

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ
ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ
ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ
ΝΗΟΓΝΟΜΩΝΩΝ ΚΑΙ Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΟ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ»**

Αλεξάνδρα Ματζάνα

**Διπλωματική εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία**

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2014

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

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

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- Κος Γεώργιος Σαμιώτης, Επιβλέπων Καθηγητής
- Κος Ερνέστος Τζαννάτος
- Κος Μιχαήλ Παζαρζής

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

Η διαδικασία εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας μου προσέφερε μια βαθύτερη γνώση περί του ναυτιλιακού γίνεσθαι και με βοήθησε να καταλάβω τη σημαντικότητα της έννοιας της ναυτιλίας. Ο τομέας αυτός του παγκόσμιου οικονομικού εμπορίου απεδείχθη για μένα προσωπικά ένα πεδίο συνεχούς βελτίωσης και κατανόησης του πως γίνονται τα πράγματα. Οφείλω να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία και ειδικότερα τον κύριο Γεώργιο Σαμιώτη, για τη γνώση που μου προσέφεραν καθώς και για την καθοδήγηση καθόλη τη διάρκεια των σπουδών μου στο Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Η εργασία αυτή αφιερώνεται στους γονείς μου, Θεόδωρο και Περσεφόνη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑΣ	
1.1 ΓΕΝΙΚΑ	13
1.2 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΛΕΥΣΗ -SEAWORTHINESS	14
1.2.1 ΦΥΣΙΚΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ	14
1.2.1.1 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ	14
1.2.1.2 ΝΕΡΑ ΠΛΕΥΣΗΣ	15
1.2.1.3 ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	16
1.2.1.4 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ	17
1.2.1.5 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	17
1.2.1.6 ΚΩΔΙΚΑΣ ISM	17
1.2.2 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	18
1.2.2.1 ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	18
1.2.2.2 ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	19
1.2.2.3 ΑΓΝΟΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	19
1.2.2.4 ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	20
1.2.2.5 ΚΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	21
1.2.2.6 ΚΩΔΙΚΑΣ ISM ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ	21
1.2.3 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΟΥ	22
1.2.3.1 ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ	23
1.2.3.2 ΣΧΕΔΙΟ ΠΛΟΙΟΥ	24
1.2.3.3 ΕΓΓΡΑΦΑ ΑΜΕΣΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ	25
1.2.3.4 ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΗ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ	25
1.2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	26
1.3 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ	27
1.3.1 ΓΕΝΙΚΕΥΜΕΝΟ CARGO-WORTHINESS	27
1.3.2 ΕΙΔΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	30
1.3.3 ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ	31
1.3.3.1 ΚΑΚΗ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	32
1.3.3.2 ΚΑΚΗ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ	33

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΤΑ ΔΙΕΠΕΙ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	35
2.2 ΝΟΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ	36
2.3 Η ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΩΝ	37
2.3.1 ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΓΑΘΩΝ	37
2.3.2 ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	37
2.3.3 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	38
2.4 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)	38
2.5 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS)	40
2.5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ V ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ	45
2.5.1.1 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	46
2.5.1.2 ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	46
2.5.1.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	47
2.5.1.4 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	47
2.5.1.5 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	48
2.6 Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ISM)	48
2.6.1 ΚΩΔΙΚΑΣ ISM ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ	49
2.6.2 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ (DPA)	50
2.6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM	51
2.7 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ISPS)	54
2.7.1 ΤΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS	54
2.7.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ	55
2.7.3 ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	57
2.7.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	59

2.8 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	62
2.8.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	62
2.8.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	62
2.8.3 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	63
2.8.4 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ	63
2.8.5 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	64
2.8.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΟΥΣΙΩΝ	64
2.8.7 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ, ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	65
2.8.8 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (MARPOL 73/78)	66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	72
3.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	73
3.2.1 ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ	74
3.2.2 ΕΓΓΥΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ	74
3.2.3 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ	75
3.2.3.1 ΑΘΕΤΗΣΗ ΕΓΓΥΗΣΗΣ	75
3.2.3.2 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΘΕΤΗΣΗ ΕΓΓΥΗΣΗΣ	76
3.3 Η ΕΞΥΠΑΚΟΥΟΜΕΝΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑΣ	76
3.4 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑΣ	81
3.5 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑΣ ΣΕ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ	84
3.6 ΕΝΟΧΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ –TURNING THE BLIND EYE KNOWLEDGE	88

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ	94
4.2 ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	94
4.3 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ	96
4.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	99
4.5 Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	99
4.6 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ	100
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	102
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ/ ΠΗΓΕΣ	106
Α) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	106
Β) ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	106
Γ) ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ	106
1) ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ-ΚΡΑΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	106
2) ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ	107
Δ) ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ	108

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως σκοπό, αναλύοντας τη διαχρονική έννοια της αξιοπλοΐας, να προσεγγίσει ειδικότερα εξειδικευμένες συνιστώσες της, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και αξία στη σύγχρονη εξέλιξη των θαλασσιών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ανάλυση των εννοιών, ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Οι τομείς αυτοί συνδέονται άμεσα με την ύπαρξη του θεσμού των νηογνομόνων αλλά και της ναυτικής ασφάλισης, οι οποίοι εξασφαλίζουν τη λειτουργικότητα και την αποτελεσματικότητα τόσο στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας όσο και στον τομέα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Βασικό τμήμα της παρούσης εργασίας θα αποτελέσει η καταγραφή και ανάλυση του συναφούς θεσμικού πλαισίου, ενώ παράλληλα θα επιχειρηθεί η κριτική του αποτίμηση καθώς και η αποτύπωση σχετικών συμπερασμάτων και προτάσεων.

Λέξεις κλειδιά: αξιοπλοΐα, ασφάλεια, ναυσιπλοΐα, περιβάλλον, θεσμικό πλαίσιο

ABSTRACT

The purpose of the present thesis is, by analyzing the timeless value of seaworthiness, to particularly approach its specialized components, which present special interest and value to the modern development of sea transport. In this context, special focus will be given to the analysis of the concepts of navigational safety and environmental protection. These concepts are directly linked to the existence of the institution of classification societies but also to the marine insurance, which ensure the functionality and effectiveness, not only in the sector of navigational safety but also in the sector of the protection of the marine environment. A basic part of this thesis will be the recording and analysis of the relevant institutional framework while in the same time it will be attempted to critically evaluate it as well as to derive relevant conclusions and proposals.

Keywords: seaworthiness, safety, navigation, environment, institutional framework

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από τις απαρχές της, η ναυτιλιακή βιομηχανία στηρίζει αλλά και προωθεί το παγκόσμιο εμπόριο όλο και περισσότερο. Όσο η ναυτιλία εξελίσσεται τεχνολογικά τόσο ευκολότερη γίνεται η μεταφορά των αγαθών παγκοσμίως με αποτέλεσμα τη διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι στον 21^ο αιώνα περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω της ναυτιλίας. Συνεπώς για να διασφαλιστεί η εύρυθμη και σωστή λειτουργία αυτής της παγκόσμιας βιομηχανίας, να είναι ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή, θα πρέπει να ρυθμίζεται και να διέπεται από κανονισμούς και κανόνες που θα την καθιστούν σύγχρονη με το ολοένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον της παγκόσμιας οικονομίας.

Προκειμένου να βεβαιωθεί κανείς ότι η εν λόγω βιομηχανία διατηρείται ασφαλής και περιβαλλοντικά φιλική, είναι κρίσιμο να βεβαιωθεί ότι όλα τα πλοία διατηρούν υψηλά πρότυπα αναφορικά με τη συντήρηση, την ικανότητα του πληρώματος και την εκπαίδευση αυτού, τα πρότυπα ασφαλείας και την τήρησή τους... κ.α.. Σε αντίθετη περίπτωση, τεράστιες δαπάνες θα μπορούσαν να προκύψουν όπως για παράδειγμα περιβαλλοντική ρύπανση από διαρροή πετρελαίου, αυξήσεις ασφαλιστρών, αστάθεια στον εμπορικό κλάδο. Εδώ είναι που υπεισέρχεται η έννοια της αξιοπλοΐας, η οποία ασχολείται με τα θέματα της καταλληλότητας και ετοιμότητας του πλοίου από όλες τις απόψεις, από την άποψη των πληρωμάτων, της φυσικής ετοιμότητας το πλοίου, των διαπιστευτηρίων και απαραίτητων εγγράφων, της καταλληλότητας του φορτίου και της φόρτωσης αυτού καθώς και της ίδιας της ικανότητας ενός πλοίου να πλεύσει ασφαλώς προς τον προορισμό του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Γενικά η αξιοπλοΐα χαρακτηρίζεται ως η ικανότητα από όλες τις απόψεις, ενός πλωτού ναυπηγήματος να αντιμετωπίσει τους αναμενόμενους κινδύνους της θάλασσας που θα προκύψουν καθώς και να μεταφέρει το φορτίο του με ασφάλεια στον προορισμό του.¹

Ο ορισμός της αξιοπλοΐας επεκτείνεται πέραν της ικανότητας του πλοίου να εκτελέσει το ταξίδι, και στην ικανότητά του να παραδώσει το φορτίο του στον τελικό του προορισμό. Αυτό σημαίνει ότι η έννοια της αξιοπλοΐας περιλαμβάνει αρκετές παραμέτρους.

Η πρώτη από αυτές αφορά το αξιόπλοο του ίδιου του πλοίου. Αυτή η παράμετρος ασχολείται με τη συνολική ικανότητα του πλοίου και την ετοιμότητά του να επιχειρήσει το ταξίδι. Επίσης περιλαμβάνει την επάρκεια του πληρώματος όσων αφορά το πλήθος και την εκπαίδευση αυτού. Επεκτείνεται περαιτέρω στην κατοχή των κατάλληλων εγγράφων και πιστοποιητικών ενός πλοίου για είσοδο και έξοδο από τους λιμένες χωρίς καθυστερήσεις και άλλα προβλήματα.

Η δεύτερη παράμετρος της αξιοπλοΐας αφορά στην ικανότητα του πλοίου να μεταφέρει το συμφωνηθέν φορτίο. Το πλοίο μπορεί έχει την ικανότητα για να μεταφέρει φορτίο γενικά, αλλά κάποια φορτία χρειάζονται ειδικές ρυθμίσεις και εξοπλισμό τα οποία θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να παρέχονται από το πλοίο που θα κάνει τη μεταφορά τους.²

Συνεπώς ένα πλοίο μπορεί να είναι αξιόπλοο για να αντιμετωπίσει τους κινδύνους ενός ταξιδιού αλλά να μην θεωρείται αξιόπλοο από την άποψη της ικανότητάς του να μεταφέρει συγκεκριμένο φορτίο για αυτό το ταξίδι.

¹ *McFadden v Blue Star Line*, [1905] 1 K.B. 697 and *Kopitoff v Wilson* (1876) 1 QBD 377 at p 380

² *Actis Co. Ltd. v The Sanko Steamship Co. Ltd., (The Aquacharm)*, [1982] 1 Lloyd's Rep. 7

1.2 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΛΕΥΣΗ (SEAWORTHINESS)

Η αξιοπλοΐα ενός πλωτού ναυπηγήματος δεν περιορίζεται στη φυσική ικανότητα του αυτού. Η πλευστότητα του κελύφους του και η σωστή λειτουργία της μηχανής του, δεν επαρκούν για να χαρακτηριστεί αξιόπλοο. Σημαντικά στοιχεία για να θεωρηθεί καθ' όλα έτοιμο είναι και ο ναυπηγικός και τεχνολογικός εξοπλισμός του, η ικανότητα του πληρώματος, τα σωστά έγγραφα του πλοίου. Συνεπώς η καταλληλότητα ενός πλοίου προς πλεύση μπορεί να διαχωριστεί σε φυσική ετοιμότητα, καταλληλότητα πληρώματος και απαραίτητα έγγραφα πλοίου.

1.2.1 ΦΥΣΙΚΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ

Η φυσική ετοιμότητα ενός πλοίου αφορά την κατάσταση του ίδιου του σκάφους. Σχετίζεται δηλαδή με την ετοιμότητά του να αντιμετωπίσει του συνήθεις κινδύνους της θάλασσας που δυνητικά θα αντιμετωπίσει στο ταξίδι του. Αυτά λαμβάνοντας υπόψη την ηλικία του πλοίου, τον τύπο του, τα νερά πλεύσης καθώς και τη χρονική περίοδο απόπλου. Συνεπώς αυτό το είδος αξιοπλοΐας εξετάζει τη μηχανή, τα αμπάρια, τις σωληνώσεις, το κύτος κ.α. Απαιτείται από τον μεταφορέα να φροντίσει για τη σωστή λειτουργία όλων αυτών των μερών του πλοίου. Επίσης, σε περίπτωση εκ των υστέρων απόδειξης μη αξιοπλοΐας του πλοίου, ο μεταφορέας θα πρέπει να αποδειξει ότι άσκησε δέουσα επιμέλεια για να κάνει το πλοίο αξιόπλοο, ούτως ώστε να προστατεύσει τα συμφέροντά του. Η αξιοπλοΐα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις διαφορετικές κατά περίπτωση καταστάσεις που περιβάλλουν το ταξίδι. Αυτές αφορούν την χρονική περίοδο του ταξιδιού, τη θαλάσσια διαδρομή, το είδος των νερών στα οποία θα πλεύσει, τον τύπο του πλοίου, την υφιστάμενη τεχνολογία, τον τύπο του φορτίου και το λιμάνι προορισμού. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί ένα πλοίο να θεωρείται αξιόπλοο για ένα ταξίδι σε έναν προορισμό αλλά αναξιόπλοο για ένα διαφορετικό προορισμό με διαφορετικές συνθήκες ταξιδιού.³

1.2.1.1 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Ο χρόνος κατά τον οποίο πραγματοποιείται ένα θαλάσσιο ταξίδι παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στον καθορισμό ενός πλοίου ως αξιόπλοο ή μη. Αυτό συμβαίνει

³ *Daniels v Harris, (1874-75) L.R. 10 C.P. 1 at p.6*

διότι ένα πλοίο μπορεί να είναι καθ' όλα κατάλληλο για να εκτελέσει ένα ταξίδι κατά την καλοκαιρινή περίοδο αλλά το ίδιο πλοίο να θεωρηθεί μη κατάλληλο για το ίδιο ταξίδι με το ίδιο φορτίο κατά τη χειμερινή περίοδο. Συνεπώς ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να προετοιμάσει το πλοίο του κατάλληλα για να μπορέσει να πραγματοποιήσει το εκάστοτε ταξίδι. Για παράδειγμα, στην υπόθεση *Moore v Lunn*⁴, ο δικαστής Justice Bankes αποφάνθηκε ότι το πλοίο, το οποίο ξεκίνησε το ταξίδι του με φορτίο αποτελούμενο από κορμούς ξύλων οι οποίοι δεν ήταν δεμένοι στο κατάστρωμα και δεν είχε επαρκές πλήρωμα, ήταν τελικά αναξιόπλοο καθότι κατά τη χειμερινή περίοδο όπου και έγινε το ταξίδι θα έπρεπε να αναμένεται κακοκαιρία και συνεπώς να είχαν παρθεί τα κατάλληλα μέτρα από πλευράς του μεταφορέα.

1.2.1.2 ΝΕΡΑ ΠΛΕΥΣΗΣ

Αναφέρθηκε προηγουμένως ότι τα νερά πλεύσης αποτελούν ένα από τους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον καθορισμό της αξιοπλοΐας ενός πλοίου. Το θαλασσινό νερό ή το γλυκό νερό, οι ωκεανοί και τα ποτάμια απαιτούν διαφορετική αντιμετώπιση από πλευράς πλοιοκτήτη, το καθένα ξεχωριστά. Σε περίπτωση που το ταξίδι ενός πλοίου περιλαμβάνει διαφορετικού είδους νερό, για παράδειγμα από ένα ποτάμι να χρειαστεί το πλοίο να μεταβεί σε μία λίμνη με γλυκό νερό ή σε έναν ωκεανό με αλμυρό νερό θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να φροντίσει το πλοίο του να είναι αξιόπλοο για καθένα από τα διαφορετικά σκέλη του ταξιδιού. Αυτό έχει τη δυνατότητα να το πράξει είτε στην αρχή του ταξιδιού, είτε πριν από τις επιμέρους μεταβάσεις από το ένα σκέλος του ταξιδιού στο άλλο.

Για παράδειγμα, στην υπόθεση *The Quebec Marine Insurance Company v The Commercial Bank of Canada*⁵ το πλοίο ήταν ασφαλισμένο για ένα ταξίδι από το Μόντρεαλ στο Χάλιφαξ, το οποίο περιλάμβανε πλεύση σε ποτάμι και θάλασσα. Ο λέβητας του πλοίου είχε ένα ελάττωμα το οποίο δεν ήταν εμφανές στο ποτάμι σκέλος του ταξιδιού αλλά τη στιγμή που το πλοίο βγήκε στη θάλασσα το ελάττωμα έγινε εμφανές και το πλοίο έπρεπε να δεξαμενιστεί και να επισκευαστεί. Ο δικαστής *Renzance* αποφάνθηκε ότι το πλοίο δεν ήταν κατάλληλο για να πλεύσει στη θάλασσα με αποτέλεσμα να κριθεί αναξιόπλοο. Συνεπώς ο ασφαλιστής δεν ήταν υποχρεωμένος

⁴ *Moore v Lunn*, (1923) 15 L.L. Rep. 155

⁵ *The Quebec Marine Insurance Company v The Commercial Bank of Canada*, (1869-71) L.R. 3 P.C. 234

για αποζημίωση καθώς ο ασφαλισμένος ήταν υπαίτιος και υποχρεωμένος να παράσχει αξιόπλοο πλοίο.

1.2.1.3 ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ο τύπος του πλοίου αποτελεί είναι επίσης ένας σημαντικός παράγοντας καθορισμού της αξιοπλοΐας ενός πλοίου υπό δύο έννοιες. Πρώτα εξαρτάται από τα νερά στα οποία πρόκειται να ταξιδέψει και έπειτα από το είδος του φορτίου που θα μεταφέρει. Ένας τύπος πλοίου μπορεί να θεωρείται κατάλληλος για πλόες σε γλυκά νερά, ποτάμια ή λίμνες αλλά να μην επαρκεί για θαλάσσιες πλόες. Επίσης ένα πλοίο μπορεί να είναι ικανό να μεταφέρει ένα είδος φορτίου, όπως για παράδειγμα σιτηρά αλλά να θεωρείται ακατάλληλο για τη μεταφορά υγροποιημένου αερίου.

Στην υπόθεση *Burges v Wickham*⁶, το πλοίο *Ganges*, ένα ποταμόπλοιο ναυπηγήθηκε στην Αγγλία με σκοπό να κάνει πλόες στον Ινδό ποταμό. Το πλοίο έπρεπε να ταξιδέψει από το Λίβερπουλ όπου και ναυπηγήθηκε, μέχρι την Καλκούτα όπου και έπρεπε να παραδοθεί. Συστήθηκε ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο και κάλυπτε τους κινδύνους του θαλάσσιου ταξιδιού και ο πλοιοκτήτης φρόντισε να κάνει τις απαραίτητες ενισχυτικές μετατροπές στο πλοίο του για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στους κινδύνους του θαλάσσιου ταξιδιού. Επίσης ο πλοιοκτήτης πλήρωσε επιπλέον ασφάλιστρο το οποίο κάλυπτε τους υψηλούς κινδύνους που απέρρεαν από ένα τέτοιο ταξίδι ενός τέτοιου πλοίου, αφού είχε ενημερώσει τους ασφαλιστές για τις μετατροπές που έκανε στο πλοίο. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο αντιμετώπισε βαριά θύελλα με αποτέλεσμα να χαθεί. Οι ασφαλιστές ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο καθώς δεν είχε κατασκευαστεί για παρόμοια ταξίδια. Το δικαστήριο όμως αποφάνθηκε ότι κάτι τέτοιο δεν ίσχυε καθότι, πριν την εκκίνηση του ταξιδιού είχαν παρθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα και είχαν γίνει όλες οι δυνατές μετατροπές ούτως ώστε να γίνει το πλοίο αξιόπλοο για ταξίδι στη θάλασσα. Επίσης εφόσον οι ασφαλιστές συμφώνησαν να ασφαλίσουν το πλοίο και είχαν γνώση των μετατροπών, ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλλουν αποζημίωση για ολική απώλεια του πλοίου.

