χωρητικότητας 120.000 τόνων αργού πετρελαίου. Ολόκληρο το φορτίο του πλοίου έπεσε στη θάλασσα, με συνέπεια τη πιο μεγάλη ρύπανση από πετρέλαιο που είχε γίνει μέχρι εκείνο το χρονικό σημείο. Από το εν λόγω συμβάν γεννήθηκε πλήθος ερωτημάτων αναφορικά με τα ισχύοντα τότε μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα σκάφη, ενώ τέθηκε ξανά το θέμα της παροχής αποζημίωσης σε παρόμοια ατυχήματα. Εν αρχή, πραγματοποιήθηκε σύγκληση της έκτακτης συνόδου του Συμβουλίου του Δ.Ν.Ο., όπου και καταρτίστηκε ένα σχέδιο δράσης σε ότι αφορούσε τεχνικές μεθόδους για την αντιμετώπιση καθώς και πτυχές νομικής φύσεως του περιστατικού.¹⁴

Τον Μάρτιο του 1978, το «Amoco Cadiz», ένα πολύ μεγάλο πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου (VLCC), υπό τη σημαία της Λιβερίας, έπλεε στην περιοχή «Portsall Rocks», σε απόσταση 3 ν.μ από την ακτή της Βρετανίας, στη Βορειοδυτική Γαλλία. Το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με 219.797 τόνους ελαφρού αργού πετρελαίου. Ο άσχημος καιρός είχε ως αποτέλεσμα την πλήρη διάσπαση του σκάφους και του συνόλου του φορτίου που άνηκε στην εταιρεία καυσίμων «Shell», με συνέπεια 4.000 τόνοι μαζούτ να πέσουν στη νερό, δημιουργώντας τη μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα στην ιστορία, μέχρι εκείνη την

¹³ Frascchetti, Terlizzi, Micheli, Benedetti- Cecchi, & Boero, (2002).

¹⁴ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

ημέρα. Το γεγονός αυτό προκάλεσε μια άνευ προηγουμένου κινητοποίηση επιστημόνων, νομικών, κυβερνήσεων και πλοιοκτητών. Ενώ και άλλες προηγούμενες πετρελαιοκηλίδες είχαν προκαλέσει μέχρι τότε νομικές προσπάθειες για την βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος αυτή τη φορά, η δυναμική των προσπαθειών ήταν πολύ μεγάλη.¹⁵

Ένα άλλο μεγάλο και σοβαρό ατύχημα ήταν το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου «Erika». Οι επιπτώσεις αυτού του ναυαγίου στο περιβάλλον, την οικονομία και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ήταν τεράστιες και εξακολουθούν να αποτελούν αντικείμενο μελέτης και συζήτησης. Το «Erika», σημαίας Μάλτας, ήταν ένα 25 ετών πετρελαιοφόρο μονού κύτους, που είχε φορτωθεί με αργό πετρέλαιο. Το Δεκέμβριο του 1999, ενώ βρισκόταν υπό ναύλωση από την εταιρεία «Total Fina» υπέστη σοβαρή βλάβη και κόπηκε στα δύο κοντά στην ανατολική ακτή της Βρετάνης, στην περιοχή «Finistère». Το ναυάγιο προκάλεσε διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα, με σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Υπολογίζεται ότι περίπου 20.000 τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν, δημιουργώντας έναν τεράστιο ρύπο που έπληξε τα θαλάσσια οικοσυστήματα και τις ακτές. Το ναυάγιο έχει συνδεθεί με ακατάλληλες πρακτικές σε ότι είχε να κάνει με την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την διαχείριση του πλοίου. Το περιστατικό του εν λόγω πλοίου ενέπνευσε νέες πρωτοβουλίες για τη βελτίωση των κανονισμών και τη διενέργεια ελέγχων στη ναυσιπλοΐα, καθώς και την αύξηση της προσοχής σε ότι αφορούσε την επιθεώρηση σκαφών και των πρακτικών ασφαλείας αυτών.¹⁶

Οι αποτυχίες που προκάλεσαν αυτό το ατύχημα υπογράμμισαν την ανάγκη για αποτελεσματικότερη διαχείριση του κινδύνου και την ενίσχυση των κανονισμών που αφορούσαν τη ναυσιπλοΐα και τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στη θάλασσα. Το ναυάγιο του «Erika» αποτέλεσε ένα σημαντικό μάθημα για το χειρισμό των θαλάσσιων πόρων και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Συνεχίζει να επηρεάζει τον τρόπο που αντιμετωπίζεται ο ωκεανός και το περιβάλλον της θάλασσας, καθώς από το συγκεκριμένο ναυάγιο προκλήθηκε μεγάλη δυσφορία της «κοινής γνώμης» για την όλο και μεγαλύτερη ανασφάλεια που συνέχιζε να δημιουργείται στις μεταφορές διά θαλάσσης. Επίσης έφερε στην επιφάνεια τον κίνδυνο που ελλόχευε από τη χρήση παλιών πλοίων, πλημμελώς

¹⁵ Gundlach, Boehm, Marchand, Atlas, Ward, & Wolfe, (1983).

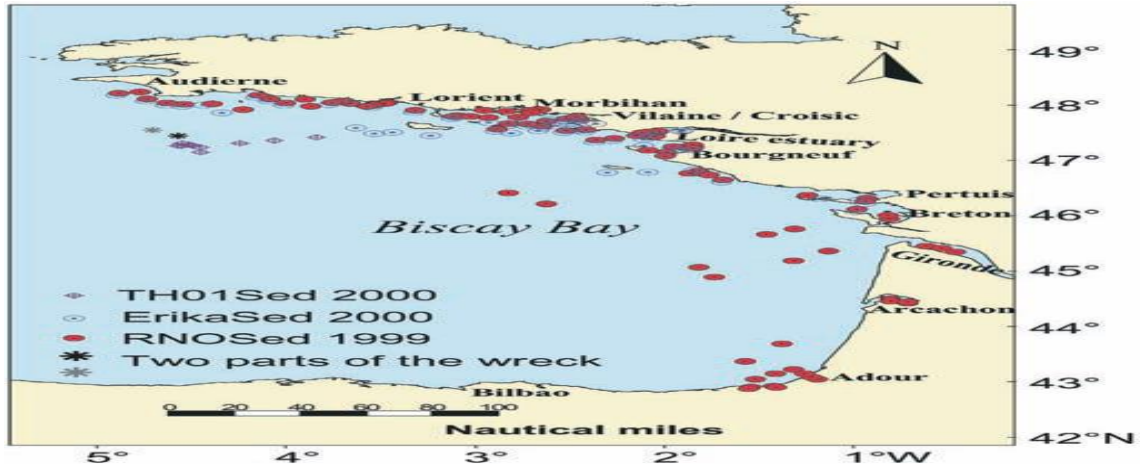
¹⁶ Jacek Tronczyńska et al., (2004).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

συντηρημένων, καθώς και την άμεση ανάγκη για επανεξέταση των κανονισμών σε ότι αφορούσε την ασφάλεια στο θαλάσσιο χώρο και ειδικότερα των έλεγχο πλοίων στους λιμένες κατάπλου.¹⁷

Εικόνα 1. Ναυάγιο «Erika» .



Πηγή: J. Tronczyński et al.: Aquat. Living Resour. 17, 243–259 (2004)

¹⁷ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

2. ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

2.1 ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Οι πρωτογενείς νομικές πηγές στις οποίες βασίζεται το εύρος δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα βρίσκονται στο διεθνές εθιμικό δίκαιο και το διεθνές δίκαιο όπως αποτυπώνεται στις διεθνείς συνθήκες. Το διεθνές εθιμικό δίκαιο δίνει το δικαίωμα σε ένα κράτος λιμένα να ασκεί δικαιοδοσία στους λιμένες του με μεγάλη διακριτική ευχέρεια. Το διεθνές εθιμικό δίκαιο, για τη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα, βασίζεται στη θεμελιώδη αρχή της κυριαρχίας που ενσωματώνεται στον πυρήνα του διεθνούς δικαίου. Η αρχή της κυριαρχίας έχει πολλά στοιχεία. Το στοιχείο που είναι υπεύθυνο για τη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα είναι η εδαφική κυριαρχία. Η θετική πτυχή της εδαφικής κυριαρχίας σημαίνει ότι ένα κράτος έχει αποκλειστική αρμοδιότητα επί της επικράτειάς του.¹⁸

Όταν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία εισέρχεται σε ένα λιμάνι τίθεται εντός της εδαφικής κυριαρχίας του παράκτιου κράτους το οποίο προσεγγίζει¹⁹. Το λιμάνι είναι μέρος των εσωτερικών υδάτων του κράτους, τα οποία έχουν το ίδιο νομικό καθεστώς με μέρος της ξηράς.²⁰ Δηλαδή ένα πλοίο στο λιμάνι υπόκειται στην ίδια δικαιοδοσία με ένα αλλοδαπό πρόσωπο στην ξηρά. Επομένως, ένα ξένο πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με την τοπική εθνική νομοθεσία, όπως επίσης συμμορφώνεται και με τη νομοθεσία του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία.²¹

Δεν υφίσταται αντίφαση μεταξύ της δικαιοδοσίας του λιμένα και του κράτους σημαίας, καθώς σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο είναι σαφές ότι η εξουσία του κράτους λιμένα υπερισχύει. Ωστόσο, εάν ένα πλοίο αναγκαστεί να προσεγγίσει το λιμάνι λόγω έκτακτης ανάγκης ή ανωτέρας βίας, το πλοίο θα εξαιρείται από τη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα.²²

Η δεύτερη πηγή νόμου για τη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα είναι οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Στο πλαίσιο της «Σύμβασης»

¹⁸ Shaw, (2008).

¹⁹ Σαβιολίδης, (2015).

²⁰ Churchill, (1999).

²¹ McDorman, (2000).

²² Churchill, & Lowe, (1999).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

εμπεριέχονται δύο διακριτικά στοιχεία: (α) ο έλεγχος που σχετίζεται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και (β) ο έλεγχος που συναρτάται με τη θαλάσσια ρύπανση.²³

Σύμφωνα με το άρθρο 219 της «Σύμβασης» τα κράτη στα οποία πρόκειται να προσεγγίσουν πλοία που δεν είναι αξιόπλοα οφείλουν να τα αποτρέψουν, ενώ κατά το άρθρο 94 πργ. 6 τα εν λόγω κράτη υποχρεούνται να ενημερώνουν το κράτος σημαίας σε κάθε περίπτωση πλοίου το οποίο δεν πληροί τις ελάχιστες προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται από το κράτος σημαίας.

Στη «Σύμβαση» και συγκεκριμένα στο άρθρο 226 υφίσταται επίσης η έννοια της «κράτησης» πλοίου ως μέτρο επιβολής. Εκεί ορίζεται ωστόσο, ότι εκείνη δεν μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο είναι απαραίτητο για τους σκοπούς της έρευνας. Εν συνεχεία στο άρθρο 228 πργ. 1, ορίζεται ότι το κράτος σημαίας έχει δικαίωμα προτίμησης, δηλαδή ότι σε περίπτωση που ξεκινήσει το ίδιο οιαδήποτε διαδικασία, για το διάστημα των επόμενων έξι μηνών, οι διαδικασίες του κράτους λιμένα αναστέλλονται.

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 228 πργ. 2, ορίζονται χρονικά όρια σε συνάρτηση με την επιβολή κυρώσεων και συγκεκριμένα ότι δεν δύναται να επιβληθεί ποινή μετά από τρία χρόνια από την πρώτη ημερομηνία της παράβασης, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 230, επιβάλλονται χρηματικά πρόστιμα, αλλά υπάρχουν ωστόσο κάποιες εξαιρέσεις.

Στο άρθρο 231 δε, ορίζεται η απαίτηση την κοινοποίησης στο κράτος σημαίας των μέτρων επιβολής που έχουν ληφθεί από το κράτος λιμένα.

Τα ανωτέρω οριζόμενα σύμφωνα με το άρθρο 236, δεν ισχύουν για πολεμικά πλοία ή πλοία που διεκδικούν κυριαρχική ασυλία.²⁴

Η δικαιοδοσία του κράτους λιμένα, είναι αναγκαίο όχι μόνο να εξυπηρετεί τα εθνικά του συμφέροντα, αλλά και τα συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας, ήτοι, να αστυνομεύει επί τη βάση των τομέων της ναυτιλίας και της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της βιώσιμη χρήσης των θαλάσσιων ζωντανών πόρων.

Εκτός από αποτελεσματικό μέσο για την επιβολή των αντίστοιχων διεθνών κανόνων, ο έλεγχος του κράτους λιμένα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση

²³ Bang, (2009).

²⁴ Fitzgerald, (1995).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

της στρεβλής ολοκλήρωσης στις ναυτιλιακές δραστηριότητες που προκαλούνται από κράτη σημαίας, τα οποία απαιτούν λιγότερο αυστηρά πρότυπα που ισχύουν για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Επισημαίνεται επίσης ότι εάν η δικαιοδοσία του κράτους λιμένα είναι προαιρετική και η λήψη μέτρων κατά πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια ενός κράτους λιμένα, τότε ορισμένα λιμάνια ενδέχεται να επιχειρήσουν να επωφεληθούν από αυτήν ως λιμάνι ευκολίας. Είναι, οπωσδήποτε, ένα βαρύ επιχείρημα προς υποστήριξη της δήλωσης ότι η άσκηση της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα δεν είναι μόνο δικαίωμα αλλά και σημαντικό καθήκον βάσει της «Σύμβασης».

Αν και το καθεστώς του ελέγχου του κράτους λιμένα «επινοήθηκε» για την προστασία της θαλάσσιας ρύπανσης, πολλές συμβάσεις του Δ.Ν.Ο. τον αναγνωρίζουν ευρύτερα και περιέχουν διατάξεις που επιτρέπουν έναν τέτοιο ευρύτερο έλεγχο. Πράγματι, η πρώτη διάταξη για τον έλεγχο του κράτους λιμένα βρίσκεται στο άρθρο 61 της «SOLAS 1914» και προέβλεπε ότι: *«Κάθε πλοίο που διαθέτει Πιστοποιητικό Ασφαλείας που έχει εκδοθεί από το Συμβαλλόμενο Κράτος στο οποίο ανήκει, ή από πρόσωπα δεόντως εξουσιοδοτημένα από αυτό το Κράτος αυτό, υπόκειται σε ελέγχους των λιμένων των άλλων Συμβαλλόμενων Κρατών, σε έλεγχο, από πρόσωπα δεόντως εξουσιοδοτημένα από τις Κυβερνήσεις των λιμένων αυτών.»*

Η «SOLAS 1914» ακολούθησε την καταστροφή του Τιτανικού. Ωστόσο, η πρώτη έκδοσή της δεν τέθηκε σε ισχύ λόγω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το σύγχρονο καθεστώς του ελέγχου του κράτους λιμένα βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη «SOLAS 1974» και στη «MARPOL 73/78», ενώ πρόσφατα εισήχθησαν και άλλες συμβάσεις του Δ.Ν.Ο. με σχετικές διατάξεις.

Επί του παρόντος, ο έλεγχος του κράτους λιμένα παρέχεται από τον κανονισμό 19 του κεφαλαίου I, τον κανονισμό 6.2 του κεφαλαίου IX, τον κανονισμό 4 του κεφαλαίου XI-1 και τον κανονισμό 9 του κεφαλαίου XI-2 της «SOLAS», όπως εκείνη τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο «SOLAS 1988», το άρθρο 21 της σύμβασης για τη γραμμή φόρτωσης, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο «LOADLINE 1988» τα άρθρα 5 και 6, κανονισμός 11 του παραρτήματος I, κανονισμός 16.9 του παραρτήματος II, κανονισμός 8 του παραρτήματος III, κανονισμός 13 του παραρτήματος IV, κανονισμός 8 του



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

παραρτήματος V και κανονισμός 10 του παραρτήματος VI της «MARPOL» το άρθρο X της «STCW», το άρθρο 12 της «TONNAGE» και το άρθρο 11 του «AFS». Το άρθρο 4 της «ILO» επίσης προβλέπει τη βάση ελέγχου κράτους λιμένα για τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών το οποίο εν συνεχεία έθεσε σε ισχύ η «MLC» όπως αναφέρεται στον κανονισμό 5.2.1. αυτής.

Είναι αξιοσημείωτο ότι η «SOLAS» δεν περιέχει άρθρο για τον έλεγχο του κράτους λιμένα σε αντίθεση με άλλες ισχύουσες συμβάσεις. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως ασυμφωνία της «SOLAS», καθώς ο νομικός κανόνας που περιέχει τη ρύθμιση του ελέγχου κράτους λιμένα τοποθετείται σε χαμηλότερο επίπεδο εντός αυτής, στο μέρος των παραρτημάτων. Είναι αποδεκτό ότι εάν μια διάταξη ενός παραρτήματος έρχεται σε αντίθεση με ένα άρθρο, τότε το άρθρο εκείνο θα πρέπει να υπερισχύει. Ωστόσο, φαίνεται ότι δεν δημιουργείται πρόβλημα καθώς τα άρθρα της «SOLAS» είναι έτσι και αλλιώς πολύ γενικού χαρακτήρα. Περιέχουν τους περισσότερους κανόνες, οι οποίοι είναι γενικοί για οποιαδήποτε διεθνή σύμβαση ή συνθήκη. Τα υπόλοιπα άρθρα περιέχουν γενικές υποχρεώσεις των μερών της σύμβασης, διατάξεις για την εφαρμογή και ειδικές περιπτώσεις ανωτέρας βίας και μεταφοράς προσώπων σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Υφίστανται πολλά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με κάθε κανονισμό για τον έλεγχο κράτους λιμένα των αντίστοιχων συμβάσεων όπως ότι (α) η επιθεώρηση διενεργείται μόνο από αξιωματικούς δεόντως εξουσιοδοτημένους από την κυβέρνηση ενός κράτους λιμένα, (β) η επιθεώρηση περιορίζεται στον έλεγχο των πιστοποιητικών, εκτός εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να θεωρηθεί ότι το πλοίο είναι κατώτερο των προτύπων, (γ) όταν ένα πιστοποιητικό έχει λήξει ή παύσει να ισχύει, ο επιθεωρητής του κράτους λιμένα λαμβάνει μέτρα για να διασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει έως ότου αποκαταστήσει οποιοδήποτε ζήτημα ώστε να μην υφίσταται κίνδυνος για το πλοίο, το θαλάσσιο περιβάλλον ή τα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο, (δ) υποχρέωση ενημέρωσης του κράτους σημαίας και του παρακολουθούντα το πλοίο Αναγνωρισμένου Οργανισμού, όπου χρειάζεται, όταν ένα πλοίο κρατείται, (ε) υποχρέωση καταβολής κάθε δυνατής προσπάθειας για να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση πλοίου και (στ) το αδικαιολόγητα κρατούμενο ή καθυστερημένο πλοίο θα δικαιούται αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία υποστεί. Υπό τα ανωτέρω, η δικαιοδοσία του ελέγχου του



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

κράτους λιμένα γίνεται όλο και πιο περίπλοκη. Δεν είναι απλώς απόρροια της ενημέρωσης των σχετικών διεθνών πράξεων, αλλά και της συνεχούς ανάπτυξής τους σε συναφείς ή εντελώς νέους θεματικούς τομείς, ενώ πλέον εμπεριέχονται πολύ περισσότερους τομείς όπως οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών βάσει της «MLC».²⁵

2.2 ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ

Μετά την πρόταση για αναδιατύπωση της Οδηγίας 95/21/ΕΚ που έγινε από την Επιτροπή αναφορικά με τον «Έλεγχο των πλοίων από το Κράτος Λιμένα», πλέον από την 01^η Ιανουαρίου 2011, σε ότι αφορά τον «Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα», εφαρμόζεται η 2009/16/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ²⁶.

Στόχο της Επιτροπής αποτελεί η επιθεώρηση όλων των πλοίων που καταπλέουν σε Ευρωπαϊκούς λιμένες. Συνεπώς, υφίσταται υποχρέωση των Κρατών-Μελών για διενέργεια πολύ συχνών ελέγχων. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να επιδεικνύεται σε περιπτώσεις πλοίων τα οποία χαρακτηρίζονται ως υψηλού κινδύνου σε συνάρτηση με την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Στην κατηγορία πλοίων «υψηλού κινδύνου», σύμφωνα με την 2009/16/ΕΚ Οδηγία, εμπίπτει: (α) κάθε πλοίο που ανήκει σε κατηγορία «υψηλού κινδύνου» και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 6 μήνες και (β) κάθε επιβατηγό πλοίο, πετρελαιοφόρο, πλοίο μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία «τυπικού κινδύνου» και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

Επιπλέον με των ανωτέρω οδηγία ενισχύεται το καθεστώς απαγόρευσης πρόσβασης, επεκτεινόμενο σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων και θεσπίζεται η οριστική απαγόρευση πρόσβασης ενός πλοίου σε ευρωπαϊκούς λιμένες εάν έχουν επιβληθεί δύο ή τρεις απαγορεύσεις απόπλου ή κρατήσεις αντίστοιχα σε αυτό.

²⁵ Molenaar, (2006).

²⁶ Σαβτιολίδης, (2015).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Μετά την έκδοση και δημοσίευση του νομοθετικού πακέτου «ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ», η Επιτροπή νομοθέτησε και δημοσίευσε, την Οδηγία 2009/20/ΕΚ διά της οποίας συνδέονται για πρώτη φορά ο αστικός και ο ποινικός έλεγχος του πλοίου από το Κράτος λιμένα όπως έχει θεσμοθετηθεί με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ.

Με την 2009/20/ΕΚ Οδηγία, στη βάση της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ για τον Έλεγχο των πλοίων από το Κράτος Λιμένα, με τη θεσμοθέτηση ως υποχρεωτικής της απομάκρυνσης του πλοίου από τον Ευρωπαϊκό λιμένα σε περίπτωση που δεν φέρει ή δεν έχει πιστοποιητικό ασφάλισης, διορθώνεται η μη συμμόρφωση ως προς την έλλειψη πιστοποιητικού αστικής ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις και ειδικότερα για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος²⁷.

Συναφώς, όσον αφορά τη ρύπανση από τα πλοία και τη θεσμοθέτηση σχετικών κυρώσεων, εν ισχύ τελεί η Οδηγία 2009/123/ΕΚ. Συνεπώς, σε περίπτωση παρατυπίας ή υπόνοιας ότι αλλοδαπό πλοίο, ευρισκόμενο εκουσίως σε λιμένα, προβεί ή έχει προβεί σε απόρριψη ρυπογόνων ουσιών, με αποτέλεσμα την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, εντός των θαλασσίων περιοχών που ρυθμίζει το άρθρο 3 της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ, τότε το εν λόγω κράτος λιμένα πραγματοποιεί επιθεώρηση σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο, για τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εφαρμόζεται η Οδηγία 2009/16/ΕΚ, όπως αυτή έχει ενσωματωθεί στο εσωτερικό του δίκαιο, τηρούμενων δε των διατάξεων, για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, στην διεθνή νομοθεσία.²⁸

Αναφορικά με τους κανόνες και τα πρότυπα για τους Οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, είχε υιοθετηθεί η οδηγία 94/57/ΕΚ, διά της οποίας καθορίζεται μια σειρά από κοινούς κανόνες και προδιαγραφές αναφορικά με την δραστηριότητα των οργανισμών επιθεώρησης των πλοίων (νηογνώμονες) και τις ναυτιλιακές διοικήσεις (κράτη σημαίας). Στόχο της ανωτέρω οδηγίας αποτελούσε η συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και, ταυτόχρονα, η προώθηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Έτσι, εισήχθησαν κριτήρια αναγνώρισης των νηογνώμωνων, προβλέπεται ότι τα πιστοποιητικά ασφαλείας θα εκδίδονται μόνο από εκείνους, ρυθμίζεται η σχέση συνεργασίας τους με τις

²⁷ Σαβιολίδης, (2015).

²⁸ Σαβιολίδης, (2015).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Αρχές, μέσω επίσημων και άνευ διακρίσεων, γραπτών συμφωνιών ή ισοδύναμων νομικών ρυθμίσεων.

Πρόσθετα, ορίζονται συγκεκριμένα καθήκοντά τους και ο ρόλος τους, ενώ προβλέπεται το δικαίωμα της Αρχής να ανακαλεί ή να αναστέλλει τη σχετική εξουσιοδότηση σε έναν «Αναγνωρισμένο Οργανισμό», όταν η πρώτη κρίνει ότι εκείνος δεν τηρεί συγκεκριμένα πρότυπα.

Τροποποίηση της ανωτέρω Οδηγίας τελεί η 2001/105/EK Οδηγία, δια της οποίας αυξάνεται η επιτήρηση των «Αναγνωρισμένων Οργανισμών» και του κράτους σημαίας.

Επίσης, ενώ μέχρι τότε υφίστατο απλή παρακολούθηση, πλέον θα πραγματοποιούνται από την Επιτροπή και τα Κ-Μ, τακτικές επιθεωρήσεις των Α.Ο., προστίθενται αιτίες αφαίρεσης σχετικής εξουσιοδότησης προς οργανισμό και ορίζεται ότι σε περίπτωση μεταφοράς κλάσης από έναν Α.Ο. σε άλλο, ο παραδίδων οργανισμός παρέχει επακριβή ενημέρωση στον παραλαμβάνοντα για οιαδήποτε εκκρεμότητα σε συνάρτηση με έλεγχο, συστάσεις, προϋποθέσεις κλάσης, όρους ή περιορισμούς λειτουργίας που έχουν εκδοθεί εις βάρος του πλοίου και ο παραλαμβάνων οργανισμός προβαίνει στην έκδοση πιστοποιητικών του εν λόγω του πλοίου μόνο, εφόσον έχουν ολοκληρωθεί και εκπληρωθεί οι συγκεκριμένες εκκρεμότητες.

Η πιο βασική τροποποίηση της ανωτέρω οδηγίας απορρέει από το άρθρο 6, όπου προβλέπεται πλέον η οικονομική ευθύνη των Α.Ο., με το ποσό της αποζημίωσης σε περίπτωση πρόκλησης ναυαγίου, να φτάνει (α) ως τα 2 εκ. ευρώ σε περίπτωση ζημίας προκληθείσας από αμελή πράξη ή παράλειψη του Α.Ο., με αποτέλεσμα απώλεια περιουσίας του παθόντα ή (β) τα 4 εκ. ευρώ όταν το αποτέλεσμα είναι θάνατος ή προσωπική βλάβη προσώπου. Σε περίπτωση δε που κριθεί από το αρμόδιο Δικαστήριο ότι ενέχεται ηθελημένη πράξη ή παράλειψη ή βαριά αμέλεια του Α.Ο., τότε η ευθύνη του είναι απεριόριστη.²⁹

²⁹ Αθανασίου, (1999).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

2.3 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Σχεδόν κάθε διεθνής ή περιφερειακή νομοθεσία, συναρτώμενη με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης είχε ως έρεισμα κάποιο ναυτικό ατύχημα. Ειδικότερα, μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Erika», από την Ε.Ε. προτάθηκαν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες με σκοπό την αποφυγή περαιτέρω απωλειών και την απομείωση του κινδύνου από τόσο μεγάλα ατυχήματα στη θάλασσα. Η βάση αυτών των πρωτοβουλιών εμπεριείχαν την ταχύτατη απόσυρση δεξαμενοπλοίων με μονό τοίχωμα, τον ποιοτικότερο και ποσοτικότερο έλεγχο των νηογνομόνων και την υιοθέτηση αυστηρότερων διαδικασιών ελέγχου από τα κράτη λιμένα.³⁰

2.3.1 ERIKA I

Η πρώτη δέσμη με τα ληφθέντα μέτρα που ξεκίνησαν την 21-03-2000 και άρχισαν να εφαρμόζονται την 22-01-2002 διαιρούνται σε τρία μέρη:

(α) Την υιοθέτηση της Κοινοτικής Οδηγίας 2001/105/ΕΚ, η οποία τροποποίησε την Κοινοτική Οδηγία 94/57/ΕΕ. Οι ανωτέρω οδηγίες αφορούν την επιθεώρηση και εξέταση των πλοίων από τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς, ενώ ταυτόχρονα εισάγουν κανόνες που αφορούν τη στενότερη επιτήρηση των δραστηριοτήτων τόσο των Α.Ο., όσο και του κράτους σημαίας,

(β) Την υιοθέτηση της Κοινοτικής Οδηγίας 2001/106/ΕΚ, η οποία τροποποίησε την Κοινοτική Οδηγία 95/21/ΕΚ και αφορά τους ελέγχους των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων. Διά της ανωτέρω οδηγίας το σύστημα για να επιθεωρούνται τα δυνητικά επικίνδυνα πλοία κατέστη πλέον υποχρεωτικό. Επίσης τέθηκαν αυστηρότερα κριτήρια σε συνάρτηση με πλοία με καταφανώς χαμηλές προδιαγραφές στα οποία πλέον υπάρχει δυνατότητα απαγόρευσης πρόσβασης στους λιμένες της Ε.Ε.