⁶ *Burges v Wickham* 3 B & S 669

1.2.1.4 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Η αξιοπλοΐα ενός πλοίου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την υπάρχουσα τεχνολογία που χρησιμοποιείται στη ναυτιλιακή βιομηχανία την εκάστοτε χρονική περίοδο. Ένα πλοίο δεν χρειάζεται να φέρει μια καινούρια τεχνολογία εκτός κι αν αυτή χρησιμοποιείται από το σύνολο των πλοίων και θεωρείται πλέον απαραίτητη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Για παράδειγμα τα δορυφορικά συστήματα δεν χρησιμοποιούνταν από τα πλοία στο κοντινό παρελθόν. Πλέον όμως, η πρακτική τους εφαρμογή και χρήση από τη ναυτιλία τα έχουν καταστήσει απαραίτητα έως και υποχρεωτικά σε κάποιες περιπτώσεις. Κατά συνέπεια η συνήθης πρακτική, η γνώση και η διαθέσιμη τεχνολογία είναι τα στοιχεία που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως αξιόπλοο ή μη.

1.2.1.5 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα είναι να διασφαλίσει ό, τι το πλοίο και ο εξοπλισμός του βρίσκονται σε καλή κατάσταση πριν και κατά την εκκίνηση του ναυτικού ταξιδιού. Αυτό περιλαμβάνει την υποχρέωση του μεταφορέα να είναι τα μηχανικά μέρη και εξαρτήματα του πλοίου σε καλή κατάσταση, να λειτουργούν σωστά και να είναι καλώς διατηρημένα. Συνεπώς ο μεταφορέας θα πρέπει να διεξάγει επιθεωρήσεις με τις οποίες θα διασφαλίζει ό, τι ο εξοπλισμός του πλοίου βρίσκεται σε σωστή κατάσταση λειτουργίας. Επίσης εάν ο επιθεωρητής κρίνει πως πρέπει να γίνουν κάποιες επισκευές και επιδιορθώσεις, τότε ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να τις πραγματοποιήσει.

Ο μεταφορέας θα πρέπει επίσης να φροντίζει να εξοπλίζει το πλοίο του με την υπάρχουσα και απαραίτητη τεχνολογία, όπως το ραντάρ και τα συστήματα εξαερισμού του φορτίου χωρίς όμως να είναι υποχρεωμένος να εφαρμόσει πρωτοποριακές και τελευταίες τεχνολογίες όπως αναφέραμε παραπάνω.

1.2.1.6 ΚΩΔΙΚΑΣ ISM

Παράλληλα με τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος, ένας νέος κώδικας, ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης Ασφάλειας (γνωστός ως ISM Code) εισήχθη και ενσωματώθηκε στη σύμβαση SOLAS στο κεφάλαιο IX. Ο κώδικας αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, εισάγοντας μια σειρά από μέτρα για να εξασφαλίσει ότι τα πλοία συμβαδίζουν με συγκεκριμένα πρότυπα. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν τη συντήρηση και τον

έλεγχου του σκάφους και του εξοπλισμού του, και η διενέργεια τακτικών ελέγχων για να βεβαιωθεί ότι το πλοίο είναι συνεχώς σε συμμόρφωση με τον κώδικα

1.2.2 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Το πλήρωμα ενός πλοίου και η σωστή κατάρτισή του είναι ένας ακόμα βασικός παράγοντας της αξιοπλοΐας ενός πλοίου. Πράγματι τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα μπορούν να αναχθούν, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, σε ανθρώπινο λάθος. Μία έκθεση της Θαλάσσιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας με τίτλο 'Το ανθρώπινο στοιχείο στα ναυτικά ατυχήματα',⁷ έδειξε ότι ο ανθρώπινος παράγοντας ήταν παρών σε ένα μεγάλο ποσοστό ναυτικών ατυχημάτων. Το ποσοστό αυτό σε περιπτώσεις συγκρούσεων έφτανε το 90% και σε περίπτωση φωτιάς ή επαφής έφτανε το 75%.

Ακόμα και αν ένα πλοίο είναι φυσικά κατάλληλο, μπορεί να μη διαθέτει το κατάλληλο ή επαρκές πλήρωμα και αυτό μπορεί να αυξήσει τις πιθανότητες να εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα το οποίο με τη σειρά του να επιφέρει απώλεια, φθορά ή ζημία του φορτίου ή ακόμα και του ίδιου του πλοίου.

Συνεπώς έγκειται στην ευθύνη του μεταφορέα όχι μόνο να επανδρώσει το πλοίο του με κατάλληλα εκπαιδευμένο και επαρκές πλήρωμα, αλλά και να φροντίσει ό, τι το πλήρωμα αυτό θα είναι εξοικειωμένο και θα έχει γνώση των ιδιαιτεροτήτων του συγκεκριμένου πλοίου καθώς και οποιωνδήποτε άλλων ειδικών συνθηκών πάνω σε αυτό.

1.2.2.1 ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ευθύνη του μεταφορέα όπως είπαμε παραπάνω είναι η πλήρης και σωστή επάνδρωση του πλοίου. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δίνεται στην επιλογή του καπετάνιου και του πρώτου μηχανικού καθώς η διαχείριση πλοίου βρίσκεται σε αυτούς τους δύο. Ένα σωστά εκπαιδευμένο πλήρωμα θα πρέπει να είναι ικανό να χειρίζεται τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του πλοίου και να είναι ικανό να ανταποκρίνεται σε όποιες δυσκολίες προκύψουν στο ταξίδι. Επιπρόσθετα ο μεταφορέας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη συμπεριφορά του καπετάνιου ή του πρώτου μηχανικού πάνω στο

⁷ Η έρευνα διεξήχθη από το Tavistock Institute of Human Relations το 1991 για λογαριασμό της Θαλάσσιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας. Την έκθεση επιμελήθηκε ο D.T. Bryant HMSO, ISBN 0 11 551004 4, 1991, p 2

πλοίο καθώς ένας καπετάνιος δε θα μπορεί για παράδειγμα να ασκήσει τα καθήκοντά του εάν είναι άρρωστος ή βρίσκεται υπό την επήρεια αλκοόλ.⁸

1.2.2.2 ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ο επαρκής αριθμός μελών πληρώματος προκειμένου να παρασχεθεί η απαιτούμενη υπηρεσία και να διασφαλιστεί ότι σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης θα υπάρχουν αρκετοί ναυτικού για να φέρουν εις πέρας τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, είναι επίσης σημαντικό στοιχείο για την αξιοπλοΐα ενός πλοίου.

Επιπρόσθετα, εάν ο μεταφορέας έχει φροντίσει να επανδρώσει με το σωστό αριθμό μελών πληρώματος το πλοίο και κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης κάποιο από τα μέλη αυτά αποχωρήσει από το πλοίο, τότε ο μεταφορέας υποχρεούται να αναπληρώσει άμεσα το κενό που δημιουργήθηκε καθώς σε αντίθετη περίπτωση το πλοίο θα θεωρηθεί αναξιόπλοο.⁹

1.2.2.3 ΑΓΝΟΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Όταν ασχολούμαστε με τον ανθρώπινο παράγοντα αναφορικά με την αξιοπλοΐα, θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ δύο καταστάσεων. Στην πρώτη περίπτωση όπου το πλήρωμα είναι ανίκανο να διαχειριστεί το πλοίο, έχουμε να κάνουμε καθαρά με μία περίπτωση αναξιοπλοΐας. Σε μια δεύτερη περίπτωση όπου το πλήρωμα είναι ικανό και καθ' όλα καταρτισμένο με τις απαραίτητες γνώσεις και ο μεταφορέας παραλείπει να παράσχει σημαντικές πληροφορίες για το πλοίο καθιστώντας σε κίνδυνο το πλοίο το φορτίο αλλά και το ίδιο το πλήρωμα, τότε έχουμε να κάνουμε με άγνοια πληρώματος. Στη δεύτερη αυτή περίπτωση, το πλήρωμα δεν υστερεί σε κάποιο χαρακτηριστικό ή προαπαιτούμενο στοιχείο, αλλά υστερεί σε ενημέρωση από τον μεταφορέα με αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται το πλοίο αναξιόπλοο.

Για παράδειγμα, στην υπόθεση *Standard Oil Company v Clan Line Steamers*¹⁰ ο πλοιοκτήτης δεν μετέφερε στον καπετάνιο την πληροφορία που είχε από τον κατασκευαστή του πλοίου σχετικά με την απαραίτητη ποσότητα νερού στις δεξαμενές έρματος και τον σωστό τρόπο φόρτωσης του πλοίου. Ο καπετάνιος διέταξε το πλήρωμα να αδειάσει δύο δεξαμενές έρματος με αποτέλεσμα να αναποδογυρίσει το

⁸ *Moore and Another v Lunn and Others*, (1923) 15 Ll. L. Rep. 155

⁹ *Burnard & Alger, Ltd. v Player & Co.* (1928) 31 Ll. L. Rep. 281

¹⁰ *Standard Oil Company New York v Clan Line Steamers Limited* [1924] A.C. 100 p. 120-121

πλοίο και τελικά να βυθιστεί. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ακόμα και ένας έμπειρος και επιδέξιος καπετάνιος δε θα μπορούσε να γνωρίζει αυτό το γεγονός σχετικά με την κατασκευή του πλοίου χωρίς πρότερη ενημέρωση.

1.2.2.4 ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Είναι επίσης πολύ σημαντικό να γίνει διάκριση ανάμεσα στους όρους αμέλεια και ανικανότητα πληρώματος καθότι αυτός ο διαχωρισμός παίζει πολύ σημαντικό ρόλο σε περιπτώσεις απώλειας ή φθοράς για τους ασφαλιστές και τους ασφαλιζόμενους.

Ένα μέλος πληρώματος θεωρείται ικανό εάν διαθέτει τη γνώση, την εμπειρία και τις ικανότητες για να επιτελεί την εργασία που του έχει ανατεθεί πάνω στο πλοίο. Σε αντίθετη περίπτωση δεν θεωρείται ικανό εάν 'δεν διαθέτει το επίπεδο των ικανοτήτων ή δεξιοτήτων που αναμένονται από ναυτικούς με τον ίδιο βαθμό'¹¹. Συνεπώς, στην περίπτωση της ανικανότητας το πλήρωμα δεν διαθέτει την εμπειρία και τη γνώση για να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί για να πάνε το πλοίο με ασφάλεια στον προορισμό του, με αποτέλεσμα το εν λόγω πλοίο να θεωρείται αναξίοπλοο. Όμως εάν ο πλοιοκτήτης επέλεξε το πλήρωμα του πλοίο με τη δέουσα προσοχή αναφορικά με τις ικανότητες, τις γνώσεις και την εμπειρία και φρόντισε το πλοίο να διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό και τα απαραίτητα έγγραφα αλλά το πλήρωμα δεν εκτέλεσε τα καθήκοντά του με υπευθυνότητα, αποτυγχάνοντας να αντιμετωπίσει τους όποιους κινδύνους ενδεχομένως να αντιμετωπίσει το πλοίο, τότε έχουμε να κάνουμε με υπόθεση αμέλειας και όχι ανικανότητας. Σε μία τέτοια περίπτωση αμέλειας πληρώματος, το πλοίο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί αναξίοπλοο¹². Για παράδειγμα, στην υπόθεση *Hedley v The Pinkney and Sons Steamship*¹³ το πλοίο ήταν καθ' όλα αξίοπλοο για να αντιμετωπίσει τους κινδύνους του ταξιδιού. Το πλοίο είχε ένα άνοιγμα στο διάδρομο καταστρώματος το οποίο ήταν σχεδιασμένο κατά τέτοιο τρόπο ούτως ώστε αυτό το σημείο να κλείνει με ένα συρόμενο κιγκλίδωμα για σκοπούς ασφαλείας. Τα πλοίο αντιμετώπισε μία θύελλα κατά την οποία ένα μέλος πληρώματος έπεσε στη θάλασσα μέσα από αυτό το άνοιγμα, το οποίο κατά τη διάρκεια της θύελλας ήταν ανοικτό, με αποτέλεσμα να πνιγεί. Η χήρα του εκλιπόντος ισχυρίστηκε στο δικαστήριο πως το πλοίο ήταν αναξίοπλοο επειδή το προστατευτικό κιγκλίδωμα δεν ήταν στη θέση του. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι εφόσον το

¹¹ Roger White, *The Human Factor in Unseaworthiness Claims*, LMCLQ 1995, 2 May 221-239 p.223

¹² *Steel et Al. v The State Line Steamship Company*, (1877-78) L.R. 3 App. Cas. 72. Lord Blackburn

¹³ *Hedley v The Pinkney and Sons Steamship Company, Limited* [1892] 1 Q.B. 58

κιγκλίδωμα ήταν στη διάθεση του πληρώματος να το χρησιμοποιήσει για να κλείσει το άνοιγμα στο διάδρομο και ήταν σε καλή λειτουργική κατάσταση, το πλοίο δεν θεωρείται αναξιόπλοο καθότι το συμβάν προκλήθηκε από αμέλεια του πληρώματος να τοποθετήσει το κιγκλίδωμα.

1.2.2.5 ΚΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Η ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Σε κάποιες περιπτώσεις θα πρέπει να γίνεται σαφής διαχωρισμός των εννοιών κακή διαχείριση και ανικανότητα. Όσον αφορά στην ανικανότητα, έχουμε κάνει σαφές ότι σε αυτή την περίπτωση, το πλήρωμα δεν είναι ικανό να φέρει εις πέρας τα καθήκοντά του και να πάει το πλοίο με ασφάλεια στον προορισμό του. Η περίπτωση όμως της κακής διαχείρισης διαφοροποιείται από αυτή της ανικανότητας καθώς το πλήρωμα είναι ικανό και αρμόδιο να εκτελέσει τα καθήκοντά του, αλλά δεν φρόντισε σωστά τον εξοπλισμό το πλοίου. Κατ' αυτή την έννοια, το πλοίο δεν θεωρείται αναξιόπλοο και ο πλοιοκτήτης δεν θεωρείται υπαίτιος εφόσον έχει προβλεφθεί ρήτρα κακής διαχείρισης στο ναυλοσύμφωνο που έχει συνάψει.¹⁴ Επίσης, σύμφωνα με τους Κανόνες Hague –Visby, και δυνάμει του άρθρου IV, ο μεταφορέας προστατεύεται από την κακή διαχείριση του πλοίου.

1.2.2.6 ΚΩΔΙΚΑΣ ISM ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ

Ο Κώδικας ISM εισήχθη για να ασχοληθεί με το θέμα της ασφάλειας πάνω στα πλοία και την προστασία του περιβάλλοντος. Ο κώδικας απαιτεί οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εισαγάγουν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System, SMS) το οποίο θα έχει να κάνει μεταξύ άλλων με την εκπαίδευση του πληρώματος, την εργασία και με το να φροντίζει ότι όλες οι απαραίτητες πληροφορίες για τη σωστή διαχείριση του πλοίου είναι διαθέσιμες σε όλο το πλήρωμα. Και παρόλο που ο κώδικας ISM δεν αποτελεί μέρος των Κανόνων Hague –Visby, μπορεί να θεωρηθεί ως ένα πλαίσιο το οποίο δίνει κατευθυντήριες γραμμές αναφορικά με τους τρόπους που μπορεί ένα πλοίο να είναι αξιόπλοο.¹⁵ Τα πιστοποιητικά επίσης που απαιτεί ο κώδικας αποτελούν μέρος των εγγράφων του πλοίου που είναι απαραίτητα στην απόδειξη της αξιόπλοης κατάστασης ενός πλοίου.

¹⁴ *Rowson v Atlantic transport*, [1903] 2 K.B. 666

¹⁵ *The Eurasian Dream*. [2002] 1 Lloyd's Rep. 719

1.2.3 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΟΥ

Ακόμα και αν ο μεταφορέας έχει φροντίσει για την φυσική αξιοπλοΐα του πλοίου του και το έχει επανδρώσει με το κατάλληλα εκπαιδευμένο πλήρωμα, μπορεί αυτό το πλοίο να θεωρηθεί μη αξιόπλοο. Ο λόγος είναι ότι το πλοίο πρέπει να φέρει ορισμένα έγγραφα τα οποία πιστοποιούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα και τη συμμόρφωσή του στους διεθνείς και εθνικούς κανόνες και κανονισμούς. Τέτοιου είδους έγγραφα είναι πολύ σημαντικά καθώς επιτρέπουν σε ένα πλοίο να εισέρχεται και να εξέρχεται από λιμένες. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM ή του Κώδικα ISPS και έχουν να κάνουν είτε με το μεταφερόμενο φορτίο, είτε με την ικανότητα πλοήγησης του πλοίου, είτε ακόμα με τη δραστηριότητα του πλοίου. Επιπλέον δεν αρκεί μόνο απλά να υπάρχουν αυτά τα πιστοποιητικά, αλλά να είναι και ανανεωμένα και να ελέγχονται τακτικά.

Συνεπώς, το πλοίο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα έγγραφα πλοήγησης για τη θαλάσσια διαδρομή που θα διανύσει, όπως ναυτικοί χάρτες και επίσης με τα σχέδια του ίδιου του πλοίου. Επιπρόσθετα, εάν οι κανονισμοί του λιμένα προορισμού απαιτούν συγκεκριμένα πιστοποιητικά και έγγραφα, τότε το πλοίο θα πρέπει να τα διαθέτει για να θεωρείται αξιόπλοο.¹⁶ Ωστόσο, εάν αυτά τα έγγραφα δεν συνηθίζεται να υπάρχουν επάνω στο πλοίο ή εκδίδονται στο όνομα του μεταφορέα, η έλλειψή τους δεν καθιστά το πλοίο αναξιόπλοο, εκτός και αν αποδειχτεί ότι ο μεταφορέας γνώριζε εκ των προτέρων ότι ήταν απαραίτητα για το συγκεκριμένο λιμένα και αμέλησε να τα παρέχει στο πλοίο.¹⁷

Τα απαιτούμενα έγγραφα μπορούν να διαχωριστούν σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη αφορά στα έγγραφα πλοήγησης τα οποία διασφαλίζουν την ασφαλή του ναυσιπλοΐα. Η δεύτερη αφορά στα σχέδια του πλοίου και έχει να κάνει με την παροχή πληροφορίας στο πλήρωμα αναφορικά με τη σωστή διαχείριση των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού του πλοίου. Τέλος, η Τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει οποιοδήποτε άλλο έγγραφο το οποίο είναι απαραίτητο για το πλοίο ούτως ώστε να μπορεί να φορτώνει και να εκφορτώνει διάφορα φορτία αλλά και να πλέει με ασφάλεια προς τον προορισμό του.