(γ) Τη σταδιακή κατάργηση πλοίων με μονό τοίχωμα με επίσπευση του χρονοδιαγράμματος σταδιακής απόσυρσης των πλοίων με μονό τοίχωμα σε πετρελαιοφόρα και την αντικατάσταση αυτών από πλοία με διπλό τοίχωμα, που εξασφαλίζουν μεγαλύτερη προστασία σε περίπτωση ατυχήματος με την υιοθέτηση του

³⁰ Khee, & Tan, (2006).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Κανονισμού 417/2002 όπως τροποποιήθηκε με τους Κανονισμούς 1726/2003, 2172/2004 1163/2009, με καταληκτική ημερομηνία το 2015.³¹

2.3.2 ERIKA II

Η 2^η δέσμη με τα μέτρα που υιοθετήθηκε την 06-12-2000, στο «Biarritz» αφορούσε τα κάτωθι:

(α) Την ενίσχυση της ασφάλειας σε ότι αφορούσε ζητήματα θαλάσσιας κυκλοφορίας και την πιο αποτελεσματική πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία, με την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας 2002/59/EK. Τα ανωτέρω βασίστηκαν στη δημιουργία ενός συστήματος κοινοτικού χαρακτήρα με σκοπό να παρακολουθούνται τα πλοία και να υπάρχει καλύτερος έλεγχος και ενημέρωση, με αποτέλεσμα την ενίσχυση της ασφάλειας και στη θαλάσσια κυκλοφορία. Έτσι, υπήρξε βελτίωση στην απόκριση των αρμόδιων Αρχών όταν έπρεπε να επιληφθούν σε κάποιο περιστατικό.

Διά της συγκεκριμένης οδηγίας αυξάνονται οι εξουσίες παρέμβασης των Κ-Μ, σε περίπτωση κινδύνου για ατύχημα ή σε απειλή για ρύπανση των ακτών τους, ακόμη και πέρα από τα χωρικά τους ύδατα, εξασκώντας τα δικαιώματά τους ως παράκτια κράτη. Επίσης, επιβάλλεται ως υποχρεωτικός ο εξοπλισμός για τον αυτόματο εντοπισμό των πλοίων που κάνουν χρήση των κοινοτικών λιμένων, καθώς και μαύρων κουτιών, παρόμοιων με εκείνων που χρησιμοποιούνται στην αεροπορία, προκειμένου να βοηθηθούν οι έρευνες σε περίπτωση ατυχημάτων. Πρόσθετα, διά των οδηγιών 2009/17/EK και 2014/100/EK με τις οποίες τροποποιήθηκε η οδηγία 2002/59/EK αποσκοπείται η συστηματική προσφυγή στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, με σκοπό την απλοποίηση και εναρμόνιση της διαδικασίας διαβίβασης και χρήσης δεδομένων, που αφορούν επικίνδυνα φορτία και στην αύξηση της ανάπτυξης κοινών βάσεων δεδομένων. Τέλος, προβλέπεται, επιπλέον, η δυνατότητα απαγόρευσης απόπλου των πλοίων από το λιμένα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, ενώ γίνεται για πρώτη φορά υποχρεωτικό για κάθε Κ-Μ να διαθέτει καταφύγια για τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο,

³¹ Özçayır, (2004).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

(β) Τη δημιουργία του «Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA)»³². Ρόλος του συγκεκριμένου Οργανισμού είναι η παροχή βοήθειας στην Ευρωπαϊκή κοινότητα να παρακολουθεί την εφαρμογή του κοινοτικού νομοθετικού πλαισίου, η ανάπτυξη και λειτουργία των ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων ναυτιλιακής πληροφορίας σε επίπεδο Ε.Ε., η συνεργασία με τα Κράτη-μέλη με σκοπό της οργάνωση κατάλληλων δραστηριοτήτων κατάρτισης σε ζητήματα συναρτόμενα με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα και του κράτους της σημαίας, η παροχή τεχνικών και επιστημονικών συμβουλών στην Επιτροπή στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης με σκοπό τη διαρκή ενημέρωση της κοινοτικής νομοθεσίας, και

(γ) Την πρόταση για σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα, σύμφωνα με το διεπίπεδο αποζημιωτικό σύστημα των Διεθνών Συμβάσεων «CLC/ IOPC Funds 1992/2000», το οποίο ωστόσο μετά την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου του 2003 για την ίδρυση Συμπληρωματικού Κεφαλαίου για τη καταβολή επιπρόσθετης αποζημίωσης από το Διεθνές Κεφάλαιο εγκαταλείφθηκε.

2.3.3 ERIKA III

Η 3^η δέσμη μέτρων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υιοθετήθηκε τον Μάρτιο του 2009 και περιείχε:

(α) Την Υιοθέτηση Οδηγίας για την τήρηση των υποχρεώσεων του Κράτους Σημαίας με την αναγνώριση της σπουδαιότητας της εφαρμογής Διεθνών Συνθηκών που συνδέονται με τις υποχρεώσεις των μερών, προκειμένου να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια και να προληφθεί η ρύπανση από τα πλοία. Κύριος στόχος ήταν η ενίσχυση της ασφάλειας με την αποτροπή ρύπανσης από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.

Για την επίτευξη του ανωτέρω στόχου εισήχθησαν οι κάτωθι ρυθμίσεις:

- (i) Εξασφάλιση ότι καμία σημαία των κρατών μελών δεν ανήκει στη Μαύρη και Γκρι Λίστα του ΜΣ των Παρισίων,
- (ii) Βελτίωση των επιδόσεων των κρατών σημαίας με την τακτική υποβολή των διοικητικών αρχών τους σε έλεγχο, ενσωματώνοντας το σύστημα «VIMSAS» (Εθελοντικό

³² Βλ. τον Κανονισμό 1406/2002 «Σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα», όπως αυτός τροποποιήθηκε από τους Κανονισμούς 1644/2003, 724/2004, 2038/2006 και 100/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του Δ.Ν.Ο.) και εισαγωγή πιστοποιημένου συστήματος διαχείρισης της ποιότητας των εθνικών ναυτιλιακών αρχών.

(β) Την τροποποίηση της Οδηγίας για τους Α.Ο. με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/15/ΕΚ και του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

(γ) Την τροποποίηση της Οδηγίας για τον Έλεγχο του Κράτους Λιμένα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, διά της οποίας αναδιατυπώθηκε και καταργήθηκε η πρώτη κοινοτική οδηγία 95/21/ΕΚ, για τον έλεγχο του κράτους λιμένα. Μέσω της νέας αυτής οδηγία εισήχθησαν ρυθμίσεις του νέου καθεστώτος ελέγχου του «Paris MoU», με στόχο την επιθεώρηση όλων των πλοίων, με συχνότητα που συναρτάται με την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν. Έτσι τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο θα υποβάλλονται σε πιο ενδελεχή επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα.

(δ) Την υιοθέτηση Οδηγίας για την έρευνα ατυχήματος. Με την Οδηγία 2009/18/ΕΚ καθορίστηκαν οι θεμελιώδεις αρχές για τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Στόχος της σύμφωνα με το άρθρο 1, είναι η διευκόλυνση της ταχείας διεξαγωγής των ερευνών για ζητήματα ασφάλειας, οι αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων, η διεξαγωγή της δέουσας ανάλυσης και η υποβολή εισηγήσεων για διορθωτικά μέτρα. Ειδικότερα θεσπίστηκαν δύο εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ), ο 1286/2011 που αφορά την καθιέρωση κοινής μεθοδολογίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και ο 651/2011 που αφορά την έγκριση των εσωτερικών κανόνων λειτουργίας του πλαισίου μόνιμης συνεργασίας που έχουν δημιουργήσει τα κράτη μέλη σε συνεργασία με την Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2009/18/ΕΚ. Διά των ανωτέρω κανονισμών θεσπίζεται διαδικασία ανεξάρτητης τεχνικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, βασισμένη στα σχετικά πρότυπα και τις κατευθυντήριες οδηγίες του Δ.Ν.Ο. που εφαρμόζεται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και δημιουργείται ηλεκτρονική βάση δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

(ε) Τη ρύθμιση για την ευθύνη και την αποζημίωση για τη ζημία επιβατών σε ατυχήματα πλοίων με την υιοθέτηση του Κανονισμού (ΕΕ) 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος, που ενσωματώνει στο κοινοτικό δίκαιο τη σύμβαση των Αθηνών του 1974, όπως



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 2002. Έτσι εισάγονται νέα στοιχεία σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη σε ναυτικό ατύχημα, όπως η υποχρεωτική καταβολή προκαταβολής, επαρκούς για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογης με την προκληθείσα ζημία.

(στ) Την υιοθέτηση Οδηγίας για την εξωσυμβατική ευθύνη των πλοιοκτητών διά της Οδηγίας 2009/20/EK, στόχος της οποίας τελεί η καθιέρωση κανόνων ως προς ορισμένες πτυχές των υποχρεώσεων σε ζητήματα ασφάλισής τους για ναυτικές απαιτήσεις.

(ζ) Την υιοθέτηση της 2002/59/EK Οδηγίας για την παρακολούθηση της κίνησης των πλοίων και τους λιμένες καταφυγής στην οποία υπάρχει πρόβλεψη της υποχρέωσης των Κ-Μ για κατάρτιση σχεδίων ώστε να υποδέχονται τα πλοία τα οποία διατρέχουν κίνδυνο στο θαλάσσιο χώρο ο οποίος βρίσκεται υπό τη δικαιοδοσία τους. Σύμφωνα δε με το άρθρο 3 αυτής ορίζεται ως καταφύγιο του λιμένα, τμήμα λιμένα ή άλλο ασφαλές σημείο προσόρμισης ή αγκυροβόλιο ή οποιοσδήποτε άλλος προφυλαγμένος χώρος, τον οποίο έχει ορίσει κράτος μέλος για την υποδοχή πλοίων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο. Η εν λόγω Οδηγία τροποποιήθηκε με την 2009/17/EK οδηγία, η οποία εισάγει εκτενέστερες ρυθμίσεις για το ζήτημα των λιμένων καταφυγής. Ειδικότερα προβλέπονται η υποχρέωση των κρατών μελών για κατάρτιση σχεδίων για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής, προκειμένου να αντιμετωπίσουν απειλές που προκαλούνται από αυτά σε ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, περιλαμβανομένου κινδύνου κατά της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος, η λήψη απόφασης από την αρμόδια αρχή για την αποδοχή εισόδου του πλοίου, κατόπιν αξιολόγησης της κατάστασης βάσει των ως άνω σχεδίων και εφόσον κριθεί ότι η εν λόγω υποδοχή συνιστά την καλύτερη δυνατή ενέργεια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος, η πρόβλεψη ότι η έλλειψη πιστοποιητικού ασφαλείας σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την προκαταρκτική αξιολόγηση και τη λήψη απόφασης και δεν αποτελεί αποχρώντα λόγο που μπορεί να επικαλεστεί ένα κράτος μέλος για να αρνηθεί την υποδοχή πλοίου σε καταφύγιο, η παροχή, εντούτοις, δικαιώματος στα κράτη μέλη, όταν υποδέχονται σε καταφύγιο πλοίο που διατρέχει κίνδυνο, να ζητήσουν από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφαλείας,



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

δίχως, όμως, η απαίτηση του πιστοποιητικού αυτού να οδηγεί σε καθυστέρηση της διαδικασίας για την υποδοχή του πλοίου.³³

2.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ

Η έννοια της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα σε αλλοδαπά πλοία είναι σχετικά νέα, εν αντιθέσει με τη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, η οποία αρχικά είχε καθιερωθεί ως ένα από τα στοιχεία εκδήλωσης της κρατικής κυριαρχίας. Με το προηγούμενο καθεστώς προτού θεσμοθετηθεί νομικά η έννοια και το πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κράτους λιμένα, ένα τέτοιο κράτος, γενικά, δεν επέβαλλε τη δικαιοδοσία του στα ξένα πλοία που εισέρχονταν στα λιμάνια του. Ωστόσο, αυτή η πρακτική έχει αλλάξει και εξελιχθεί πολύ τα τελευταία εξήντα χρόνια.³⁴

Η έννοια της δικαιοδοσίας είναι ένας βασικός νομικός όρος που σχετίζεται με την δυνατότητα ενός κράτους να ασκεί την εξουσία του με βάση τη διεθνή αρχή της κρατικής κυριαρχίας και τις αρμοδιότητες του κράτους λιμένα.³⁵

Άξιος αναφοράς τελεί ο διαχωρισμός των εξουσιών της Αρχής του κράτους λιμένα, σε ότι αφορά τον έλεγχο αλλοδαπών πλοίων σε έλεγχο κράτους λιμένα και δικαιοδοσία αυτού.³⁶ Αναφορικά με τη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα, αναφέρεται ότι, από αυτήν απορρέει η εξουσία του κράτους λιμένα σχετικά με την εκκίνηση δικαστικών διαδικασιών κατά αλλοδαπών πλοίων και την επιβολή κυρώσεων.³⁷

Κατά το άρθρο 219 της Δ.Σ. του Δικαίου της Θάλασσας, η ουσιώδης διαφορά της έννοιας του ελέγχου του κράτους λιμένα και της έννοιας της δικαιοδοσίας του, έγκειται στο ότι στον μεν πρώτο, οι εξουσίες της Αρχής περιορίζονται μόνο στην άσκηση μέτρων ελέγχου διοικητικής φύσεως, π.χ. κράτηση ή απαγόρευση απόπλου, ενώ στη δεύτερη εισέρχονται εξουσίες της δικαστικής δίωξης η οποία μπορεί να ληφθούν για παραβάσεις εντός λιμένα, εντός θαλάσσιων ζωνών και ως την ανοικτή θάλασσα, σύμφωνα με το άρθρο 218 της «Σύμβασης».

³³ Mandaraka-Sheppard, (2006).

³⁴ Z. Oya Özçayır, (2001).

³⁵ Shaw, (2008).

³⁶ Kasoulides, (1997).

³⁷ McDorman, (1997).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Αν προκληθεί θαλάσσια ρύπανση από πλοίο, σε χώρο που δεν βρίσκεται εντός χωρικών υδάτων και στις θαλάσσιες ζώνες παράκτιου κράτους λιμένα, η άσκηση της δικαιοδοσίας του τελευταίου ερείδεται από τη «Σύμβαση» και όχι από το εθνικό δίκαιο. Όπως έχει προαναφερθεί στην παρούσα μελέτη, δεν υφίσταται απαγόρευση ταυτόχρονης συνύπαρξης των δικαιοδοσιών του κράτους λιμένα, του κράτους σημαίας και ετέρου παράκτιου κράτους, ωστόσο κρίνεται δέον να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 228 της Δ.Σ. για το Δίκαιο της Θάλασσας, αν το κράτος σημαίας ασκήσει δίωξη εντός έξι μηνών από την αφετηρία της πρώτης δικαστικής δίωξης και με την προϋπόθεση ότι η παράβαση έχει συντελεστεί σε χώρο που δεν εμπίπτει στα χωρικά ύδατα και της ΑΟΖ του κράτους λιμένα, δίνεται προτεραιότητα στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.³⁸

Η δικαιοδοσία του κράτους λιμένα επί αλλοδαπών πλοίων απορρέει από τα άρθρα 211 πργ. 3, 218 και 219 της «Σύμβασης».³⁹ Ο διαχωρισμός της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα από εκείνη του παράκτιου κράτους έγκειται επί του γεγονότος της αδυναμίας του δεύτερου να ασκεί τη δικαιοδοσία του ως κράτος λιμένα καθώς υφίσταται περιορισμός ως την ΑΟΖ (βλ. άρθρο 211 πργ.5 της «Σύμβασης»), ενώ αντίθετα το πρώτο έχει το δικαίωμα άσκησης δικαιοδοσίας ως παράκτιο κράτος και η δικαιοδοσία μπορεί να φτάσει και ως την ανοιχτή θάλασσα. (βλ. άρθρο 218 της «Σύμβασης»)⁴⁰⁻⁴¹

Υπό τα ανωτέρω, το κράτος λιμένα, σε συνάρτηση με ζητήματα εφαρμογής διεθνών νομοθετημάτων αναφορικά με την ζητήματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, δύναται να χαρακτηριστεί και ως «ειδική κατηγορία παράκτιου κράτους». Έτσι κατέχει το δικαίωμα διεξαγωγής ερευνών και εκκίνησης διαδικασιών σχετικά με οποιαδήποτε απόρριψη, ακόμα και αν εκείνη έχει γίνει στην Ανοιχτή Θάλασσα.⁴²

³⁸ Hare, (1997).

³⁹ Anderson, (1998).

⁴⁰ Gavouneli, (2007).

⁴¹ Ιωάννου, & Στρατή, (2013).

⁴² Gavouneli, (2007).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

2.5 ΑΡΘΡΟ 211 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 Δ.Σ. ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ

Το άρθρο 211 της «Σύμβασης» ορίζει τη νομοθετική δικαιοδοσία του κράτους λιμένα η οποία απορρέει από το δικαίωμά του να λειτουργεί ως κράτος σημαίας, παράκτιο κράτος και κράτος λιμένα, εφαρμόζοντας νομοθετήματα, εθνικά και διεθνή, συναρτόμενα με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Στην πργ. 3 του άρθρου ορίζεται: *«Τα κράτη τα οποία θεσπίζουν ειδικές διατάξεις για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος ως προϋπόθεση για την είσοδο ξένων πλοίων μέσα στα λιμάνια τους ή στα εσωτερικά ύδατα τους ή για την προσέγγιση τους σε εγκαταστάσεις στα ανοιχτά των ακτών πρέπει να δίνουν τη δέουσα δημοσιότητα και τις ανακοινώνουν στον αρμόδιο διεθνή οργανισμό. Οποτεδήποτε οι διατάξεις αυτές θεσπίζονται κατά την ίδια μορφή από δύο ή περισσότερα παράκτια κράτη σε μια προσπάθεια εναρμόνισης της πολιτικής τους, η ανακοίνωση θα καθορίζει ποια κράτη θα μετέχουν στην κοινή αυτή προσπάθεια. Κάθε κράτος πρέπει να ζητάει από τον πλοίαρχο πλοίου που φέρει τη σημαία του ή το οποίο είναι καταχωρημένο στο νηολόγιό του όταν πλέει μέσα στη χωρική θάλασσα κράτους το οποίο συμμετέχει στην κοινή αυτή προσπάθεια, να πληροφορεί το κράτος αυτό, εφόσον το ζητήσει, κατά πόσο τούτο κατευθύνεται σε Κράτος της ίδιας περιοχής που συμμετέχει στην προσπάθεια και σε περίπτωση που αυτό συμβαίνει, να του αναφέρει κατά πόσο αυτό συμμορφούται με τις απαιτήσεις εισόδου σε λιμένα του κράτους αυτού. Το άρθρο αυτό δεν θίγει τη συνεχή άσκηση από το πλοίο του δικαιώματός του για αβλαβή διέλευση ή την εφαρμογή του άρθρου 25 παρ. 2.»*

Από τη στιγμή που το κράτος ενημερώσει τον αρμόδιο διεθνή φορέα, το πλοίο οφείλει να ακολουθήσει συγκεκριμένη διαδικασία, σε μια από κοινού προσπάθεια για εναρμόνιση της πολιτικής η οποία ακολουθείται και έχει ως κύριο στόχο την ασφάλεια στη θάλασσα, παρέχοντας οιαδήποτε πληροφορία σε συνάρτηση με τον πλου του ή τον επόμενο λιμένα που θα καταπλεύσει το πλοίο. Τα ανωτέρω απορρέουν από το δικαίωμα του κράτους λιμένα ως προς τη θέσπιση διατάξεων για την αποφυγή της ρύπανσης και την υποχρέωση αλλοδαπού πλοίου να πληροί τα ελάχιστα πρότυπα του λιμένα εισόδου.⁴³

⁴³ McDorman, (1997).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Όσον αφορά το θέμα της ύπαρξης δικαιοδοσιών, στο άρθρο 211 ορίζεται ζητήματα της νομοθετικής δικαιοδοσίας, εν αντιθέσει με ότι ορίζεται στα άρθρα 218 και 219 και τα ζητήματα της δικαιοδοσίας που συναρτώνται με την εφαρμογή των διατάξεων από τα κράτη λιμένα.⁴⁴⁻⁴⁵

Όταν συσχετιστούν τα οριζόμενα στο άρθρο 217 που αφορούν τα κράτη σημαίας, του άρθρου 218, για τα κράτη λιμένα και του άρθρου 220, που κάνει αναφορά στα παράκτια κράτη, στα οριζόμενα στο άρθρο 211 δύνανται να αποδοθεί διαφορετική ερμηνεία. Επομένως, συμπεραίνεται ότι στην πργ. 3 του άρθρου 211 ορίζονται διαφορετικά θέματα δικαιοδοσίας εφαρμογής ή δηλώνεται μία κανονιστική δικαιοδοσία. Το να θεσπιστούν συγκεκριμένες απαιτήσεις από κάποια κράτη, με σκοπό τη διαπίστωση αναφορικά με το ερώτημα του αν τα πλοία συμμορφώνονται στα κριτήρια υποδοχής στους λιμένες των κρατών αυτών, δεν αποτελεί τεκμήριο της εξουσίας του κράτους λιμένα. Εν αντιθέσει, δύναται να θεωρηθεί ως αποδεκτή μία «διασταλτική ερμηνεία» της πργ. 3 διά της οποίας παρέχεται στο κράτος λιμένα η δυνατότητα κανονιστικής αρμοδιότητας, με το να επιβάλλει εθνικούς κανονισμούς για την ασφάλεια εισόδου στην περιοχή δικαιοδοσίας του, κατά τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.⁴⁶ Επίσης, σε ότι έχει να κάνει με τη σύνδεση της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα, που απορρέει από το άρθρο 211 και τη δικαιοδοσία να εφαρμόζει τις διατάξεις του άρθρου 218 πρέπει να αναφερθεί ότι υφίσταται έλλειψη συνέχειας μεταξύ τους.⁴⁷

Επίσης στο άρθρο 211 πργ. 3 γίνεται ορισμός θεμάτων που αφορούν τη συνεργασία διαφορετικών κρατών, με σκοπό τον καθορισμό ενός κοινού πλαισίου που συναρτάται με την είσοδο αλλοδαπών πλοίων σε κάθε λιμένα παράκτιου κράτους. Τα εν λόγω πρότυπα από τον λιμένα εισόδου υποχρεώνουν τα αλλοδαπά πλοία που καταπλέουν σε αυτούς, στην υιοθέτηση διεθνών κανονισμών που αφορούν την κατασκευή, τον σχεδιασμό και τη στελέχωση των πλοίων⁴⁸. Εντός αυτού του πλαισίου, τα κράτη λιμένα, έχουν τη

⁴⁴ Kasoulides, (1993).

⁴⁵ Σαβιολίδης, (2015).

⁴⁶ McDorman, (1997).

⁴⁷ Bang, (2009).

⁴⁸ Σαβιολίδης, (2015).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

δυνατότητα ζήτησης πληροφοριών από τα πλοία, αναφορικά με την υποχρέωση τους να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις εισόδου του λιμένα αυτού.⁴⁹

Έτσι, συμπεραίνεται ότι το κράτος λιμένα έχει το δικαίωμα απαγόρευσης απόπλου πλοίου, το οποίο εισέρχεται εκουσίως στα όρια δικαιοδοσίας του και δεν συμμορφώνεται με τις προϋποθέσεις εισόδου, μέχρι την πλήρη αποκατάσταση των ελλείψεων.⁵⁰

Ωστόσο δεν μπορεί να αποκλειστεί η διατύπωση αντίθετης άποψης καθώς στο άρθρο 218 της Σύμβασης δεν ορίζονται σχετικές εξουσίες στο κράτος λιμένα. Συνεπώς, η πργ. 3 του άρθρου 211 είναι η μόνη διάταξη η οποία δίνει στο κράτος λιμένα την εξουσία επιβολής εθνικών κανονισμών για την ασφάλεια εισόδου στην περιοχή δικαιοδοσίας του.⁵¹

Να σημειωθεί όμως και ότι δεν υφίσταται αδυναμία επιβολής απαιτήσεων εισόδου, σε πλοία, από το κράτος λιμένα, λόγω πιθανής έλλειψης σύνδεσης μεταξύ των δύο ανωτέρω διατάξεων.⁵²

Επί του ζητήματος της μη συμμόρφωσης πλοίου με τους ισχύοντες κανονισμούς και σύμφωνα με την Αρχή της εδαφικότητας, τα κράτη έχουν κανονιστική δικαιοδοσία και δικαιοδοσία εφαρμογής κανόνων δικαίου για πράξεις που λαμβάνουν χώρα εντός της επικράτειάς τους.

Υπό το πρίσμα αυτό δίδεται η αρμοδιότητα στο κράτος λιμένα για πράξεις εντός του λιμένα, καθώς εκείνος αποτελεί έδαφος του κράτους.⁵³

Σε ότι αφορά τη σύνδεση της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα ως παράκτιο κράτος αναφέρεται ότι υφίσταται εξίσου έλλειψη σύνδεσης της πργ. 3 του άρθρου 220 με την πργ. 3 του άρθρου 211 της «Σύμβασης».

Στην πργ. 3 του άρθρου 220 ορίζεται: «Όπου υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύεται ότι ένα πλοίο που διαπλέει την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή την χωρική θάλασσα κάποιου Κράτους έχει, μέσα στην αποκλειστική αυτή οικονομική ζώνη, διαπράξει παράβαση των διεθνώς εφαρμοζόμενων κανόνων και προτύπων για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία ή των νόμων και κανονισμών του Κράτους αυτού οι οποίοι

⁴⁹ Anderson, (1998).

⁵⁰ Wonham, (1996).

⁵¹ McDorman, (1997).

⁵² Gavouneli, (2007).

⁵³ Devine, (2000).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

συνάδουν και δίνουν ισχύ σε τέτοιους κανόνες και πρότυπα, το Κράτος αυτό μπορεί να ζητήσει από το πλοίο να του δώσει πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα και το λιμένα νηολόγησής του, τον πρώτο και τον τελευταίο λιμένα προσέγγισής του και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές πληροφορίες απαιτούνται για να διαπιστωθεί κατά πόσο έχει διαπραχθεί η παράβαση».

Εκ των ανωτέρω ερείδεται ότι, η δυνατότητα ζήτησης πληροφοριών από το πλοίο, σε ότι έχει να κάνει με οιαδήποτε παράβαση της διεθνούς νομοθεσίας για τον έλεγχο της ρύπανσης, παρέχεται στο παράκτιο κράτος, μόνο όταν υφίστανται σαφείς λόγοι ή βάσιμες «υποψίες» περί διάπραξης παράβασης, ενώ αντίθετα τέτοιος περιορισμός δεν υφίσταται για το κράτος λιμένα.

Το συμπέρασμα είναι ότι μόνο στο κράτος λιμένα δίδεται επάρκεια μέσων ώστε να μπορεί να εφαρμόζει ουσιαστικό έλεγχο της κατάστασης και των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, σύμφωνα με ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας κατά τον κατάπλου του στον λιμένα.⁵⁴

2.6 ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΝΟΝΩΝ ΔΙΚΑΙΟΥ

Πλέον της νομοθετικής δικαιοδοσίας ενός κράτους ως προς τη θέσπιση κανόνων δικαίου, υφίσταται και εκείνη της εφαρμογής κανόνων δικαίου που επιβάλλει στην επικράτειά του,⁵⁵ ενώ η δικαιοδοσία εφαρμογής κανόνων δικαίου απορρέει από την εξουσία επιβολής ποινικών, διοικητικών και αστικών κυρώσεων από το κράτος, για την μη εναρμόνιση των αλλοδαπών πλοίων με την εσωτερική του νομοθεσία.⁵⁶

Η ανωτέρω δικαιοδοσία μπορεί να διαιρεθεί περαιτέρω στις κάτωθι κατηγορίες, (α) τη δικαιοδοσία σύλληψης και (β) τη δικαστική δικαιοδοσία.⁵⁷

Η δικαιοδοσία σύλληψης πλοίου δίδεται στο κράτος από όσα ορίζονται στο άρθρο 111 της «Σύμβασης» αναφορικά με το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ξένου πλοίου. Ακόμα και πέραν της συνορεύουσας ζώνης, το κράτος δύναται να συνεχίσει την καταδίωξη εφόσον εκείνη δεν έχει διακοπεί.

⁵⁴ Σαβιολίδης, (2015).

⁵⁵ Schachter, (1995).

⁵⁶ Bang, (2009).

⁵⁷ Churchill, (1988).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Ειδικότερα ορίζεται ότι: «Το αεροσκάφος το οποίο δίνει διαταγή ανακοπής πλου πρέπει αυτό το ίδιο να καταδιώκει ενεργά το πλοίο, μέχρις ότου πλοίο ή άλλο αεροσκάφος του παράκτιου κράτους, που έχει κληθεί από το αεροσκάφος, καταφθάσει για να αναλάβει την καταδίωξη, εκτός βέβαια αν το αεροσκάφος μπορεί μόνο του να συλλάβει το πλοίο. Δεν είναι ικανοποιητική η δικαιολογία για σύλληψη έξω από τη χωρική θάλασσα ότι το πλοίο απλώς επισημάνθηκε από το αεροσκάφος ως ένοχο ή ύποπτο παράβασης, αν παράλληλα δεν διατάχθηκε να ανακόψει τον πλου του και δεν καταδιώχθηκε από το ίδιο το αεροσκάφος ή άλλο αεροσκάφος ή πλοία που συνεχίζουν την καταδίωξη χωρίς διακοπή».

Αν και φαινομενικά η ανωτέρω διάταξη ορίζει δικαίωμα του παράκτιου κράτους, ωστόσο, υπό την ήδη αναφερθείσα εξίσωση του κράτους λιμένα ως μία «ειδική κατηγορία παράκτιου κράτους», είναι δυνατό να γίνει αποδεκτό ότι το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης παρέχεται και σε εκείνο, δικαίωμα που δύναται να ασκεί ως το όριο της ΑΟΖ.⁵⁸

Στο άρθρο 27 πργ. 1 της «Σύμβασης» ορίζεται ότι: «Η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους δεν θα πρέπει να ασκείται πάνω σε ξένο πλοίο διερχόμενο από τη χωρική θάλασσα, για τη σύλληψη οποιουδήποτε προσώπου ή τη διενέργεια οποιασδήποτε ανάκρισης σχετικής με έγκλημα που διαπράχθηκε πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια της διέλευσης του με την εξαίρεση μόνο των παρακάτω περιπτώσεων:

- (α) αν οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται στο παράκτιο Κράτος
- (β) αν το έγκλημα είναι τέτοιας φύσης που να διαταράσσει την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στη χωρική θάλασσα,
- (γ) αν έχει ζητηθεί η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον Πλοίαρχο ή τον διπλωματικό πράκτορα ή τον Προξενικό λειτουργό του Κράτους της σημαίας, ή
- (δ) αν τέτοια μέτρα είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτροπικών ουσιών».

Υπό τα ανωτέρω οριζόμενα, σε περίπτωση που αλλοδαπό πλοίο διαπλέει τα χωρικά ύδατα του κράτους λιμένα ή/και του παράκτιου κράτους, τότε εκείνο δύναται να ασκήσει την ποινική του δικαιοδοσία λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη τους ανωτέρω οριζόμενους

⁵⁸ Gavouneli, (2007).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

περιορισμούς, κάνοντας έτσι την αρχή της εδαφικότητας τη βασική αρχή για την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα επί αλλοδαπών πλοίων. Άλλωστε, τα ποινικά δικαστήρια ενός κράτους στερούνται αρμοδιότητας επί γεγονότων που έχουν πραγματοποιηθεί ή λαμβάνουν χώρα στο έδαφος ετέρου κράτους, ενώ σε κανένα κράτος δεν δίνεται δικαίωμα νομιμοποίησης επιβολής της ποινικής του νομοθεσίας σε έτερο κράτος άνευ συναίνεσης του δεύτερου.⁵⁹

Πλέον της αρχής εδαφικότητας, η οποία αναγνωρίζεται ως βασική αρχή για την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας ενός κράτους, υφίσταται και η αρχή της ιθαγένειας. Υπό αυτό το πλαίσιο υφίσταται σύνδεσμος μεταξύ του κράτους και των διαβιώντων σε αυτό ως άλλη μία αρχή βάσει της οποίας δύναται να ασκηθεί η ποινική δικαιοδοσία ενός κράτους.⁶⁰

Συνοψίζοντας τις δύο αρχές, και σύμφωνα με το άρθρο 27 πργ. 1 α' & β' της «Σύμβασης» οι Αρχές του παράκτιου κράτους / κράτους λιμένα δεν δύνανται να ασκήσουν οιαδήποτε εξουσία εάν το πλοίο δεν βρίσκεται εντός των χωρικών ή εσωτερικών υδάτων του και δεν έχει προβεί στην υλοποίηση των εξαιρέσεων του άρθρου 27 παρ.1 της «Σύμβασης». Επίσης, συνδυάζοντας τις διατάξεις των άρθρων 19 πργ. 2 η', 27 πργ. 1 και πργ. 5 της «Σύμβασης» ερείδεται ότι, με εξαίρεση των οριζόμενων στο μέρος ΜΕΡΟΣ XII της «Σύμβασης», για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, το παράκτιο κράτος δεν έχει τη δυνατότητα να λάβει κανένα μέτρο επί ξένου πλοίου το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα προκειμένου να προβεί στη σύλληψή του για έγκλημα που διαπράχθηκε πριν την είσοδό του στη χωρική θάλασσα, αν το πλοίο προέρχεται από ξένο λιμένα και απλώς διαπλέει τη χωρική θάλασσα, χωρίς να εισέρχεται στα εσωτερικά ύδατα του εν λόγω παράκτιου κράτους. Όμως στη «Σύμβαση» προβλέπεται η εξαίρεση των διατάξεων του ΜΕΡΟΥΣ XII, οπότε στις συγκεκριμένες περιπτώσεις για τις οποίες η εκ προθέσεως ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελεί έγκλημα για το παράκτιο κράτος, εκείνο δύναται να προβεί στη σύλληψη διερχόμενου πλοίου το οποίο έχει προβεί σε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση σύμφωνα με το άρθρο 19 πργ. 2 η' της «Σύμβασης», πριν την είσοδό του

⁵⁹ Shaw, (2008).

⁶⁰ Grossman, (2001).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

στα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους και όταν το εν λόγω πλοίο απλώς διέρχεται από τα χωρικά ύδατα του κράτους αυτού.⁶¹

Όσον αφορά την αστική δικαιοδοσία επί ξένου πλοίου όταν εκείνο διαπλέει τα χωρικά ύδατα εντός παράκτιου κράτους ή/και κράτους λιμένα, στο άρθρο 28 της «Σύμβασης» ορίζεται: *1. Το παράκτιο κράτος δεν θα πρέπει να ανακόψει ή εκτρέψει τον πλου ξένου πλοίου στη χωρική θάλασσα για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία επί προσώπων που βρίσκονται στο πλοίο. 2. Το παράκτιο κράτος δεν δύναται να προβεί σε εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει το πλοίο για τους σκοπούς οποιασδήποτε αστικής διαδικασίας, ειμή μόνο για υποχρεώσεις ή χρέη που αναλήφθηκαν υποχρεώσεων ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς του πλου στα ύδατα του παράκτιου κράτους. 3. Η παράγραφος 2 δεν θίγει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους, σύμφωνα με την νομοθεσία του και προς τον σκοπό άσκησης αστικής διαδικασίας, να λάβει εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει ξένο πλοίο το οποίο σταθμεύει στη χωρική του θάλασσα ή διέρχεται απ' αυτήν, προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα.*

Επί του ζητήματος, να σημειωθεί ότι, παρά το γεγονός ότι η δικαιοδοσία σε αστικά ζητήματα ασκείται κυρίως μετά την εφαρμογή της ποινικής δικαιοδοσίας και την επιβολή ποινικών κυρώσεων, υπάρχουν συγκεκριμένες διαφορές στην άσκηση των εν λόγω δικαιοδοσιών.⁶²

Όσον αφορά τη δικαστική δικαιοδοσία επί ξένου πλοίου όταν εκείνο διαπλέει τα χωρικά ύδατα εντός παράκτιου κράτους ή/και κράτους λιμένα, υφίσταται δικαιοδοσία του κράτους λιμένα, επί τη βάση της αρχής της Εδαφικότητας. Το δικαίωμα ενός κράτους λιμένα να επιβάλει τους δικούς του κανόνες και κριτήρια να μεν υφίσταται, ωστόσο περιορίζεται από την αρχή σύμφωνα με την οποία ένα Κράτος δεν μπορεί να ασκήσει τις εξουσίες του εντός της περιοχής άλλου Κράτους, εκτός και αν υπάρχει σαφής έγκριση προς το κράτος αυτό.⁶³

⁶¹ Σαβιολίδης, (2015).

⁶² Shaw, (2008).

⁶³ Devine, (2000).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

2.7 ΑΡΘΡΟ 218 ΤΗΣ Δ.Σ. ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Στο άρθρο 218 πργ. 1 της «Σύμβασης» ορίζεται ότι τα κράτη λιμένα μπορούν να εκκινήσουν διαδικασία σχετικά με οποιαδήποτε απόρριψη από πλοίο ακόμα και εκτός του εύρους των εσωτερικών υδάτων, των χωρικών υδάτων ή της ΑΟΖ του κράτους λιμένα, η οποία παραβαίνει τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα (κυρίως της «MARPOL») που έχουν συσταθεί σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Στην πργ. 2 ορίζεται ότι δεν κινείται καμία διαδικασία βάσει της 1^{ης} παραγράφου σχετικά με παραβίαση στα εσωτερικά ύδατα, χωρικά ύδατα ή ΑΟΖ άλλου κράτους εκτός εάν ζητηθεί από αυτό το ίδιο το κράτος, το κράτος της σημαίας της οποία φέρει το πλοίο ή κάποιο κράτος που απειλείται από την απόρριψη-παραβίαση, εκτός εάν η παραβίαση προκάλεσε ή είναι πιθανό να προκαλέσει ρύπανση εντός των εσωτερικών υδάτων, τα χωρικά ύδατα ή την ΑΟΖ του εκάστοτε κράτους το οποίο κινεί τη διαδικασία. Αυτή είναι μια μεγάλη δύναμη, παρόλο το γεγονός ότι υφίσταται σημαντική εξάρτηση από τις επιθυμίες της σημαίας και των παράκτιων κρατών. Η πργ. 3 απαιτεί από το κράτος λιμένα να διερευνά πιθανές παραβιάσεις απόρριψης όταν ζητηθεί από το κράτος σημαίας ή το παράκτιο κράτος. Το παράκτιο κράτος είναι το κράτος στα ανοικτά των ακτών του οποίου φέρεται ότι συνέβη η παραβίαση. Σύμφωνα με την πργ. 4, οι διαδικασίες οι οποίες έχουν ξεκινήσει σύμφωνα με την αιτούμενη έρευνα οφείλουν να ανασταλούν κατόπιν αιτήματος του κράτους στο οποίο σημειώθηκε η παραβίαση.

Η εν λόγω ανάλυση στηρίζεται σε δύο μέρη, (α) στις αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου, διά του οποίου παρέχεται η εξουσία στο κράτος λιμένα σχετικά με την εφαρμογή κανόνων της εθνικής του νομοθεσίας και κριτηρίων που συναρτώνται με κανόνες διεθνούς δικαίου και (β) στη φύση διεθνών κριτηρίων και κανόνων που πρέπει να εφαρμοστούν.⁶⁴

Κατά το άρθρο 20 της Οδηγίας 2009/17/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2002/59/ΕΚ, ως αναγκαία προϋπόθεση ώστε να καθίστανται ισχυρές οι ανωτέρω διατάξεις, είναι το εκάστοτε πλοίο να καταπλεύσει ηθελημένα και αυτοδύναμα στο λιμένα. Εν συνεχεία, αφού έχουν πληρωθεί τα ανωτέρω και εφόσον τεκμαίρεται ότι ένα πλοίο έχει απορρίψει ουσίες, έξω από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή την ΑΟΖ του κράτους αυτού, και έχει παραβεί τους διεθνείς εφαρμοζόμενους κανόνες που αφορούν ζητήματα

⁶⁴ McDorman, (1997), ; Keselj, (1999).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, τότε, παρέχεται η δυνατότητα στο κράτος λιμένα, να επιβάλλει τους εθνικούς του κανονισμούς στο συγκεκριμένο πλοίο. Η ανωτέρω δικαιοδοσία παρέχεται και στην Ανοικτή Θάλασσα όπως και κάθε έτερη θαλάσσια περιοχή η οποία ανήκει στη δικαιοδοσία ετέρου κράτους, επί τη βάση των αρχών των αποτελεσμάτων/συνεπειών και της οικουμενικότητας.⁶⁵

Σε περίπτωση που συμβάν το οποίο έλαβε χώρα εκτός δικαιοδοσίας του κράτους, όπως η Ανοικτή θάλασσα, αλλά προκλήθηκε ως αποτέλεσμα επιβλαβής συνέπεια για το ίδιο το κράτος, τότε δύναται, σύμφωνα με την αρχή των αποτελεσμάτων/συνεπειών, να προβεί σε εφαρμογή της εθνικής του νομοθεσίας. Δηλαδή αναγνωρίζεται η δικαιοδοσία ενός κράτους για πράξεις οι οποίες ναι μεν έλαβαν χώρα εκτός αυτού, οι δε συνέπειές τους ωστόσο, παράγουν αποτελέσματα εντός των συνόρων του κράτους.⁶⁶

Ωστόσο, υπάρχει το ενδεχόμενο ύπαρξης περιπτώσεων στις οποίες οι δικαιοδοσίες των εμπλεκόμενων κρατών υπερκαλύπτονται, έτσι μπορεί να υπάρξει ουσιώδης διαφορά ανάμεσα στη νομοθεσία του κράτους που προβαίνει στην παράνομη ενέργεια και εκείνου που θέλει να εφαρμόσει τη δικαιοδοσία του εκτός της αρχής της εδαφικότητας.⁶⁷

Ανεξάρτητα όμως του αν υφίσταται σύνδεσμος εδαφικότητας ή εθνικότητας του πλοίου, όταν έτερο κράτος επιχειρεί να εφαρμόσει τη δικαιοδοσία του εξωεδαφικά, δύναται να προκληθεί ζήτημα αναφορικά με το δικαίωμα του κράτους σημαίας να δράσει στο πλαίσιο της δικαιοδοσίας του στην Ανοικτή Θάλασσα.⁶⁸

Συνεπώς, στην πράξη, υπάρχει ενδεχόμενο ουσιαστικής προστριβής μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών από την ταυτόχρονη άσκηση δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα και του κράτους σημαίας.⁶⁹

Έτσι, υπό το πλαίσιο των ανωτέρω, δύναται να αποτυπωθεί συμπερασματικά ότι υπάρχει επαρκής σύνδεση μεταξύ της πραγματοποίησης της έκνομης ενέργειας η οποία

⁶⁵ Σαβιολίδης, (2015).

⁶⁶ Schachter, (1995).

⁶⁷ Hayashi, (2006).

⁶⁸ Byers, (1999).

⁶⁹ Σαβιολίδης, (2015).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

δημιουργεί δυνητική απειλή για το παράκτιο κράτος και του εν λόγω κράτους, το οποίο θέλει να προβεί σε εξάσκησης της δικαιοδοσίας του, πέραν της αρχής της εδαφικότητας.⁷⁰

Τέλος, το γεγονός ότι υπάρχει πρόκληση βλάβης στο κράτος λιμένα δεν εμπίπτει στο εύρος του άρθρου 218 πργ. 1 της «Σύμβασης» και έτσι μπορεί να υποστηριχθεί ότι, ο σκοπός της συγκεκριμένης διάταξης είναι η νομιμοποίηση της διαδικασίας επιβολής κυρώσεων, από το κράτος λιμένα, σε περίπτωση ρύπανσης από αλλοδαπό πλοίο, ακόμα και στην Ανοιχτή θάλασσα, χωρίς να είναι απαραίτητη η ύπαρξη άμεσων ή έμμεσων συνεπειών στο παράκτιο ή κράτος λιμένα.⁷¹

Πέραν της Αρχής της εδαφικότητας, υπάρχει η Αρχή της Οικουμενικότητας κατά την οποία στο κράτος λιμένα δίνεται η δυνατότητα λήψης μέτρων κατά πλοίου το οποίο είναι υπαίτιο ρύπανσης ακόμα και αν εκείνη έγινε στην Ανοιχτή θάλασσα, ανεξάρτητα της ύπαρξης σύνδεσης εδαφικότητας ή εθνικότητας.⁷²

Στο ίδιο πλαίσιο, η Αρχή της Οικουμενικότητας, υπό περιορισμούς, δύναται να επιτρέψει τη δικαιοδοσία στο κράτος λιμένα ώστε να εφαρμόζει κανόνες δικαίου ακόμα και στην περιοχή της Ανοιχτής Θάλασσας, σαν ένα τύπο παγκόσμιας δικαιοδοσίας, σε περίπτωση που μετά την έρευνά του προκύψουν επαρκή στοιχεία παράβασης της σχετικής νομοθεσίας.⁷³

Υπό το πρίσμα δε, της διάταξης της πργ. 3 του άρθρου 218, όταν υποβληθεί αίτημα για διενέργεια ελέγχου, από παράκτιο κράτος, προς κράτος λιμένα, όπου έχει καταπλεύσει εκουσίως πλοίο το οποίο είναι ύποπτο ότι έχει απορρίψει παράνομες ουσίες τότε, το Κράτος λιμένα, δύναται να επιληφθεί επί της αίτησης αυτής στον μέγιστο δυνατό βαθμό⁷⁴, ενώ αντίθετα όταν το στο συμβάν υποβληθεί αίτημα του κράτους σημαίας του παρανομούντος πλοίου, τότε υφίσταται υποχρέωση του κράτους λιμένα να συμμορφωθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό και να εκκινήσει έρευνες και δικαστική δίωξη κατά του πλοίου,

⁷⁰ Hayashi, (2006).

⁷¹ Σαβιολίδης, (2015).

⁷² McDorman, (1997).

⁷³ Ιωάννου, & Στρατή, (2013).

⁷⁴ Σαβιολίδης, (2015).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

ανεξαρτήτως του εφαρμοστέου δικαίου του μέρους όπου έγινε η παράβαση, δρώντας εντός του πρίσματος της αρχής της οικουμενικότητας.⁷⁵

2.8 ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΣΚΗΣΗ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Σε γενόμενη παραβίαση επί των κανόνων Διεθνούς Δικαίου που έχουν πραγματοποιηθεί στην περιοχή της Ανοικτής Θάλασσας, υφίσταται «εκ των υστέρων» δικαιοδοσία του κράτους λιμένα. Ως χαρακτηριστική περίπτωση «εκ των υστέρων» δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα, καταδεικνύεται η υπόθεση του πλοίου «S/S Lotus» στην οποία, την 02 Αυγούστου 1926, το Γαλλικό πλοίο «S/S Lotus» συγκρούστηκε με το Τούρκικο πλοίο «S/S Boz-Kourt». Μετά τη σύγκρουση το Τούρκικο πλοίο βυθίστηκε και 14 άνθρωποι πνίγηκαν ενώ σύμφωνα με την αρμόδια Δικαστική Αρχή, αιτία του ατυχήματος ήταν η αμέλεια του Αξιωματικού Φυλακής ο οποίος ήταν Γάλλος υπήκοος. Επί του περιστατικού οι Τουρκικές Αρχές είχαν συλλάβει το ανωτέρω πρόσωπο επί τη βάση της Τουρκικής νομοθεσίας, με τον κατάπλου του πλοίου στην Κωνσταντινούπολη, ωστόσο η Γαλλία είχε προβεί σε προσφυγή στο Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης με την αιτίαση ότι το συμβάν είχε λάβει χώρα στην ανοικτή θάλασσα και συνεπώς εκτός τουρκικής εδαφικής δικαιοδοσίας. Ωστόσο η Απόφαση του Δικαστηρίου ήταν υπέρ της Τουρκίας θεωρώντας ότι υφίστατο δικαιοδοσία της ως παράκτιο κράτος. Η συγκεκριμένη απόφαση δε, δημιούργησε δεδικοσμένο νομολογιακού χαρακτήρα ώστε η Τουρκία να επεκτείνει τη δικαιοδοσία της επί του Τουρκικού σκάφους σαν προέκταση του χερσαίου εδάφους της. Η επισπεύδουσα Δικαστική Αρχή στηρίχθηκε επί της Αρχής της Εδαφικότητας και στο αναφαίρετο δικαίωμα εκάστου κυρίαρχου κράτους να μπορεί να προβεί κατά βούλησή του σε ενέργειες στο μέτρο το οποίο εκείνες δεν παραβαίνουν κανονισμούς του Διεθνούς Θεσμικού ή/και Εθιμικού Δικαίου.⁷⁶

Συναφώς, συμφώνως της Αρχής της Εδαφικότητας, σαν μια εκ των κατηγοριών της ποινικής αρμοδιότητας επί του Διεθνούς Δικαίου, όταν τελείται εγκληματική πράξη στο έδαφος μίας χώρας, τότε οι Δικαστικές Αρχές της χώρας εκείνης αποκτούν τη δικαιοδοσία

⁷⁵ McDorman, (1997).

⁷⁶ Σαβιολίδης, (2015).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

να υπάγουν τη συγκεκριμένη υπόθεση σε εκείνα, κατέχοντας ταυτόχρονα το δικαίωμα να επιβάλλουν τις δέουσες ποινές για την παράνομη αυτή πράξη.⁷⁷

Επίσης, σε συνάρτηση με τα ανωτέρω, το αποτέλεσμα των ενεργειών ή/και των παραλήψεων του Αξιωματικού Φυλακής, ως Γάλλος υπήκοος, που ήταν στο πλοίο «S/S Lotus» προκάλεσαν συνέπειες στο πλοίο υπό Τούρκικη σημαία και στο πλήρωμα αυτού, δίνοντας δικαιοδοσία στην Τουρκία για το εν λόγω περιστατικό. Έτσι, το Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης, βασιζόμενο στην Αρχή του αποτελέσματος, προέβη στην «εκ των υστέρων» ενάσκηση ποινικής δικαιοδοσίας από το κράτος λιμένα της Τουρκίας. Ήτοι, εν προκειμένω, αναγνωρίζεται η δικαιοδοσία ενός κράτους, για πράξεις που τελέστηκαν εκτός του εδάφους του, των οποίων ωστόσο οι συνέπειες παρήγαγαν αποτέλεσμα εντός αυτού.⁷⁸

Με το πέρασμα του χρόνου ωστόσο, η αρχή του αποτελέσματος ως βάση ώστε να υφίσταται δικαιοδοσία ενός κράτους, επί ατυχήματος, απαλείφθηκε και έχει πλέον αντικατασταθεί από κανονισμούς, όπως η «Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση συγκεκριμένων κανόνων σχετικά με την ποινική δικαιοδοσία σε θέματα σύγκρουσης ή άλλα συμβάντα της ναυσιπλοΐας του 1952», «η Διεθνής Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958» και η «Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982».⁷⁹

2.9 ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ

Με βάση αρκετές Διεθνείς Συμβάσεις και ειδικότερα όσα προβλέπονται στη «Σύμβαση», εκ της οποίας ερείδεται η σχετική αρμοδιότητα, στο κράτος λιμένα παρέχεται η δυνατότητα να ασκήσει το μέτρο της «κράτησης» πλοίου ή της απαγόρευσης απόπλου, σε πλοίο υπό ξένη σημαία, εάν υφίστανται σαφείς λόγοι παραβίασης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από εκείνο. Ωστόσο, κατά την ενάσκηση των ανωτέρω μέτρων πρέπει να αποφεύγεται οποιαδήποτε άσκοπη καθυστέρηση του πλοίου.

⁷⁷ Sornarajah, (1998).

⁷⁸ Devine, (2000).

⁷⁹ Σαβιολίδης, (2015).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Ως αξιοσημείωτο περιστατικό για την προληπτική δικαιοδοσία του κράτους λιμένα μπορεί να ληφθεί η υπόθεση «Sellers». Ο «W.R. Sellers», πλοιοκτήτης, του Μαλτέζικου πλοίου «P/C Nimbus», τον Μάιο του 1995, εκτελώντας και καθήκοντα Πλοιάρχου επί του εν λόγω πλοίου, απέπλευσε από το λιμάνι «Ορυα» της Νέας Ζηλανδίας άνευ λήψης της προβλεπόμενης άδειας απόπλου από την οικεία Ναυτιλιακή Αρχή. Έτσι όταν το ανωτέρω πλοίο επέστρεψε στο συγκεκριμένο λιμάνι του ασκήθηκε ποινική δίωξη και εν συνεχεία καταδικάστηκε για παράβαση της σχετικής ναυτιλιακής νομοθεσίας.

Η παράβαση κατέστη δυνατό να στοιχειοθετηθεί επί της άρνησης του Πλοιάρχου να συμμορφωθεί με τις συστάσεις-υποδείξεις της Αρχής του Κράτους λιμένα και την μη ύπαρξη του προβλεπόμενου ραδιοεξοπλισμού επί του πλοίου ενώ κατά την εκδίκαση της υπόθεσης σε β' βαθμό στο αρμόδιο Εφετείο η γραμμής της κατηγορούσας Αρχής βασίστηκε στον έλεγχο και την υποχρέωση συμμόρφωσης των σκαφών αναψυχής, όπως ήταν το εν λόγω σκάφος, με το εθνικό δίκαιο, αν εκείνα βρίσκονται εντός των εσωτερικών υδάτων του κράτους.

Ωστόσο η τελεσίδικη απόφαση του αρμόδιου Εφετείου ήταν υπέρ του ανωτέρω πλοίου, απορρίπτοντας τις αιτιάσεις της αρχής του κράτους λιμένα, λαμβάνοντας υπόψη το σκεπτικό ότι ουδέν κράτος έχει την αρμοδιότητα να επιβάλλει μονομερείς απαιτήσεις κατά δίκαιο της Εθνικής του νομοθεσίας σε αλλοδαπά πλοία, τα οποία προσεγγίζουν τους λιμένες του, για ζητήματα που συναρτώνται με την κατασκευή, τον σχεδιασμό, τον εξοπλισμό και τη στελέχωσή τους, εφόσον αυτές οι απαιτήσεις δημιουργούν συνέπειες στην Ανοικτή Θάλασσα.