¹⁶ *Chellew Navigation Company, Ltd. v A.R.Appelquist Kolimport, A.G. (1933) 45 L.L. Rep. 190*

¹⁷ *Tossa Marine Co Ltd. v Alfred Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.M.B.H., The 'Derby', [1985] 2 Lloyd's Rep. 325*

1.2.3.1 ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ

Το πλοίο πρέπει να διαθέτει επαρκείς και ενημερωμένους χάρτες ναυσιπλοΐας, κατευθύνσεις πλεύσης (sailing directions), λίστα ειδοποιήσεων των ναυτικών (notice to mariners), πίνακες παλίρροιας και άμπωτις και ότι επιπλέον έγγραφο χρειάζεται για να εκτελέσει το συγκεκριμένο ταξίδι με ασφάλεια. Αυτά τα έγγραφα θεωρούνται εξίσου σημαντικά με τον υπόλοιπο εξοπλισμό που διαθέτει το πλοίο, όπως το ραντάρ και η πυξίδα, και ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να τα παρέχει.¹⁸ Επίσης το πλοίο πρέπει να διαθέτει εκτός από τους χάρτες για το συγκεκριμένο ταξίδι που θα εκτελέσει, αλλά και επιπλέον χάρτες για πιθανές εναλλακτικές οδούς πλεύσης που μπορεί να προκύψουν. Σύμφωνα με προηγούμενες παραγράφους του παρόντος κεφαλαίου, διαπιστώνουμε ότι το καθήκον του πλοιοκτήτη ή του μεταφορέα σε κάθε περίπτωση, να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο, είναι προσωπικό και δεν μπορεί να ανατεθεί σε τρίτου. Παρόλα αυτά ο πλοιοκτήτης μπορεί να αναθέσει στον πράκτορά του ή στον πλοίαρχο του πλοίου του την ευθύνη της σωστής διαχείρισης και παρακολούθησης των απαραίτητων εγγράφων του πλοίου του, χωρίς να απαρνείται της ευθύνης για παροχή ενός αξιόπλοου πλοίου.¹⁹

Τα έγγραφα που πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο και επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του διαφέρουν και εξαρτώνται από ‘ το νόμο της σημαίας του πλοίου, τους κανονισμούς ή τις νομοθετικές διοικητικές πρακτικές των κυβερνητικών ή τοπικών αρχών στο λιμένα προορισμού’²⁰

Για παράδειγμα, στην υπόθεση του *The Marion*²¹, το πλοίο περίμενε για αγκυροβόλιο στο Teeside. Ο πλοίαρχος διέταξε το πλήρωμα να αγκυροβολήσει λίγο έξω από το λιμάνι μέχρι να έρθει η σειρά του πλοίου για να δέσει στην προβλήτα. Ο πλοίαρχος δεν είχε συνειδητοποιήσει ότι ο αγωγός Ekofisk βρισκόταν σε εκείνη την περιοχή, καθότι συμβουλευτήκε έναν παλαιότερο χάρτη, με αποτέλεσμα να πάθει ζημιές ο αγωγός εξαιτίας του πλοίου. Στην αρχή του ταξιδιού ο πλοίαρχος ζήτησε από τον υποπλοίαρχο να του φέρει τους χάρτες της περιοχής και ο δεύτερος του προσκόμισε ένα παλαιό και όχι ενημερωμένο χάρτη. Ωστόσο εάν ο υποπλοίαρχος είχε κοιτάξει καλύτερα στο δωμάτιο χαρτών θα έβρισκε τους καινούριους χάρτες. Ο πράκτορας του πλοιοκτήτη είχε φροντίσει να εφοδιάσει το πλοίο με καινούριους

¹⁸ *Grand Champion Tankers Ltd v Norpipe A/s and Others (The Marion)*, [1982] 2 Lloyd's Rep. 52

¹⁹ *Union of India v N.V. Reederij Amsterdam, (The Amstelslot)*, [1963] 2 Lloyd's Rep 223

²⁰ *Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.M.B.H v Tossa Marine Co. Ltd. (The Derby)*, [1985] 2 Lloyd's Rep. 325, p 331

²¹ *Grand Champion Tankers Ltd v Norpipe A/s and Others (The Marion)*, [1982] 2 Lloyd's Rep. 52

χάρτες αλλά δεν φρόντισε να διαπιστώσει εάν ο πλοίαρχος τους χρησιμοποιούσε και εάν είχε αφαιρέσει τους παλιούς χάρτες από το δωμάτιο χαρτών. Επίσης δεν είχε φροντίσει να υπάρχει ένα σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου των χαρτών του πλοίου. Σαν αποτέλεσμα, το πλοίο κρίθηκε αναξιόπλοο λόγω έλλειψης ενημερωμένων χαρτών.

1.2.3.2 ΣΧΕΔΙΟ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο θα πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένο με σχέδια τα οποία δείχνουν το σωστό τρόπο λειτουργίας όλων των μηχανημάτων και εξαρτημάτων πάνω σε αυτό, για να μπορεί να γίνεται σωστή διαχείριση του πλοίου. Κάτι τέτοιο είναι σημαντικό επειδή παρόλο που ίσως το πλήρωμα να μην είναι σωστά εκπαιδευμένο και δεν έχει εμπειρία με ένα συγκεκριμένο είδος πλοίου, μπορεί διαβάζοντας τα σχέδια και τα εγχειρίδια του πλοίου να διασφαλίσουν τη σωστή διαχείριση αυτού ή ακόμα και να αποτρέψουν κάποιο ατύχημα.

Στην υπόθεση *The Farrandoc*²² ο πλοιοκτήτης προσέλαβε έναν δεύτερο μηχανικό τη μέρα απόπλου του πλοίου από το λιμάνι αφετηρία. Έλεγε τα πιστοποιητικά του ναυτικού χωρίς όμως να πιστοποιήσει την εμπειρία του ή να την κατάρτισή του σχετικά με τον τύπο του πλοίου όπως το *The Farrandoc*. Το πλοίο δεν έφερε σχέδια σχετικά με το σύστημα σωληνώσεων του μηχανοστασίου του και ο πλοιοκτήτης δεν φρόντισε να προσανατολίσει τον νεοπροσληφθέντα ναυτικό σχετικά με τα συστήματα του πλοίου. Όταν το πλοίο έφτασε στο λιμάνι προορισμού στο Μόντρεαλ και με σκοπό τη σταθεροποίηση του πλοίου κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος έδωσε εντολή να γεμίσει η δεξαμενή έρματος νούμερο δύο με έρμα. Ωστόσο, ο εν λόγω δεύτερος μηχανικός άνοιξε τη λάθος βαλβίδα με αποτέλεσμα να εισέλθει θαλασσίνο νερό στη δεξαμενή φορτίου νούμερο δύο. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι σε περίπτωση που ο μηχανικός είχε λάβει γνώση για τη συγκεκριμένη δομή των σωληνώσεων του μηχανοστασίου θα είχε αποφύγει να κάνει αυτό το λάθος. Για να αποδείξει ο πλοιοκτήτης ότι το πλοίο του ήταν αξιόπλοο και να τεθεί θέμα αμέλειας από πλευράς του ναυτικού, θα πρέπει να αποδείξει ότι ακόμα και να ο ναυτικός γνώριζε το σχεδιάγραμμα των σωληνώσεων, το λάθος δε θα μπορούσε να αποφευχθεί. Συνεπώς καταλαβαίνει κανείς ότι ακόμα και αν το πλήρωμα δεν είναι ικανό να φέρει εις πέρας το καθήκον του λόγω έλλειψης κατάρτισης, η παροχή των

²² *Robin Hod Flour Mills, Ltd. v N. M. Paterson & Sons, Ltd., (The Farrandoc)*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 276

σχεδίων του πλοίου μπορεί να μειώσει ή ακόμα και να αποτρέψει την πιθανότητα ζημίας ή απώλειας του πλοίου ή του φορτίου του.

1.2.3.3 ΕΓΓΡΑΦΑ ΑΜΕΣΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ

Μερικές φορές οι λιμενικές αρχές, ή η σημαία του πλοίου ή ακόμα οι κανόνες και κανονισμοί που διέπουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να απαιτούν από το πλοίο να φέρει κάποια συγκεκριμένα έγγραφα τα οποία δεν αφορούν στην ασφαλή πλοήγησή του ή στα σχέδια του πλοίου, και να μην επιτρέπουν στο πλοίο να μπει σε κάποιο λιμάνι, να φορτώσει ή να εκφορτώσει, εάν δεν τα διαθέτει. Σε αυτή την περίπτωση ένα πλοίο που μπορεί κατά τα άλλα να είναι καθ' όλα αξιόπλοο, να μην θεωρηθεί αξιόπλοο εξαιτίας της έλλειψης συγκεκριμένων εγγράφων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση *The Madeleine*²³ στην οποία η λιμενική αρχή στο λιμάνι προορισμού την Καλκούτα, απαίτησαν από το πλοίο ένα πιστοποιητικό μυοκτονίας για να μπορέσει να εκτελέσει διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Το πλοίο έπρεπε να παραδοθεί στους ναυλωτές στις 10 Μαΐου 1957 αλλά οι διαδικασίες μυοκτονίας δεν μπορούσαν να τελειώσουν πριν τα μεσάνυχτα της 10^{ης} Μαΐου και το πιστοποιητικό εκδόθηκε στις 12 Μαΐου. Οι ναυλωτές έκαναν χρήση του δικαιώματός τους για ακύρωση του ναυλοσυμφώνου επειδή το πλοίο δεν παραδόθηκε στην καθορισμένη από το ναυλοσύμφωνο ημερομηνία. Οι μεταφορείς προσέβαλλαν την απόφαση αυτή των ναυλωτών με αποτέλεσμα να δοθεί η λύση δικαστικά. Η απόφαση του δικαστηρίου βγήκε υπέρ των ναυλωτών καθότι ο μεταφορέας δεν κατάφερε να παραδώσει τα πλοία του στη συμφωνημένη ημερομηνία κατά παράβαση των όρων του ναυλοσυμφώνου, με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να έχουν κάθε δικαίωμα ακύρωσης αυτού.

1.2.3.4 ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΗ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ

Κάποιες φορές τα πλοία είναι υποχρεωμένα να φέρουν κάποια έγγραφα τα οποία δεν σχετίζονται με την καταλληλότητα του πλοίου, την αξιοπλοΐα του, την επάρκεια και καταλληλότητα του πληρώματος ή το φορτίο που μεταφέρει. Παρόλα αυτά είναι απαραίτητο να τα διαθέτει καθώς είναι προαπαιτούμενα σύμφωνα με τους κανόνες και κανονισμούς κάποιου οργανισμού ή τοπικής αρχής στο λιμάνι φόρτωσης. Σε αυτή την περίπτωση η απουσία αυτών των εγγράφων, παρόλο που δεν επηρεάζει την

²³ *Cheikh Boutros Selim El-Khoury and Others v Ceylon Shipping Lines, Ltd., (The Madeleine)*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 224

αξιοπλοΐα ή την ασφάλεια του πλοίου, μπορεί να αποτρέψει την εκφόρτωση στο λιμάνι ή ακόμα και την είσοδο στο λιμάνι εκφόρτωσης. Το ερώτημα που τίθεται σε αυτή την περίπτωση είναι εάν ο μεταφορέας μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος για παραβίαση των καθηκόντων του. Για να δοθεί απάντηση θα πρέπει να εξεταστεί το θέμα της εκ των προτέρων γνώσης της κατάστασης από τη μεριά του μεταφορέα. Στην περίπτωση όπου ο μεταφορέας γνώριζε ότι στο λιμάνι προορισμού του πλοίου του θα έπρεπε να παρουσιαστούν συγκεκριμένα έγγραφα και δεν φρόντισε να τα παρέχει στο πλοίο πριν την άφιξη του στο λιμάνι, τότε θεωρείται ότι παρέβη τα καθήκοντά του να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο. Στην περίπτωση όμως που το πλοίο καταπλεύσει σε λιμένα εκτός του προσχεδιασμένου ταξιδιού του, για μία έκτακτη επισκευή για παράδειγμα, τότε ο μεταφορέας δεν είναι σε θέση να γνωρίζει εκ των προτέρων τους κανόνες και τις απαιτήσεις του διαφορετικού αυτού λιμένα ούτως ώστε να φροντίσει τον εφοδιασμό του πλοίου με τα κατάλληλα έγγραφα. Σαν αποτέλεσμα μεταφορέας δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέβη τα καθήκοντά του για παροχή αξιόπλοου πλοίου.

1.2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με λίγα λόγια η αξιοπλοΐα ενός πλοίου περιλαμβάνει τρεις θεμελιώδεις πτυχές, τη φυσική καταλληλότητα του πλοίου, η οποία περιλαμβάνει με τη σειρά της τη φυσική ετοιμότητα του πλοίου και του εξοπλισμού του, την καταλληλότητα του πληρώματος, που έχει να κάνει με την πληρότητα και την ικανότητα του πληρώματος και τέλος την πληρότητα και καταλληλότητα των εγγράφων του πλοίου. Μπορούμε να πούμε ότι όταν ένα πλοίο καλύπτει εις ολόκληρο τις τρεις παραπάνω πτυχές, τότε μπορεί να θεωρηθεί αξιόπλοο.

Παρόλα αυτά, ενώ ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλο σύμφωνα με τις μέχρι τώρα αναφορές, υπάρχει η πιθανότητα να μη θεωρηθεί κατάλληλο για τη μεταφορά φορτίου. Το θέμα αυτό αφορά την ικανότητα του πλοίου να παραλαμβάνει και να μεταφέρει φορτίο και είναι γνωστό ως cargo-worthiness.

1.3 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ (CARGO-WORTHINESS)

Το δεύτερο σκέλος της γενικής έννοιας της αξιοπλοΐας ενός πλοίου περιλαμβάνει την ικανότητά του να παραλαμβάνει και μεταφέρει το φορτίο του με ασφάλεια στον προορισμό του.²⁴ Ο μεταφορέας όχι μόνο εγγυάται το αξιόπλοο το πλοίο του πριν και κατά την εκκίνηση του ταξιδιού αλλά επίσης ότι ‘ η εγγύηση περιλαμβάνει και τη αξίωση ότι τη στιγμή κατά την οποία το φορτίο θα τοποθετηθεί επί του πλοίου, το πλοίο θα είναι κατάλληλο να το παραλάβει και να αντιμετωπίσει τους πιθανούς κινδύνους που μπορεί να προκύψουν κατά τη διαδικασία της φόρτωσης’.²⁵ Κατά συνέπεια, εκτός από την υποχρέωση του μεταφορέα να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο από την άποψη του πληρώματος, των εγγράφων και της φυσικής του καταλληλότητας, πρέπει επίσης να παρέχει ένα κατάλληλο από πλευράς παραλαβής και μεταφοράς φορτίου πλοίο. Η υποχρέωση αυτή δεν είναι απαραίτητο να αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο καθότι αποτελεί εξυπακουόμενη εγγύηση.²⁶

Το cargo-worthiness μπορεί να διαχωριστεί σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη αφορά γενικά την καταλληλότητα ενός οποιουδήποτε πλοίου να μεταφέρει οποιοδήποτε φορτίο, ενώ η δεύτερη έχει να κάνει με την καταλληλότητα ενός πλοίου να παραλάβει και να μεταφέρει με ασφάλεια ειδικά φορτία.

Είναι επίσης σημαντικό να γίνει σαφής η διάκριση ανάμεσα στη μη καταλληλότητα ενός πλοίου να παραλάβει ένα φορτίο, στην ακατάλληλη στοιβασία του φορτίου η οποία το καθιστά αναξιόπλοο καθώς και στην ακατάλληλη στοιβασία η οποία δεν καθιστά το πλοίο αναξιόπλοο αλλά ζημιώνει το φορτίο.

1.3.1 ΓΕΝΙΚΕΥΜΕΝΟ CARGO-WORTHINESS

Ο μεταφορέας υποχρεούται να διαθέσει ένα πλοίο το οποίο είναι ικανό και κατάλληλο να μεταφέρει το φορτίο του με ασφάλεια στον προορισμό του ούτως ώστε να θεωρηθεί ότι έπραξε το καθήκον του. Αυτή η γενικευμένη ερμηνεία του cargo-worthiness περιλαμβάνει τις διαδικασίες που αφορούν στην προετοιμασία των

²⁴ *Elder, Dempster and Company, Limited and Others Appellants, v Paterson, Zochonis and Company, Limited and Others, [1924] A.C. 522, Viscount Cave, p 530.*

²⁵ *McFadden v Blue Star Line, [1905]1 K.B. 697. Channel J, p 704*

²⁶ *Steel et Al. v The State Line Steamship Company, (1877-78), L.R. 1 A.C. 72*

δεξαμενών φορτίου. Αυτές μπορεί να αποτελούνται από την απολύμανση και την απεντόμωση με ψεκάσμο (fumigation) των δεξαμενών αν το πλοίο μετέφερε σε προηγούμενο ταξίδι μολυσμένο φορτίο²⁷ ή εάν το πλοίο βρισκόταν σε λιμάνι το οποίο είναι γνωστό ότι ήταν μολυσμένο με κάποια ασθένεια. Ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να απολυμάνει το πλοίο του πριν ελλιμενισθεί σε κάποιο άλλο λιμάνι ή πριν από την επόμενη διαδικασία φόρτωσης, ειδικά όταν αναμένεται ότι στο επόμενο λιμάνι θα ζητηθεί η τήρηση μιας τέτοιας διαδικασίας από τις τοπικές αρχές.²⁸ Επίσης οι δεξαμενές φορτίου πρέπει να βρίσκονται σε κατάλληλη κατάσταση υπό την έννοια της συντήρησής τους ούτως ώστε να μη ζημιώνουν το μεταφερόμενο εμπόρευμα, για παράδειγμα να μην υπάρχουν διαρροές στις σωληνώσεις.²⁹ Ωστόσο εάν ο μεταφορέας έκανε όλες τις διαδικασίες ούτως ώστε να καταστήσει το πλοίο του κατάλληλο για να παραλάβει το φορτίο αλλά δεν διαθέτει τα ανάλογα πιστοποιητικά για να αποδείξει αυτές τις ενέργειες, αυτό δεν καθιστά το πλοίο του αναξιόπλοο εφόσον καταφέρει να αποδείξει χωρίς καθυστερήσεις τους ισχυρισμούς του. Επιπρόσθετα ακόμα και αν ο μεταφορέας δεν ενήργησε κατάλληλα ούτως ώστε να κάνει το πλοίο του κατάλληλο για την παραλαβή του φορτίου αλλά καταφέρει να το πράξει εκ των υστέρων χωρίς καθυστέρηση, τότε δεν θεωρείται υπαίτιος για αθέτηση των καθηκόντων του.³⁰

Επίσης εάν υπάρχει μια συνήθης πρακτική διαχείρισης ενός συγκεκριμένου φορτίου η οποία αποσκοπεί στην προστασία του, τότε ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να την εφαρμόσει για να προστατεύσει το φορτίο αυτό. Εάν αυτή η πρακτική δεν εφαρμοστεί τότε το πλοίο δεν θεωρείται κατάλληλο για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου εκτός αν αυτό μπορεί να γίνει μετά το απόπλου και χωρίς μεγάλη καθυστέρηση. Αυτή η υποχρέωση του μεταφορέα εξηγείται πολύ κατανοητά στην υπόθεση *Gilroy, Sons & co v W.R. Price & Co*³¹. Σε αυτή την υπόθεση ένα φορτίο φυτικών ινών (jute) φορτώθηκε πάνω στο πλοίο. Ωστόσο η συνήθης πρακτική διαχείρισης του συγκεκριμένου φορτίου απαιτεί να καλύπτεται ο σωλήνας της δεξαμενής νερού προτού τοποθετηθεί το φορτίο πάνω του. Σε αυτή την περίπτωση κάτι τέτοιο δε συνέβη και μάλιστα το φορτίο υπερέκλυσε το σωλήνα με αποτέλεσμα να μην μπορεί να καλυφθεί μετά το πέρας της φόρτωσης. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο αντιμετώπισε κακοκαιρία και ο εν λόγω σωλήνας έσπασε λόγω του

²⁷ *Tattersall v The National Steaming Company, Limited*, (1883-84

²⁸ *Ciampa and Others v British India Steam Navigation Company, Limited*, [1915], 2 K.B. 774

²⁹ *Rathbone Brothers & Co v D. Maciver, Sons & Co.* [1903] 2 K.B. 378, p 390

³⁰ *Hedley v The Pinkney and Sons Steamship Company, Limited*, [1892] 1 Q.B. 58

³¹ *Gilroy, Sons & co v W.R. Price & Co* [1893] A.C. 56 Lord Hershell, L.C., p 63

βάρους του φορτίου που τον κάλυπτε, με αποτέλεσμα να διαρρεύσει νερό στη δεξαμενή φορτίου και να ζημιώσει το εμπόρευμα. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο διότι δεν τηρήθηκαν οι συνήθεις πρακτικές διαχείρισης του συγκεκριμένου φορτίου, ούτε ήταν δυνατό να διορθωθεί η κατάσταση μετά τον απόπλου.