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 21 πργ. 1 της «Σύμβασης» παρέχεται στο κράτος λιμένα η εξουσία υιοθέτησης κανονισμών, προς εξασφάλιση της συμμόρφωσης αλλοδαπών πλοίων, όταν εκείνα εισέρχονται στα εσωτερικά τους ύδατα. Όταν δε, υφίστανται παραβιάσεις των συγκεκριμένων κανονισμών ή τα ναυτιλιακά έγγραφα-πιστοποιητικά των σκαφών δεν είναι σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο ή στερούνται εγκυρότητας, το κράτος λιμένα μπορεί να προβεί στις δέουσες ενέργειες με σκοπό να



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

διασφαλιστεί ο ασφαλής απόπλους του πλοίου και η απαρέγκλιτη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Αρχής.⁸⁰

⁸⁰ Σαβτολίδης, (2015).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

3. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

3.1 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Ο ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ

Υπάρχουν πολλά στρώματα κανόνων διαφορετικής φύσεως σε ότι συναρτάται με τους ελέγχους του κράτους λιμένα, τα οποία αποτελούν το οργανωτικό και νομικό του πλαίσιο από το οποίο εν συνεχεία απορρέει ο μηχανισμός του. Το πρώτο επίπεδο, θεσπίζει γενικές καθολικές αρχές του, που περιέχονται κυρίως στη «Σύμβαση» και τη νομική της βάση, μέσω διεθνών ναυτιλιακών ρυθμιστικών κανονισμών. Το επόμενο επίπεδο βρίσκεται στις κατευθυντήριες γραμμές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, οι οποίες παρέχουν διεθνώς συνιστάμενο πλαίσιο στο οποίο βασίζονται, περαιτέρω, τα περιφερειακά μνημόνια συνεργασίας. Το τελευταίο επίπεδο σε αυτήν την αλυσίδα είναι οι ρυθμίσεις του συγκεκριμένου κράτους λιμένα για τον έλεγχο. Κάθε επίπεδο έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, τη νομική φύση, την πρακτική εφαρμογή κ.τ.λ.

3.2 ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΤΟΥ Δ.Ν.Ο. ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ

Η πρώτη προσπάθεια του Δ.Ν.Ο. να εισάγει το συστατικό πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα έλαβε χώρα το 1981.⁸¹ Έκτοτε, υπήρξαν ελάχιστα τροποποιητικά ψηφίσματα, ενώ ύψιστης σημασίας ήταν έκδοση που εγκρίθηκε το 2011,⁸² η οποία ωστόσο σήμερα έχει ανακληθεί και πλέον, εν ισχύ τελεί το ψήφισμα Α.1155 (32) που υιοθετήθηκε την 15^η Δεκεμβρίου του 2021. Σταδιακά, οι κατευθυντήριες γραμμές του Δ.Ν.Ο. υπόκεινται σε αρκετή επεξεργασία και γίνονται όλο και πιο πολύπλοκες.

Το ισχύον πλαίσιο παρέχει τη βασική καθοδήγηση για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων, ενθαρρύνει τη συνέπεια για την πραγματοποίησή τους και διευκρινίζει τη διαδικασία αξιολόγησης των ελλείψεων που προκύπτουν. Κατά τη συζήτηση του θέματος των ψηφισμάτων του Δ.Ν.Ο. σχετικά με τους ελέγχους του κράτους λιμένα, το σημαντικότερο στοιχείο το οποίο χρήζει επισήμανσης είναι ο μη υποχρεωτικός χαρακτήρας τους. Σε αντίθεση με ορισμένα άλλα ψηφίσματά του, τα οποία καθίστανται

⁸¹ Βλ. ψήφισμα Δ.Ν.Ο. Α.466 (12), (1981).

⁸² Βλ. Ψήφισμα ΔΝ.Ο. Α.1052 (27), (2011).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

υποχρεωτικά μέσω της άμεσης αναφοράς τους στις ρυθμιστικές συνθήκες του Οργανισμού, π.χ. «SOLAS» και «MARPOL», οι διαδικασίες για τον έλεγχο κράτους λιμένα έχουν μόνο παρακινητικό χαρακτήρα.

Εντούτοις, ο σημαντικός όγκος των διατάξεων των κατευθυντήριων γραμμών του Δ.Ν.Ο. ενσωματώνεται στα περιφερειακά μνημόνια συνεργασίας (MoU's), γεγονός που υποδηλώνει μια σημαντική επιτυχία του ιδίου να φέρει το παγκόσμιο καθεστώς του ελέγχου κράτους λιμένα.

Αρχικά το ψήφισμα A.1052 (27) του 2011 και επί του παρόντος το ψήφισμα A.1155 (32) του 2021 αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο για την εναρμόνιση των περιφερειακών μνημονίων συνεργασίας. Περιλαμβάνονται δύο πολύ σημαντικές αρχές, οι οποίες έχουν καθολική αναγνώριση στα περιφερειακά μνημόνια. Πρώτον, δεν υφίσταται αρχή ευνοϊκής μεταχείρισης, δηλαδή πλοία μη συμβαλλόμενων μερών ή μικρότερου μεγέθους δεν πρέπει να τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης, προκειμένου να καταστεί εφικτή η εξασφάλιση της διεξαγωγής ισοδύναμων ερευνών και επιθεωρήσεων και δεν υφίσταται ανισορροπία στα επίπεδα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Δεύτερον, όταν τα πλοία των μη συμβεβλημένων κρατών στις ρυθμιστικές συμβάσεις του Δ.Ν.Ο. δεν διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά ή τα πρόσωπα που αποτελούν το πλήρωμα αυτών δεν διαθέτουν τα δέοντα πιστοποιητικά με βάση την «STCW», θα πρέπει να υπάρχει τρόπος επιβεβαίωσης ότι ένα τέτοιο πλοίο ή το πλήρωμα αυτού δεν παρουσιάζει κινδύνους για το πλοίο ή τα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο ή δεν αποτελούν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Πρόσθετα, παρέχονται βασικοί ορισμοί, δύο εκ των οποίων αντανακλώνται στο κείμενο των Μνημονίων. Επίσης, ορίζεται η επιθεώρηση ως «επίσκεψη σε πλοίο για έλεγχο τόσο της εγκυρότητας των σχετικών πιστοποιητικών και άλλων εγγράφων, όσο και της συνολικής κατάστασης του πλοίου, του εξοπλισμού του και του πληρώματός του» που είναι σε αντιστοιχία με ισοδύναμες διατάξεις του σχεδόν όλα τα περιφερειακά Μνημόνια Συνεργασίας. Σημειώτέο ότι στο Μνημόνιο των Παρισίων δεν εμπεριέχεται τέτοιος ορισμός.

Ένας άλλος πολύ σημαντικός ορισμός είναι εκείνος του «ξεκάθαρου εδάφους» ο οποίος ενσωματώνεται με μικρές διαφορές στα Μνημόνια και κάνει λόγο για αποδείξεις



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

ότι το σκάφος και τα εξαρτήματά του δεν ανταποκρίνονται στα ελάχιστα πρότυπα των σχετικών κανονισμών ή δεν υφίσταται εξοικείωση του πλοιάρχους ή/και του πληρώματος σε σχέση με σημαντικές εργασίες που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Επίσης γίνεται λόγος για την αρχική επιθεώρηση και τις προϋποθέσεις λεπτομερούς επιθεώρησης. Έτσι, αν τα πιστοποιητικά είναι έγκυρα και ο επιθεωρητής σχηματίζει τη γενική εντύπωση ότι το επίπεδο συντήρησης στο πλοίο είναι σε καλό επίπεδο, τότε η επιθεώρηση θα πρέπει να περιορίζεται σε αναφερόμενες ή παρατηρούμενες ελλείψεις. Η συγκεκριμένη διάταξη είναι ύψιστης σημασίας και πρέπει επιδεικνύεται η δέουσα προσοχή καθώς κάθε περαιτέρω έλεγχος είναι απώλεια χρόνου για έναν πλοιοκτήτη. Έτσι, ο επιθεωρητής οφείλει να καταβάλλει οιαδήποτε προσπάθεια στο πλαίσιο του εφικτού για να αποφευχθεί κράτηση άνευ ουσίας ή υπέρμετρη καθυστέρηση ενός πλοίου. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου, ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να αποζημιωθεί για οιαδήποτε ζημιά έχει υποστεί. Ως εκ τούτου, είναι πολύ σημαντικό να υπάρχουν λεπτομερείς οδηγίες για τον επιθεωρητή σχετικά με το πώς να διεξάγει την επιθεώρηση. Αν ωστόσο υφίστανται σαφείς λόγοι για λεπτομερέστερη επιθεώρηση τότε εκείνη πρέπει να πραγματοποιηθεί. Ένα από τα αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με το εν λόγω ψήφισμα για διεξαγωγή λεπτομερέστερης επιθεώρησης, είναι ότι ένα από τα πιστοποιητικά του πλοίου είναι άκυρο. Επίσης στοιχεία προκύπτουν και εκ των εν γένει εντυπώσεων και παρατηρήσεων του επιθεωρητή περί ύπαρξης σημαντικών φθορών ή ελλείψεων του κύτους ή της δομής που είναι πιθανόν να θέτουν εν κινδύνω τη στεγανότητα του σκάφους ή/και ενδείξεις ότι τα βασικά μέλη του πληρώματος πιθανόν να αδυνατούν να έχουν επικοινωνία μεταξύ τους ή με έτερα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο.

Ένα ακόμα υψηλής σημασίας ζήτημα το οποίο καθορίζεται από το συγκεκριμένο ψήφισμα είναι οι απαιτήσεις σχετικά με το επαγγελματικό προφίλ, τα προσόντα και την κατάρτιση που πρέπει να πληρούν οι επιθεωρητές των πλοίων. Κατά γενικό κανόνα, μόνο ειδικευμένοι και έμπειροι επιθεωρητές, με ικανότητα επικοινωνίας στην αγγλική γλώσσα με το βασικό πλήρωμα, μπορούν να διεξάγουν ελέγχους κράτους λιμένα. Οι επιθεωρητές που ασχολούνται με την επιθεώρηση που σχετίζεται με επιχειρησιακές απαιτήσεις θα



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

πρέπει να έχουν προσόντα ως πλοίαρχος ή αρχιμηχανικός και να έχουν τη δέουσα ναυτική εμπειρία ή να διαθέτουν προσόντα σε σχετικό ναυτιλιακό τομέα, ώστε να καλύπτουν τα εκπαιδευτικά πρότυπα που απαιτούνται από τη ναυτιλιακή διοίκηση και να είναι ειδικά εκπαιδευμένοι για να διασφαλίζουν επαρκή ικανότητα και δεξιότητες. Η εκπαίδευση για έναν επιθεωρητή θα πρέπει να περιλαμβάνει την απαραίτητη γνώση των διατάξεων των ισχυουσών συμβάσεων, οι οποίες σχετίζονται με τη διεξαγωγή ελέγχων κράτους λιμένα.

Επίσης, οι επιθεωρητές δεν πρέπει να έχουν κανένα εμπορικό συμφέρον στη διεξαγωγή επιθεωρήσεων πλοίων, ενώ δεν μπορούν να απασχολούνται ή/και να έχουν οιαδήποτε εμπλοκή καθ' οιονδήποτε έτερο τρόπο στο έργο των Αναγνωρισμένων Οργανισμών. Άξιο αναφοράς τελεί το γεγονός του ότι τα μνημόνια συμφωνίας του Τόκιο και της Καραϊβικής, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα Μ.Σ., δεν έχουν ενσωματώσει αυτόν τον κανόνα, δίνοντας έτσι το έδαφος για πιθανές επιθεωρήσεις που διενεργούνται με ζημία σε αυτές τις περιοχές, εάν, για παράδειγμα, ένας επιθεωρητής έχει οποιαδήποτε σχέση με έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό. Τέλος, οι επιθεωρητές θα πρέπει να φέρουν ταυτότητα που να έχει εκδοθεί από το κράτος λιμένα όπου θα αναφέρεται ότι είναι εξουσιοδοτημένοι να διενεργούν τους συγκεκριμένους ελέγχους.

Ένα άλλο ζήτημα που ορίζεται από το ψήφισμα και διατυπώνεται σε κάθε Μ.Σ. είναι ότι τελεί καθήκον του επιθεωρητή να παρέχει στον πλοίαρχο του πλοίου έγγραφο με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης. Δηλαδή ο επιθεωρητής χορηγεί όλες τις λεπτομέρειες για κάθε ενέργεια στην οποία προέβη και ενημερώνει αναφορικά με όλα τα διορθωτικά μέτρα στα οποία οφείλει να προβεί ο πλοίαρχος ή/και την εταιρεία.

Επιπλέον, υποχρεωτική ενημέρωση του κράτους σημαίας της οποίας φέρει το πλοίο, το συντομότερο δυνατό, γίνεται σε περίπτωση κράτησής του, ορισμός ο οποίος αναγνωρίζεται και πάλι από όλα τα Μ.Σ. Επίσης, σε περίπτωση που διαπιστωθεί κατά την επιθεώρηση ότι υφίστανται ελλείψεις, ωστόσο δε επιτραπεί στο πλοίο να πλεύσει με εκείνες, τότε το κράτος λιμένα οφείλει να ενημερώσει σαφώς και έγκαιρα, το κράτος του επόμενου λιμένα όπου και θα καταπλεύσει το πλοίο, το κράτος σημαίας του και τον Α.Ο. παρακολούθησης του πλοίο που εκδίδει και τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του.

Ο Πλοίαρχος και το κράτος σημαίας πρέπει να ενημερώνονται άμεσα και σε περίπτωση άρνησης εισόδου ξένου πλοίου στα λιμάνια ή στα υπεράκτια τερματικά που



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

υπάγονται στη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα, αν εκείνο κρίνει ότι το πλοίο δεν πληροί συγκεκριμένα πρότυπα. Η συγκεκριμένη διάταξη υφίσταται μόνο στο Μ.Σ. των Παρισίων.

Εκ των ως άνω εκτεθέντων προκύπτει ότι το ψήφισμα Α.1155 (32) του 2021 αποτελεί μία μεγάλη προσπάθεια ώστε να προωθηθεί η βιώσιμη ναυτιλία και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Με την κατακόρυφη αύξηση της κίνησης των πλοίων στο θαλάσσιο χώρο που λαμβάνει χώρα τα τελευταία έτη, καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα κράτη σε ότι αφορά την κλιματική αλλαγή, η λήψη μέτρων με σκοπό να μειωθούν οι εκπομπές αερίων ρύπων είναι ύψιστης σημασίας. Έτσι, διά του συγκεκριμένου ψηφίσματος, θεσπίζονται σχετικά μέτρα, με σκοπό τη μετάβαση της ναυτιλίας σε πιο βιώσιμες τεχνολογίες με τη χρήση ηπιότερων καυσίμων από τα πλοία.

Βασικές τροποποιήσεις του εν λόγω ψηφίσματος αφορούν:

- (α) Την ενίσχυση των οικολογικών προτύπων για τα πλοία, μέσω της προώθησης πιο καθαρών τεχνολογιών με εγκατάσταση φίλτρων και χρήση πιο αποδοτικών κινητήρων σε αυτά,
- (β) την προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια,
- (γ) τη διεθνή συνεργασία και συντονισμό μεταξύ των κρατών-μελών του Δ.Ν.Ο. προκειμένου επιτευχθούν οι κοινοί στόχοι για τη μείωση των εκπομπών,
- (δ) την ενίσχυση της σχετική έρευνας που αφορά την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών.

Σημαντικές αλλαγές ως προς τους ανωτέρω τομείς είναι:

Η ενσωμάτωση των διατάξεων για τη χρήση ηλεκτρονικού βιβλίου αρχείων και την παροχή αυτοτελούς εντύπου ή αντιγράφου της έκθεσης επιθεωρητή που θα συνοδεύει την καταχώριση του ηλεκτρονικού βιβλίου αρχείων.

Επίσης το κεφάλαιο για τον έλεγχο επιχειρησιακών απαιτήσεων τροποποιείται εξ ολοκλήρου και διαιρείται σε δύο μέρη, (α) της αρχικής διαδικασίας και (β) οδηγίες για τις ειδικές δραστηριότητες επιθεώρησης. Για το πρώτο μέρος μία εκ των βασικών τροποποιήσεων είναι ότι περιλαμβάνεται πλέον κατάλογος ευρημάτων που μπορούν να οδηγήσουν σε κράτηση του πλοίου. Σε ότι αφορά τις ελλείψεις του πληρώματος παρέχεται κατάλογος επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με συμβάσεις και περιλαμβάνει τα κάτωθι: «SOLAS XI-1/4», «MARPOL» Παράρτημα I, κανονισμός 11, παράρτημα II, κανονισμός 16.9, παράρτημα III, κανονισμός 9, παράρτημα IV, κανονισμός 14,



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

παράρτημα V, κανονισμός 9, παράρτημα VI, κανονισμός 10 και «STCW», άρθρο X και κανονισμός «I/4» και τμήμα «A-I/4». Για το δεύτερο μέρος στο παράρτημα 18 υπάρχει αναθεώρηση ώστε να συμπεριληφθούν τρία επιπλέον στοιχεία. Το πρώτο είναι το διεθνές πιστοποιητικό απόδοσης για το πλοίο, το δεύτερο είναι το σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης του πλοίου και το τρίτο η υποχρέωση συμμόρφωσης κάθε πλοίου για αναφορά κατανάλωσης μαζούτ κάθε έτος.

Μία επιπλέον σημαντική αλλαγή είναι ότι ο επιθεωρητής θα πρέπει να επαληθεύσει εάν το πλοίο έχει υποβληθεί σε σημαντική μετατροπή (κανονισμός «VI/2.24») ή έχουν γίνει αλλαγές στο πλοίο σε σχέση με θέματα που καλύπτονται από τον Τεχνικό Φάκελο «EEDI».

3.3 ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Βασική νομοθετική διάταξη με την οποία ενσωματώνεται στην Ελληνική νομοθεσία το καθεστώς του ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή οδηγία 2009/16/ΕΚ, είναι το Π.Δ. 16/2011 (36 Α΄).

Σκοπός του εν λόγω νομοθετήματος είναι να προσαρμοστεί η Ελληνική νομοθεσία σύμφωνα με τις Οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Υφίσταται θεσμοθέτηση κατάλληλων μέτρων, που τηρούνται από τις οικείες Αρχές, ώστε να βελτιωθούν να επίπεδα ασφάλειας στην Ελληνική Επικράτεια. Έτσι είναι εφικτό: (α) τα πλοία και τα πληρώματα συμμορφώνονται πληρέστερα σε ότι αφορά τους κανονισμούς για την ασφαλή ναυτιλία, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας πάνω στα πλοία, ανεξάρτητα με τη σημαία τους, (β) να θεσπίζονται κοινά κριτήρια για τους ελέγχους των πλοίων από τις Ελληνικές Αρχές και να υπάρχουν κοινές διαδικασίες επιθεώρησης και κράτησης για κάθε πλοίο και (γ) να εφαρμόζεται ένα σύστημα ελέγχων από το κράτος λιμένα το οποίο βασίζεται σε επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται εντός της Ε.Ε. και του Μνημονίου των Παρισίων, με κύριο σκοπό να επιθεωρούνται όλα τα πλοία με συχνότητα που σχετίζεται με την προφίλ κινδύνου το οποίο παρουσιάζουν και με το στόχο της πιο ενδεδειγμένης επιθεώρησης και σε πιο μικρά διαστήματα, στα πλοία που εμφανίζουν μεγαλύτερη πιθανότητα κινδύνων.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Ορίζονται έννοιες όπως: «Διασύνδεση πλοίου-λιμένα», «πλοίο σε αγκυροβόλιο», «επιθεωρητής λιμένα», «αρχική επιθεώρηση», «λεπτομερέστερη επιθεώρηση», «κράτηση πλοίου», «διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης πλοίου σε λιμένα», «Αρχές επιθεώρησης», «κατηγορίες πλοίων», «αποκατάσταση ελλείψεων», «δικαίωμα προσφυγής επί μέτρου επιβολής», «απόπλους με γνωστές ελλείψεις».

3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΘΕΣΤΩΤΩΝ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ

Αυτή τη στιγμή υφίστανται εννέα περιφερειακά καθεστώτα ελέγχου κράτους λιμένα, τα οποία καλύπτουν σχεδόν ολόκληρη την υφήλιο. Τα περιφερειακά αυτά καθεστώτα παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 1. Περιφερειακά Μνημόνια Συνεργασίας.

Περιφερειακό Μνημόνιο Συνεργασίας	Έτος ίδρυσης
«Paris MoU»	1982
«Viña del Mar MoU»	1992
«Tokyo MoU»	1993
«Caribbean MoU»	1996
«Mediterranean MoU»	1997
«Indian MoU»	1998
«Abuja MoU»	1999
«Black Sea MoU»	2000
«Riyadh MoU»	2004

Πηγή: imo.org

Η προέλευση του ελέγχου κράτους λιμένα βρίσκεται στο Μνημόνιο της Χάγης που υπογράφηκε το 1978. Ωστόσο, η προέλευση του και η σύλληψη της ιδέας του μπορεί να αναχθεί στην α΄ έκδοση της «SOLAS», που θεσμοθετήθηκε το 1914 μετά τη βύθιση του Τιτανικού.



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

Η χρονολογική εμφάνιση των περιφερειακών μνημονίων συνεργασίας φαίνεται στον ανωτέρω πίνακα. Το πρώτο σύγχρονο περιφερειακό Μ.Σ. είναι αυτό των Παρισίων, το οποίο αναπτύχθηκε από το Μ.Σ. της Χάγης μετά το περιστατικό του «Amoco Cadiz». Ορισμένα κράτη συμμετέχουν σε πολλά Μ.Σ. ταυτόχρονα. Επισημαίνεται ότι το Μνημόνιο Συνεννόησης δεν είναι μια «διεθνής σύμβαση», αλλά μια «διοικητική συμφωνία», που δεν δημιουργεί διεθνώς δεσμευτικές υποχρεώσεις για τα συμβαλλόμενα κράτη. Αποσκοπεί στην οικοδόμηση ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των ναυτλιακών αρχών μιας περιοχής ή μιας ομάδας κρατών με παρόμοια θέση.

Το Μ.Σ. παρέχει ομοιομορφία και εναρμόνιση για την εφαρμογή, μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών, του δικαιώματος ενός κράτους λιμένα να βεβαιώνεται ότι τα πλοία που προσεγγίζουν συμμορφώνονται με διεθνώς συμφωνημένους κανόνες και πρότυπα για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος εντός της δικαιοδοσίας του. Ειδική σημασία έχει ο όρος «δέσμευση» ο οποίος χρησιμοποιείται στη διατύπωση των κειμένων των Μνημονίων, αντί των όρων «υποχρέωση», «καθήκον» κ.λπ. που θα αντικατόπτριζαν τον υποχρεωτικό χαρακτήρα των διατάξεων.

Οι διατάξεις των Μνημονίων έχουν αρκετές ομοιότητες μεταξύ τους, ωστόσο δεν λείπουν και ορισμένες διαφορές, που αφορούν κυρίως τις τοπικές τους ιδιαιτερότητες και έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση των συμμετεχόντων κρατών. Οι διατάξεις, που αφορούν τα σχετικά μέσα, διαπιστώθηκε ότι είναι παρόμοιες μεταξύ των Μνημονίων Συνεννόησης.

Η σημαντική διαφορά μεταξύ τους είναι το σύστημα επιλογής των πλοίων που πρόκειται να επιθεωρηθούν. Το σύστημα επιλογής της πλειοψηφίας των Μνημονίων μπορεί να αναλυθεί ως σύστημα δύο στοιχείων όπου μέρη του είναι το ποσοστό του ετήσιου συνόλου των επιθεωρήσεων και κανόνες που δίνουν ιδιαίτερη προσοχή (προτεραιότητα) στην επιλογή πλοίων για επιθεώρηση. Το Μνημόνιο των Παρισίων διαθέτει το πιο προηγμένο σύστημα επιλογής επιθεώρησης πλοίων. Το Μ.Σ. του Τόκιο είναι ένα υβρίδιο μεταξύ του τυπικά χρησιμοποιούμενου σχήματος επιλογής και του Μ.Σ. των Παρισίων που χρησιμοποιεί σύστημα στόχευσης πλοίων.

Όσον αφορά ειδικά το Μνημόνιο των Παρισίων δίνεται προτεραιότητα στα καταπλέοντα πλοία μέσω της ανάλυσης του προφίλ κινδύνου πλοίων με βάση



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

διαφορετικούς παράγοντες. Δηλαδή κύριος στόχος είναι η επιθεώρηση όλων των σκαφών που καταπλέουν σε περιοχή αρμοδιότητάς των συμβεβλημένων κρατών με Προτεραιότητα Ι (ποσοστό 100%). Το ανωτέρω ποσοστό-στόχος είναι πολύ μεγαλύτερο από το ποσοστό-στόχο των υπόλοιπων Μ.Σ.. Να σημειωθεί ότι υφίστανται Μ.Σ. όπως του Ριάντ, της Αμπούτζα και της Μεσογείου που δεν διαθέτουν μηχανογραφημένο σύστημα στόχευσης ελέγχων.

Μια άλλη σημαντική διαφορά του Μ.Σ. των Παρισίων και του Τόκιο από τα υπόλοιπα είναι η χρήση πολύπλευρου συστήματος καταχώρισης που δείχνει την απόδοση των κρατών σημαίας και των Νηογνώμωνων, το οποίο χρησιμοποιείται στο σχήμα επιλογής. Το Μ.Σ. της Μαύρης Θάλασσας και το Μνημόνιο της Ινδίας δημοσιεύουν τις λίστες παρακολούθησης, οι οποίες είναι διαφορετικές μεταξύ τους. Η λίστα παρακολούθησης του Μνημονίου της Μαύρης Θάλασσας αποτελείται από τα πλοία, τα οποία έχουν κρατηθεί για τρεις ή περισσότερες φορές κατά τους τελευταίους 24 μήνες. Το Μνημόνιο της Ινδίας τοποθετεί στη λίστα παρακολούθησης τα σκάφη εκείνα, που ναυσιπλοούν χωρίς να εναρμονίζονται με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί από την αρχή του λιμένα επιθεώρησης ή δεν προχωρούν στον καθορισμένο λιμένα επισκευής.

Επιπλέον, άλλοι οργανισμοί, όπως οι νηογνώμονες, οι γραμματείες άλλων Μ.Σ. και τα κράτη σημαίας που δεν είναι μέλη του Μνημονίου της Ινδίας παρέχουν επίσης προειδοποιήσεις σε διάφορα πλοία κατά καιρούς. Δείχνει την προθυμία του Ινδικού μνημονίου συμφωνίας να συνεργαστεί προς όφελος της ναυτιλιακής κοινότητας γενικά, κάτι που στην πραγματικότητα λείπει μεταξύ των Μνημονίων. Η αποκλειστική βασική διαφορά του Μνημονίου των Παρισίων από τα υπόλοιπα είναι η χρήση του δικαιώματος άρνησης πρόσβασης σε εκείνα τα πλοία, τα οποία βρέθηκαν κατώτερα για πολλές φορές κατά τη διάρκεια μιας καθορισμένης περιόδου.

Εν γένει, όλα τα μνημόνια έχουν μια κοινή δομική αρχιτεκτονική. Αποτελούνται εκ προοιμίου, από ενότητες για γενικές δεσμεύσεις, σχετικά μέσα, διαδικασίες επιθεώρησης, διόρθωση και κράτηση, παροχή πληροφοριών, επιχειρησιακές παραβιάσεις, εκπαιδευτικά προγράμματα και σεμινάρια, οργάνωση, χρηματοοικονομικό μηχανισμό, τροποποιήσεις, διοικητικές διατάξεις και παραρτήματα, κατά περίπτωση.



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

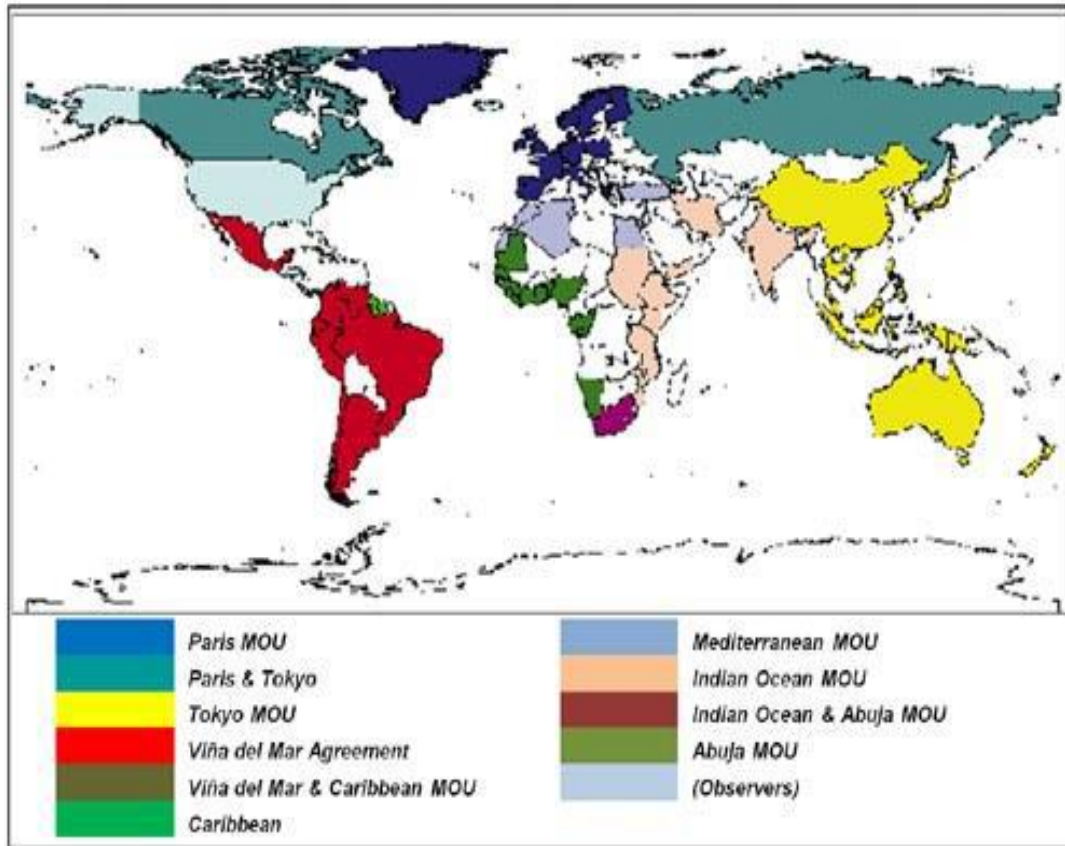
Αναλύοντας τις προβλέψεις των Μνημονίων είναι δυνατόν να εξαχθούν αρκετά συμπεράσματα. Η πλειονότητα των Μνημονίων χρησιμοποιεί τυπική διατύπωση διατάξεων. Το Μνημόνιο των Παρισίων διακρίνεται και πάλι σχεδόν πλήρως από τα υπόλοιπα Μ.Σ., καθώς χρησιμοποιεί τη δική του διατύπωση και ορισμένες εννοιολογικά διαφορετικές διατάξεις που, γενικά, μπορούν να χαρακτηριστούν πολύ πιο αυστηρές και αποτελεσματικές. Όσον αφορά το Μ.Σ. του Τόκιο είναι πιθανό να βρεθούν ορισμένες διατάξεις του, οι οποίες υιοθετήθηκαν από το Μ.Σ. των Παρισίων, ωστόσο, γενικά, το Μ.Σ. του Τόκιο είναι διαφορετικό από το Μ.Σ. των Παρισίων και τα υπόλοιπα. Είναι επίσης δυνατό να βρεθεί κάποια κοινή διάταξη μόνο μεταξύ του Τόκιο και του Ινδικού μνημονίου. Υπάρχει μια ομάδα Μνημονίων, τα οποία είναι αρκετά παρόμοια μεταξύ τους, όπως εκείνα της Μαύρης Θάλασσας, της Αμπούτζα, της Μεσογείου, του Ριάντ, της Ινδίας και της Καραϊβικής. Με βάση τη διατύπωση των διατάξεων, το μνημόνιο συμφωνίας «Viña del Mar» μπορεί να διακριθεί σχεδόν πλήρως από τα υπόλοιπα Μ.Σ..⁸³

⁸³ Özçayır, (2009)



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Εικόνα 2. Χάρτης Μνημονίων Συνεργασίας.



Πηγή: imo.org

3.5 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ (PARIS MOU)

Ο Οργανισμός συγκροτείται από 28 ναυτιλιακές διοικήσεις που συμμετέχουν σε αυτόν και καλύπτει το εύρος των υδάτων των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και της λεκάνης του Βόρειου Ατλαντικού, από τη Βόρεια Αμερική έως την Ευρώπη. Τα σημερινά κράτη μέλη του ΜΣ των Παρισίων είναι: Βέλγιο, Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία,



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Μαυροβούνιο, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία ⁸⁴, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

Ως κύρια αποστολή του νοείται η εξάλειψη της λειτουργίας πλοίων που δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις, μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος και δικτύου ελέγχων από τα κράτη λιμένα.

Κάθε έτος λαμβάνουν χώρα περισσότερες από 17.000 επιθεωρήσεις σε αλλοδαπά πλοία στα λιμάνια του Μνημονίου των Παρισίων, εξασφαλίζοντας ότι αυτά τα πλοία εναρμονίζονται με τις διεθνείς απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον και ότι το πλήρωμά τους διαβιβεί και εργάζεται στις δέουσες κατάλληλες συνθήκες.

Εξέχουσας σημασίας είναι το γεγονός ότι την πρωταρχική και βασική ευθύνη για τη συμμόρφωση με τα οριζόμενα, στις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, πρότυπα, την έχει ο πλοιοκτήτης/διαχειριστής του πλοίου και η ευθύνη για την εξασφάλιση της εναρμόνισης αυτής έγκειται στο κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο.

3.5.1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του, όπως έχει αναφερθεί στην παρούσα μελέτη, είναι το σύστημα επιθεώρησης και επιλογής πλοίων προς επιθεώρηση. Με βάση λοιπόν το προφίλ κινδύνου πλοίου καθορίζεται το εύρος, η συχνότητα και η προτεραιότητα των επιθεωρήσεων. Επίσης αξιολογείται η απόδοση της πλοιοκτήτριας εταιρείας ενώ ιστορικές παράμετροι περιλαμβάνουν τον αριθμό των ελλείψεων που καταγράφηκαν σε κάθε επιθεώρηση και τις κρατήσεις κατά τους προηγούμενους 36 μήνες.

Κατά το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων πλοία «υψηλού κινδύνου» είναι εκείνα που πληρούν τα κριτήρια σε συνολική αξία 5 ή περισσότερων μονάδων στάθμισης ενώ πλοία «χαμηλού κινδύνου» είναι πλοία που πληρούν όλα τα κριτήρια των παραμέτρων χαμηλού κινδύνου και έχουν υποβληθεί σε τουλάχιστον μία επιθεώρηση τους προηγούμενους 36 μήνες. Οι παράμετροι χαμηλού κινδύνου σημαίνουν ότι (α) η κατάσταση σημαίας του πλοίου πρέπει να βρίσκεται εντός της λευκής λίστας και να έχει ελεγχθεί από τον Δ.Ν.Ο., (β) η απόδοση του Α.Ο. του πλοίου πρέπει να είναι υψηλή ή εκείνος να αναγνωρίζεται από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη του Μ.Σ. και (γ) η απόδοση

⁸⁴ Η Ρωσική Ομοσπονδία έχει ανασταλεί μέχρι νεωτέρας.



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

της εταιρείας του πλοίου πρέπει να είναι τόσο υψηλή ώστε να έχει 5 ή λιγότερες ελλείψεις και καμία κράτηση εντός των τελευταίων 36 μηνών. Τα πλοία τυπικού κινδύνου είναι πλοία που δεν ανήκουν στην κατηγορία πλοίων υψηλού κινδύνου ούτε σε αυτή των πλοίων χαμηλού κινδύνου.

Η μαύρη, γκρι και λευκή λίστα για τις επιδόσεις του κράτους σημαίας καταρτίζεται ετησίως λαμβάνοντας υπόψη το ιστορικό επιθεωρήσεων και κράτησης κατά τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη και εγκρίνεται από την Επιτροπή του Μ.Σ.. Η απόδοση όλων των Α.Ο. μετριέται με παρόμοιο τρόπο και υποδεικνύεται ως υψηλή, μεσαία, χαμηλή και πολύ χαμηλή. Η ίδια διαβάθμιση χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της απόδοσης της εταιρείας μέσω της ανάλυσης του ιστορικού κρατήσεων και ελλείψεων όλων των πλοίων που ανήκουν σε μια εταιρεία.

Ο τύπος για την απόδοση της εταιρείας αποτελείται από δύο στοιχεία, τον δείκτη ανεπάρκειας και τον δείκτη κράτησης. Ο «δείκτης ανεπάρκειας» είναι, ο λόγος των συνολικών πόντων, όλων των ελλείψεων και όλων των πλοίων, που ανήκουν σε μία εταιρεία, προς τον αριθμό των επιθεωρήσεων, όλων των πλοίων του στόλου της εταιρείας, για το χρονικό διάστημα των τελευταίων 36 μηνών. Αυτή η αναλογία συγκρίνεται με τον μέσο όρο για όλα τα πλοία που έχουν επιθεωρηθεί στο Μ.Σ. τα 3 τελευταία ημερολογιακά έτη, ώστε να καθοριστεί εάν ο δείκτης εκείνος είναι άνω του μέσου όρου ή μικρότερος αυτού.

Ο δείκτης κράτησης υπολογίζεται με τον ίδιο τρόπο. Κατά την καταμέτρηση των ελλείψεων, κάθε ανεπάρκεια που σχετίζεται με τον κώδικα «ISM» σταθμίζεται σε 5 μονάδες. Άλλες ελλείψεις αποτιμώνται σε 1 βαθμό. Ωστόσο υφίστανται και απροσδόκητοι παράγοντες που ενδέχεται να ενεργοποιήσουν μια επιθεώρηση μεταξύ διαστήματος όπου έχουν διενεργηθεί περιοδικές επιθεωρήσεις, η οποία καλείται πρόσθετη επιθεώρηση. Όλα τα πλοία στο πληροφοριακό σύστημα εκχωρούνται είτε ως υψηλού, είτε ως τυπικού, είτε ως χαμηλού κινδύνου, με βάση τις γενικές και ιστορικές παραμέτρους του προφίλ κινδύνου τους. Οι γενικές παράμετροι περιλαμβάνουν τον τύπο του πλοίου, την ηλικία ή το κράτος σημαίας.

Το σύστημα επιλογής για επιθεώρηση έχει σύστημα προτεραιότητας. Η «προτεραιότητα Ι» περιλαμβάνει πλοία υψηλού κινδύνου που δεν επιθεωρήθηκαν τους



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

τελευταία 6 μήνες, πλοία τυπικού κινδύνου που δεν επιθεωρήθηκαν τους τελευταίους 12 μήνες και πλοία που δεν επιθεωρήθηκαν τους τελευταίους 36 μήνες. Η «προτεραιότητα Π» περιλαμβάνει πλοία υψηλού κινδύνου που δεν επιθεωρήθηκαν τους τελευταίους 5 μήνες, πλοία με απροσδόκητους παράγοντες, πλοία τυπικού κινδύνου που δεν επιθεωρήθηκαν τους τελευταίους 10 μήνες και πλοία χαμηλού κινδύνου που δεν επιθεωρήθηκαν τους τελευταίους 24 μήνες.

Πρόσθετα, υφίστανται παράγοντες οι οποίοι θεωρούνται αρκετά σοβαροί για να ενεργοποιήσουν μια πρόσθετη επιθεώρηση κατά προτεραιότητα, όπως:

(α) πλοία που αναφέρονται από άλλο κράτος μέλος εξαιρουμένων των απροσδόκητων παραγόντων, (β) πλοία που εμπλέκονται σε σύγκρουση, προσάραξη ή προσάραξη κατά την πορεία τους προς το λιμάνι, (γ) πλοία που κατηγορούνται για εικαζόμενη μη εναρμόνιση με τους κανονισμούς για την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή λυμάτων, (δ) πλοία τα οποία έχουν πραγματοποιήσει ελιγμούς με ακανόνιστο ή μη ασφαλή τρόπο, σύμφωνα με τον οποίο δεν έχουν τηρηθεί τα πρότυπα δρομολόγησης που έχει υιοθετήσει ο Δ.Ν.Ο. ή τα μοτίβα που αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα, (ε) πλοία που έχουν ανασταλεί ή αποσυρθεί από την κατηγορία τους για ζητήματα ασφαλείας μετά την τελευταία επιθεώρηση ελέγχου κράτους λιμένα και (στ) πλοία που δεν μπορούν να αναγνωριστούν στη βάση δεδομένων.

Επίσης, υπάρχουν και απροσδόκητοι παράγοντες που θα μπορούσαν να υποδηλώνουν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος ή το περιβάλλον, αλλά η ανάγκη διενέργειας πρόσθετης επιθεώρησης υπόκειται στην κρίση της Αρχής. Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, πλοία που δεν συμμορφώθηκαν με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, πλοία που είχαν κρατηθεί προηγουμένως (3 μήνες μετά την κράτηση) και πλοία που αναφέρθηκαν με προβλήματα σχετικά με το φορτίο τους, ιδίως με επιβλαβές ή επικίνδυνο φορτίο. Πλοία με απροσδόκητους παράγοντες που δεν έχουν επιθεωρηθεί ενδέχεται να αναφερθούν στο σύστημα πληροφοριών και να παραμείνουν επιλέξιμα για επιθεώρηση σε επόμενους λιμένες ως δεύτερη προτεραιότητα.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

3.5.2 ΤΥΠΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

Οι επιθεωρήσεις κατηγοριοποιούνται ως (α) περιοδικές ή (β) πρόσθετες ή (γ) μη αναμενόμενου παράγοντα και με βάση το εύρος τους (α) ως αρχικές, (β) πιο λεπτομερείς και διευρυμένες. Οι αρχικές και πιο λεπτομερείς επιθεωρήσεις αντιστοιχούν στη γενική πρακτική που ορίζεται στο ψήφισμα του Δ.Ν.Ο. για το πλαίσιο ελέγχου του κράτους λιμένα. Η λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση πρέπει να εξεταστεί πιο προσεκτικά.

Περιλαμβάνει 14 περιοχές κινδύνου οι οποίες αφορούν τα κάτωθι στοιχεία: τεκμηρίωση, κατάσταση δομής του πλοίου, κατάσταση στεγανότητας, συστήματα έκτακτων αναγκών, ραδιοεπικοινωνίας, λειτουργίες φορτίου, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού, πυρασφάλειας, συναγερμούς, συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, εξοπλισμός πλοήγησης, συσκευές διάσωσης, επικίνδυνα εμπορεύματα, πρόωση και βοηθητικά μηχανήματα, πρόληψη ρύπανσης. Η εκτεταμένη επιθεώρηση θα λαμβάνει υπόψη τα ανθρώπινα στοιχεία που καλύπτονται από το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, τον κώδικα «ISM» και τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας και θα περιλαμβάνει επιχειρησιακούς ελέγχους κατά περίπτωση.

Αυτό το σύστημα επιλογής έχει σχεδιαστεί για να επικεντρώνεται με ακρίβεια σε σκάφη τα οποία δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις, ενώ τα «ποιοτικά» πλοία θα ανταμείβονται με λιγότερο συχνές επιθεωρήσεις. Γενικά, προτεραιότητα δίνεται σε πλοία με προφίλ «υψηλού κινδύνου».

Επίσης, όπως έχει προαναφερθεί το Μνημόνιο των Παρισίων περιέχει υποχρεώσεις αναφοράς για τα πλοία που καταπλέουν. Ένα πλοίο, το οποίο είναι επιλέξιμο για λεπτομερέστερη επιθεώρηση και έχει ως προορισμό το λιμάνι ή το αγκυροβόλιο ενός Κ-Μ του Μ.Σ., ειδοποιεί για την άφιξή του 72 ώρες νωρίτερα την Αρχή ή και νωρίτερα, εάν απαιτείται από τις εθνικές διατάξεις. Άλλα πλοία θα ειδοποιούν για την άφιξή τους τουλάχιστον 24 ώρες νωρίτερα ή το αργότερο τη στιγμή που το πλοίο αναχωρεί από τον προηγούμενο λιμένα, εάν ο χρόνος του πλου είναι μικρότερος από 24 ώρες ή αν ο λιμένας πλεύσης είναι άγνωστος ή άλλαξε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, μόλις είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες.

Μια άλλη ιδιαιτερότητα του Μ.Σ. που, στην πραγματικότητα, το διακρίνει από τα υπόλοιπα, είναι η απαγόρευση κατάπλου πλοίων. Έτσι, απαγορεύεται σε ένα πλοίο η



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

πρόσβαση σε λιμάνια και αγκυροβόλια των κρατών μελών, σε περίπτωση που αυτό κριθεί απαραίτητο. Επιβάλλεται άρνηση πρόσβασης στο σκάφος, που έχει υψώσει τη σημαία κράτους το οποίο εμφανίζεται στη γκριζα λίστα και έχει κρατηθεί τους τελευταίους 24 μήνες ή έχει υψώσει τη σημαία κράτους το οποίο εμφανίζεται στη μαύρη λίστα και έχει κρατηθεί κατά τους τελευταίους 36 μήνες. Θα πρέπει επίσης να απαγορευθεί η πρόσβαση στο πλοίο όταν του έχει εκδοθεί εντολή αποτροπής λειτουργίας στο πλαίσιο του συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων, για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων οχηματαγωγών «to-to» και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών περισσότερες από δύο φορές κατά το χρονικό διάστημα των προηγούμενων 24 μηνών και ανήκει σε κράτος σημαίας με γκρι λίστα, ή κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών και ανήκει σε κράτος σημαίας της μαύρης λίστας.

Η εντολή άρνησης πρόσβασης αίρεται μετά την παρέλευση τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της παραγγελίας και όταν υποβληθεί επίσημο αίτημα συμπληρωμένο με αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο πλέον έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των ισχυόντων μέσων. Εάν το πλοίο υπόκειται σε δεύτερη άρνηση πρόσβασης, η ανωτέρω περίοδος γίνεται δώδεκα μήνες. Οποιαδήποτε μεταγενέστερη κράτηση σε λιμάνι ή αγκυροβόλιο θα έχει ως συνέπεια την άρνηση πρόσβασης του πλοίου σε οποιοδήποτε λιμάνι ή αγκυροβόλιο. Αυτή η τρίτη εντολή άρνησης πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά την παρέλευση είκοσι τεσσάρων μηνών από την έκδοση της εντολής και μόνο εάν: (α) το πλοίο φέρει τη σημαία ενός κράτους που εμφανίζεται στη λευκή λίστα, (β) τα νόμιμα ναυτιλιακά έγγραφα και τα πιστοποιητικά ταξινόμησης του πλοίου εκδίδονται από Α.Ο., αναγνωρισμένο από ένα ή παραπάνω από τα Κ-Μ του ΜΣ των Παρισίων (γ) το πλοίο διαχειρίζεται εταιρεία με υψηλές επιδόσεις και (δ) κατάθεση επίσημου αιτήματος με απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης του πλοίου.

Το τελευταίο αλλά όχι λιγότερο σημαντικό χαρακτηριστικό του Μνημονίου των Παρισίων είναι ότι είναι «ένα καθεστώς μέσα σε καθεστώς». Δηλαδή τα κράτη της Ε.Ε. που είναι συμβαλλόμενα μέρη στο Μ.Σ. θα συμμορφώνονται με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον έλεγχο κράτους λιμένα.⁸⁵

⁸⁵ Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/16/ΕΚ.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Η οδηγία ενσωματώνει τις κύριες διατάξεις του Μ.Σ. των Παρισίων και όπου χρειάζεται, συμπληρώματα για την ολοκληρωμένη εφαρμογή του από τα κράτη της Ε.Ε. και την προσαρμογή της ιδιαιτερότητας της πολιτικής της Ε.Ε. για την ασφάλεια της ναυτιλίας και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος που διευκολύνεται από την «EMSA». Κύρια διαφορά μεταξύ των διατάξεων του συγκεκριμένου Μνημονίου και της οδηγίας είναι ότι οι διατάξεις της τελευταίας είναι υποχρεωτικές για τα κράτη της Ε.Ε. και εάν κριθεί ότι εκείνα δεν συμμορφώνονται με την οδηγία, η διαδικασία κατά του παραβαίνοντος κράτους μπορεί να κινηθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

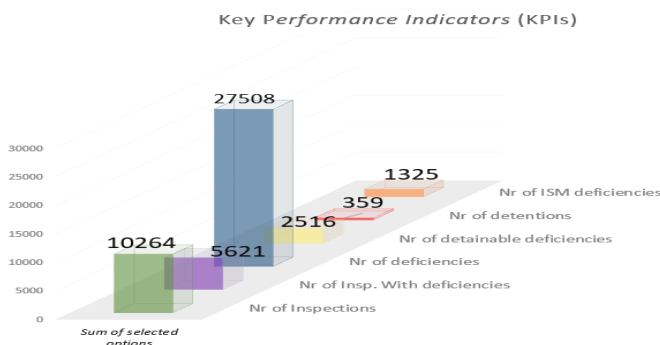
Λόγω των ιδιαιτεροτήτων του αυτών, το Μνημόνιο των Παρισίων μπορεί να χαρακτηριστεί ως το πιο αυστηρό μεταξύ όλων των Μνημονίων καθώς και το αποτελεσματικότερο, για την επίτευξη του σκοπού, που αφορά την εξάλειψη των

	Nr of Inspections	Nr of Insp. With deficiencies	Nr of deficiencies	Nr of detainable deficiencies	Nr of detentions	Nr of ISM deficiencies
Sum of selected options	10264	5621	27508	2516	359	1325

υποβαθμισμένων πλοίων τα οποία διέρχονται από τα ύδατά του.

Σύμφωνα με τα αναρτημένα στοιχεία στο διαδικτυακό τόπο του ΜΣ των Παρισίων το ποσοστό κράτησης πλοίων για το 2023 είναι 3,65% επί των συνολικών επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, γεγονός που δείχνει την αποτελεσματικότητά του.

Σχήμα 1. Απόδοση των επιθεωρήσεων του Μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων.





“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Πηγή: parismou.org

3.5.3 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΜΣ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΣΙΩΝ

Το εκτελεστικό όργανο του Μ.Σ. των Παρισίων είναι η «Επιτροπή Ελέγχου του Κράτους Λιμένα» η οποία συγκροτείται από εκπροσώπους των ναυτιλιακών αρχών που συμμετέχουν και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η εν λόγω επιτροπή πραγματοποιεί συνεδριάσεις μία φορά ανά έτος, αν ωστόσο κριθεί ότι χρειάζεται μπορεί να συνεδριάσει και έκτακτα σε πιο μικρό χρονικό διάστημα.

Εκπρόσωποι του Δ.Ν.Ο. και της «Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας» (ILO) μπορούν να συμμετέχουν ως παρατηρητές στις συνεδριάσεις που πραγματοποιούνται από την «Επιτροπή Ελέγχου του Κράτους Λιμένα». Επίσης, σε αυτές συμμετέχουν και εκπρόσωποι αρκετών Ναυτιλιακών Αρχών που συνεργάζονται μεταξύ τους και έτερων περιφερειακών συμφωνιών για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Η συγκεκριμένη επιτροπή επιλαμβάνεται επί θεμάτων που αφορούν πολιτική, χρηματοδότηση και διοίκηση ενώ ταυτόχρονα συνεπικουρείται από τεχνικούς φορείς που έχουν συγκροτηθεί εντός του Οργανισμού.

Η «Συμβουλευτική Επιτροπή» του ΜΣ συνεπικουρεί την «Επιτροπή Ελέγχου» να επικεντρωθεί σε δομικά ζητήματα και ειδικότερα κατευθύνει τη «Γραμματεία» ή το ΜΣ μεταξύ των συνεδριάσεων της «Επιτροπής Ελέγχου του Κράτους Λιμένα».

Η «Γραμματεία» για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα είναι υπεύθυνη για την αποτελεσματική εφαρμογή του. Οργανώνει συναντήσεις σε διεθνές επίπεδο και συμμετέχει σε αρκετές ομάδες εργασίας. Επίσης, είναι υπεύθυνη για την ανταλλαγή των απαραίτητων πληροφοριών και αποτελεί το πρώτο σημείο επαφής για τα Κ-Μ και τις εξωτερικές επαφές. Εδρεύει στη Χάγη της Ολλανδίας και εμπίπτει άμεσα στην ευθύνη του Γενικού Επιθεωρητή των Κάτω Χωρών. Όσον αφορά το περιεχόμενο, η Γραμματεία διοικείται από τα κράτη μέλη και το συμβουλευτικό συμβούλιο του Μ.Σ. (το εκτελεστικό



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

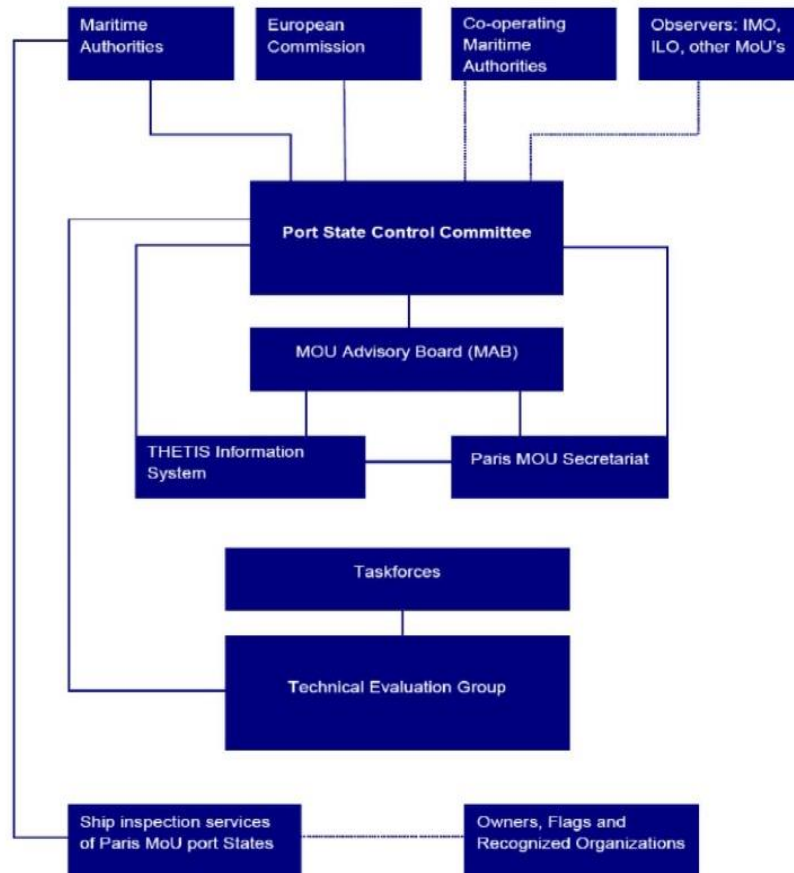
συμβούλιο). Έχει δικό της προϋπολογισμό που εγκρίνεται ετησίως από την Επιτροπή Ελέγχου του Κράτους Λιμένα.⁸⁶

Σχήμα 2. Οργανόγραμμα του Μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων

⁸⁶ parismou.org



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”



Πηγή: parismou.org



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

3.6 ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Οι Η.Π.Α. δεν συμμετέχουν σε κάποια από τις υπάρχουσες περιφερειακές συμφωνίες (Μνημόνια Συνεννόησης), αλλά αναλαμβάνουν μονομερή προληπτική δράση αναφορικά με το θέμα της παρακολούθησης στην εφαρμογή των διεθνών Συμβάσεων. Το πρόγραμμα του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής εντοπίζεται στο σχετικό της εγχειρίδιο που αφορά τη θαλάσσια ασφάλεια τη το οποίο περιέχει επτά κεφάλαια που αφορούν: (α) τη γενική έννοια των επιθεωρήσεων ξένων πλοίων, (β) τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την στόχευση αυτών και (γ) την άσκηση ελέγχου και διαδικασιών στα ξένα πλοία για εξασφάλιση της λογοδοσίας. Για το κράτος των Η.Π.Α. βασικός υπεύθυνος ώστε να τηρούνται και να εφαρμόζονται οι κανονισμοί του Διεθνούς Δικαίου είναι ο πλοιοκτήτης ενώ η ευθύνη για την εξασφάλιση συμμόρφωσης από πλευράς πλοιοκτήτη ανήκει στο Κράτος σημαίας του εκάστοτε πλοίου.