Ο μεταφορέας πρέπει επίσης να διασφαλίσει ότι η παρουσία ενός φορτίου πάνω στο πλοίο δεν θέτει σε κίνδυνο τα υπόλοιπα φορτία που μπορεί να υπάρχουν πάνω σε αυτό. Για παράδειγμα στην υπόθεση *The Kapitan Sakharov*³², ένα επικίνδυνο φορτίο τοποθετήθηκε στο κατάστρωμα του πλοίου. Ωστόσο, οι ιδιοκτήτες αυτού του φορτίου αμέλησαν να ενημερώσουν τον μεταφορέα για την επικίνδυνη φύση του. Επίσης ο μεταφορέας φόρτωσε στις δεξαμενές φορτίου ένα άκρως εύφλεκτο εμπόρευμα το οποίο σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά του, απαιτεί ειδικό εξαερισμό στις δεξαμενές όπου φυλάσσεται για να μειώνεται ο κίνδυνος έκρηξης από τις αναθυμιάσεις που εκπέμπει. Ο μεταφορέας αμέλησε να τοποθετήσει τον ανάλογο εξαερισμό. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το επικίνδυνο φορτίου που ήταν τοποθετημένο στο κατάστρωμα ξεερράγη με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ράγισμα στο κατάστρωμα και να εξαπλωθεί η φωτιά στις δεξαμενές όπου φυλασσόταν το εύφλεκτο φορτίο, το οποίο με τη σειρά του ξεερράγη και αυτό. Σαν αποτέλεσμα, το πλοίο βυθίστηκε. Οι ιδιοκτήτες του εύφλεκτου φορτίου ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο επειδή μετέφερε επικίνδυνο φορτίο στο κατάστρωμά του και επειδή ο μεταφορέας δεν είχε τοποθετήσει εξαιρετικά μηχανήματα όπως προβλέπεται για τέτοιου είδους φορτία. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ο μεταφορέας δεν φέρει την ευθύνη για την επικινδυνότητα του φορτίου που μετέφερε πάνω στο κατάστρωμα καθότι δεν είχε λάβει γνώση της επικίνδυνης φύσης του. Παρόλα αυτά θεωρείται ότι αμέλησε να δείξει τη δέουσα επιμέλεια στη διαχείριση του εύφλεκτου φορτίου, μη τοποθετώντας εξαιρετικό στις δεξαμενές καθιστώντας το πλοίο του αναξιόπλοο, καθότι εάν υπήρχε εξαιρετισμός η ζημιά θα είχε περιοριστεί στο κατάστρωμα του πλοίου.

³² *Northern Shipping Co v Deutsche Seereedei G.M.B.H. and Others (The Kapitan Sakharov)*, [2000] 1 *Lloyd's Rep.* 255

1.3.2 ΕΙΔΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

Επιπρόσθετα με το καθήκον να παρέχει ένα κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά γενικών φορτίων, ο μεταφορέας υποχρεούται να εξοπλίζει το πλοίο του με τον κατάλληλο ειδικό εξοπλισμό, όταν το φορτίο που έχει συμφωνήσει να μεταφέρει απαιτεί ειδικής μεταχείρισης και η αποτυχία του να παρέχει αυτόν τον εξοπλισμό καθιστά το πλοίο του αναξιόπλοο. Για παράδειγμα, αν το προς μεταφορά φορτίο είναι κατεψυγμένα προϊόντα, τότε ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να φροντίσει να εγκαταστήσει επί του πλοίου ειδικά ψυγεία για αυτό το εμπόρευμα και να φροντίσει για τη σωστή λειτουργία και συντήρησή τους. Η ύπαρξη και μόνο τέτοιων εγκαταστάσεων χωρίς αυτές να λειτουργούν σωστά δε είναι αρκετή.

Στην υπόθεση *The Owners of the Cargo on Ship Maori King*,³³ η φορτωτική δήλωνε ξεκάθαρα ότι επρόκειτο για μία φορτωτική μεταφοράς κατεψυγμένου φορτίου και ότι το εν λόγω εμπόρευμα ήταν κατεψυγμένα κομμάτια αρνίσιου κρέατος τα οποία φορτώθηκαν σε προφανή καλή κατάσταση. Το κρέας έφτασε στο λιμάνι προορισμού σε κακή κατάσταση εξαιτίας της δυσλειτουργίας των ψυκτικών εγκαταστάσεων. Ο μεταφορέας ισχυρίστηκε ότι μπορούσε να θεωρηθεί υπόλογος καθότι η ρήτρα εξαίρεσης που υπήρχε στο ναυλοσύμφωνο τον εξαιρούσε από αυτή την ευθύνη. Η προσέγγιση όμως του δικαστηρίου ήταν ότι εφόσον η φορτωτική δήλωνε ξεκάθαρα ότι επρόκειτο για ‘φορτωτική μεταφοράς κατεψυγμένου φορτίου’, και ο μεταφορέας την επικύρωσε, θεωρείται υπονοούμενη υποχρέωση του μεταφορέα η παροχή των κατάλληλων εγκαταστάσεων για το εμπόρευμα το οποίο περιγραφόταν μέσα σε αυτή. Επίσης εάν ένας μεταφορέας συμφωνήσει να μεταφέρει υψηλής αξίας εμπόρευμα, όπως χρυσό, όλα τα συμβαλλόμενα μέρη θα συμφωνήσουν ότι για τη μεταφορά αυτών των εμπορευμάτων απαιτεί ένα ειδικό χώρο πάνω στο πλοίο για τη φύλαξη αυτών. Για παράδειγμα ένα χώρο κατασκευασμένο κατάλληλα ούτως ώστε να προστατεύεται από κλοπές. Σε αυτή την περίπτωση, η μη παροχή τέτοιου χώρου από πλευράς του μεταφορέα, θα αποτελούσε παραβίαση των υποχρεώσεών του απέναντι στους ναυλωτές και έτσι το πλοίο του θα θεωρείτο αναξιόπλοο.³⁴

³³ *The Owners of the Cargo on Ship Maori King v Hughes*, [1895] 2 Q.B. 550

³⁴ *Queensland National Bank Limited v Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, [1898] 1 Q.B. 567

1.3.3 ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η αναξιοπλοΐα ενός πλοίου μπορεί να προκύψει είτε από ελάττωμα του ίδιου του πλοίου ή του εξοπλισμού του, του πληρώματος ή των εγγράφων του. Εναλλακτικά μπορεί ένα πλοίο να θεωρηθεί μη κατάλληλο να μεταφέρει φορτίο επειδή δε διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για το φορτίο αυτό. Ωστόσο μερικές φορές ένα πλοίο μπορεί να είναι αξιόπλοο και κατάλληλο για μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου αλλά ο τρόπος με τον οποίο φορτώθηκαν τα εμπορεύματα πάνω στο πλοίο να μην ήταν σωστός με αποτέλεσμα αυτό να επηρεάσει την πλευστότητα του ίδιου του πλοίου, καθιστώντας το αναξιοπλοο. Αυτή την περίπτωση αναξιοπλοΐας μπορούμε να την ονομάσουμε 'Κακή στοιβασία'. Υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην αναξιοπλοΐα που προκαλείται από μη καταλληλότητα ενός πλοίου να μεταφέρει φορτίο και στην αναξιοπλοΐα που προκαλείται από κακή στοιβασία του φορτίου.

Στην περίπτωση της μη καταλληλότητας ενός πλοίου να μεταφέρει φορτίο (uncargo-worthiness), ένα πλοίο είτε αδυνατεί να παραλάβει το φορτίο του είτε το φορτίο που παρέλαβε παραδόθηκε σε κακή κατάσταση στο λιμάνι προορισμού εξαιτίας της ανικανότητας του πλοίου να το παραλάβει και να το μεταφέρει σε καλή κατάσταση. Για παράδειγμα, να μην υπάρχουν πάνω στο πλοίο οι κατάλληλοι καταψύκτες ή να υπάρχει διαρροή στις σωληνώσεις των δεξαμενών φορτίου ή ακόμα να μην υπάρχουν τα κατάλληλα ανυψωτικά μηχανήματα πάνω στο πλοίο.³⁵

Αντίθετα, στην περίπτωση της κακής στοιβασίας, το πλοίο και όλα του τα εξαρτήματα είναι ικανά και κατάλληλα να δεχτούν και να μεταφέρουν το φορτίο σε καλή κατάσταση στον προορισμό του, αλλά εξαιτίας της κακής στοιβασίας του ίδιου του φορτίου πάνω στο πλοίο να καθιστά αυτό αναξιοπλοο ή να προκαλεί φθορά στο φορτίο. Συνεπώς η κακή στοιβασία μπορεί να έχει δύο επιπτώσεις στην αξιοπλοΐα ενός πλοίου. Είτε να επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου καθιστώντας το αναξιοπλοο, είτε να επηρεάζει την ασφάλεια του φορτίου χωρίς να επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου³⁶, όπου στη δεύτερη περίπτωση η ζημία ή φθορά θα έγκειται στο συμβαλλόμενο μέρος που είναι υπεύθυνο για τη στοιβασία του φορτίου πάνω στο πλοίο.

³⁵ *Madras Electric Supply Company v P. & O. Steam Navigation Company*, (1923)16 L.L. Rep. 240

³⁶ *Elder, Dempster and Company, Limited, and Others Appellants v Paterson, Zochonis and Company, Limited*, [1924] A.C. 552, p 562

1.3.3.1 ΚΑΚΗ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο που είναι κατάλληλο να μεταφέρει το συμφωνημένο φορτίο, αλλά η κακή στοιβασία επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου μετατρέποντάς σε αναξιόπλοο. Συνεπώς, αν για τη στοιβασία του φορτίου υπεύθυνος ήταν ο μεταφορέας, τότε θα θεωρείτο και υπόλογος για αθέτηση της υποχρέωσής του να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο.³⁷ Επίσης, ακόμα και αν η στοιβασία επί του πλοίου γίνεται υπό την ευθύνη του ναυλωτή/ ιδιοκτήτη του φορτίου, ο πλοίαρχος υποχρεούται να επιβλέπει, ακόμα και να επεμβαίνει στη διαδικασία φόρτωσης και στοιβάσματος του φορτίου καθώς αυτός γνωρίζει πότε μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου του. Σε περίπτωση που δεν επέμβει και επέλθει κίνδυνος για το πλοίο τότε ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος για μη τήρηση των καθηκόντων του να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο ή για έλλειψη επίδειξης της δέουσας επιμέλειας να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο.³⁸

Στην υπόθεση *Reed v Page*³⁹ μία φορτηγίδα κλήθηκε να μεταφέρει ένα φορτίο ξυλοπολτού από το πλοίο στο λιμάνι που βρισκόταν λίγο πιο κάτω στον ποταμό. Η φορτηγίδα, πριν τη φόρτωση, ήταν από όλες τις απόψεις αξιόπλοη. Κατά τη διάρκεια της φόρτωσης η φορτηγίδα υπερφορτώθηκε. Κατά συνέπεια, καθώς περίμενε να ρυμουλκηθεί, βυθίστηκε και έχασε όλο το φορτίο που μετέφερε. Το εφετείο είπε πως το γεγονός ότι η φορτηγίδα ήταν υπερφορτωμένη την κατέστησε αναξιόπλοη παρότι αυτή ήταν αξιόπλοη στην αρχή της διαδικασίας φόρτωσης.

Στην υπόθεση *Ingram & Royle, Limited v. Services Maritimes du Treport*⁴⁰, ο ιδιοκτήτης του φορτίου, φόρτωσε πάνω στο πλοίο το εμπόρευσμά του και ο πλοιοκτήτης φόρτωσε επίσης ένα φορτίο μεταλλικού νατρίου εμποτισμένου με βενζίνη σε μεταλλικά κιβώτια. Τα κιβώτια αυτά δεν ήταν συσκευασμένα σωστά και δεν τοποθετήθηκαν με σωστό τρόπο επί του πλοίου. Το πλοίο συνάντησε κακοκαιρία με αποτέλεσμα τα κιβώτια να σπάσουν και το περιεχόμενό τους να έρθει σε επαφή με νερό, πράγμα που προκάλεσε πολλαπλές εκρήξεις οι οποίες με τη σειρά τους προκάλεσαν φωτιά η οποία κατέστρεψε το φορτίο. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο λόγω της κακής στοιβασίας του φορτίου αλλά ο πλοιοκτήτης

³⁷ *Ingram & Royle, Limited v Services Maritimes du Treport*, [1913] 1 K.B. 538, p 543

³⁸ *Court Line v Canadian Transport*, (1940 67 L1 L. Rep 161, p 166

³⁹ *A.E. Reed and Company, Limited v Page, Son and East, Limited, and Another*, [1927] 1 K.B. 743

⁴⁰ *Ingram & Royle, Limited v. Services Maritimes du Treport, Limited* [1914] 1 K.B. 541

δεν έφερε την ευθύνη καθώς προστατεύεται από την εξαίρεση περί ευθύνης πλοιοκτητών του Νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας.⁴¹

1.3.3.2 ΚΑΚΗ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Εάν η κακή στοιβάσια δε διακινδυνεύει την ασφάλεια του πλοίου αλλά μόνο την ασφάλεια του φορτίου με αποτέλεσμα να ζημιώνεται ή και να καταστρέφεται εντελώς το φορτίο, τότε σε αυτή την περίπτωση το πλοίο δεν θεωρείται αναξιόπλοο και ο μεταφορέας δεν θεωρείται υπεύθυνος μη τήρησης της υποχρέωσής του να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο ή της μη επίδειξης δέουσας επιμέλειας για να το πράξει αυτό.⁴² Ωστόσο μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος της μη επίβλεψης της διαδικασίας φόρτωσης και στοιβάσματος πάνω στο πλοίο του, εάν ήταν βάσει του ναυλοσυμφώνου υπεύθυνος αυτής της διαδικασίας.⁴³ Για παράδειγμα, στην υπόθεση *The Thorsa*⁴⁴, φορτώθηκε πάνω στο πλοίο, το οποίο ήταν μονού καταστρώματος, ένα φορτίο με βαρέλια που περιείχαν φοινικέλαιο και πάνω από αυτά τοποθετήθηκαν σάκοι που περιείχαν καρπούς φοίνικα (palm kernels), παρόλο που η συνήθης πρακτική για τέτοιου είδους φορτία ήταν η χρήση πλοίων διπλού καταστρώματος. Η επιλογή πλοίου μονού καταστρώματος από τον μεταφορέα έγινε διότι τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν είχε άλλη επιλογή λόγω έλλειψης χωρητικότητας πλοίων διπλού καταστρώματος. Όταν το πλοίο έφτασε στον προορισμό του, τα βαρέλια με το φοινικέλαιο είχαν πάθει ζημιές. Ο δικαστής J.Rowlatt και το εφετείο αποφάνθηκαν κατά πλειοψηφία ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο καθώς δεν ήταν πλοίο διπλού καταστρώματος όπως συνηθίζεται στη μεταφορά ομοειδών προϊόντων στην δυτική ακτή της Αφρικής και ο μεταφορέας θα έπρεπε να είχε φροντίσει για τις κατάλληλες μετατροπές πριν τον απόπλου. Παρόλα αυτά, η Βουλή των Λόρδων κατέστησε σαφές ότι η ζημιά που υπέστησαν τα βαρέλια με το φοινικέλαιο προκλήθηκε από το μεγάλο βάρος των σάκων με τους καρπούς φοίνικα που ήταν τοποθετημένοι πάνω από αυτά και κατά συνέπεια δεν θεώρησε το πλοίο αναξιόπλοο. Αυτή η απόφαση πάρθηκε καθώς το πλοίο ήταν ικανό να μεταφέρει με ασφάλεια τα

⁴¹ *Merchant Shipping Act 1995 c.21, Part VII, 'Limitation of liability of shipowners, etc and salvors for maritime claims, Section 186, paragraph 1(a) από τον ιστότοπο <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/186>*

⁴² *Elder, Dempster and Company, Limited, and Others Appellants v Paterson, Zochonis and Company, Limited, [1924] A.C. 552, p 561*

⁴³ *Ismail v Polish Ocean Lines, (The Ciechocinek)[1976]n1 Lloyd's Rep 489*

⁴⁴ *Elder, Dempster and Company, Limited, and Others Appellants v Paterson, Zochonis and Company, Limited, (1922) 12 Ll. L. Rep 69. The Thorsa[1916] P. 257*

βαρέλια μόνα τους ή χωρίς τόσο μεγάλη ποσότητα σάκων με καρπούς από πάνω τους και το γεγονός ότι η συνήθης πρακτική θέλει πλοία διπλού καταστρώματος για αυτή τη μεταφορά, δεν δικαιολογεί την υπερβολική ποσότητα σάκων η οποία φορτώθηκε πάνω στο εν λόγω πλοίο.

Επίσης στην υπόθεση *The Aquacharm*⁴⁵ το πλοίο ήταν φορτωμένο με άνθρακα και έπρεπε να διασχίσει το Κανάλι του Παναμά. Λόγω της στοιβασίας του φορτίου πάνω στο πλοίο, αυτό υπερέβη το επιτρεπόμενο βύθισμα και οι αρχές δεν του επέτρεψαν το πέρασμα από το κανάλι με αποτέλεσμα το πλοίο να καθυστερήσει 9 ημέρες. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου ισχυρίστηκε ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο καθότι δεν κατάφερε να περάσει στην ώρα του από το κανάλι αλλά το δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η καθυστέρηση οφειλόταν στην κακή στοιβασία του φορτίου πάνω στο πλοίο και όχι σε αναξιόπλοια του ίδιου του πλοίου, καθότι σε διαφορετική περίπτωση το πλοίο ήταν ικανό να πλέει με ασφάλεια στην ανοιχτή θάλασσα.

⁴⁵ *Actis Co. Ltd. v The Sanko Steamship Co. Ltd., (The Aquacharm), [1982] 1 Lloyd's Rep. 7*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΤΑ ΔΙΕΠΕΙ

Η σημαντικότητα της αξιοπλοΐας φαίνεται με μια πρώτη ματιά ότι είναι αυτονόητη. Ένα μη αξιόπλοο πλοίο είναι ένας πιθανός κίνδυνος για τη ζωή. Το να λειτουργεί ένα αναξιόπλοο πλοίο σημαίνει αυτομάτως την επικείμενη πρόκληση ατυχηματικής ρύπανσης, της μερικής ή ολικής απώλειας ή καταστροφής του φορτίου, ακόμα και την απώλεια ανθρώπινων ζωών. Παρόλο που η θάλασσα έχει την ικανότητα να καταστρέψει οποιοδήποτε πλωτό ναυπήγημα, θα πρέπει να είναι σαφές στους μετέχοντες στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ότι θα πρέπει να κάνουν ότι είναι ανθρωπίνως δυνατό για να είναι ένα πλοίο καθόλα έτοιμο για τους σκοπούς που προορίζεται πριν αυτό ανοιχτεί στη θάλασσα. Η λογική επιβάλλει ότι αυτοί οι οποίοι αποτυγχάνουν να εφαρμόσουν τους κανόνες θα πρέπει να έρχονται και αντιμέτωποι με τις συνέπειες των πράξεών τους. Οργανισμοί και συνέδρια έχουν γίνει και συγκροτηθεί για ακριβώς αυτούς τους λόγους. Για τη διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Το δίκαιο που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές είναι τόσο παλιό όσο και ο ίδιος ο κλάδος των θαλασσίων μεταφορών. Αρχικά οι νόμοι που καθόριζαν την εν λόγω βιομηχανία, πήγαζαν από το κράτος, τις τοπικές και διεθνείς νομοθεσίες καθώς και από τα ήθη και τις πρακτικές της εκάστοτε εποχής. Όμως όταν τον 15^ο αιώνα ξεκίνησαν τα πρώτα διεθνή ναυτικά ταξίδια και η Βενετία ξεκίνησε να αποτελεί ναυτική δύναμη, τότε πρωτοεμφανίστηκε ο πρόδρομος του τωρινού ναυτικού δικαίου, γνωστός και ως *Lex Mercatoria*, ο εμπορικός νόμος⁴⁶.

⁴⁶ The Law of Admiralty, 2nd Edition, Grant Gilmore & Charles L. Black, The Foundation Press, Inc, 1975, p. 1-50.

Από τότε ο νόμος εξελισσόταν σε τοπικό κυρίως επίπεδο χωρίς να υπάρχουν κάποιοι διεθνείς φορείς οι οποίοι να διαφυλάσσουν την εύρυθμη λειτουργία του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα και την εμφάνιση των διεθνών συμβάσεων όπως οι Κανόνες Hague και Hague-Visby. Επίσης η εμφάνιση διεθνών οργανισμών όπως ο International Maritime Organization και ο United Nation Commission on International Trade Law βοήθησε στην εφαρμογή και τήρηση των διεθνών κανονισμών που αφορούν στην ασφαλή και σωστή λειτουργία των θαλασσίων μεταφορών.

2.2 ΝΟΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ

Η πρώτη σύμβαση που ασχολήθηκε με τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών γενικά και την αξιοπλοΐα ειδικότερα ήταν οι Κανόνες της Χάγης,⁴⁷. Αυτή ήταν και η πρώτη σύμβαση που άλλαξε τον ορισμό την ευθύνης του μεταφορέα αναφορικά με την παροχή ενός αξιόπλοου πλοίου. Η ευθύνη άλλαξε υπό την έννοια ότι πλέον ο μεταφορέας δεν έφερε την απόλυτη ευθύνη της παροχής ενός αξιόπλοου πλοίου αλλά το καθήκον της εφαρμογής δέουσας επιμέλειας να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο. Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με την Τροποποίηση Visby το 1968. Οι περισσότερες χώρες πλέον έχουν υιοθετήσει αυτή τη σύμβαση με τους κανονισμούς που την αποτελούν, με αποτέλεσμα να τίθενται σε εφαρμογή διεθνώς.

Μετά από αυτή τη σύμβαση ακολούθησαν οι Κανόνες του Αμβούργου⁴⁸ το 1978, οι οποίοι τέθηκαν σε εφαρμογή το 1992.

Μία ακόμη σύμβαση η οποία είχε σημαντικό αντίκτυπο στην έννοια της αξιοπλοΐας ήταν η International Convention of Safety of Life at Sea (SOLAS) το 1974 και ειδικότερα το κεφάλαιο IX το οποίο εφάρμοσε τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας, γνωστό ως ISM Code (International Safety Management Code) σε δύο στάδια, το πρώτο τον Ιούλιο το 1998 και το δεύτερο τον Ιούλιο του 2002. Επίσης η SOLAS ενσωμάτωσε στο κεφάλαιο XI το Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας σε πλοία και λιμένες, κυρίως γνωστό ως ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). Οι δύο παραπάνω κώδικες επηρέασαν τις πτυχές της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας τόσο πάνω στα πλοία αλλά και στους λιμένες και επέβαλλαν

⁴⁷ Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, 1924

⁴⁸ Hamburg Rules, United Nations Convention on the Carriage of goods by sea

συγκεκριμένες πρακτικές με τις οποίες θα πρέπει να συμβαδίζουν και τις οποίες πρέπει να εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

2.3 Η ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΩΝ

Καθώς το καθήκον του μεταφορέα να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο έχει λάβει ιδιαίτερης προσοχής παγκοσμίως από διάφορους φορείς όπως δικαστήρια, νομοθέτες και άλλους σχετιζόμενους με τη ναυτική βιομηχανία, έχουν προκύψει και πολλοί διεθνείς και εθνικοί κανόνες, νόμοι και κανονισμοί οι οποίοι ασχολούνται με το θέμα της αξιοπλοΐας.

Υπό το πρίσμα αυτών των κανόνων τονίζονται διάφορες πτυχές της έννοιας αυτής οι οποίες θα παρουσιαστούν κάτω από τον καθένα από αυτούς τους κανόνες

2.3.1 ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΓΑΘΩΝ

Η σημασία της αξιοπλοΐας υπό το νόμο θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών έγκειται στην ύπαρξη αυτής πριν και κατά την εκκίνηση της ναυτικής περιπέτειας. Συνεπώς ο μεταφορέας υποχρεούται να παρέχει ένα καθόλα αξιόπλοο πλοίο (in all respects) πριν και κατά την εκκίνηση του ναυτικού ταξιδιού.

2.3.2 ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Το αξιόπλοο της κατάστασης ενός πλοίου έχει άμεσο αντίκτυπο στο δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ζητήσει αποζημίωση από τους ασφαλιστές του σε περίπτωση ζημίας, φθοράς ή απώλειας του πλοίου του ή και του φορτίου του. Όταν οι ασφαλιστές υπολογίζουν τα ασφάλιστρα θεωρείται αυτονόητο το γεγονός ότι το προς ασφάλιση πλοίο θα είναι αξιόπλοο στην αρχή του ταξιδιού του ή στην αρχή του κάθε σταδίου του ταξιδιού του, αν αυτό πραγματοποιείται σε στάδια⁴⁹. Σε περίπτωση αδυναμίας παροχής ενός αξιόπλοου πλοίου, ο πλοιοκτήτης παραιτείται κάθε δικαιώματος αποζημίωσης καθώς κάτι τέτοιο αποτελεί παραβίαση της ασφαλιστικής σύμβασης.

⁴⁹ Marine Insurance Act 1906, s39 Warranty of Seaworthiness of ship

2.3.3 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η σπουδαιότητα της αξιοπλοΐας δεν περιορίζεται μόνο στην ασφαλή και σωστή διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου και της ναυτικής ασφάλισης. Επεκτείνεται και καλύπτει και τομείς όπως η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Αυτό γίνεται σαφές με το Συνέδριο Ασφάλειας της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS, Κεφάλαιο V) με τίτλο Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, το οποίο περιλαμβάνει ρυθμίσεις σχετικές με την επάνδρωση του πλοίου με επαρκή αριθμό διαπιστευμένου και κατάλληλα εκπαιδευμένου πληρώματος. Το συνέδριο αυτό επίσης διασφαλίζει και τη σωστή συντήρηση του εξοπλισμού του πλοίου και άλλων.

2.4 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Με τη συνεχή ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και τον όλο και περισσότερο διεθνή της χαρακτήρα, εμφανίστηκε η ανάγκη θέσπισης διεθνών κανονισμών που οφείλουν να τηρούν όλα τα κράτη στα οποία ανθεί η ναυτιλία. Με αυτή την αφορμή, το 1948 στη διεθνή διάσκεψη της Γενεύης υιοθετήθηκε επίσημα μία σύμβαση ιδρύοντας το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Η σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ο Οργανισμός λειτούργησε επίσημα ένα χρόνο μετά.

Σκοπός του Οργανισμού, έτσι όπως αυτός οριοθετείται στο Άρθρο 1(α) της Σύμβασης, είναι να παρέχει μηχανισμούς συνεργασίας μεταξύ των Κυβερνήσεων των κρατών σε ότι αφορά στην υιοθέτηση κανόνων και πρακτικών που σχετίζονται με τεχνικά ζητήματα κάθε είδους και που συνδέονται με τη ναυτιλία και κατ' επέκταση με το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον να ενθαρρύνει και να διευκολύνει τα κράτη στην υιοθέτηση υψηλών προτύπων σε ότι αφορά στη θαλάσσια ασφάλεια, στην αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας, καθώς και στην πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Ο Οργανισμός είναι επιπλέον εξουσιοδοτημένος να επιλαμβάνεται διοικητικών και νομικών θεμάτων που σχετίζονται με τους ως άνω σκοπούς.

Ένα από τα πρώτα καθήκοντα του Οργανισμού ήταν να υιοθετήσει μια βελτιωμένη έκδοση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), η οποία συγκαταλέγεται μεταξύ των πιο σημαντικών συμφωνιών που διέπουν το κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτή πραγματοποιήθηκε το

1960 και έκτοτε ο Οργανισμός εστίασε την προσοχή του στα θέματα που αφορούν στη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας, στον έμπορο ίσαλο και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, και όλα αυτά σε συνδυασμό με τον επαναπροσδιορισμό του συστήματος μέτρησης χωρητικότητας των πλοίων.

Όμως παρόλα αυτά, η ασφάλεια ήταν και εξακολουθεί να είναι ένα από τα πιο σημαντικά πεδία ευθύνης του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας και καθώς και ένα νέο πρόβλημα που αναδύθηκε, αυτό της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.

Αφορμή στάθηκαν η σταδιακή αύξηση του όγκου μεταφοράς πετρελαίου δια θαλάσσης και η αύξηση μεγέθους και ο αριθμός των διακινούμενων πλοίων. Ο Οργανισμός εισήγαγε σταδιακά μια σειρά νομοθετικών μέτρων προκειμένου να αποτρέψει την ατυχηματική ρύπανση από πλοία και κυρίως να μειώσει τις συνέπειές της. Ένα από τα πιο σημαντικά μέτρα που θεσπίστηκαν ήταν η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία του 1973, έτσι όπως αυτή τροποποιήθηκε από το αντίστοιχο Πρωτόκολλο του 1978 γνωστό ως MARPOL 73/78. Το Πρωτόκολλο αυτό καλύπτει όχι μόνο την ατυχηματική ρύπανση, αλλά και αυτή που προκαλείται από εκούσιες ρίψεις και επιπλέον ρύπανση από χημικά, υγρά και στερεά απόβλητα καθώς και ρύπανση από εκπομπές αερίων.

Η υιοθέτηση της ναυτικής νομοθεσίας εξακολουθεί να είναι μία από τις πιο σημαντικές αρμοδιότητες του Οργανισμού. Περίπου σαράντα συμβάσεις και Πρωτόκολλα έχουν μέχρι τώρα υιοθετηθεί από αυτόν και τα περισσότερα έχουν τροποποιηθεί προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι συμβαδίζουν με τις ανακατατάξεις, περιστατικά και αλλαγές που συμβαίνουν στην παγκόσμια ναυτιλία. Ζητά την εφαρμογή τους από τα κράτη προκειμένου τα όσα καταγράφονται να έχουν ισχύ, μορφή και υπόσταση. Η διαδικασία της εφαρμογής των νομοθετικών μέτρων εναπόκειται στην ευχέρεια των κυβερνήσεων των κρατών και είναι σαφές ότι η λειτουργικότητα και η αποτελεσματική εφαρμογή τους ποικίλουν από κράτος σε κράτος.

Μία πολύ σημαντική πρωτοβουλία αναπτύχθηκε στη δεκαετία του '90, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου του 1998 και αφορά στον Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας, γνωστό ως ISM Code. Ο κώδικας εφαρμόστηκε στα επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών, σε φορτηγά πλοία περιλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω και σε κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης.

Εν τω μεταξύ ο Οργανισμός επαναπροσδιόρισε τα σημεία εστίασής του σε θέματα ασφαλείας και πιο συγκεκριμένα μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις ΗΠΑ το Σεπτέμβριο του 2001. Ένα νέο και ευρύ καθεστώς ασφαλείας της διεθνούς ναυτιλίας τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004, εισάγοντας το Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, γνωστό ως ISPS code. Ο Κώδικας αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο είναι υποχρεωτικό και περιλαμβάνει όλες τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS. Το δεύτερο μέρος αποτελείται από πολύ λεπτομερείς συστάσεις, που έχουν στόχο να δώσουν κατευθύνσεις στους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των δεσμευτικών διατάξεων.

Η ναυτιλία είναι μία διεθνής βιομηχανία στο σύνολό της. Στην περίπτωση που κάθε κράτος, χωριστά, θέσπιζε μεμονωμένα νομοθετικά μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα, το αποτέλεσμα θα ήταν δαιδαλώδεις εθνικές νομοθεσίες, διαφορετικής οριοθέτησης του θέματος και συχνά αντικρουόμενων συμφερόντων. Ο ΔΝΟ ιδρύθηκε προκειμένου να υιοθετεί νομοθετικά μέτρα. Οι κυβερνήσεις των κρατών μελών του Οργανισμού είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή της νομοθεσίας που υιοθετείται από τον Οργανισμό. Κάθε φορά που η κυβέρνηση του κάθε κράτους αποδέχεται μία Σύμβαση, αυτό σημαίνει ότι καταρχάς τάσσεται υπέρ του περιεχομένου αυτής και κατά δεύτερον, ότι συμφωνεί να την εναρμονίσει στα πρότυπα της εθνικής της νομοθεσίας και κατ' επέκταση να την εφαρμόσει, όπως οποιοδήποτε άλλο νομοθετικό μέτρο.

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

Όπως προαναφέραμε, η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, στις διαδοχικές της μορφές, θεωρείται ως η πιο σημαντική σύμβαση διεθνώς που αφορά στην ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη εκδοχή της υιοθετήθηκε το 1914, μετά το ναυάγιο του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η Τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960. Η εκδοχή του 1974 περιλαμβάνει τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής, η οποία προνοεί ότι θα υπάρξει μετέπειτα ημερομηνία διορθωτικής αναθεώρησης η οποία και θα τεθεί σε εφαρμογή σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Σαν αποτέλεσμα, η σύμβαση του 1974 έχει αναθεωρηθεί και διορθωθεί σε πολλαπλές περιπτώσεις. Η ισχύουσα σύμβαση είναι πλέον η αναθεωρημένη έκδοση του SOLAS 1974. Το κυρίως αντικείμενο της σύμβασης είναι να καθορίζει τις ελάχιστες

απαιτούμενες προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και λειτουργίας των πλοίων που σχετίζονται με την ασφάλειά τους. Οι χώρες των σημαίων που φέρουν τα πλοία είναι υπεύθυνες για τη διασφάλιση ότι αυτά τα πρότυπα εφαρμόζονται από τα πλοία που φέρουν τη σημαία της κάθε χώρας και είναι επίσης αρμόδιες να εκδίδουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά ως απόδειξη της εφαρμογής των προτύπων. Επίσης οι κυβερνητικές αρχές των χωρών αυτών έχουν το δικαίωμα τακτικών και άτακτων χρονικά, επιθεωρήσεων επί των πλοίων για να διαπιστώνουν τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς.

Η σύμβαση αποτελείται από δώδεκα κεφάλαια τα οποία ασχολούνται το καθένα με ένα ξεχωριστό ζήτημα που παίζει σημαντικό ρόλο στη διατήρηση της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα.

Τεχνικές διατάξεις

Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία των πλοίων, συμβατή με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους τηρούν τις απαιτήσεις της, καθώς και τον αριθμό των πιστοποιητικών που προβλέπονται στη σύμβαση, ως απόδειξη ότι αυτό έχει γίνει. Επιτρέπεται επίσης τα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν τα πλοία των άλλων συμβαλλομένων κρατών, εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστευτεί ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του ουσιαστικά δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της σύμβασης - η διαδικασία αυτή είναι γνωστή ως port state control. Η τρέχουσα σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζει γενικές υποχρεώσεις, διαδικασίες τροποποίησης και ούτω καθεξής, ακολουθούμενη από το παράρτημά της, χωρίζεται σε 12 κεφάλαια.

Κεφάλαιο I - Γενικές διατάξεις

Περιλαμβάνει ρυθμίσεις που αφορούν την έρευνα των διαφόρων τύπων των πλοίων και την έκδοση των εγγράφων που πιστοποιούν ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της σύμβασης. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια των άλλων συμβαλλομένων κυβερνήσεων.

Κεφάλαιο II-1 - Κατασκευές - Υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

Η υποδιαίρεση των επιβατηγών πλοίων σε στεγανά διαμερίσματα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε μετά από υποθετική βλάβη στο κύτος του πλοίου, το σκάφος θα παραμείνει σταθερό και επιπλέον.

Οι απαιτήσεις καλύπτουν μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις που προορίζονται να εξασφαλίσουν ότι οι υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, οι επιβάτες και το πλήρωμα διατηρείται κάτω από διάφορες συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

Κεφάλαιο II-2 - Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και πυρόσβεση

Περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις πυρασφάλειας για όλα τα πλοία και τα ειδικά μέτρα για τα επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια.

Αυτά περιλαμβάνουν τις ακόλουθες αρχές: διαίρεση του πλοίου σε κύριες και κατακόρυφες ζώνες με θερμικά και κατασκευαστικά όρια. Διαχωρισμός των χώρων ενδιαιτήσεως από το υπόλοιπο πλοίο με θερμικά και κατασκευαστικά όρια. Περιορισμένη χρήση καύσιμων υλικών. Ανίχνευση οιασδήποτε πυρκαγιάς στη ζώνη προέλευσης, συγκράτηση και την εξαφάνιση κάθε πυρκαγιάς, προστασία των μέσων διαφυγής, άμεση διαθεσιμότητα των πυροσβεστικών συσκευών και ελαχιστοποίηση της πιθανότητας αναφλέξεως ατμών εύφλεκτου φορτίου.

Κεφάλαιο III - Σωστικά μέσα και ρυθμίσεις

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα και ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για τις σωσίβιες λέμβους και τα ατομικά σωσίβια σύμφωνα με τον τύπο του πλοίου.

Κεφάλαιο IV – Ραδιοεπικοινωνίες

Το Κεφάλαιο ενσωματώνει το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS). Όλα τα επιβατηγά πλοία και όλα τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 κόρων και άνω που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες απαιτούνται να μεταφέρουν εξοπλισμό που έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει τις πιθανότητες διάσωσης μετά από ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων των δορυφορικών έκτακτης ανάγκης, θέση ραδιοσημαντήρων ένδειξης (EPIRB) και έρευνας και διάσωσης, αναμεταδότες ραντάρ για τη θέση του πλοίου ή τα σωστικά σκάφη.

Κεφάλαιο V - Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Το κεφάλαιο αυτό ορίζει ορισμένες υπηρεσίες ασφάλειας της ναυσιπλοΐας που θα πρέπει να παρέχονται από τα συμβαλλόμενα κράτη και παραθέτει τις διατάξεις του επιχειρησιακού χαρακτήρα που θα εφαρμόζονται γενικά σε όλα τα πλοία σε όλα τα

ταξίδια. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη σύμβαση στο σύνολό της, το οποίο εφαρμόζεται μόνο σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες.

Τα θέματα που καλύπτονται περιλαμβάνουν τη διατήρηση των μετεωρολογικών υπηρεσιών για τα πλοία, την υπηρεσία περιπολίας πάγου, την οργάνωση της θαλάσσιας κυκλοφορίας των πλοίων και τη διατήρηση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

Το κεφάλαιο κάνει υποχρεωτική τη μεταφορά των καταγραφών δεδομένων ταξιδιού (VDR) και συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης των πλοίων (AIS).