Σε ότι αφορά το πλαίσιο ελέγχου των αλλοδαπών πλοίων, εκείνο εκκινεί μετά του ανάλογου αιτήματος από το κράτος σημαίας, επί τη βάση πληροφοριών που αφορούν πλοίο το οποίο πιθανόν δεν ανταποκρίνεται στα ισχύοντα πρότυπα. Ο αρχικός έλεγχος αφορά κυρίως την ύπαρξη των απαιτούμενων πιστοποιητικών και τη συμμόρφωση με τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την έκδοση αυτών. Σε περίπτωση που κατά τον αρχικό αυτό έλεγχο προκύψουν ενδείξεις αμφισβήτησης του εξοπλισμού, των συστημάτων του πλοίου ή/και των ικανοτήτων των μελών του πληρώματος, τότε διενεργείται πιο ενδελεχής έλεγχος.⁸⁷

3.6.1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

Μετά τα συμβάντα που έλαβαν χώρα την 11^η Σεπτεμβρίου του 2001 η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή άρχισε να επιδεικνύει πολύ μεγαλύτερη υπευθυνότητα και ο έλεγχος των πλοίων έχει πλέον γίνει πολύ πιο αυστηρός από ότι ήταν στο παρελθόν.

Το σύστημα επιθεωρήσεων του «PSC» του «USCG» καθορίζει ότι η ομάδα επιθεωρητών αποτελείται από δύο άτομα κατ' ελάχιστο, ένα εξ αυτών έχει πιστοποιηθεί ως «Port State Control Officer» (PSCO) και το δεύτερο έχει πιστοποιηθεί ως «Port State

⁸⁷ <https://www.dco.uscg.mil>.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Control Examiner» (PSCE). Ανάλογα με το είδος της επιθεώρησης οι διαδικασίες λαμβάνει χώρα ως κάτωθι:

(α) Επιθεωρήσεις «Προτεραιότητας Ι» και «Πιστοποιητικών» εκτελούνται από έναν Αξιωματικό «PSCO» ή ανώτερο Υπαξιωματικό ο οποίος έχει πιστοποιηθεί κατάλληλα.

(β) Επιθεωρήσεις φορτηγών «Προτεραιότητας ΙΙ» ή «Χωρίς Προτεραιότητα» και επιθεωρήσεις που εμπίπτουν στον «Caribbean Cargo Ship Safety Code» (CCSSC) πραγματοποιούνται από Αξιωματικό «PSCO» ή Ανώτερο Υπαξιωματικό, ο οποίος έχει πιστοποιηθεί ανάλογα.

(γ) Άλλες επιθεωρήσεις, όπως εκείνες του «έρματος», του «ISPS» και των εκκρεμών ελλείψεων πραγματοποιούνται από Υπαξιωματικούς ή κατώτερο προσωπικό του λιμενικού ή/και πολίτες, αρκεί να έχουν πιστοποιηθεί ως «PSCE».

(δ) Τη στιγμή που ο «PSCO» καλείται να αποφασίσει πόσα πρόσωπα θα αποτελούν την ομάδα επιθεώρησης, συμπεριλαμβανομένων και των εκπαιδευομένων, λαμβάνει σοβαρά υπόψη τον τύπο της επιθεώρησης την οποία έχει να κάνει καθώς και τα χαρακτηριστικά του σκάφους που θα επιθεωρηθεί. Με οποιαδήποτε εξαίρεση που μπορεί να έχει προαποφασισθεί κατόπιν συμφωνίας με τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή, η ομάδα δεν δύναται να ξεπερνά τα τέσσερα πρόσωπα σε περιπτώσεις φορτηγών πλοίων, χημικών, δεξαμενόπλοιων και υγραεριοφόρων και τα οκτώ άτομα σε επιθεωρήσεις που αφορούν επιβατηγά πλοία.⁸⁸

3.6.2 ΤΥΠΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Οι επιθεωρήσεις του ελέγχου κράτους λιμένα στις Η.Π.Α. κατανέμονται σε 3 κύριους τύπους ως κάτωθι:

(α) Επιθεωρήσεις που αφορούν την Ασφάλεια (safety) και την Περιβαλλοντική Προστασία, όπου ελέγχεται η εναρμόνιση των πλοίων με τις αντίστοιχες Συμβάσεις και Κανόνες,

⁸⁸ Peter, Hancock Krystal, Bradley, Weaver Peter, & Hancock, (2003).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

(β) Επιθεωρήσεις που έχουν να κάνουν με την Ασφάλεια (security) όπου κύριο μέλημα αποτελεί ο έλεγχος του σε ποιο ποσοστό τα πλοία υπό ξένη εναρμονίζονται με τους Κανόνες και τις αντίστοιχες Συνθήκες «Security»,

(γ) Επιθεωρήσεις συναρτώμενες με τη συμμόρφωση σε Εθνικούς Κανόνες με σκοπό τον έλεγχο της εναρμόνισης των πλοίων με τους κανόνες του «CFR».

Οι επιθεωρήσεις «PSC» και εκείνες που έχουν να κάνουν με ζητήματα «Security» γίνονται μαζί. Πλέον των ανωτέρω τριών κύριων τύπων επιθεωρήσεων, υφίστανται και έτερες δράσεις της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. που αφορούν αλλοδαπά πλοία, οι οποίες εμπεριέχουν ελέγχους της αποκατάστασης σχετικά με παραβάσεις και την παρακολούθηση μεταφόρτωσης επικίνδυνων υλικών με εκρηκτικά και ραδιενεργά στοιχεία.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

3.7 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Οι Νηογνώμονες ή «Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί» είναι ιδιωτικοί οργανισμοί, που έχει λάβει την δέουσα αναγνώριση από το εκάστοτε κράτος, με κύριο στόχο τους την επιθεώρηση των πλοίων και την ταξινόμησή τους σε «κλάσεις», σύμφωνα με πρότυπα και απαιτήσεις που καθορίζονται από εκείνους τους ίδιους.

Ένας «Αναγνωρισμένος Οργανισμός» παρακολουθεί το εκάστοτε πλοίο σε κάθε φάση από την ώρα που ξεκινά ή διαδικασία του χτισίματός του ως και την δοκιμαστική περίοδο πλεύσης του μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής. Επιθεωρεί τα σχέδια που αφορούν τη ναυπήγηση, πραγματοποιεί τον έλεγχο που έχει κάνει με τα υλικά κατασκευής και παρακολουθεί τις σχεδόν όλες τις σχετικές εργασίες που λαμβάνουν χώρα.

Εν συνεχεία και εφόσον πληρούνται οι προβλεπόμενοι τεχνικοί όροι με βάση τους κανονισμούς, απονέμεται στο πλοίο η κατάλληλη «κλάση». ⁸⁹

Πλέον των ανωτέρω, σε συνάρτηση με την επακόλουθη επιθεώρηση πλοίων, από τη στιγμή που εκδίδονται τα κατάλληλα ναυτιλιακά έγγραφα - πιστοποιητικά και έπειτα, ο πλοιοκτήτης οφείλει να υποβάλλει το πλοίο, σε ένα πρόγραμμα περιοδικών επιθεωρήσεων που έχει προκαθοριστεί, και οι οποίες επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται διεξάγονται πάνω στο πλοίο, ώστε να επιβεβαιώνεται το γεγονός της εξακολούθησης της πλήρωσης των απαιτήσεων με βάση τους ισχύοντες κανονισμούς και ότι το πλοίο διατηρεί την «κλάση» του.

Οι εν λόγω έλεγχοι-επιθεωρήσεις, πραγματοποιούνται από τεχνικό προσωπικό του εκάστοτε νηογνώμονα και κατανέμονται σε:

- (α) «Αρχική ή πρώτη επιθεώρηση (Initial Survey)»,
- (β) «Ετήσια επιθεώρηση (Annual Survey)»,
- (γ) «Επιθεώρηση επισκευών» (Repairs Survey)», που γίνεται έπειτα από επισκευές που πραγματοποιούνται στο πλοίο.
- (δ) «Περιοδική επιθεώρηση» (Periodic Survey)»,
- (ε) «Ειδική επιθεώρηση (Special Survey)», που διενεργείται κάθε τέσσερα χρόνια με δυνατότητα παράτασης. Στην περίπτωση της παράτασης στα δύομιση χρόνια μεσολαβεί η ενδιάμεση επιθεώρηση.

⁸⁹ Πουλαντζάς, (2005).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

(στ) «Η έκτακτη επιθεώρηση», που ισχύει για πλοία που φέρουν Ελληνική σημαία.

(ζ) «Η γενική επιθεώρηση», που ισχύει πάλι για πλοία που φέρουν Ελληνική σημαία.⁹⁰

Πίνακας 2. Μέλη της «IACS».

Όνομα	Χώρα	Έτος ίδρυσης	Σύντμηση τίτλου
«American Bureau of Shipping»	Η.Π.Α.	1982	«ABS»
«Bureau Veritas»	ΓΑΛΛΙΑ	1828	«BV»
«China Classification Society»	ΚΙΝΑ	1956	«CCS»
«Det Norske Veritas»	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	1864	«DNV»
«Croatian Register of Shipping»	ΚΡΟΑΤΙΑ	1949	«CRS»
«Korean Register of Shipping»	ΚΟΡΕΑ	1960	«KR»
«Lloyd's Register of Shipping»	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1760	«LR»
«Nippon Kaiji Kyokai»	ΙΑΠΩΝΙΑ	1899	«NK»
«Registro Italiano Navale»	ΙΤΑΛΙΑ	1861	«RINA»
«Turk Loydu»	ΤΟΥΡΚΙΑ	1962	«TURK LOYDU»
«Indian Register of Shipping»	ΙΝΔΙΑ	1975	«IRS»
«Polish Register of Shipping»	ΠΟΛΩΝΙΑ	1936	«PRS»

Πηγή: <https://iacs.org.uk/membership/iacs-members>

⁹⁰ Μυλωνόπουλος, (2004).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

4. ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

4.1 ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατά το άρθρο 90 της «Σύμβασης» κάθε «παράκτιο» ή «περικόλειστο» κράτος έχει το δικαίωμα πραγματοποίησης πλου διέλευσης στα διεθνή ύδατα με πλοία που έχουν υψώσει τη σημαία του. Συνεπώς για να έχει ένα πλοία τη δυνατότητα να κινείται άνευ λοιπών δεσμεύσεων και περιορισμών στη θάλασσα οφείλει να συνδέεται με το κράτος του οποίου έχει υψώσει τη σημαία του. Η συγκεκριμένη σύνδεση σημαίας-πλοίου προβλέπεται τόσο στη «Σύμβαση» όσο και στο εσωτερικό νομοθετικό πλαίσιο των κρατών και έχει καθιερωθεί ως ο θεσμός της «Εθνικότητας των πλοίων». Με βάση τη σχέση αυτή το πλοίο προσαρμόζεται στις νομοθετικές διατάξεις της σημαίας του κράτους του οποίου φέρει.⁹¹

Σύμφωνα με το άρθρο 91 της «Σύμβασης», κάθε κράτος έχει τη δυνατότητα καθορισμού των όρων και των προϋποθέσεων, (α) ώστε να χορηγήσει την εθνικότητά του σε ένα πλοίο και (β) ώστε να προβεί στη νηολόγηση του εκάστοτε πλοίου

Το κάθε πλοίο έχει την εθνικότητα της χώρας της οποίας φέρει τη σημαία. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, είναι υποχρεωτικό να υφίσταται πραγματικός δεσμός μεταξύ Κράτους και πλοίου. Έτσι, το εκάστοτε κράτος προβαίνει στην έκδοση εγγράφων για τα πλοία του για την εξασφάλιση του σκοπού αυτού. Ως νηολόγηση πλοίου νοείται η διαδικασία που πραγματοποιείται ώστε να εγγραφεί ένα πλοίο σε ειδικό βιβλίο ενός κράτους που καλείται «νηολόγιο».

Οι όροι και οι προϋποθέσεις ώστε να χορηγηθεί η ανάλογη «Εθνικότητα» στο εκάστοτε πλοίο διαφέρουν από το ένα κράτος στο άλλο. Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο όταν ένα πλοίο εκτελεί πλου εντός Διεθνών υδάτων, δικαιοδοσία ελέγχου κατέχει μόνο το κράτος σημαίας του, ενώ να σημειωθεί ότι το πλοίο αυτό δεν δύναται να προβεί σε αλλαγή σημαίας παρά μόνο αν πραγματοποιηθεί η πώλησή του ή αλλάξει «νηολόγιο».

Ο έλεγχος του κράτους σημαίας συναρτάται με διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά ζητήματα επί των πλοίων όπως η τήρηση του νηολογίου, η εξασφάλιση των απαιτήσεων ναυτικής ασφάλειας σε συνάρτηση με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την αξιοπλοΐα, την

⁹¹ Kassoulides, (1993).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

επάνδρωση των πλοίων, του επιπέδου εκπαίδευσης και των προτύπων εργασίας των πληρωμάτων. Πρόσθετα, στις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας εμπίπτουν η διεξαγωγή έρευνας για ναυτικά ατυχήματα τα οποία έχουν ως συνέπεια να χάνονται ανθρώπινες ζωές, την πρόκληση σοβαρών ζημιών σε άλλα πλοία ή εγκαταστάσεις ή την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.⁹²

4.2 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

«Νηολόγηση» ενός πλοίου νοείται το γεγονός της εγγραφής του σε δημόσια βιβλία μιας χώρας. Η ανωτέρω πράξη, τις περισσότερες φορές λογίζεται ως απαραίτητος όρος και ταυτόχρονα και διαδικασία ώστε να χορηγηθεί «Εθνικότητα» σε ένα πλοίο. Ιδιότητες της σχετικής διαδικασίας νηολόγησης είναι **(i)** κατά το δημόσιο δίκαιο τα κάτωθι: (α) Το γεγονός της Σύνδεσης του εκάστοτε πλοίου με ένα και μόνο κράτος, δηλαδή το πλοίο υπόκειται στην εξουσία του εν λόγω κράτους για κανονισμούς ναυτικής ασφάλειας, επάνδρωσης πληρώματος, περιβαλλοντικής προστασίας, (β) το γεγονός της παροχής στο πλοίο του δικαιώματος να υψώνει τη σημαία του κράτους στο οποίο ανήκει, (γ) η παροχή προστασίας σε διπλωματικά και ναυτικά ζητήματα καθώς και η προξενική βοήθεια όταν απαιτείται, (δ) η παροχή έτερων δικαιωμάτων όπως η χορήγηση της δυνατότητας στο πλοίο να διεξάγει έρευνες ή/και να αλιεύει στα χωρικά ύδατα, να έχει πρόσβαση σε φορτία και να χρησιμοποιεί την τεχνολογία του κράτους, και (ε) ο καθορισμός της εφαρμογής σχετικών κανόνων ή ουδετερότητας σε περίπτωση συνθηκών πολέμου και **(ii)** κατά το ιδιωτικό δίκαιο τα κάτωθι: (α) να προστατεύεται ο τίτλος του νόμιμου πλοιοκτήτη και (β) να προστατεύονται οι τίτλοι έτερων ατόμων ή εταιρειών που έχουν συμφέροντα που σχετίζονται με την ιδιοκτησία του πλοίου όπως μία υποθήκη.⁹³

4.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Ο «έλεγχος των πλοίων από το κράτος σημαίας» θεωρείται η επιθεώρηση εκείνη που πραγματοποιείται από το κράτος του οποίου το πλοίο φέρει τη σημαία και έχει εγγραφεί στο νηολόγιό του. Σύμφωνα με τη «Σύμβαση» και τη «Marpol», τα

⁹² Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).

⁹³ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

συμβαλλόμενα κράτη οφείλουν να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα με σκοπό την εξασφάλιση του ότι τα πλοία που έχουν υψώσει τη σημαία τους δεν θα αποτελέσουν κίνδυνο για τη θαλάσσια ασφάλεια. Επίσης, σύμφωνα με τις «SOLAS» και «STCW» υπάρχουν ανάλογες υποχρεώσεις σε ότι αφορά την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλοϊμότητα, την επάνδρωση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων.⁹⁴

Συναφώς, στο άρθρο 217 της «Σύμβασης» ορίζεται ότι το κράτος σημαίας οφείλει να εφαρμόσει απαρέγκλιτα τη διεθνή νομοθεσία και τους κανονισμούς που σχετίζονται με την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης, ανεξάρτητα από την περιοχή στην οποία διαπράχθηκε η εκάστοτε παράβαση.⁹⁵

Στο άρθρο 94 της «Σύμβασης» ορίζονται έννοιες που αφορούν τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του κράτους σε θέματα διοικητικής, τεχνικής και κοινωνικής φύσης στα πλοία τα οποία έχουν υψώσει τη σημαία του.

Οι υποχρεώσεις αυτές του κράτους σημαίας του δίνουν και το δικαίωμα σχετικά με τη θέσπιση νόμων ώστε να μπορεί να προβαίνει σε αποτελεσματική ενάσκηση της εξουσίας του στα πλοία και να μπορεί να επιβάλλει την εφαρμογή του εσωτερικού του νομοθετικού πλαισίου και των κυρώσεων οι οποίες απορρέουν από αυτήν.⁹⁶

4.4 Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Βασική οδηγία του που διέπει το Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για την «τήρηση των υποχρεώσεων του Κράτους σημαίας» το οποίο αφορά και τυγχάνει εφαρμογής σε όλα τα Κ-Μ. της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε ότι αφορά τα ζητήματα της ασφάλειας των πλοίων και την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης είναι η Οδηγία 2009/21/ΕΚ.⁹⁷

Η συγκεκριμένη οδηγία είναι σύμφωνη με την «αρχή της επικουρικότητας», υπό την προϋπόθεση ότι δεν εμπίπτει σε τομέα της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Στόχο της Ε.Ε. αποτελεί η εξασφάλιση της ποιοτικής

⁹⁴ Kovats, (2006).

⁹⁵ Özçayır, (2012).

⁹⁶ Kovats, (2006).

⁹⁷ Σαβτιολίδης, (2015).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

πιστοποίησης σε ότι αφορά τις εσωτερικές διοικητικές διαδικασίες των κρατών, στη βάση των προτύπων του Δ.Ν.Ο., υποβάλλοντας τη ναυτιλιακή τους διοίκηση στον έλεγχο του συγκεκριμένου Οργανισμού.

Έτσι, τα Κράτη-Μέλη οφείλουν να τηρούν συγκεκριμένες υποχρεώσεις, κατ' εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας, πριν επιτραπεί η ναυσιπλοΐα πλοίου που φέρει τη σημαία τους καθώς η επιβολή του μέτρου απαγόρευσης του απόπλου εκάστου πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης από ένα κράτος λιμένα της Ε.Ε.

Οι εν λόγω υποχρεώσεις που συναρτώνται με τις υποχρεώσεις του Κράτους σημαίας, είναι οι κάτωθι:

(α) προ τη χορήγησης άδειας ύψωσης της σημαίας από κάποιο πλοίο, το Κ-Μ μέλος προβαίνει σε έλεγχο ώστε να διαπιστώσει την τήρηση της διεθνούς νομοθεσίας, (β) μέριμνα των κρατών-μελών περί συμμόρφωσης στις σχετικές συμβάσεις του Δ.Ν.Ο. από τα πλοία που έχουν υψώσει τη σημαία τους, (γ) υποβολή των ναυτικών Αρχών σε έλεγχο και δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων, μέχρι την εφαρμογή της υποχρεωτικότητας του καθεστώτος ελέγχου του Δ.Ν.Ο., (δ) θέσπιση συστήματος διαχείρισης της ποιότητας των ναυτικών τους ανταποκρινόμενο στα διεθνή πρότυπα, (ε) υποβολή έκθεσης στην Επιτροπή σε συνάρτηση με τις αιτίες της κακής απόδοσης σε Κ-Μ η σημαία των οποίων εμπίπτει, πιθανώς σε «μαύρη λίστα», ή επί 2 συνεχόμενα έτη, στη γκρίζα λίστα του ΜΣ των Παρισίων.

Με αυτό τον τρόπο παρέχεται η εξασφάλιση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σε ότι αφορά την πραγματοποίηση ελέγχων για την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών και την τήρηση των σχετικών υποχρεώσεων από το κράτος σημαίας.⁹⁸

4.5 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ένα κράτος δεν έχει τη δυνατότητα προσφοράς της εθνικότητάς του σε πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία ετέρου κράτους. Αν συμβεί κάτι τέτοιο, τότε το δεύτερο κράτος υποχρεούται να προβεί σε ακύρωση της νηολόγησης, αν και δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ σχετικός κανονισμός στο Διεθνές Δίκαιο για το συγκεκριμένο καθεστώς. Συναφώς, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 92 της «Σύμβασης» τα πλοία δικαιούνται να πλέουν

⁹⁸ Σαββολίδης, (2015).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

φέτοντας τη σημαία μόνο ενός κράτους και, εκτός ειδικών περιπτώσεων που προβλέπεται ρητά σε διεθνείς συμβάσεις, υπόκεινται στη δικαιοδοσία του στην ανοικτή θάλασσα. Το πλοίο δεν επιτρέπεται να αλλάζει σημαία κατά τη διάρκεια του πλου ή κατά την παραμονή του στο λιμένα εκτός αν πραγματοποιηθεί μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του ή αλλαγή «νηολογίου». Πλοίο το οποίο πραγματοποιεί πλόες με παραπάνω από μία σημαία μπορεί να θεωρηθεί ως πλοίο χωρίς εθνικότητα. Έτσι, ένα πλοίο χωρίς εθνικότητα θα θεωρηθεί πειρατικό, δεν θα έχει προστασία, δεν δύναται να συμμετέχει σε νόμιμο εμπόριο, δεν έχει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, ούτε μπορεί να επισκεφθεί κάποιο λιμάνι ενώ ταυτόχρονα, είναι εκτεθειμένο σε κράτηση ή σύλληψη. Σε ένα τέτοιο πλοίο, όλα τα κράτη έχουν συντρέχουσα δικαιοδοσία, ωστόσο μόνο όταν αυτό ορίζεται στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικαίου και τηρουμένων συγκεκριμένων συνθηκών π.χ. εθνικότητα επιβατών είτε πληρώματος πάνω σε αυτό.

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι υφίσταται μία σημαντική διαφορά ενός πλοίου με διπλή σημαία, το οποίο δύναται να εξομοιωθεί με πλοίο χωρίς ιθαγένεια και ενός πλοίου χωρίς καθόλου σημαία. Επισημαίνεται δε ότι η διπλή εθνικότητα ενός σκάφους δεν συνιστά διεθνή παράβαση, εν αντιθέσει με ότι ισχύει για πλοίο άνευ εθνικότητας και τις κυρώσεις τις οποίες υφίσταται σε περίπτωση ελέγχου όπως προαναφέρθηκε. Ειδική σημείωση γίνεται μάλιστα για το άρθρο 93 της «Σύμβασης» όπου αναφέρονται εξαιρέσεις από τις ρυθμίσεις που αφορούν σε πλοία διπλής σημαίας όταν εκείνα πραγματοποιούν ενέργειες υπό την αιγίδα τους Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, τον Διεθνή Οργανισμό Ατομικής Ενέργειας ή τη Διεθνή Αμνηστία και φέρουν τη σημαία τους πλέον της σημαίας του κράτους τους.⁹⁹

4.6 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΟΥ ΓΝΗΣΙΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ

Κατά το άρθρο 5 της «Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958», είναι υποχρεωτική η ύπαρξη πραγματικού ήτοι γνήσιου δεσμού μεταξύ του κράτους και του πλοίου. Μόνο το κράτος σημαίας έχει δικαιοδοσία επί του πλοίου στην περιοχή της

⁹⁹ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Ανοιχτής Θάλασσας. Επίσης το κράτος ασκεί τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο σε θέματα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.¹⁰⁰

Στο άρθρο 6 της εν λόγω Σύμβασης δε, ορίζεται: «(α) Τα πλοία που ναυσιπλοούν υπό την σημαία ενός μόνο κράτους, θα υπόκεινται στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εν λόγω κράτους όταν αυτά ναυσιπλοούν στην Ανοιχτή Θάλασσα και (β) ένα πλοίο το οποίο ναυσιπλοεί υψώνοντας τη σημαία δύο ή περισσότερων κρατών, χρησιμοποιώντας τις εν λόγω σημαίες ανάλογα την περιοχή πλεύσης του ή εμπορικής του δραστηριότητας ή γενικά ανάλογων περιστάσεων, δεν μπορεί να διεκδικήσει καμία από τις ανωτέρω εθνικότητες, οι οποίες πιθανώς να τελούν και υπό αμφισβήτηση για τη γνησιότητά τους ως προς το συγκεκριμένο πλοίο, όσον αφορά τη δραστηριότητα του πλοίο με τρίτο κράτος, π.χ. κράτος λιμένα, και θεωρείται ως πλοίο χωρίς εθνικότητα στην μεταξύ τους εμπορική συνδιαλλαγή».

Ωστόσο, στην εν λόγω Διεθνή Σύμβαση δεν είχε προβλεφθεί ειδική νομική ερμηνεία ως προς την έννοια του «Γνήσιου Συνδέσμου» και έτσι στη «Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη», καθορίστηκε ένα νομικό πλαίσιο διαφορετικής φύσης σε σχέση με τους καθοριζόμενους όρους και τις προϋποθέσεις που αφορούν τη νηολόγηση ενός πλοίου, πραγματοποιώντας τη δημιουργία ενός οικονομικού δεσμού μεταξύ του κράτους άσκησης της διοίκησης πάνω στο πλοίο, δηλαδή του κράτους σημαίας και του πλοίου.¹⁰¹

Ορισμένα εκ των κριτηρίων που τέθηκαν δια της ανωτέρω Διάσκεψης αφορούν ειδικότερα τα κάτωθι: (α) Το πλοίο ή η διαχειρίστρια εταιρία οφείλουν να βρίσκονται σε βαθμό άνω του ποσοστού του 50% υπό την ιδιοκτησία υπηκόων του κράτους σημαίας, (β) αποτελεί υποχρέωση της διαχειρίστριας εταιρίας η εγκατάσταση και η λειτουργία στην επικράτεια του κράτους σημαίας, (γ) υποχρεωτική ύπαρξη Αξιωματικών επί του πλοίου οι οποίοι θα είναι υπήκοοι του κράτους σημαίας, (δ) το κράτος σημαίας θα έχει το δικαίωμα άσκησης ελέγχου στην διαχειρίστρια εταιρία, η οποία, πέραν των λοιπών ελέγχων ασφαλείας σύμφωνα με τον «Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας», θα αναφέρει αναλυτικά στο κράτος σημαίας σχετικά με τα κέρδη του οποιαδήποτε λεπτομέρεια του ζητήται και θα υπόκειται σε φορολογικό καθεστώς, ειδικό για τις ναυτικές εταιρίες και (ε)

¹⁰⁰ Αλεξοπούλου, & Φουρναράκη, (2018).