Κεφάλαιο VI - Μεταφορά Εμπορευμάτων

Το κεφάλαιο καλύπτει όλους τους τύπους των φορτίων, εκτός από τα υγρά και αέρια χύδην, για τα οποία λόγω της επικίνδυνης φύσης τους, μπορεί να απαιτούνται ειδικές προφυλάξεις. Οι κανονισμοί αυτοί περιλαμβάνουν απαιτήσεις για στοιβασία και ασφάλιση του φορτίου ή του φορτίου μονάδων όπως τα εμπορευματοκιβώτια. Το κεφάλαιο απαιτεί από τα πλοία που μεταφέρουν φορτία δημητριακών να συμμορφωθούν με τη Διεθνή Κώδικας περί Σιτηρών.

Κεφάλαιο VII - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Οι κανονισμοί που περιέχονται διαχωρίζονται σε τέσσερα μέρη:

Μέρος A - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή - περιλαμβάνει διατάξεις για την ταξινόμηση, τη συσκευασία, τη σήμανση, την επισήμανση με πινακίδες, τεκμηρίωση και στοιβασία των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται να εκδίδουν οδηγίες σε εθνικό επίπεδο και το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικές τις οδηγίες Διεθνών Θαλάσσιων Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG), που αναπτύχθηκε από τον IMO, ο οποίος ενημερώνεται διαρκώς για να φιλοξενήσει νέα επικίνδυνα προϊόντα και να συμπληρώσει ή να αναθεωρήσει τις ισχύουσες διατάξεις.

Μέρος A-1 - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε στερεά μορφή χύμα - καλύπτει τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης, την αποθήκευση και το διαχωρισμό αυτών των αγαθών και απαιτεί την υποβολή των περιστατικών στα οποία εμπλέκονται τα εν λόγω εμπορεύματα.

Μέρος B καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά υγρά χύδην και απαιτεί τα χημικά δεξαμενόπλοια να συμμορφωθούν με τον Διεθνή Κώδικα Χημικών Χύδην (Κώδικας IBC).

Μέρος Γ περιλαμβάνει την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύδην και του φυσικού αερίου. Επιβάλλεται αυτά να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα αεριοφόρων (Κώδικας IGC).

Μέρος Δ περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για τη μεταφορά των συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων και απαιτεί από τα πλοία που μεταφέρουν τα εν λόγω προϊόντα να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων (κώδικας INF).

Το κεφάλαιο απαιτεί η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων να είναι σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Κώδικας IMDG).

Κεφάλαιο VIII - Πυρηνικά πλοία

Δίνει τις βασικές απαιτήσεις για πυρηνοκίνητα πλοία και ανησυχεί ιδιαίτερα με τους κινδύνους από την ακτινοβολία. Αναφέρεται σε λεπτομερή και πλήρη κώδικα ασφαλείας για τα πυρηνικά Εμπορικών Πλοίων η οποία εγκρίθηκε από τη Συνέλευση του IMO το 1981.

Κεφάλαιο IX - Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων

Το κεφάλαιο κάνει υποχρεωτική την εφαρμογή του συστήματος Διεθνούς Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM), το οποίο απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που θα καθοριστεί από τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει αναλάβει την ευθύνη για το πλοίο.

Κεφάλαιο X - Μέτρα ασφαλείας για τα ταχύπλοα σκάφη

Το κεφάλαιο κάνει υποχρεωτική τη συμμόρφωση με το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλοων Σκαφών (Κώδικας HSC).

Κεφάλαιο XI-1 - Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα

Το κεφάλαιο αυτό διευκρινίζει τις απαιτήσεις που αφορούν την εξουσιοδότηση των αναγνωρισμένων οργανισμών που είναι υπεύθυνοι για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και ελέγχων για λογαριασμό των κυβερνητικών αρχών.

Κεφάλαιο XI-2 - Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα

Στον κανονισμό XI-2/3 του κεφαλαίου κατοχυρώνεται ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας των Πλοίων και των εγκαταστάσεων των Λιμένων (ISPS Code). Το πρώτο μέρος του Κώδικα είναι υποχρεωτικό και το δεύτερο μέρος, περιλαμβάνει οδηγίες ως προς τον καλύτερο τρόπο συμμόρφωσης με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις. Στον κανονισμό XI-2/8 επιβεβαιώνεται το ρόλο του πλοιάρχου στην άσκηση της επαγγελματικής του κρίσης επί των αποφάσεων που απαιτούνται για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Στον κανονισμό XI-2/5 απαιτείται από όλα τα πλοία να είναι εφοδιασμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου. Ο κανονισμός XI-2/6 καλύπτει τις απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, απαιτώντας, μεταξύ άλλων, από τα συμβαλλόμενα κράτη να διασφαλίσουν ότι οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πραγματοποιούνται και ότι τα σχέδια ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων αναπτύσσονται, εφαρμόζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS. Άλλοι κανονισμοί στο κεφάλαιο αυτό καλύπτουν την παροχή πληροφοριών στο Διεθνή Ναυτικό Οργανισμό, τον έλεγχο των πλοίων εντός του λιμένα, (συμπεριλαμβανομένων μέτρων όπως η καθυστέρηση, κράτηση, περιορισμός των δραστηριοτήτων, της κίνησης εντός του λιμένα ή εκδίωξη του πλοίου από το λιμάνι), και το συγκεκριμένη ευθύνη των εταιρειών.

Κεφάλαιο XII - Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τις διαρθρωτικές απαιτήσεις για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου πάνω από 150 μέτρα σε μήκος.

2.5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ V ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ

Όπως αναφέραμε προηγουμένως, το πέμπτο κεφάλαιο του SOLAS αφορά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τις πρακτικές που πρέπει να τηρούνται από όλα τα πλωτά ναυπηγήματα εκτός από μερικές εξαιρέσεις όπως τα πολεμικά πλοία ή πλοία που έχουν επιταχθεί από κάποιο κυβερνητικό οργανισμό και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για κυβερνητικούς, μη εμπορικούς σκοπούς. Οι πρακτικές αυτές αφορούν τόσο τις κρατικές αρχές όσο και τους πλοιοκτήτες. Όλα τα εμπλεκόμενα μέρη οφείλουν να τηρούν συγκεκριμένες διαδικασίες και να παρέχουν συγκεκριμένες υπηρεσίες οι οποίες ορίζονται από τη σύμβαση.

2.5.1.1 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση οφείλει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ούτως ώστε να πληροφορεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη αναφορικά με πιθανούς πλοηγικούς κινδύνους τους οποίους μπορεί να γνωρίζει. Επίσης οι κυβερνητικές αρχές οφείλουν να εκδίδουν ενημερωτικά μετεωρολογικά δελτία τα οποία πρέπει να κοινοποιεί ημερησίως, καθώς και να προειδοποιεί για τυχόν άσχημες καιρικές συνθήκες, όπως τυφώνες, τροπικές καταιγίδες και κυκλώνες. Επιπρόσθετα στην περίπτωση του Βόρειου Ατλαντικού, θα πρέπει να υπάρχουν υπηρεσίες περιπολιών πάγου οι οποίες θα ενημερώνουν και θα παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία τα οποία βρίσκονται στην περιοχή. Εκτός από τις μετεωρολογικές υπηρεσίες, οι κυβερνητικές αρχές πρέπει να παρέχουν ενημέρωση σχετικά υδρογραφικά και χαρτογραφικά στοιχεία προς υποβοήθηση της ναυσιπλοΐας. Αυτό μεταφράζεται ως παροχή ενημερωμένων χαρτών πλοήγησης, λιστών παλίρροιας και άμπωτης κ.α.

Εκτός από την πληροφόρηση, οι κυβερνητικές αρχές οφείλουν να εξυπηρετούν και να είναι αρωγοί στην ασφαλή κυκλοφορία των πλοίων. Αυτό επιτυγχάνεται με τη οργάνωση της κυκλοφορίας των πλοίων, την οποία οι αρχές σχεδιάζουν σύμφωνα με τις εμπορευματικές ροές, την παγκόσμια μεταφορική ικανότητα και τις κατά περιοχή ιδιαιτερότητες της κίνησης των πλοίων. Κάτι τέτοιο διασφαλίζει την όσο το δυνατό αποτελεσματικότερη και ασφαλέστερη μετακίνηση των πλοίων ιδιαίτερα σε περιοχές όπου για παράδειγμα παρατηρούνται συχνά φαινόμενα συνωστισμού και καθυστερήσεων.

Για να επιτευχθούν όλα αυτά θα πρέπει να υπάρχει πάνω στα πλοία ένα σύστημα υποβολής εκθέσεων και αναφορών κατάστασης, ούτως ώστε να παρέχεται προς τις αρχές η κατάλληλη ανατροφοδότηση για να μπορούν να διορθώνουν ή να προλαμβάνουν δυσάρεστες καταστάσεις.

2.5.1.2 ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Υποχρέωση των αρχών αποτελεί και η εξασφάλιση της επαρκούς και σωστής επάνδρωσης των πλοίων που φέρουν τη σημαία της. Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει ένα πιστοποιητικό το οποίο θα αναφέρει τις κατώτατες απαιτήσεις σε αριθμό πληρώματος που του αναλογούν. Επίσης, για να διασφαλιστεί η σωστή απόδοση των μελών πληρώματος αναφορικά με την ασφάλεια πάνω στο πλοίο, θα πρέπει να κατοχυρωθεί

μία ενιαία και επίσημη γλώσσα στην οποία θα πρέπει να επικοινωνούν όλα τα μέλη του πληρώματος, την οποία οφείλουν όλοι να γνωρίζουν, Στη μεγάλη τους πλειοψηφία και λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα της ναυτιλίας, αυτή η γλώσσα είναι η αγγλική.

2.5.1.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εκτός από τις διευκολύνσεις που παρέχονται από τις αρχές προς τα πλοία πρέπει να γίνει αναφορά και στα στοιχεία που αφορούν στο σχεδιασμό της γέφυρας, το σχεδιασμό και τα διάταξη των συστημάτων πλοήγησης και στις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται από τα ίδια τα πλοία. Η συντήρηση των ναυπηγικών τους μέσων και η ηλεκτρομαγνητική τους συμβατότητα με τις εγκαταστάσεις ξηράς είναι πολύ σημαντικές για τη σωστή διεξαγωγή των τηρούμενων διαδικασιών εξασφάλισης της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Επίσης, τα ραδιο-ηλεκτρονικά μέσα και τα μέσα πλοήγησης που υπάρχουν πάνω στα πλοία θα πρέπει να τηρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές σχεδιασμού και λειτουργίας οι οποίες θα πρέπει να ελέγχονται και να επιθεωρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Κάποια από αυτά είναι η γυροσκοπική πυξίδα, το αυτόματο σύστημα ταυτοποίησης (AIS) και ο καταγραφέας δεδομένων ταξιδιού, γνωστός ως VDR. Επιπρόσθετα με τα συστήματα που πρέπει να διαθέτει κάθε πλοίο, επιβάλλεται να έχει και το εγχειρίδιο IAMSAR, το οποίο είναι το διεθνές εγχειρίδιο αεροναυτικής και ναυτικής έρευνας και διάσωσης καθώς και το Διεθνή Κώδικα Σινιάλων.

2.5.1.4 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο σχεδιασμός της γέφυρας, η λειτουργία του πηδαλίου, οι ναυτικοί χάρτες και εκδόσεις, τα αρχεία δραστηριοτήτων πλοήγησης και η χρήση συστημάτων πορείας είναι κάποια από τα στοιχεία που είμαι μέσα στις προδιαγραφές που πρέπει να πληροί ένα πλοίο για να θεωρείται ασφαλές προς πλεύση και μεταφορά φορτίου.

Η ορατότητα της γέφυρας καθορίζεται με συγκεκριμένες μετρήσεις, όπως και τα κατασκευαστικά πρότυπα που αφορούν στην ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση από και προς το πλοίο. Η λειτουργία του πηδαλίου επίσης πρέπει να έχει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως γεννήτρια έκτακτης ανάγκης, συναγερμούς σε περίπτωση βλάβης, χειριστήρια απομακρυσμένης καθοδήγησης και τέλος εφεδρικό πηδάλιο. Σε περιπτώσεις αυξημένης κυκλοφορίας, όπως για παράδειγμα σε κάποιους

λιμένες της δυτικής Αφρικής, πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα χρήσης συστημάτων ελέγχου πορείας προς αποφυγή ατυχημάτων και συγκρούσεων καθώς και καταγραφή όλων των κινήσεων του πλοίου από τα αρχεία δραστηριοτήτων πλοήγησης για τη διεξαγωγή πλήρους ελέγχου των κινήσεων των πλοίων.

2.5.1.5 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Τα εγχειρίδια που αναφέρθηκαν παραπάνω έρχονται να συμπληρώσουν το τελευταίο μέρος του πέμπτου κεφαλαίου του SOLAS που αναφέρεται στο θέμα της διάσωσης της ζωής στη θάλασσα καθώς και την αναφορά στα μηνύματα κινδύνου που εκπέμπει ένα πλοίο. Για να είναι αποτελεσματική η διάσωση και η βοήθεια που παρέχεται στα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο πρέπει να τηρείται και να χρησιμοποιείται ένα συγκεκριμένο σύστημα σημάτων κινδύνου το οποίο να είναι αναγνωρίσιμο από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Με αυτό τον τρόπο οι εκάστοτε κυβερνητικές αρχές θα μπορούν να αναγνωρίζουν τον τύπο του κινδύνου στον οποίο έχει υπεισέλθει ένα πλοίο και να μπορέσουν να παρέχουν την κατάλληλη βοήθεια. Επίσης είναι συγκεκριμένα τα σωστικά μέσα τα οποία τα ίδια τα πλοία πρέπει να φέρουν. Σωσίβιες λέμβοι, πυροτεχνικά σινιάλα, σωσίβια και άλλα είναι απαραίτητα στοιχεία ασφάλειας που απαιτούνται για κάθε είδους πλοίο και τα οποία πρέπει να διατηρούνται σε καλή κατάσταση και να επιθεωρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

2.6 Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ISM)

Ο σκοπός του Κώδικα ISM είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη των ανθρώπινων ατυχημάτων ή η απώλεια ανθρώπινων ζωών και η αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για πρώτη φορά από τον Διεθνή Οργανισμό προσεγγίζεται η ασφάλεια από την πλευρά της διοίκησης. Έτσι μέσω του ISM γίνεται προσπάθεια συντονισμού της διοίκησης της εταιρείας η οποία βασίζεται στον συντονισμό των ανθρώπινων ενεργειών μεταξύ πλοίων και γραφείου εταιρείας. Ο συντονισμός προβλέπει εκχώρηση εξουσιών, η οποία εκχώρηση ενέχει ως συστατικό στοιχείο και την απόδοση ευθυνών. Η καινοτομία που εισάγει ο Κώδικας, αφορά τις γραπτές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται πιστά και αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς. Επισημαίνεται ότι ουσιαστικά ο Κώδικας δεν μεταβάλλει καμία από τις διαδικασίες που ακολουθούσε

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

2.6.1 ΚΩΔΙΚΑΣ ISM ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

Καθώς ο Κώδικας ISM θέτει τα ελάχιστα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται για την ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου σφάλματος, μπορεί να θεωρηθεί και ως ένα νομικό πλαίσιο με το οποίο μπορούν να τεθούν υψηλά κριτήρια αξιοπλοΐας. Με άλλα λόγια, μπορούμε να πούμε ότι ένας συνετός πλοιοκτήτης θα ακολουθούσε τα πρότυπα του Κώδικα με σκοπό να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο. Αναφέραμε άλλωστε προηγουμένως ότι ο Κώδικας ουσιαστικά δεν εισήγαγε επαναστατικές πρακτικές, ούτε μετέβαλλε τις πρακτικές που μέχρι στιγμής χρησιμοποιούσαν τα πλοία. Αυτό που έφερε ο ISM είναι η επισήμανση αυτών των σωστών πρακτικών και προτάσεων στο θέμα της οργάνωσής τους. Για αυτό το λόγο ο Κώδικας απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να εφαρμόζουν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης το οποίο από τη μίας πλευρά θα συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του Κώδικα και από την άλλη θα αντικατοπτρίζει τις σωστές πρακτικές του κλάδου που δραστηριοποιούνται τα πλοία τους.

2.6.2 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ (DESIGNATED PERSON ASHORE-DPA)

Μία καινοτομία που εισήγαγε ο Κώδικας ISM ήταν αυτή της υποχρέωσης κάθε ναυτιλιακής εταιρίας να διαθέτει στο προσωπικό γραφείου ξηράς ένα άτομο το οποίο θα είναι ο σύνδεσμος ανάμεσα στο πλοίο και την επιχείρηση. Ο ρόλος του DPA περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

- Την άμεση επαφή με όλα τα μέλη του πληρώματος του πλοίου, καθώς και με όλο το προσωπικό του γραφείου ξηράς, συμπεριλαμβανομένης και της διοίκησης.
- Να φροντίζει για τη σωστή εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας από τα πλοία και την παροχή της απαραίτητης υποστήριξης από πλευράς υλικών και τεχνογνωσίας σε αυτά.
- Επίσης είναι υπεύθυνος για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων επί των πλοίων για τη διαπίστωση της τήρησης όλων των κανονισμών που είναι σε εφαρμογή.
- Τέλος είναι υπεύθυνος λήψης διορθωτικών μέτρων όπου αυτά θεωρηθούν απαραίτητα.

Ο ρόλος του DPA είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τη διατήρηση της αξιόπλοης κατάστασης ενός πλοίου, καθώς είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου στη θάλασσα αλλά και στο λιμάνι. Η σχέση μεταξύ DPA και αξιοπλοΐας μπορεί να διαπιστωθεί στα εξής σημεία, την εκπαίδευση του πληρώματος, τη φυσική αξιοπλοΐα του πλοίου καθώς και στην τεκμηρίωση εγγράφων.

Πιο αναλυτικά, σε σχέση με την εκπαίδευση του πληρώματος, ο DPA είναι υπεύθυνος να διεξάγει ελέγχουν για τη διαπίστωση εάν το πλοίο συμβαδίζει με τις προδιαγραφές του Κώδικα ISM. Εάν διαπιστώσει ότι κάποιο από τα μέλη του πληρώματος δεν έχει τις κατάλληλες γνώσεις για την αντιμετώπιση μιας συγκεκριμένης κατάσταση, τότε θα πρέπει να φροντίσει για την κατάλληλη εκπαίδευσή του στον τομέα αυτό. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν γίνει, τότε μπορεί να τεθεί η αξιοπλοΐα το πλοίου υπό αμφισβήτηση. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του Eurasian Dream⁵⁰, όπου ένας από τους λόγους για τους οποίους το πλοίο θεωρήθηκε αναξιόπλοο, ήταν το γεγονός ότι δεν υπήρχε εκπαίδευση του πληρώματος σχετικά με τα πυροσβεστικά μέσα του πλοίου.

⁵⁰ Papera Traders Co, Ltd. And Others v Hyundai Merchant Marine Co. Ltd and Another (The Eurasian Dream), [2002] 1 Lloyd's Rep 719

Αναφορικά τώρα με τη φυσική αξιοπλοΐα, εάν ο DPA ανακαλύψει, είτε μέσω ίδιου ελέγχου, είτε μέσω των αναφορών που στέλνει ο πλοίαρχος, ότι το πλοίο χρειάζεται κάποια συντήρηση ή επισκευή, τότε θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ή να προτείνει ανάλογες ενέργειες στη διοίκηση ούτως ώστε να γίνουν οι απαραίτητες διορθωτικές κινήσεις. Επίσης, θα πρέπει να φροντίσει αυτές οι ενέργειες να έχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα ούτως ώστε το πλοίο να είναι αξιόπλοο ανά πάσα στιγμή για να εκτελέσει το ταξίδι του.