¹⁰¹ Tolofari, (1989).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

το κράτος σημαίας θα μπορεί να διεξάγει τακτικούς ελέγχους σε ότι αφορά τα κριτήρια ασφαλείας, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μελών του πληρώματος καθώς και των μέτρων που λαμβάνονται με στόχο της προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.¹⁰²

Ομοίως με την Διεθνή Σύμβαση της Γενεύης του 1958, η «Σύμβαση» και ειδικότερα στο άρθρο 91 πργ. 1 αναφορικά με την «Εθνικότητα των Πλοίων», δεν αποτυπώνει κάποια αξιοσημείωτη ερμηνεία του «Γνήσιου Συνδέσμου» το οποίο αναφέρει ρητά ότι: *«Κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητας σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του Κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός ανάμεσα στο Κράτος και το πλοίο».*

Η εν λόγω διάταξη μπορεί να χαρακτηριστεί και ασαφής καθώς επαναλαμβάνονται και τα οριζόμενα στο άρθρο 5 πργ. 1 της «Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα».¹⁰³

Σε συνάρτηση με το γεγονός της ύπαρξης μίας και μόνο σημαίας, όπως προαναφέρθηκε, στο άρθρο 92 της «Σύμβασης» υιοθετείται η αρχή που επιτρέπει στο πλοίο να φέρει μόνο μία σημαία.

4.7 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ-ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

«Ανοικτά νηολόγια» ή αλλιώς «σημαίες ευκαιρίες» χαρακτηρίζονται οι εθνικές σημαίες των κρατών, όπου οι ναυτιλιακές εταιρείες προβαίνουν σε νηολόγηση των πλοίων τους, με στόχο την αύξηση των κερδών τους, διά της μείωσης των εξόδων τους, την αποφυγή αυστηρότερων κανόνων συναρτώμενων με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και του πλαισίου εργασίας των ναυτικών, σε σύγκριση με τους κανόνες που θα καλούνταν να εφαρμόσουν σε περίπτωση που θα νηολογούσαν τα πλοία τους στο κράτος το οποίο αποτελεί την πραγματική έδρα της εταιρείας.¹⁰⁴

Τα συγκεκριμένα κράτη προσελκύουν αλλοδαπούς πλοιοκτήτες οι οποίοι προσβλέπουν στην σημαντικά πιο οικονομική διαχείρισης και λειτουργία των πλοίων τους,

¹⁰² Σαβιολίδης, (2015).

¹⁰³ Ιωάννου, & Στρατή, (2013).

¹⁰⁴ Vorbach, (2010).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

σε ότι αφορά τους κανόνες δικαίου, το κόστος συντήρησης και το πλαίσιο επιθεωρήσεων των πλοίων, των εξόδων αμοιβής των πληρωμάτων, τους φορολογικούς συντελεστές, στοιχεία τα οποία είναι αρκετά χαμηλότερα από άλλα κράτη.¹⁰⁵ Στη σημαία τέτοιων κρατών έχουν νηολογηθεί πλοία σε ποσοστό μεγαλύτερο του 70% του παγκόσμιου στόλου.¹⁰⁶

Τις τελευταίες δεκαετίες τα πλοία τα οποία είχαν εμπλακεί σε ναυτικά ατυχήματα, με τεράστιο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, καθώς δεν πληρούσαν τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας, ήταν πλοία τα οποία ύψωναν σημαίες ευκαιρίας. Όπως έχει προαναφερθεί στην παρούσα μελέτη, τέτοιες περιπτώσεις ήταν τα Δεξαμενόπλοια «Amoco Cadiz», «Erika» και «Prestige».¹⁰⁷

Το γεγονός ότι δεν υφίσταται «γνήσιος δεσμος» μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη προκαλεί αναποτελεσματικότητα στην εφαρμογή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας και ταυτοχρόνως καθιστά την επέμβαση και τη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα επιτακτική, με σκοπό την απαρέγκλιτη εφαρμογή των διεθνών συνθηκών που αφορούν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.¹⁰⁸

Ωστόσο, σε αντιπαράθεση με τα ανωτέρω, αν και όντως υφίστανται «ανοιχτά νηολόγια» που αρνούνται συνεχώς να εφαρμόσουν τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας, όπως εκείνα ορίζονται στις σχετικές διεθνείς συνθήκες, έχει διαπιστωθεί ωστόσο, από τα όλο και καλύτερα αποτελέσματα που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις στις οποίες υποβάλλονται τα πλοία τέτοιων σημαιών, ότι πολλές εκ των αποκαλούμενων ως «σημαίες ευκαιρίας» μπορούν πλέον να επιδεικνύουν πολύ καλές επιδόσεις στα εν λόγω ζητήματα.

Σύμφωνα δε με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων του Μνημονίου των Παρισίων προκύπτει ότι τα πιο νέα πλοία τείνουν να συμμορφώνονται σε υψηλότερο βαθμό με τα διεθνή πρότυπα σε σύγκριση με τα πιο παλιά πλοία. Μία πιθανή εξήγηση γι' αυτό είναι ότι το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών για επένδυση σε νεότευκτα πλοία, τους προτρέπει να θέλουν να προβούν σε προστασία της επένδυσής τους, οπότε αποφεύγουν την

¹⁰⁵ Stopford, (1997).

¹⁰⁶ Fan, Luo, & Yin, (2014).

¹⁰⁷ Alderton, & Winchester, (2002).

¹⁰⁸ Llacer, (2003).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

εφαρμογή πρακτικών, που ενδέχεται είτε να προκαλέσουν ζημιά στην εμπορική τους δραστηριότητα, είτε να αποτελέσουν απειλή για τη φήμη τους. Αντίθετα, ιδιοκτήτες παλαιότερων πλοίων δείχνουν να χρησιμοποιούν σε μεγαλύτερο βαθμό πλοία τα οποία δεν εναρμονίζονται με τα ελάχιστα πρότυπα των διεθνών συνθηκών για την ασφάλεια, κάνοντας σαφές ότι κύριο μέλημά τους είναι η μεγιστοποίηση του οικονομικού κέρδους, ακόμα και αν πρέπει για να το πετύχουν να υιοθετούν υποβαθμισμένες πρακτικές λειτουργίας.¹⁰⁹

Συνεπώς η άνευ αξιολόγησης «καταδίκη» όλων των ανοικτών νηολογίων καθίσταται άδικη, καθώς υφίστανται ανοικτά νηολόγια με αξιοσημείωτες επιδόσεις σε θέματα ασφάλειας.¹¹⁰⁻¹¹¹ ενώ πρέπει να αποφεύγεται να εξισώνονται κράτη σημαίας όπως οι Νήσοι Μάρσαλ, ο Παναμάς και η Λιβερία με κράτη σημαίας όπως οι Κομόρες, το Τόγκο, η Μολδαβία και το Παλάου. Οι τελευταίες άλλωστε βρίσκονται συνεχώς στη Μαύρη λίστα των σημαιών των ΜΣ καθώς οι επιδόσεις τους στις εκάστοτε επιθεωρήσεις είναι πολύ χαμηλές. Η διεθνής κοινότητα πλέον θα πρέπει να θέσει ως βασικό σκοπό την καταπολέμηση των νηολογίων αυτών και την επιβολή κυρώσεων με βασικότερο μέτρο τη μη αναγνώριση των εγγράφων-πιστοποιητικών, που εκδίδονται από αυτά ή για λογαριασμό αυτών, καθώς έχει αποτυπωθεί ότι αποτυγχάνουν συστηματικά να εφαρμόσουν στα πλοία τους τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες.¹¹²

¹⁰⁹ Exarchopoulos, Zhang, Pryce-Roberts, & Zhao, (2018).

¹¹⁰ Vorbach, (2010).

¹¹¹ Llacer, (2003).

¹¹² Donaldson, (1998).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

5. ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΚΡΑΤΟΣ

5.1 Η ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

Κατά τα οριζόμενα του άρθρου 2 πργ. 1 της «Σύμβασης», η δικαιοδοσία που παρέχεται στο παράκτιο κράτος, επί των θαλασσιών ζωνών, αποτυπώνει την προβολή των κυριαρχικών του δικαιωμάτων στο θαλάσσιο χώρο και έχει έκταση από τα χωρικά ύδατα, όπου υφίσταται πλήρης κυριαρχία του, ως την ΑΟΖ, ζώνη στην οποία δύναται να προβεί στην ενάσκηση συγκεκριμένων κυριαρχικών δικαιωμάτων.

Εντός χωρικών υδάτων η κυριαρχία του παράκτιου κράτους είναι πλήρης, υπό την έννοια της ενάσκησης όλων των μορφών της δικαιοδοσίας του, δηλαδή τη νομοθετική, τη δικαιοδοτική και την εκτελεστική, για οποιαδήποτε πράξη λαμβάνει χώρα στη συγκεκριμένη θαλάσσια ζώνη.¹¹³ Ωστόσο, σε συνάρτηση με την εν λόγω κυριαρχία, άξιο επισήμανσης είναι το γεγονός του περιορισμού του δικαιώματος της «αβλαβούς διέλευσης» των πλοίων υπό ξένη σημαία, από τα χωρικά ύδατα του εκάστοτε παράκτιου κράτους, όπως ορίζεται στο Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας.¹¹⁴ Συγκεκριμένα, τα Άρθρα 18 και 19 της «Σύμβασης», προβλέπουν ότι η «αβλαβής διέλευση» είναι ο διάπλους των χωρικών υδάτων, χωρίς όμως να δίδεται η δυνατότητα στο πλοίο να εισέλθει εντός των εσωτερικών υδάτων, να αγκυροβολήσει ή να καταπλεύσει σε λιμενικές εγκαταστάσεις του παράκτιου κράτους, με την προϋπόθεση όμως ότι εκείνη, ήτοι η «αβλαβής διέλευση» είναι «συνεχής» και «ταχεία». Κατά το άρθρο 19 δε, εξειδικεύονται δραστηριότητες που τεκμαίρονται ως διαταράσσουσες την τάξη, ασφάλεια και ειρήνη του παράκτιου κράτους, ενώ αναφορικά με ζητήματα που αφορούν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, η διέλευση αλλοδαπού πλοίου θεωρείται ότι διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, όταν το πλοίο βρίσκεται εντός των χωρικών υδάτων και προβεί σε οποιαδήποτε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση κατά παράβαση της «Σύμβασης».¹¹⁵

¹¹³ Ιωάννου, & Στρατή, (2013).

¹¹⁴ Gavouneli, (2007).

¹¹⁵ Σαβιολίδης, (2015).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Αποτελεί δικαίωμα του παράκτιου κράτους να προβεί σε αναστολή της «αβλαβούς διέλευσης» ενός αλλοδαπού πλοίου, στηριζόμενο σε συγκεκριμένα κριτήρια όπως το: (α) να είναι προσωρινού χαρακτήρα, (β) να εφαρμόζεται σε συγκεκριμένες περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης, που έχουν καθοριστεί από το παράκτιο κράτος, (γ) να έχει κριθεί από τις Αρχές του ως απαραίτητη για την ασφάλεια του κράτους, συμπεριλαμβανομένων και των ασκήσεων όπλων και (δ) να μην υφίσταται διάκριση για την τυπική ή ουσιαστική αναστολή, μεταξύ των αλλοδαπών πλοίων.

Σε ότι έχει να κάνει με τα πολεμικά πλοία δεν τίθεται θέμα αποκλεισμού τους από το ανωτέρω δικαίωμα, υπό την προϋπόθεση ότι το εκάστοτε πολεμικό πλοίο που πραγματοποιεί «αβλαβή διέλευση» συμμορφώνεται με την εσωτερική νομοθεσία και τις κανονιστικές διατάξεις του παράκτιου Κράτους.¹¹⁶

5.2 ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Σύμφωνα με τη «Σύμβαση», σε συνάρτηση με το δικαίωμα της απόλαυσης αποκλειστικών κυριαρχικών δικαιωμάτων, υφίσταται εξομοίωση των εσωτερικών υδάτων και της χερσαίας περιοχής του παράκτιου κράτους. Έτσι, η εκτέλεση πλου από κάθε αλλοδαπό πλοίο εντός των εσωτερικών υδάτων του παράκτιου κράτους, προϋποθέτει την εναρμόνισή του πρώτου με τη νομοθετική, διοικητική, δικαστική και εφαρμοστική εξουσία του δεύτερου σε ότι έχει να κάνει με οιαδήποτε παράνομη πράξη που διαπράττεται επί του εν λόγω πλοίου ή επί της ξηράς από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος. Το παράκτιο κράτος δεν επιτρέπει την «αβλαβή διέλευση» στα εσωτερικά του ύδατα, καθόσον η εν λόγω διέλευση αποτελεί δικαίωμα των πλοίων υπό ξένη σημαία ευρισκόμενα επί της αιγιαλίτιδας ζώνης του παράκτιου κράτους.¹¹⁷

5.3 ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΣΕ ΞΕΝΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Το παράκτιο κράτος κατέχει το δικαίωμα ενάσκησης αστικής δικαιοδοσίας, επί των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων που εκτελούν πλου εντός των εσωτερικών υδάτων του, δηλαδή υπόκεινται στους κανονισμούς ναυσιπλοΐας και στους υγειονομικούς,

¹¹⁶ Ιωάννου, & Στρατή, (2013).

¹¹⁷ Churchill, & Lowe, (1988).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

τελωνειακούς, δημοσιονομικούς κανόνες οι οποίοι πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς καμία διάκριση¹¹⁸.

Αναφορικά με την ποινική δικαιοδοσία σε αλλοδαπά εμπορικά πλοία, στο παράκτιο κράτος κατά το άρθρο 2 πργ. 1 και το άρθρο 27 πργ. 1β΄ της «Σύμβασης», δίδεται αποκλειστική αρμοδιότητα για παράνομες πράξεις που έχουν λάβει χώρα επί αλλοδαπού εμπορικού πλοίου, το οποίο βρίσκεται στα εσωτερικά του ύδατα και προκαλούν διατάραξη την ειρήνη του κράτους. Υφίσταται δικαίωμα επέμβασης του παράκτιου κράτους ομοίως, κατόπιν σχετικού αιτήματος του Πλοιάρχου του πλοίου ή του κράτους της σημαίας. Όμως να σημειωθεί ότι, εν αντιθέσει με τα προαναφερόμενα, δεν υφίσταται δικαίωμα ενάσκησης δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους επί αλλοδαπού πλοίου όταν το δεύτερο έχει καταπλεύσει στα εσωτερικά ύδατα του πρώτου για λόγους ανωτέρας βίας ή κινδύνου.¹¹⁹

Σε ότι αφορά τη δικαιοδοσία επί μελών πληρώματος, σε περίπτωση αντιπαράθεσης μεταξύ των μελών του πληρώματος επί ξένου πλοίου, ανεξάρτητα με την εθνικότητάς τους, το παράκτιο κράτος συνήθως δεν ασκεί κάποια μορφή δικαιοδοσίας επί του γεγονότος, ενώ σε περίπτωση ύπαρξης αντιπαράθεσης μεταξύ ενός μέλους του πληρώματος και ενός μη-μέλους, το παράκτιο κράτος αποκτά δικαιοδοσία για επίλυση της διαφοράς.

Όσον αφορά τα πολεμικά πλοία, κατά το άρθρο 3 παράγραφος 3 της «Magroi», εκείνα εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής σε ό,τι αφορά τον έλεγχο των πλοίων υπό ξένη σημαία από το κράτος λιμένα. Στο πλαίσιο της «Σύμβασης», δεν υφίσταται αστική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, επί αλλοδαπών πολεμικών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και των ξένων κυβερνητικών πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνται για μη-εμπορικούς σκοπούς, λόγω ασυλίας.

Ειδικότερα η «Σύμβαση» ορίζει ότι, υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται για όλα τα πλοία καθώς και : (i) στην περίπτωση μη συμμόρφωσης πολεμικών πλοίων με τους νόμους και κανονισμούς του παράκτιου κράτους (βλ. άρθρο 30), (ii) στην περίπτωση ευθύνης του κράτους της Σημαίας για ζημιά προκληθείσα από πολεμικό πλοίο ή άλλο κρατικό πλοίο που χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς

¹¹⁸ Σαβιολίδης, (2015).

¹¹⁹ Bardin, (2002).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

(βλ. άρθρο 31), καμία άλλη διάταξη της δεν επηρεάζει την ασυλία των πολεμικών πλοίων καθώς και των άλλων κρατικών πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς (βλ. άρθρο 32). Η συγκεκριμένη ασυλία υπόκειται στη συμπεριφορά του ξένου πολεμικού πλοίου, το οποίο θα πρέπει να απέχει από κάθε εχθρική συμπεριφορά ή πράξη βίας προς το παράκτιο κράτος.¹²⁰

Σε περίπτωση που το πλοίο εμπλακεί σε τέτοιου είδους πράξεις ή συμπεριφορές, τότε παρέχεται το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος για λήψη μέτρων άμυνας ή ακόμα και σύλληψη. Πρόσθετα, σε περίπτωση που η διάπραξη της παράνομης πράξης πραγματοποιηθεί εντός των εσωτερικών υδάτων και διαταράσσει τη δημόσια ζωή, τότε το παράκτιο κράτος δικαιούται να συλλάβει τους εμπλεκόμενους και αν το αιτηθούν να τους παραδώσει στον Πλοίαρχο του πλοίου.¹²¹

5.4 Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΝΟΜΗΣ ΤΑΞΗΣ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Στην Ελλάδα, όταν ένα πλοίο ναυλοχεί στα εσωτερικά ύδατα δηλαδή σε ημεδαπό λιμένα και τελεστεί μία αξιόποινη πράξη επί αυτού, τότε εφαρμόζονται οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι κατ' άρθρο 5 παράγραφος 1 ΠΚ, επί τη βάση της αρχής της εδαφικής κυριαρχίας εκάστου κράτους.

Η ανωτέρω εξουσία ισχύει ανεξαρτήτως της νομοθεσίας του κράτους της σημαίας του πλοίου, λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη τυχόν επιφύλαξη διαφορετικής υφιστάμενης ρύθμισης σε διεθνή σύμβαση ή κανόνα εσωτερικού δικαίου.¹²²

Επί τη βάση της δικαιοδοσίας του το Ελληνικό κράτος δικαιούται να προβεί σε κάθε δέουσα ενέργεια δικονομικού καταναγκασμού καθώς οι κανονισμοί της Ελληνικής ποινικής δικονομίας ισχύουν άνευ περιορισμών.¹²³

Σε ότι αφορά το διεθνές εθιμικό δίκαιο, αν ξένο πλοίο βρίσκεται εντός του λιμένα ενός κράτους τότε εκείνο τελεί κάτω από το ίδιο πλαίσιο στο οποίο τελούν και τα πλοία

¹²⁰ Σαβιολίδης (2015.)

¹²¹ Bardin, (2002).

¹²² Μυλωνόπουλος, (2005).

¹²³ Κρίσπη, (1951).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

που έχουν υψώσει τη σημαία του κράτους. Συνεπώς η δικαιοδοσία του κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη είναι κατ’ αρχήν πλήρης και απόλυτη.¹²⁴

Στο άρθρο 161 του «ΚΔΝΔ» ορίζεται ότι: «Αι Λιμενικαί Αρχαί ασκούν τας εν άρθροις 158 και 159 αρμοδιότητας αυτών επί ξένων εμπορικών πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων, ευρισκομένων εις λιμένας και χωρικά ύδατα της περιφέρειάς των, εάν δεν προβλέπεται άλλως υπό διεθνών συμβάσεων, εις τας ακόλουθους περιπτώσεις:

α) εφ’ όσον διαταράσσεται ή απειλείται η δημοσία τάξις, β) εφ’ όσον ήθελε ζητηθή η συνδρομή των Λιμενικών Αρχών υπό του πλοίαρχου ή άλλου προσώπου επιβαίνοντος του πλοίου», ενώ στο άρθρο 162 ορίζεται ότι «Αι Λιμενικαί Αρχαί δύνανται, κατά τας κειμένας διατάξεις, να προβαίνουν επί ξένων εμπορικών πλοίων, ευρισκομένων εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων, τηρουμένης και της δευτέρας παραγράφου του προηγουμένου άρθρου, εις συλλήψεις και ανακριτικάς πράξεις κατά προσώπων διωκομένων, ως και εις συλλήψεις καταδικασθέντων επί εγκλήματι ή άλλων προσώπων άτινα είναι ύποπτα δραπετεύσεως, συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών».

Πρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ελληνική ποινική δικαιοδοσία ασκείται κατά το άρθρο 202 πργ. 2 του «ΚΔΝΔ» και για μια σειρά ειδικών ναυτικών αδικημάτων, οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι τυγχάνουν εφαρμογής επί της βάσης της αρχής της εδαφικότητας και ανεξαρτήτως των νόμων του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο και την ιθαγένεια του υπαίτιου.¹²⁵

Ωστόσο, η Ελλάδα συντάσσεται με το Γαλλικό σύστημα στην εσωτερική της νομοθεσία και αυτό-περιορίζει με αυτόν τον τρόπο την ποινική της δικαιοδοσία, όχι όμως την ποινική της εξουσία, για εγκλήματα τετελεσμένα πάνω σε αλλοδαπό εμπορικό πλοίο που βρίσκεται εντός των εσωτερικών υδάτων ή στους λιμένες της. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η εθνική νομοθεσία της χώρας μας εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση που δεν υφίσταται εξειδικευμένη ρύθμιση με βάση κάποια διεθνή συνθήκη, η τυπική ισχύς της οποίας είναι αυξημένη κατά το άρθρο 28 πργ. 1. Δηλαδή εφόσον υφίσταται τέτοια εφαρμόζεται αυτή και όχι η Ελληνική νομοθετική ρύθμιση.¹²⁶

¹²⁴ Βλ. Απόφαση Πλημ. Πειρ. (5819/2002)

¹²⁵ Βλ. Απόφαση ΑΠ (1105/1973).

¹²⁶ Κρίσπης, (1951).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Όσον αφορά τα ξένα πολεμικά πλοία που διέρχονται ή ναυλοχούν εντός των εσωτερικών υδάτων και στους Ελληνικούς λιμένες, απολαμβάνουν το προνόμιο της ετεροδικίας, ενώ η ποινική δικαιοδοσία επί αυτών, αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα του κράτους σημαίας.¹²⁷

Στην Ελληνική έννομη τάξη εφαρμογής τυγχάνει το άρθρο 163 πργ. 1 του «ΚΔΝΔ» όπου ορίζεται ότι οι Λιμενικές Αρχές απέχουν από κάθε επέμβαση που αφορά εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε αλλοδαπό πολεμικό πλοίο.

Σε περίπτωση που ημεδαπό πρόσωπο συμμετάσχει σε κύρια πράξη τετελεσμένη σε αλλοδαπό πολεμικό πλοίο που ναυλοχεί σε Ελληνικό λιμένα, ο συμμετοχος δεν ωφελείται από την ετεροδικία του αυτουργού και υπόκειται στην ελληνική ποινική εξουσία και δικαιοδοσία.¹²⁸ Αυτό δε, ισχύει και όταν αλλοδαπός δράστης μέλος πληρώματος πολεμικού πλοίου, έχει φτάσει ως τη στεριά και δεν υφίσταται δυνατότητα παράδοσής του στο πλοίο για οιονδήποτε λόγο.¹²⁹

Σε συνάρτηση δε, με αδίκημα διαπραχθέν πάνω στο πλοίο από πρόσωπο που δεν είναι μέλος του πληρώματος κατά μέλους του πληρώματος ή ετέρου ατόμου, υπηκόου του παράκτιου κράτους, υφίσταται συντρέχουσα δικαιοδοσία του τελευταίου και του κράτους της σημαίας, χωρίς ωστόσο να είναι επιτρεπτή ενέργεια εξουσίας ή λήψη μέτρου δικονομικού καταναγκασμού κατά οποιουδήποτε επιβαίνοντος, εκτός αν ζητηθεί άδεια και το επιτρέψει ο κυβερνήτης του πλοίου, λόγω του απαραβίαστου των πολεμικών και κρατικών πλοίων.¹³⁰

Πρόβλημα προκαλείται σε περίπτωση τέλεσης αδικήματος από μέλη ξένου δημοσίου πλοίου όταν εκείνα βρίσκονται στην ακτή, με την διάκριση ωστόσο αν (α) το αδίκημα τελέστηκε σε εκτέλεση υπηρεσίας ή (β) εκτός αυτής. Στην πρώτη περίπτωση οι δράστες καλύπτονται από ποινική ετεροδικία, ωστόσο έχει υποστηριχθεί ότι υφίσταται δικαίωμα των Ελληνικών Αρχών, εν αντιθέσει με το άρθρο 163 του «ΚΔΝΔ», να συλλάβουν στους δράστες με την προϋπόθεση όμως της μετέπειτα παράδοσής τους στον

¹²⁷ Churchill, & Lowe, (1999).

¹²⁸ Παπακώστας, (1989).

¹²⁹ Μυλωνόπουλος, (2005).

¹³⁰ Βούλγαρης, (2002).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

κυβερνήτη του πλοίου κατόπιν αίτησής του. Στη δεύτερη περίπτωση δε, οι δράστες συλλαμβάνονται και παραπέμπονται σε δίκη κατά τα κεκανονισμένα.¹³¹

5.5 ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

Σε συνάρτηση με τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη, από τα οριζόμενα στο άρθρο 2 της «Σύμβασης», ερείδεται ότι ασκείται πλήρης κυριαρχία από αυτό στη συγκεκριμένη περιοχή.

Επίσης, κατά το άρθρο 3, κάθε κράτος δύναται να προβεί στον καθορισμό του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης ως τα 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσεις. Η Ελλάδα σύμφωνα με το Ν. 230/1936 και το άρθρο 139 του «ΚΔΝΔ» έχει καθορίσει πλάτος χωρικών υδάτων στα 6 ν.μ., στην περιοχή του Αιγαίου πελάγους, ενώ με το Ν. 4767/2021, το πλάτος των χωρικών υδάτων είναι στα 12 ν.μ., στην περιοχή του Ιονίου μέχρι και το Ακρωτήριο Ταίναρο.

Επί της συγκριμένης ζώνης το παράκτιο κράτος κατέχει το αποκλειστικό δικαίωμα της αλιείας, τις εκμετάλλευσης πηγών θαλάσσιου και υποθαλάσσιου πλούτου και της αποκλειστικής χρήσης του υπερκείμενου εναέριου χώρου.¹³²

5.6 ΑΒΛΑΒΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης πλοίου ορίζεται στο άρθρο 17 της «Σύμβασης». Εκείνη δε οφείλει να είναι συνεχής, δηλαδή να υπάρχει κίνηση του πλοίου άνευ στάσης και να είναι αβλαβής, ήτοι να μην επιχειρείται οιαδήποτε ενέργεια δυνάμενη να προκαλέσει βλάβη στο παράκτιο κράτος. Σημαντικό σημείο αξιολόγησης τελεί ο τρόπος της διέλευσης και όχι ο σκοπός της.

Κατά τα οριζόμενα του άρθρου 21 πργ. 1 της «Σύμβασης», το παράκτιο κράτος, δύναται να ορίζει κανονισμούς συναρτώμενους με τα κάτωθι:

- α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας,*
- β) την προστασία των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας ως και άλλων συσκευών ή εγκαταστάσεων,*

¹³¹ Π. Τσιρίδης, (1998).

¹³² Ιωάννου, & Στρατή, (2013).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

- γ) την προστασία καλωδίων και αγωγών,
- δ) την διατήρηση του ζώντος θαλάσσιου πλούτου,
- ε) την πρόληψη παραβιάσεων των νόμων και κανονισμών περί αλιείας του παράκτιου κράτους,
- στ) την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους και την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσής του,
- ζ) την θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τις υδρογραφικές χαρτογραφήσεις,
- η) την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους».