Τέλος, ο DPA σχετίζεται με την τεκμηρίωση των εγγράφων του πλοίου και τη σωστή τήρηση αυτών πάνω στο πλοίο. Ο κώδικας ISM βασίζεται σε ένα μεγάλο βαθμό στην έγγραφη τεκμηρίωση. Αυτό σημαίνει ότι και η εταιρεία αλλά και το πλοίο θα πρέπει να φέρουν κάποια έγγραφα τα οποία αποτελούν αποδεικτικά συγκεκριμένων ενεργειών που έχουν κάνει, όπως για παράδειγμα το Document of Compliance (DOC), SMS κ.α. Επίσης, τα έγγραφα αυτά θα πρέπει να είναι ενημερωμένα σύμφωνα με τις τρέχουσες εξελίξεις και διατάξεις καθώς η απουσία ή η μη σωστή τήρηση αυτών των εγγράφων μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοΐα ενός πλοίου. Αυτό μπορεί να συμβεί με την απαγόρευση της εισόδου του πλοίου αυτού σε ένα λιμάνι εάν τα έγγραφά του είναι ελλιπή. Εκτός αυτών, είναι απαραίτητο να κρατώνται επί του πλοίου ενημερωμένα έγγραφα τα οποία σχετίζονται με τη σωστή ναυσιπλοΐα του πλοίου όπως χάρτες και εγχειρίδια του πλοίου.

2.6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM

Ο IMO προκειμένου να βελτιώσει την ασφάλεια στην ναυτιλία, έχει θεσπίσει μια σειρά Συμβάσεων και Κωδίκων (Chauvel, 1998). Τελευταία έθεσε σε παγκόσμια εφαρμογή τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), ο οποίος παρά τις υψηλές του φιλοδοξίες δεν φαίνεται να επιτυγχάνει απόλυτα τους στόχους του, επιβεβαιώνοντας εκείνους που από την αρχή είχαν επισημάνει τις αδυναμίες του⁵¹. Απόδειξη γι' αυτό αποτελεί η σε εξέλιξη αναζήτηση από τον IMO νέων μεθόδων όπως η Formal Safety Assessment και η Human Reliability Analysis. Η εφαρμογή του ISM Code μέχρι σήμερα έχει δείξει ότι ο πλοίαρχος πιέζεται μεταξύ των δύο σημαντικών στόχων, από τη μια πλευρά για την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας

⁵¹ Αβτζιγιάννης, 1998

και από την άλλη για την επίτευξη υψηλής οικονομικής αποδοτικότητας. Αρκετοί πλοιοκτήτες πήραν την πιστοποίηση σύμφωνα με τον ISM Code, όμως δεν ανέπτυξαν και δεν εφάρμοσαν/διατήρησαν ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας όπως πραγματικά απαιτεί ο ISM Code⁵² έτσι πέτυχαν μεν τον ενδιάμεσο στόχο που είναι η πιστοποίηση, δεν πέτυχαν όμως τον τελικό στόχο που είναι η ασφάλεια. Υπάρχουν πολλοί που ισχυρίζονται ότι η απόκτηση των πιστοποιητικών σε μερικές περιπτώσεις (κατ' άλλους σε πολλές περιπτώσεις) έχει γίνει με δόλιο τρόπο. Ο Simon Sherrald, πρόεδρος του UK Chamber of Shipping ισχυρίστηκε ότι υπάρχουν ενδείξεις σχετικά με πιστοποιητικά ISM Code τα οποία είναι δόλια ή εκδόθηκαν χωρίς την κατάλληλη εξέταση. Στη βάση αυτή δικαιολογημένα εκφράζεται η άποψη ότι οι καλοί διαχειριστές συνεχίζουν να είναι καλοί και οι κακοί επίσης συνεχίζουν να υφίστανται. Το γεγονός αυτό οδηγεί εύλογα στο συμπέρασμα ότι οι υποβαθμισμένοι διαχειριστές έχουν βρει τον τρόπο να υπερνικούν το σύστημα όπως για παράδειγμα σε κάποιες περιπτώσεις για να το πετύχουν αυτό χρησιμοποιούν 'επαγγελματικά πληρώματα' για τη λήψη του πιστοποιητικού ISM Code. Έτσι μόλις ο επιθεωρητής κατεβεί τη σκάλα του πλοίου το 'επαγγελματικό πλήρωμα' αναχωρεί. Η κατάσταση αυτή μπορεί εν μέρει να αποδοθεί στο ότι οι αξιωματικοί του Port State Control αισθάνονται περισσότερο άνετα με την αξιολόγηση του 'hardware' παρά με την εκτίμηση των επιχειρησιακών θεμάτων ή ακόμη χειρότερα με τα θέματα διοίκησης. Ο Mottram για την αποφυγή τέτοιων καταστάσεων έδωσε έμφαση στις 'διαδικασίες και στους τρόπους ενεργειών'. Ο ISM Code απαιτεί τρόπους ενεργειών αλλά αυτοί οι τρόποι πρέπει να αναθεωρούνται. Η αναθεώρηση δεν είναι τίποτα άλλο από μια διαδικασία η οποία είναι δυναμική και μπορεί να οδηγεί στην συνεχή βελτίωση του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης που απαιτείται από τον Κώδικα⁵³.

Εν κατακλείδι, αν δει κανείς τη θετική πλευρά του κώδικα ISM, θα παρατηρήσει ότι με την εφαρμογή του μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τη ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς θέτει υψηλά πρότυπα τήρησης της δέουσας επιμέλειας και κατά συνέπεια μειώνει τις πιθανότητες εμφάνισης αναξιόπλοων σκαφών στη θάλασσα. Επιπρόσθετα, θα έλεγε κανείς ότι μπορεί να επιφέρει και ουσιώδη εμπορικά αποτελέσματα καθώς θα αυξήσει την παραγωγικότητα και την αποδοτικότητα, θα μειώσει τα ασφάλιστρα καθώς τα πρότυπα δέουσας επιμέλειας θα έχουν αυξηθεί και τέλος μπορεί να επιφέρει επίσης μείωση και στις δικαστικές διαμάχες. Η σωστή εφαρμογή του κώδικα

⁵² Panayides, 1998, Δρακοπούλου, 1998

⁵³ Donner, 2001

μπορεί να παρέχει όλα τα απαραίτητα έγγραφα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τις αντίδικες πλευρές για να αποδείξουν τα λεγόμενά τους.

Παρόλα αυτά, το μειονέκτημα του Κώδικα είναι το γεγονός ότι η εφαρμογή του είναι καθαρά θέμα επιλογής των μελών του SOLAS. Κάποια μέλη του συνεδρίου τον εφαρμόζουν αυστηρά και κάποια άλλα όχι και τόσο, είτε από αμέλεια, είτε από έλλειψη πόρων. Αυτή όμως η πρακτική μπορεί να προκαλέσει τη δημιουργία των γνωστών σημαιών ευκαιρίας, τις οποίες λόγω των χαμηλότερων προσδοκιών που έχουν από τα πλοία, μπορεί να τις προτιμήσουν κάποιοι πλοιοκτήτες. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την ύπαρξη στη ναυτιλιακή βιομηχανία, σκαφών τα οποία με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο να μην είναι αξιόπλοα.

Για τη σωστή και οικουμενική εφαρμογή του κώδικα ISM, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θα πρέπει να ακολουθήσει δύο τακτικές.

Πρώτον, η εφαρμογή του κώδικα δεν θα πρέπει να είναι προαιρετική αλλά υποχρεωτική σε όλα τα κράτη μέλη που επικυρώνουν τον κώδικα. Πέραν αυτού, θα πρέπει να υπάρχει και το ανάλογο σύστημα κυρώσεων για περιπτώσεις όπου δεν εφαρμόζονται οι κανονισμοί που περιγράφονται μέσα στον Κώδικα. Τέλος θα πρέπει να συσταθεί μία επιτροπή ελέγχου η οποία θα ελέγχει και θα φροντίζει για την ομοιόμορφη εφαρμογή του Κώδικα σε όλα τα κράτη μέλη.

Επίσης, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θα πρέπει να απαιτεί από τα μέλη του να εφαρμόζουν ποινές στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες δεν συμμορφώνονται με τον κώδικα, με απώτερο σκοπό την αποφυγή τέτοιας συμπεριφοράς στο μέλλον.

Επιπρόσθετα, η εισαγωγή του Κώδικα ISM έρχεται σε αντίθεση με την υπάρχουσα έννοια και τον ορισμό της αξιοπλοΐας, όπως αυτή εκφράζεται από τους κανόνες Hague-Visby, αναφορικά με την χρονική περίοδο που πρέπει ο πλοιοκτήτης να δείξει δέουσα επιμέλεια για να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο. Ο υπάρχων νόμος απαιτεί από το μεταφορέα να ασκεί δέουσα επιμέλεια πριν και κατά την εκκίνηση της ναυτικής περιπέτειας, ενώ ο κώδικας ISM απαιτεί από τη ναυτιλιακή επιχείρηση/ μεταφορέα να διασφαλίζει συμμόρφωση με τον κώδικα ανά πάσα στιγμή του ταξιδιού, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής ισχύ των πιστοποιητικών του πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο θα πρέπει να είναι αξιόπλοο όχι μόνο πριν και κατά την εκκίνηση αλλά και καθόλη τη διάρκεια του ναυτικού ταξιδιού. Η παραπάνω αντίφαση ανάμεσα στους κανόνες Hague/ Hague-Visby και του κώδικα ISM θα πρέπει να εξαιρεθεί με την επέκταση της χρονικής διάρκειας που ένα πλοίο πρέπει να είναι

αξιόπλοο, ούτως ώστε να συμφωνεί με τον κώδικα, δηλαδή το πλοίο να είναι αξιόπλοο καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

Τέλος, παρόλο που ο Κώδικας ISM υιοθετήθηκε από τη σύμβαση SOLAS κάνοντάς τον υποχρεωτικό για όλα τα μέλη που την επικύρωσαν, δεν συμπεριλήφθηκε στους κανόνες του Αμβούργου ή στους κανόνες Hague/Hague-Visby. Ο τρόπος με τον οποίο προτείνεται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό να χρησιμοποιείται ο ISM είναι σαν ένα πλαίσιο σωστής συμπεριφοράς από πλευράς πλοιοκτήτη/ μεταφορέα. Καταλαβαίνει κανείς ότι η προαιρετική χρήση και εφαρμογή του οποιουδήποτε κανονισμού δε μπορεί να εξασφαλίσει και τη σωστή λειτουργία του με ότι αποτέλεσμα μπορεί να έχει αυτό. Είναι γνωστές σε όλους οι χώρες όπου διαθέτουν ελαστικότερους κανονισμούς και έχουν λιγότερες απαιτήσεις από τους πλοιοκτήτες αναφορικά με την εφαρμογή των προαναφερθέντων κανόνων, οι οποίες με αυτή την τακτική έχουν προσελκύσει πολλούς πλοιοκτήτες να θέσουν υπό τη σημαία τους τα πλοία τους.

2.7 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ISPS)

2.7.1 ΤΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, δεν υπήρχε μόνο η τεράστια απώλεια ανθρώπινης ζωής αλλά και οι τεράστιες ασφαλιστικές αποζημιώσεις. Ένα από τα επακόλουθα των τρομοκρατικών επιθέσεων ήταν η αύξηση των ασφαλιστρών όχι μόνο σε πλοία και αεροσκάφη αλλά και σε κτήρια, εξαιτίας της καταστροφής του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου. Κατά συνέπεια, πολλές χώρες και ειδικότερα οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, αύξησαν τα μέτρα ασφαλείας σε όλα τα μέσα μεταφοράς με σκοπό τη μείωση των πιθανοτήτων μελλοντικής επίθεσης. Μέσα από αυτά τα γεγονότα γεννήθηκε η ιδέα της δημιουργίας και εφαρμογής ενός κώδικα ασφαλείας που θα περιλαμβάνει τους λιμένες αλλά και τα πλοία που καταφθάνουν σε αυτούς. Ο κώδικας ISPS προτείνει την αύξηση των μέτρων ασφαλείας σε όλους τους λιμένες και τα πλοία παγκοσμίως, δημιουργώντας ένα σύστημα προστατευτικών μέτρων και διαδικασιών σε παγκόσμια κλίμακα με απώτερο σκοπό την αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών όπως αυτών της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

Ο κώδικας ISPS εισήγαγε μία σειρά από μέτρα τα οποία θα πρέπει να ληφθούν ούτως ώστε να εκδοθούν τα ανάλογα πιστοποιητικά ασφαλείας που θα επιτρέπουν στους λιμένες να λειτουργούν σε αρμονία με τον κώδικα και στο πλοία να εργάζονται μέσα στα εθνικά ύδατα των κρατών μελών. Με την εισαγωγή του κώδικα ISPS ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός για πρώτη φορά επέκτεινε την επικράτειά του από τα πλοία προς τις εγκαταστάσεις ξηράς, δηλαδή τους λιμένες. Συνεπώς, το καθήκον της συμμόρφωσης με τον κώδικα δε βαρύνει μόνο τους πλοιοκτήτες και τους μεταφορείς αλλά και τους λιμένες μαζί με τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις υπό τις οποίες αυτοί λειτουργούν ή υπό τις σημαίες των οποίων βρίσκονται τα πλοία.

Η γενική συνέλευση του ΔΝΟ υιοθέτησε τον κώδικα ISPS και τον ενσωμάτωσε στη σύμβαση SOLAS σαν παράρτημα στο άρθρο XI-2. Οι λόγοι για τους οποίους έγινε αυτή η ενσωμάτωση είναι οι ίδιοι με αυτούς της ενσωμάτωσης του ISM. Κύριος λόγος ήταν βέβαια ότι οι χώρες που κατέχουν το 96% της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν επικυρώσει τη σύμβαση και ένας άλλος ότι όλα τα μέλη θα είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τον ISPS σύμφωνα με τις διαδικασίες σιωπηρής αποδοχής της SOLAS τις οποίες όλες οι χώρες μέλη πρέπει να ακολουθούν εκτός και εάν εκφράσουν επιφύλαξη.

2.7.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

Σε γενικές γραμμές ο ISPS επηρεάζει πολλές πλευρές της μεταφοράς αγαθών μέσω θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένων της ναυτικής ασφάλισης και του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα. Αναφορικά με τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών, επηρεάζει τις σταλίες, την ετοιμότητα του πλοίου προς φόρτωση και εκφόρτωση, τις επισταλίες, την ακύρωση του ναυλοσυμφώνου και μπορεί ακόμα να επηρεάσει και την αξιόπλοη κατάσταση ενός πλοίου.

Ωστόσο αναφορικά με το αξιόπλοο ενός πλοίου, ο κώδικας ISPS σε αντίθεση με τον κώδικα ISM, μπορεί να μην έχει μεγάλη επίδραση, ίσως και καμία, με τη φυσική αξιοπλοΐα, ή την αξιοπλοΐα τη σχετιζόμενη με το πλήρωμα ενός πλοίου, ή με τη σωστή τήρηση των εγγράφων ενός πλοίου, όπως χάρτες, εγχειρίδια πλοίου κ.α. Αυτό συμβαίνει καθότι ο ISPS δεν ασχολείται με τη συντήρηση του πλοίου ή των μηχανημάτων του, με την εκπαίδευση και την επάρκεια των πληρωμάτων. Ασχολείται όμως με την εκπαίδευση μέρους του πληρώματος σχετικά με την εκτέλεση καθηκόντων που έχουν να κάνουν με τις πλοηγικές απαιτήσεις του πλοίου

και με την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν την αξιοπλοΐα του πλοίου, όπως για παράδειγμα πυρκαγιές ή προβλήματα στα μηχανήματα του πλοίου.

Ο κώδικας απαιτεί μέρος του πληρώματος που βρίσκεται πάνω στο πλοίο να εκτελεί κάποια καθήκοντα ασφαλείας, ούτως ώστε να συμβαδίζει με τις απαιτήσεις του. Αυτό σημαίνει ότι τα μέλη του πληρώματος που θα αναλάβουν αυτά τα καθήκοντα, θα πρέπει να λάβουν και την ανάλογη εκπαίδευση. Επίσης ένα μέλος του πληρώματος θα πρέπει να αναλάβει καθήκοντα αξιωματικού ασφαλείας (Ship Security Officer, SSO) πράγμα που σημαίνει ότι θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή και συντήρηση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου (Ship Security Plan, SSP), όπως επίσης και για την επικοινωνία με τον αξιωματικό ασφαλείας της εταιρείας (Company Security Officer, CSO) και με τον αξιωματικό ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης (Port facility Security Officer, PFSO).⁵⁴

Μια άλλη απαίτηση του κώδικα ISPS είναι να υπάρχει επάνω στο πλοίο ο κατάλληλος εξοπλισμός ασφαλείας όπως φώτα, αριθμός ταυτοποίησης πλοίου (ship identification number) κ.α. Τέλος ο κώδικας απαιτεί από το μεταφορέα να κρατά συγκεκριμένα αρχεία όπως αλλαγές σε επίπεδα ασφαλείας, οποιαδήποτε παραβίαση ασφαλείας, αρχείο με τα επίπεδα ασφαλείας στα οποία λειτουργούσε το πλοίο στα προηγούμενα 10 λιμάνια που επισκέφτηκε κ.α.⁵⁵

Όταν ο μεταφορέας πληροί όλες τις προδιαγραφές, τότε εκδίδονται τα ανάλογα πιστοποιητικά τα οποία πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο και τα οποία επηρεάζουν την αξιοπλοΐα ενός πλοίου αναφορικά με την τεκμηρίωση. Κάποια από αυτά είναι το Ship Security Plan (SSP), το International Ship Security Certificate (ISSC) και το Continuous Synopsis Record (CSR).⁵⁶

Για παράδειγμα, εάν κάποια από τα παραπάνω πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου δεν είναι ενημερωμένα, τότε οι αρχές του λιμένα προορισμού μπορούν είτε να απαγορεύσουν την είσοδο του πλοίου στο λιμένα, είτε τη φορτοεκφόρτωση, είτε ακόμη και τον απόπλου. Επίσης εάν κάποιο πλοίο δε φαίνεται να συμμορφώνεται με τον κώδικα, τότε οι λιμενικές αρχές των συμβαλλομένων κρατών έχουν το δικαίωμα να λάβουν τα ακόλουθα μέτρα ελέγχου:

- Επιθεώρηση του πλοίου

⁵⁴ Κώδικας ISPS, Μέρος 11ο

⁵⁵ Κώδικας ISPS, Μέρος 10ο

⁵⁶ Σύμβαση SOLAS, Άρθρο XI-1, Κανονισμός 5

- Καθυστέρηση του πλοίου
- Κράτηση του πλοίου
- Περιορισμό δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένων των μετακινήσεων μέσα στο λιμένα
- Απέλαση του πλοίου από το λιμένα⁵⁷

Η εφαρμογή των παραπάνω μέτρων από τις λιμενικές αρχές ή από τις κυβερνήσεις των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων εγείρει το ερώτημα εάν η έλλειψη των απαιτούμενων από τον ISPS πιστοποιητικών μπορεί να επηρεάσει η βασιζόμενη επί εγγράφων αξιοπλοΐα ενός πλοίου ή όχι, και τελικά να αμφισβητήσει την άσκηση δέουσας επιμέλειας από το μεταφορέα.