Επίσης, κατά το άρθρο 24, το παράκτιο κράτος καθορίζει τις περιοχές που μπορεί να πραγματοποιηθεί «αβλαβής διέλευση», ενώ κατά το άρθρο 25, δύναται να καθορίζει ζώνες απαγόρευσης αυτής για λόγους ασφαλείας και έχει το δικαίωμα να εμποδίσει τη διέλευση πλοίου όταν κρίνει ότι εκείνη δεν είναι αβλαβής. Σε αυτή την περίπτωση δε, της απαγόρευσης διέλευσης αλλοδαπού πλοίου, το παράκτιο κράτος ασκεί απόλυτη ποινική δικαιοδοσία και εξουσία επί αυτού.¹³³

Ωστόσο και από μέρος των πλοίων υπό ξένη σημαία απαιτείται η πιστή τήρηση συγκεκριμένων κανόνων, σχετικά με την αβλαβή διέλευση και την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, οι οποίοι απορρέουν από τα οριζόμενα στο άρθρο 21 πργ. 4 της «Σύμβασης».

Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης έχουν, κατά την κρατούσα άποψη σε καιρό ειρήνης και τα πολεμικά πλοία, αν και το συγκεκριμένο ζήτημα επαφίεται και στις σχέσεις αμοιβαιότητας του κράτους σημαίας του πλοίου και του παράκτιου κράτους¹³⁴.

Σε περίπτωση που το αλλοδαπό πλοίο δεν συμμορφώνεται με τους εν λόγω κανονισμούς, η διέλευση παύει να θεωρείται αβλαβής και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα ενάσκησης όλων των αναγκαίων ενεργειών που άπτονται της ποινικής του δικαιοδοσίας όταν το έγκλημα έλαβε χώρα σε εμπορικό πλοίο, εντός των χωρικών υδάτων του και όχι πριν την διέλευση από τη συγκεκριμένη ζώνη.¹³⁵⁻¹³⁶ Σε περίπτωση πολεμικού

¹³³ Γ. Βούλγαρης, (2002).

¹³⁴ Ιωάννου, & Στρατή, (2013).

¹³⁵ Εμ. Ρούκουνας, (2015).

¹³⁶ Π. Τσιρίδης, (1998).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

πλοίου που δεν συμμορφώνεται στους κανόνες της «αβλαβούς διέλευσης», τότε δίδεται στο παράκτιο κράτος η δυνατότητα να του ζητήσει να εγκαταλείψει την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Δέον όπως σημειωθεί ότι σε περίπτωση που ξένο εμπορικό πλοίο έχει παραβιάσει ποινικό νόμο του παράκτιου κράτους καθώς βρισκόταν στα εσωτερικά του ύδατα και πλέον εξέρχεται στα χωρικά ύδατα, τότε υφίσταται δυνατότητα του εν λόγω κράτους να λάβει τα αναγκαία μέτρα δικονομικού καταναγκασμού, όπως άλλωστε ορίζεται και στο άρθρο 27 πργ. 2 της «Σύμβασης».¹³⁷ Κατά το ίδιο άρθρο ωστόσο και εφόσον ζητηθεί από τον πλοίαρχο του αλλοδαπού πλοίου, το παράκτιο κράτος οφείλει, πριν τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου, να ειδοποιήσει τις διπλωματικές - προξενικές αρχές του κράτους σημαίας, καθώς και να διευκολύνει την επικοινωνία του πληρώματος αυτού με τις ανωτέρω Αρχές. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, όπου η λήψη μέτρων δεν μπορεί να καθυστερήσει, οι σχετικές ενημερώσεις πραγματοποιούνται ταυτόχρονα.

Σε ότι αφορά την αστυνόμευση στην Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη, αρμόδιες είναι οι κατά τόπο Λιμενικές Αρχές, οι οποίες επιλαμβάνονται τόσο στα Ελληνικά όσο και στα ξένα εμπορικά πλοία. Στο Ν.Δ. 444/1970 αποτυπώνεται το σύνολο των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής όπου περιλαμβάνεται και η αστυνόμευση στο θαλάσσιο χώρο.

Άξιο αναφοράς είναι ότι δεν υφίσταται ακριβής πρόβλεψη της διαδικασίας ενάσκησης της ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους σε πλοίο το οποίο εκτελεί αβλαβή διέλευση στην αιγιαλίτιδα ζώνη (όχι προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα) και αγκυροβολεί π.χ. για λόγους ανωτέρας βίας ή προσωρινής προστασίας αιτία δυσμενών καιρικών συνθηκών. Στις εν λόγω περιπτώσεις, για την Ελληνική επικράτεια, εφαρμόζονται τα άρθρα 161 και 162 του Κ.Δ.Ν.Δ., σύμφωνα με τα οποία όπως έχει προαναφερθεί στην παρούσα μελέτη, οι Λιμενικές Αρχές δύνανται να προβούν σε ανακριτικές πράξεις ή/και συλλήψεις προσώπων επί αλλοδαπών εμπορικών πλοίων όταν εκείνα βρίσκονται στην Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη, με την προϋπόθεση ότι απειλείται η δημόσια τάξη και ασφάλεια, ή εφόσον ο πλοίαρχος ή άλλο πρόσωπο του εν λόγω πλοίου

¹³⁷ Lewins, K., & Gaskel, N., (2013).



*“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”*

το αιτηθεί. Σε περίπτωση οιασδήποτε επέμβασης καλείται εγκαίρως για να παραβρεθεί η προξενική αρχή το κράτους σημαίας του πλοίου.

Συγκρατώντας τα ανωτέρω, πρέπει να σημειωθεί ότι υφίσταται και αντίθετη άποψη από τα εκτεθέντα, σύμφωνα με την οποία, μόνο η παραβίαση του νόμου του παράκτιου κράτους δεν είναι αρκετή για τον αυτόματο χαρακτηρισμό της διέλευσης ως μη αβλαβούς, καθώς για πράξεις τετελεσμένες σε ξένο πλοίο, κατά την αβλαβή του διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους, υφίσταται ποινική εξουσία του παράκτιου κράτους μεν, ωστόσο η ποινική δικαιοδοσία εκείνου περιορίζεται από την ποινική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας και έτσι, δεν υφίσταται δικαίωμα του παράκτιου κράτους να προβεί σε οιαδήποτε πράξη δικονομικού καταναγκασμού.¹³⁸ Κατά την άποψη αυτή μόνο κατ' εξαίρεση και εφόσον προβλέπεται στη «Σύμβαση», δίνεται στο παράκτιο κράτος το δικαίωμα άσκησης της ποινικής του δικαιοδοσίας, καθώς υπερισχύει και εφαρμόζεται η ποινική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας.

¹³⁸ Βούλγαρης, (2016).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναφορικά με τα συμπεράσματα που απορρέουν από την ανάλυση της παρούσας εργασίας, σε συνάρτηση με το νομικό πλαίσιο του ελέγχου του κράτους λιμένα στα πλοία και τις διαφορές που υπάρχουν στη δικαιοδοσία αυτού σε σύγκριση με τη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, σε ότι σχετίζεται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος αξίζουν τα σημειωθούν τα κάτωθι.

Σημαντική είναι η έννοια της εδαφικής κυριαρχίας, υπό το πρίσμα της οποίας το κράτος λιμένα ασκεί τη δικαιοδοσία του στα πλοία που καταπλέουν στο λιμένα του. Όπως έχει αναφερθεί στην παρούσα μελέτη, όταν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία εισέρχεται σε ένα λιμάνι τίθεται αυτόματα εντός της εδαφικής κυριαρχίας του παράκτιου κράτους το οποίο προσεγγίζει καθότι το λιμάνι είναι μέρος των εσωτερικών υδάτων του κράτους, τα οποία έχουν το ίδιο νομικό καθεστώς με μέρος της ξηράς.¹³⁹ Δηλαδή ένα πλοίο στο λιμάνι υπόκειται στην ίδια δικαιοδοσία με ένα αλλοδαπό πρόσωπο στην ξηρά. Επομένως, ένα ξένο πλοίο υποχρεούται να εναρμονίζεται με την τοπική εθνική νομοθεσία του λιμένα στον οποίο καταπλέει, όπως επίσης συμμορφώνεται και με τις νομοθετικές διατάξεις του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία.¹⁴⁰

Άξιο επισημάνσης είναι ακόμα το ότι στο κράτος λιμένα παρέχεται η δικαιοδοσία να ελέγχει πλοία υπό ξένη σημαία και να προβαίνει σε μέτρα επιβολής, όπως η κράτηση του πλοίου ή η απαγόρευση απόπλου αυτού, όταν διαπιστώνει συγκεκριμένες παραβάσεις της νομοθεσίας. Αντίθετα το κράτος σημαίας δεν έχει τέτοια δυνατότητα επί αλλοδαπών πλοίων, παρά μόνο σε πλοία που έχουν υψώσει τη σημαία του. Επιπλέον καθώς η έννοια της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα σε πλοία υπό ξένη σημαία είναι σχετικά νέα, με εφαρμογή περίπου τα τελευταία εξήντα χρόνια, έχει δοθεί η δυνατότητα πλέον στα κράτη να επιβάλλουν τη δικαιοδοσία τους στα ξένα πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια τους, εν αντιθέσει με τη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, η οποία αρχικά είχε καθιερωθεί ως ένα από τα στοιχεία εκδήλωσης της κρατικής κυριαρχίας, δεν υπήρχε ούτε υπάρχει τέτοια δυνατότητα.¹⁴¹

¹³⁹ Churchill, & Lowe, (1999).

¹⁴⁰ McDorman, (2000).

¹⁴¹ Özçayır, (2001).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Σε αρκετά σημεία, το κράτος λιμένα συμπληρώνει ότι δεν μπορεί να ελεγχθεί από το κράτος σημαίας, με γνώμονα πάντα την ασφαλή και χωρίς περιστατικά ρύπανσης ναυσιπλοΐα. Παράδειγμα αποτελεί το γεγονός της θεσμοθέτησης ως υποχρεωτικής της απομάκρυνσης του πλοίου από τον λιμένα κράτους της Ε.Ε. σε περίπτωση που εκείνο δεν φέρει ή δεν κατέχει πιστοποιητικό ασφάλισης, όταν δεν έχει πιστοποιητικό αστικής ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις και ειδικότερα για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, όπως αυτή ορίστηκε διά της 2009/20/ΕΚ Ευρωπαϊκής Οδηγίας, στη βάση της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ για τον Έλεγχο του Κράτους Λιμένα στα πλοία.

Ένα άλλο στοιχείο το οποίο αξίζει μνηείας είναι το δικαίωμα του κράτους λιμένα, ως οιωνοί παράκτιο κράτος και εντός του πλαισίου της αρχής της οικουμενικότητας να ασκεί τη δικαιοδοσία του σε αλλοδαπά πλοία ακόμα και στην ανοικτή θάλασσα, υπό συγκεκριμένους βέβαια περιορισμούς και συνθήκες όπως έχουν αποτυπωθεί στην παρούσα μελέτη (βλ. άρθρο 111 της «Σύμβασης», όπου ορίζεται ότι οι Αρχές του κράτους λιμένα μπορούν να προβαίνουν σε συνεχή καταδίωξη ξένου πλοίου ακόμα και πέραν της συνορεύουσας ζώνης, εφόσον εκείνη δεν έχει διακοπεί). Αντίθετα τέτοια δυνατότητα δεν παρέχεται στο κράτος σημαίας το οποίο έχει το δικαίωμα άσκησης της δικαιοδοσία του, στην ανοικτή θάλασσα, μόνο σε πλοία τα οποία έχουν υψώσει τη σημαία του.

Πρόσθετα, το πλαίσιο και ο μηχανισμός ελέγχου του κράτους λιμένα ρυθμίζονται από επίπεδα διαφορετικής φύσης και ιδιαιτερότητες σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, τη νομική φύση, την πρακτική εφαρμογή οι οποίες δεν υφίστανται στο πλαίσιο ελέγχου κράτους σημαίας.

Αυτή τη στιγμή στη ναυτιλία, εξέχουσα θέση κατέχουν αρκετές σημαίες όπως αυτές του Παναμά, της Λιβερίας των Νήσων Μάρσαλ κτλ. με υψηλό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου να είναι νηολογημένο σε τέτοιες σημαίες.¹⁴² Αρκετές από αυτές πετυχαίνουν πολύ υψηλές επιδόσεις σε ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια και τηρούν αυστηρά πρότυπα σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις. Ωστόσο, κάποιες συνεχίζουν να μην παρέχουν τις προϋποθέσεις που διατηρούν τα ελάχιστα επίπεδα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Το γεγονός αυτό είναι που εντείνει την ανάγκη για την ύπαρξη του πλαισίου ελέγχων από το κράτος

¹⁴² Fan, Luo, & Yin, (2014).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

λιμένα με σκοπό την εφαρμογή των διεθνών συνθηκών που αφορούν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.¹⁴³

Λαμβάνοντας υπόψη τα ως άνω δύναται να λεχθεί ότι ο έλεγχος από το κράτος λιμένα αποτελεί «σημαντικό εργαλείο» της διεθνούς κοινότητας καθώς οι έλεγχοι των κρατών λιμένα, τα οποία τοποθετούνται κάτω την «ομπρέλα» του Δ.Ν.Ο. έχουν ένα αυστηρό παγκόσμιο κοινό πλαίσιο λειτουργίας, ενώ τα κράτη σημαίας έχουν την ευχέρεια να δρουν πιο αυτόνομα και πάντα σε συνάρτηση με την ισχύ την οποία έχουν στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ωστόσο, παρά τα θετικά στοιχεία που προσδίδει το καθεστώς του ελέγχου από τα κράτη λιμένα σε πλοία υπό ξένη σημαία και την ανάγκη ύπαρξης τέτοιου πλαισίου ελέγχων, δεν πρέπει, σε καμία περίπτωση, να μην λαμβάνεται υπόψη η αναγκαιότητα της ύπαρξης και η σημαντικότητα του ρόλου που επιτελεί το κράτος σημαίας ενός πλοίου.

Ένα γεγονός που πρέπει να σημειωθεί ως προς αυτό το σκέλος είναι, ότι η σύνδεση μεταξύ ενός πλοίου και του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία, αποτελεί πρωταρχική προϋπόθεση για το πλοίο ώστε αυτό να πλέει άνευ περιορισμών στη θάλασσα. Η εν λόγω σχέση ρυθμίζεται (α) από τη «Σύμβαση» και (β) από το εσωτερικό νομοθετικό πλαίσιο των κρατών, ενώ έχει πλέον αναγνωριστεί ευρέως ως ο θεσμός της «Εθνικότητας των πλοίων», στη βάση του οποίου το πλοίο προσαρμόζεται στις νομοθετικές διατάξεις της σημαίας του κράτους του οποίου φέρει.¹⁴⁴ Καθίσταται σαφές ότι με τη νηολόγηση ενός πλοίου δημιουργείται ένας δεσμός μεταξύ κράτους σημαίας και πλοίου. Τέτοια σχέση μεταξύ της Εθνικότητας του πλοίου και του κράτους λιμένα δεν υφίσταται. Αντιθέτως τα κράτη λιμένα συγκροτούν ένα δίκτυο ελέγχου.

Πρόσθετα, όσον αφορά το ζήτημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, να σημειωθεί ότι η εφαρμογή της «Marpol» σε ότι αφορά τους κανονισμούς σχεδιασμού, κατασκευής και στελέχωσης πλοίων έχει ανατεθεί αρχικά στις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας. Ωστόσο εμπεριέχει και κεφάλαια τα οποία δίδουν την αρμοδιότητα στο κράτος λιμένα να προβούν σε επιθεωρήσεις, ελέγχους ή/και επιβολή κυρώσεων επί αλλοδαπών πλοίων, για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης

¹⁴³ Llacer, (2003).

¹⁴⁴ Kassoulides, (1993).



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Μέρος των ανωτέρω είναι και η ασφαλής στελέχωση, από πλευράς ανθρώπινου δυναμικού, ενός πλοίου, που εξασφαλίζεται από το κράτος σημαίας και που αποτελεί ύψιστης σημασίας παράγοντα, σε ότι αφορά την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Στον τομέα αυτό ο ρόλος που επιτελείται από το Κράτος λιμένα, είναι και πάλι συμπληρωματικός του κράτους σημαίας. Δηλαδή, η αρμοδιότητά του δεν έχει να κάνει με τους κανόνες σχεδιασμού, κατασκευής και στελέχωσης πλοίων, οι οποίοι όπως αναφέρθηκε emπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας, ωστόσο, εμβαθύνει ένα επίπεδο περαιτέρω απαιτώντας από τα αλλοδαπά πλοία που βρίσκονται οικειοθελώς στο λιμένα του, την εφαρμογή της «ΜαγροΙ» ακόμα και αν τα κράτη σημαίας τους δεν την έχουν κυρώσει. Έτσι, τηρείται η εξασφάλιση της αρχής της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», καθώς το κράτος λιμένα έχει δικαιοδοσία να επιβάλει κυρώσεις σε μη συμμορφούμενα πλοία ακόμα και κρατών που δεν έχουν εντάξει την εν λόγω Σύμβαση στο Εθνικό νομοθετικό τους πλαίσιο.

Ολοκληρώνοντας την παρούσα μελέτη, στο ερώτημα τι προσδίδει τελικά το πλαίσιο ελέγχου πλοίων από το κράτος λιμένα, σε ότι αφορά τα ζητήματα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, θα μπορούσε να αποτυπωθεί ότι εκείνο, δηλαδή το κράτος λιμένα, σε πολλές περιπτώσεις, αποτελεί συμπλήρωμα των ελέγχων του κράτους σημαίας, βασιζόμενο στις έννοιες-αρχές της εδαφικής κυριαρχίας, της οικουμενικότητας και της μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης. Το συγκεκριμένο πλαίσιο ελέγχων δε, βασιζόμενο σε ένα διαφορετικό πλέγμα και δίκτυο από το κράτος σημαίας, καθιστά το κράτος λιμένα βασικό πυλώνα της παγκόσμιας ναυτιλίας ως προς την ασφαλή ναυσιπλοΐα χωρίς περιστατικά θαλάσσια ρύπανσης.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

1. Αθανασίου Λ., (1999), *Έργο και Ευθύνη των Νηογνομόνων*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.
2. Αλεξοπούλου, Β. & Φουρναράκη, Ν.Γ. (2018), *Διεθνείς Κανονισμοί-Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας*, Έκδοση 2018, Ίδρυμα Ευγενίδου.
3. Βούλγαρης Γ., (2002), *Η ποινική δικαιοδοσία στα πλοία*, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα,.
4. Βούλγαρης Γ., (2016), ‘Το νομικό καθεστώς και η εφαρμογή των ποινικών νόμων στους διεθνείς ποταμούς και στις διεθνείς λίμνες’, *ΠοινΔικ* σελ. 653.
5. Ιωάννου. Κ, και Στρατή. Α, (2013), *Η Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Δίκαιο της Θάλασσας*, έκδοση δ΄, Α.Ν. Σάκκουλας 2013.
6. Κρίσπη Η., (1951), *Νομικόν καθεστώς των εμπορικών πλοίων εις τους λιμένας και την χωρική θάλασσαν*, Αθήναι,.
7. Λυκούδης Π. (2014), *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, Ίδρυμα Ευγενίδου.
8. Μυλωνόπουλος Δ., (2004), *Ναυτιλία-Έννοιες-Τομείς-Δομές*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης,.
9. Μυλωνόπουλος Χ., (1993), *Διεθνές ποινικό δίκαιο. Τα τοπικά όρια των ποινικών νόμων*, Αθήνα – Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα,.
10. Μυλωνόπουλος Χ., (2007), *Γενικό ποινικό δίκαιο*, Π.Ν. Σάκκουλας, 2007.
11. Παπακώστας Α., (1989), *Το δίκαιο των διπλωματικών και προξενικών σχέσεων*, Εκδ. Αντώνης Ν. Σάκουλας.
12. Πουλαντζάς Μ. Νικόλαος, (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σταμούλη.
13. Ρούκουνας Ε., (2015), *Δημόσιο διεθνές δίκαιο*, Νομική Βιβλιοθήκη.
14. Σαβιολίδης (2015), *Το Νομικό Καθεστώς Ελέγχου Πλοίων από το Κράτος Λιμένα*, Διδακτορική Διατριβή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Σχολή Νομικής.
15. Τσιρίδης Π., (1998), *Ποινική δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*, Π.Ν. Σάκκουλας.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

Ξενόγλωσση

16. Alderton, T. & Winchester, N. (2002), ‘Flag states and safety:1997-1999’, *Journal of Maritime Policy and Management*, Vol. 29 (2), pp.151-162.
17. Anderson, D. (1998), ‘The Roles of Flag States, Port States, Coastal States and International Organizations in the Enforcement of International Rules and Standards Governing the Safety of Navigation and the Prevention of Pollution from Ships under the UN Convention on the Law of the Sea and other International Agreements’, *Singapore Journal of International & Comperative Law*, Vol (2) σελ. 557-578.
18. Bang, H.S., (2009), ‘Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention of the Law of the Sea’, *Journal of Maritime Law and Commerce*, April 2009, Vol 40.No.2.
19. Bardin, A., (2002), ‘Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels’, *Pace International Law Review*. Paper 192.
20. Bruneton, A., Konofagos, E., & Foscolos, A.E., (2011), ‘Economic and Geopolitical Importance of Eastern Mediterranean gas fields for Greece and the EU Emphasis on the Probable Natural Gas Deposits Occurring in the Libyan Sea within the Exclusive Economic Zone of Greece’, *Mineral Wealth*, 7-30.
21. Byers, M. (1999), ‘Custom, Power and the Power of Rules’, *International Relations and Customary International Law*,’ p. 65.
22. Churchill, R.R., & Lowe, A.V., (1999), ‘The Law of the Sea’, *3rd edition Juris Bulishing*, Oxford.
23. Claudet, J., & Frascchetti, S., (2010), ‘Human-driven impacts on marine habitats: a regional meta-analysis in the Mediterranean Sea’, *Biological Conservation*, 143(9), 2195-2206.
24. Devine, D., (2000), ‘Port State Jurisdiction: a judicial contribution from New Zealand’, *Journal of Marine Policy*, Vol (24), σελ. 215-219
25. Gundlach E.R., Boehm, P.D., Marchand, M., Atlas, W.,R.M., David, M. W., & Wolfe, D.A., (1983) *Science*, volume 221 , i. 460,p. 122 – 129, Doi: 10.1126/Science.221.4606.122.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

26. Donaldson L., (1998), ‘Safer Ships; Cleaner Seas; - Full Speed Ahead or Dead Slow?’, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, p. 171.
27. Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N., & Zhao, M., (2018) ‘Seafarer’s welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006’, *Marine Policy*, p. 65.
28. Fan L, Luo M., Yin J., (2014), ‘Flag Choice and Port State Control Inspections- Empirical evidence using a simultaneous model’, *Transport Policy*, p. 350.
29. Fitzgerald, O Brian F., (1995), ‘Port State Jurisdiction and Marine Pollution Under UNCLOS III’ 11 *MLAANZ Journal* 37.
30. Frascchetti, S., Terlizzi, A., Micheli, F., Benedetti- Cecchi, L., & Boero, F., (2002), ‘Marine protected areas in the Mediterranean Sea: objectives, effectiveness and monitoring’, *Marine Ecology*, 23(s1), 190-200.
31. Gavouneli, M, (2007), ‘Functional Jurisdiction in the Law of the Sea’, Martinus Nijhoff Publishers, *Publications on Ocean Development*, volume 62, p. 44.
32. Grossman, A. (2001), ‘Nationality and the Unrecognised State’ , *ICLQ*, Vol.50, p. 849.
33. Group, T. M., de Madron, X. D., Guieu, C., Sempéré, R., Conan, P., Cossa, D., & Stemmann, L., (2011), ‘Marine ecosystems responses to climatic and anthropogenic forcings in the Mediterranean’, *Progress in Oceanography*, 91(2), 97-166.
34. Hare, J., (1997), ‘Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry’, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, Vol. 26 σελ. 571-594.
35. Hayashi, M., (2006), ‘Objective Territorial Principle or Effects Doctrine?’, *Journal of International Law*, Vol (6), pp 286-287.
36. Kasoulides, G., (1993), ‘Port State Control and its Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime’, ed. G. Kasoulides, Martinus Nijhoff Publishers, Boston-London.
37. Kasoulides, G., (1997), ‘Global and Regional Port State Regimes’, *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection- Focus on Ship Safety and Pollution Prevention*, Henrik RingBom, p. 122.
38. Khee, A., & Tan, J., (2006), ‘Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation’. ed. Khee, Tan, J. Cambridge University Press.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

39. Kovats, L., (2006), ‘How Flag States lost the plot over shipping’s governance. Does a ship need a sovereign?’ *Maritime Policy and Management*, Volume 33(1), p. 76.
40. Lewins, K., & Gaskel, N., (2013), ‘Jurisdiction over criminal acts on cruise ships: Perhaps, perhaps, perhaps?’ *Criminal Law Journal*, Vol.37, pp.221-245
41. Llacer, M.F., (2003), ‘Open Registries: past, present and future’, *Marine Policy Journal*, Vol. 27 (2003), pp. 513-523.
42. Mandaraka-Sheppard A., ‘Modern Maritime Law’ Managing Risks and Liabilities, 2013, 3η version., Routledge, Volume 2.
43. McDorman, T. L., (2000), ‘Regional Port State Control Agreements: Some Issues of International Law’ 5 *Ocean & Coastal L.J.* p. 207.
44. Milazzo, M., Chemello, R., Badalamenti, F., Camarda, R., & Riggio, S., (2002), ‘The impact of human recreational activities in marine protected areas: what lessons should be learnt in the Mediterranean sea?’ *Marine ecology*, 23(s1), 280-290.
45. Molenaar E.J., (2006), ‘Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use’ in David Freestone, Richard Barnes and David Ong (eds)’, *The law of the Sea: Progress and Prospects* , Oxford University Press, p. 192.
46. Morales-Nin, B., Grau, A.M., & Palmer, M. (2010), ‘Managing coastal zone fisheries: a Mediterranean case study’, *Ocean & Coastal Management*, 53(3), 99-106.
47. Özçayir Z. O., (2004), ‘Port State Control’, v. 2nd., *LLP London Singapore* p. 336.
48. Özçayir, Z. O., (2012), ‘Impact of Port State Control at Pollution at Sea’, *Pollution at Sea*, Informa UK Ltd.
49. Peter A., Hancock Krystal A., Bradley, J.L., Weaver, P.A., & Hancock, A., (2003), ‘Research Agenda for the United States Coast Guard’, *Journal of Human Performance in Extreme Environments*, DOI: 10.7771/2327-2937.1031.
50. Schachter, O. (1995), ‘International Law in Theory and Practice’’, Boston, Kluwer Law International, p. 250.
51. Shaw M. Shaw M.N., (2008), ‘International Law’, 6th edn *Cambridge University Press*, Cambridge p. 490.



“Αθανάσιος Σαραντόπουλος”,
“Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα”

52. Sornarajah, M., (1998), ‘Extraterritorial Criminal Jurisdiction: British, American, and ommonwealth Perspectives’, *Singapore Journal of International and Comperative Law*, Vol (2), pp. 1-36.
53. Stopford M., (1997), ‘Maritime Economics’, *New York Routledge*, p. 670.
54. Tolofari, S.R., (1989), ‘Open Registry Shipping: A Comparative Study of Costs and Freight Rates’, *ed. S.R Tolofari, Gordon and Breach publishers*, New York-London.
55. Tronczyńskia, J., Munschy, C., Héas-Moisan, K., Guiot, N., Truquet, I., Olivier, N., Men S., and Furaut, A., (2004), ‘Contamination of the Bay of Biscay by polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs) following the T/V "Erika" oil spill Aquatic Living Resources’, DOI: 10.1051/alr:2004042.
56. Wonham, J. (1996), ‘Some recent regulatory developments in IMO for which there are corresponding requirements in the United Nations Convention on the Law of the Sea’, *Marine Policy*, Vol. 20 (5) p. 377-388.
57. Vorbach J., (2001), ‘The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping’, *Ocean Development & International Law*, 32(1), 27-42, doi:10.1080/00908320150502186.

Διαδικτυακοί τόποι

<https://www.dco.uscg.mil>.

<https://iacs.org.uk/membership/iacs-members>

<https://www.parismou.org>.