Καθώς ο κώδικας ISPS δεν έχει πολύ καιρό που έχει τεθεί σε εφαρμογή,⁵⁸

δεν υπάρχει προηγούμενο αναφορικά με αυτό το θέμα. Παρόλα αυτά μπορεί κανείς να ανατρέξει σε παλαιότερες υποθέσεις όπως αυτή του ‘The Derby’⁵⁹ στην οποία το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι εφόσον ένα πλοίο μπορεί να καθυστερήσει ή να κρατηθεί από τις λιμενικές αρχές λόγω έλλειψης κάποιου πιστοποιητικού, τότε η εν λόγω έλλειψη λόγω του αποτελέσματος που επιφέρει, καθιστά ένα πλοίο αναξίοπλοο. Ωστόσο, εάν ένα τέτοιο έγγραφο μπορεί να αποκτηθεί σε μικρό χρονικό διάστημα χωρίς να καθυστερήσει το πλοίο, τότε σε καμία περίπτωση δεν επηρεάζεται η αξιοπλοΐα του συγκεκριμένου πλοίου.⁶⁰

2.7.3 ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ο κώδικας ISPS, σε αντίθεση με άλλα εγχειρήματα του IMO, δεν ασχολείται μόνο με τα πλοία. Είναι, όπως προαναφέρθηκε το πρώτο εργαλείο του IMO το οποίο επεκτείνει τη δικαιοδοσία του και στις εγκαταστάσεις της ξηράς, δηλαδή τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τις τοπικές διοικήσεις και τα συμβαλλόμενα κράτη. Αυτό σημαίνει ότι οι κυβερνήσεις των συμβαλλόμενων κρατών θα πρέπει να ορίσουν του λιμένες στους οποίους θα ισχύει ο Κώδικας⁶¹, καθώς και τους οργανισμούς και τις τοπικές αρχές οι

⁵⁷ Σύμβαση SOLAS, Άρθρο XI-2, Κανονισμός 9.1

⁵⁸ Ο ISPS έγινε υποχρεωτικός για όλες τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις την 1η Ιουλίου 2004

⁵⁹ Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.M.B.H. v. Tossa Marine Co. Ltd. v. Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.M.B.H., (The Derby), [1985] 2 Lloyd’s Rep 325

⁶⁰ Shipping Developments Corporation S.A. v. V/O Sojuzneftexport, (The Delian Spirit), [1971] 1 Lloyd’s Rep 64

⁶¹ Αυτοί οι λιμένες είναι κυρίως αυτοί που ασχολούνται περισσότερο με το διεθνές παρά με το εθνικό θαλάσσιο εμπόριο

οποίες θα διασφαλίζουν την εφαρμογή του. Εφόσον οριστούν αυτοί οι λιμένες, τότε η κυβέρνηση και οι τοπικές αρχές πρέπει να φροντίσουν ούτως ώστε να παραληφθούν τα κατάλληλα έγγραφα και πιστοποιητικά⁶² και να ορίσουν έναν Αξιωματικό Ασφαλείας Λιμένα⁶³.

Η επίδραση των Λιμενικών Εγκαταστάσεων στην αξιοπλοΐα εμφανίζεται σε τέσσερις περιπτώσεις.

Το πρώτο σενάριο αφορά σε ένα πλοίο το οποίο εφαρμόζει τον Κώδικα, ελλιμενίζεται σε λιμένα ο οποίος επίσης εφαρμόζει τον Κώδικα και αντιδρά θετικά σε όποιες αλλαγές στο επίπεδο ασφαλείας απαιτούνται από τη σημαία ή από την ίδια τη λιμενική εγκατάσταση. Σε αυτή την περίπτωση δεν θα υπάρξει κανένα πρόβλημα εφόσον και οι δύο πλευρές συμμορφώνονται με τα σχέδια ασφαλείας τους και τις ενδεδειγμένες διαδικασίες.

Το δεύτερο σενάριο συμβαίνει όταν ένα πλοίο το οποίο εφαρμόζει τον Κώδικα, επισκέπτεται έναν λιμένα ο οποίος επίσης εφαρμόζει τον Κώδικα αλλά το πλοίο δεν αλλάζει, δεν συμμορφώνεται με τα επίπεδα ασφαλείας που απαιτούνται από το συγκεκριμένο λιμένα ή από τη σημαία ή από τις διατάξεις της χώρας της οποίας το λιμάνι επισκέπτεται.

Η τρίτη περίπτωση είναι όταν ένα πλοίο που εφαρμόζει τον Κώδικα επισκεφτεί έναν λιμένα ο οποίος δεν είναι σύμφωνος με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS, είτε επειδή η χώρα τη οποίας το λιμάνι επισκέπτεται δεν είναι συμβαλλόμενη χώρα στη σύμβαση SOLAS, είτε επειδή ο συγκεκριμένος λιμένας δεν είναι ένας από τους ενδεδειγμένους οι οποίοι εφαρμόζουν τον Κώδικα, όπως προαναφέρθηκε.

Η τέταρτη περίπτωση συμβαίνει όταν ένα πλοίο το οποίο δεν εφαρμόζει τα επίπεδα ασφαλείας που ορίζονται από τον Κώδικα, επισκεφτεί έναν λιμένα ο οποίος είναι καθόλα συμβατός με αυτόν.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα συμβατό με τον Κώδικα πλοίο θα πρέπει να κρατά αρχεία των επιπέδων ασφαλείας που διατηρήθηκαν για τα τελευταία δέκα λιμάνια που επισκέφτηκε.

Στο πρώτο σενάριο, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα σχετικά με τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου καθώς δεν δικαιολογείται καμία καθυστέρηση ή κράτησή του από τις λιμενικές αρχές εφόσον τα έγγραφά του είναι καθόλα συνεπή με τον Κώδικα.

⁶² Port Facility Security Plan (PFSP) ISPS Code Part A, Section 16

⁶³ Port Security Officer (PSO) ISPS Code Part A, Section 17

Παρόλα αυτά, στο δεύτερο σενάριο, στο οποίο το πλοίο δεν αλλάζει τα επίπεδα ασφαλείας του όπως απαιτείται από τις λιμενικές αρχές του λιμένα που επισκέπτεται, ή όπως στο τρίτο σενάριο όπου το πλοίο εισέρχεται σε λιμένα που εφαρμόζει τα πρότυπα και ο Αξιωματικός ζητήσει να δει τα έγγραφα ασφαλείας των τελευταίων δέκα λιμένων και διαπιστώσει ότι υπήρξε ρήγμα στην ασφάλεια του πλοίου είτε από άρνηση του πλοίου να αλλάξει τα επίπεδα ασφαλείας είτε επειδή επισκέφτηκε λιμένα που δεν διατηρεί τον Κώδικα, τότε ο υπεύθυνος αξιωματικός μπορεί να λάβει μέτρα τα οποία αναφέρονται ρητά στον Κανονισμό 9.1 του Κεφαλαίου XI-2 της σύμβασης SOLAS.

Σχετικά με την τέταρτη περίπτωση, ο αρμόδιος αξιωματικός έχει τη δικαιοδοσία να συλλάβει το πλοίο εφόσον αυτό έχει ήδη μπει στο λιμάνι, ή να του απαγορεύσει την είσοδο λόγω έλλειψης των απαιτούμενων πιστοποιητικών.

Στις τελευταίες τρεις περιπτώσεις, είτε λόγω καθυστέρησης, είτε λόγω της απαγόρευσης εισόδου ή εξόδου του πλοίου από έναν λιμένα, οι ιδιοκτήτες του μεταφερόμενου φορτίου ή οι ναυλωτές μπορούν να ισχυριστούν ότι το πλοίο στερείται αξιοπλοΐας λόγω έλλειψης πιστοποιητικών ή επειδή ο πλοιοκτήτης επέτρεψε στο πλοίο να ελλιμενιστεί σε μη συμβατό με τον Κώδικα λιμένα. Παρόλο που για τη δεύτερη περίπτωση όπου ο λιμένας δεν είναι πιστοποιημένος από τον ISPS, το γεγονός αυτό δεν έγκειται στη δικαιοδοσία του πλοιοκτήτη αλλά το σφάλμα στο οποίο υποκύπτει είναι το ότι επέτρεψε στο πλοίο του να επισκεφτεί έναν τέτοιο λιμένα.

Δεν είναι ακόμα γνωστό ποια θα είναι η άποψη των δικαστηρίων για αυτή την τελευταία περίπτωση, το σίγουρο όμως είναι ότι τα προβλήματα που μπορεί να δημιουργηθούν μπορεί να είναι πολύ σοβαρά, όπως η φθορά του φορτίου ή ακόμα και η απώλεια επόμενης ναύλωσης εξαιτίας τέτοιων καταστάσεων.

2.7.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο Κώδικας ISPS εισήχθη με σκοπό να αποτρέψει όποιο τρομοκράτη θα μπορούσε να στοχοποιήσει πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις. Παρόλα αυτά, εξαιτίας της ταχύτητας εισαγωγής και εφαρμογής του Κώδικα⁶⁴, κάποια προβλήματα αναπόφευκτα θα εμφανιστούν κατά την εφαρμογή του, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι ο Κώδικας

⁶⁴ Τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 επέσπευσαν την ενσωμάτωση του Κώδικα στο συνέδριο SOLAS το Δεκέμβριο του 2002

πρέπει να αναθεωρείται τακτικά ούτως ώστε να διορθώνεται για να μπορεί να καλύπτει τις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ωστόσο ο κώδικας στερείται κάποιων στοιχείων, τα οποία αν ενσωματωθούν θα μπορούσαν να κάνουν την εφαρμογή του πολύ πιο εύκολη και θα έδιναν μια σιγουριά σε μια πολύ σημαντική βιομηχανία. Το πρώτο βήμα είναι ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θα έπρεπε να εισάγει ένα καθεστώς κυρώσεων για τις κυβερνήσεις των οποίων τα πλοία ή οι λιμενικές εγκαταστάσεις δεν συμφωνούν με τις απαιτήσεις του Κώδικα. Για αυτούς οι οποίοι δεν εφαρμόζουν πιστά τον Κώδικα, η ποινή θα μπορούσε να ήταν να αφαιρείται το δικαίωμα από αυτή την κυβέρνηση να εκδίδει τα ανάλογα πιστοποιητικά και να μπαίνει σε μαύρη λίστα ή ακόμα και σε ένα καθεστώς επιτήρησης. Κάτι τέτοιο όμως είναι πολύ δύσκολο να εφαρμοστεί στην παρούσα φάση καθώς ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δεν διαθέτει τέτοιου είδους δύναμη πάνω στα κράτη μέλη του. Αν όμως αυτά τα κράτη μέλη θέλουν να είναι αποτελεσματικός ο Κώδικας ISPS, τότε θα πρέπει να δώσουν αυτό το δικαίωμα στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Επιπρόσθετα ο ΔΝΟ θα έπρεπε να διατηρεί έναν κατάλογο με τους λιμένες και τις κυβερνήσεις οι οποίες έχουν συμφωνήσει να τηρούν τον Κώδικα. Θα ήταν μια πολύ καλή ιδέα αν το καθήκον του ελέγχου της συμμόρφωσης ή μη με τον Κώδικα, να ανήκε σε έναν αξιόλογο τρίτο οργανισμό ή νηογνώμονα ο οποίος θα μπορούσε να ορίσει αντιπροσώπους στους λιμένες των κρατών μελών, και αυτός ο οργανισμός ή νηογνώμονας να επιτηρούσε την εφαρμογή του κώδικα σε τακτική βάση και να ανέφερε τα ευρήματά του στον ΔΝΟ. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να δημιουργηθεί μία βάση δεδομένων ή ακόμα και μια μαύρη λίστα μη συμμορφούμενων λιμένων ή κρατών μελών και να δοθούν οι ανάλογες προειδοποιήσεις ή προτροπές προς αυτούς. Ένα τέτοιο σώμα θα μπορούσε να προτείνει επίσης αλλαγές στον Κώδικα, αν μία τέτοια ανάγκη προέκυπτε μελλοντικά και θα μπορούσε να επιτηρεί και να διασφαλίζει ότι τα ίδια επίπεδα ελέγχου και συμμόρφωσης τηρούνται σε όλα τα κράτη μέλη ούτως ώστε να αποτρέπει τις λιμενικές αρχές κάποιου κράτους από το να σταματήσει ένα πλοίο το οποίο φέρει έγκυρα ISPS έγγραφα και τηρεί τον Κώδικα, μόνο και μόνο επειδή το κράτος της σημαίας του τηρεί πιο ελαστικά επίπεδα ελέγχου και συμμόρφωσης του Κώδικα από ότι το κράτος του λιμένα προορισμού του πλοίου αυτού.

Η δεύτερη διαδικασία η οποία θα έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή από τις κυβερνήσεις των συμβαλλόμενων κρατών καθώς και από τον ΔΝΟ και τις λιμενικές αρχές, είναι η

εισαγωγή ενός καθεστώτος εφαρμογής ποινών κατά το οποίο εταιρείες και φυσικά πρόσωπα θα θεωρούνται υπεύθυνοι εάν δεν τηρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα. Οι κυρώσεις που θα μπορούσαν να δοθούν σε περιπτώσεις ενοχής αυτών θα ήταν η εισαγωγή της εταιρείας σε μαύρη λίστα, τα χρηματικά πρόστιμα, ακόμα και η ποινή φυλάκισης των ενόχων.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να γίνουν αλλαγές το υπάρχων καθεστώσ τήρησης της αξιοπλοΐας, αναφορικά με την περίοδο κατά την οποία ένα πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο, έτσι ώστε αυτή η περίοδος να μην περιορίζεται στην αρχή και το τέλος κάθε ναυτικού ταξιδιού. Αυτό είναι σημαντικό καθώς ο Κώδικας ISPS απαιτεί να υπάρχουν έγκυρα πιστοποιητικά καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Η επιμήκυνση της περιόδου όπου το πλοίο πρέπει να είναι αξιόλογο δεν θα επηρεάσει όλες τις πτυχές της αξιοπλοΐας. Για παράδειγμα, η προετοιμασία των αμπαριών του πλοίου για να δεχθεί ένα φορτίο, όπως ο καθαρισμός και η απολύμανσή τους, θα χρειάζεται να γίνει μόνο πριν φορτωθεί σε αυτά το φορτίο. Όμως αν το φορτίο αυτό χρειάζεται ψύξη, τότε οι ψυκτικοί μηχανισμοί των αμπαριών του πλοίου θα πρέπει να λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού για να αποτραπεί οποιαδήποτε ζημιά στο φορτίο, μερική ή ακόμα και ολική απώλεια.

Επίσης, θα πρέπει να συστηθούν διαδικασίες οι οποίες θα αποτρέπουν τις λιμενικές αρχές από το να καθυστερούν, να απαγορεύουν την είσοδο στο λιμάνι, να συλλαμβάνουν ή να διώχνουν ένα πλοίο από ένα λιμάνι χωρίς βάσιμους λόγους. Η λιμενική αρχή θα πρέπει να ελέγχει λεπτομερώς τις πληροφορίες που δέχεται για το πλοίο καθώς και τα αρχεία αυτού και μετά να λαμβάνει οποιαδήποτε απόφαση σχετικά με αυτό. Σε αντίθετη περίπτωση η λιμενική αρχή θα θεωρείται υπαίτια για όποια οικονομική ή άλλη απώλεια που θα προκαλείται από απόφαση της ίδιας χωρίς βάσιμους λόγους.

Συν τοις άλλοις, μιας και ο Κώδικας ISPS δεν αφορά μόνο στα πλοία και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά επεκτείνεται και καλύπτει και τις λιμενικές αρχές, θα πρέπει να είναι ξεκάθαρο ότι ο μεταφορέας δε θα μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος εφόσον έχει ακολουθήσει πιστά τις επιταγές του Κώδικα αλλά οι λιμενικές αρχές του λιμένα προορισμού απέτυχαν να ακολουθήσουν τις υποχρεώσεις τους απέναντι στον Κώδικα.

Εν κατακλείδι, ο Κώδικας ISPS θα πρέπει να τίθεται προς αναθεώρηση σε τακτά χρονικά διαστήματα και σε περιπτώσεις νέων συμβάντων, γεγονότων ή αναγκών που προκύπτουν στην ναυτιλιακή βιομηχανία, ούτως ώστε να διασφαλίζεται το γεγονός

ότι δε θα επηρεάζει την καθημερινή εμπορευματική ροή ανάμεσα σε λιμένες διαφορετικών κρατών.

2.8 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.8.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES)

Η σύμβαση καταρτίστηκε το 1969, τέθηκε σε ισχύ το 1975 και είναι γνωστή ως Intervention). Σύμφωνα με αυτήν, κάθε κράτος μπορεί να λάβει μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα (παρόλο που ισχύει το δόγμα της ελευθερίας των θαλασσών σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο) ως αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές του από ρύπανση ή απειλή ρυπάνσεως από πετρέλαιο. Τα μέτρα δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία, που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς. Το 1973 υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο της INTERVENTION, το οποίο αυξάνει τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους και σε άλλα ρυπογόνα στοιχεία εκτός του πετρελαίου.

2.8.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE)

Υιοθετήθηκε στη συνδιάσκεψη των Βρυξελλών το 1969 και τέθηκε σε ισχύ το 1975. Είναι γνωστή ως CLC. Η εν λόγω σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών από ρύπανση που προκαλούνται από τη διαρροή πετρελαιοειδών από έμπορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους. Η CLC εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες όπου τα πλοία μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο και όχι όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα σε ταξίδι υπό έρμα. Σύμφωνα με την CLC, ο πλοιοκτήτης είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για οποιοδήποτε ζημιά που προκαλείται από ρύπανση πετρελαίου και είναι υπόχρεος αποζημίωσης εκτός αν η ζημιά προέρχεται είτε από πολεμικές πράξεις, είτε από πράξη ή παράλειψη τρίτου, που είχε την πρόθεση να προκαλέσει ζημιά, είτε από

αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβερνήσεως ή άλλης αρχής υπεύθυνης για την συντήρηση των φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας.

Η CLC όμως, αναγνωρίζοντας και απρόβλεπτα συμβάντα, που μπορεί να αντιμετωπίσει ο πλοιοκτήτης κατά τη μεταφορά του φορτίου, προβλέπει πως ο τελευταίος δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σε ορισμένο ποσό, εκτός αν το θύμα αποδείξει ότι το περιστατικό ρύπανσης προκλήθηκε από κάποιο προσωπικό σφάλμα του πλοιοκτήτη.

2.8.3 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE)

Το καθεστώς της CLC επικρίθηκε ως ανεπαρκές εφόσον δεν μπορούσε να παρέχει πλήρη αποζημίωση στα θύματα. Επομένως ήταν αναγκαίο να καθιερωθεί ένα σύστημα συμπληρωματικής αποζημίωσης και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός προχώρησε το 1971 στην υιοθέτηση της σύμβασης για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978. Είναι γνωστή ως FUND και συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να είναι μόνο τα κράτη –μέλη της CLC. Οι κύριοι σκοποί της FUND είναι η παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με την CLC και η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για ποσοστό της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με την CLC εκτός εάν η ρύπανση προκαλείται από εκ προθέσεως παράβαση του πλοιοκτήτη.

2.8.4 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ (CONVENTION RELATING TO CIVIL LIABILITY IN THE FIELD OF MARITIME CARRIAGE OF NUCLEAR MATERIAL)

Σύμφωνα με την Nuclear καθιερώνεται η αποκλειστική ευθύνη του φυσικού προσώπου, ο οποίος χειρίζεται μια πυρηνική εγκατάσταση και απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από πιθανή ζημιά λόγω θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών ουσιών, εκτός εάν είχε την πρόθεση να προκαλέσει ζημιά. Η εν λόγω σύμβαση αντικατέστησε τις

συμβάσεις του Παρισιού για την Ευθύνη Τρίτου Προσώπου στον Τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας (1960) και της Βιέννης για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Πυρηνικής Ζημιάς (1963).

2.8.5 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (OILPOL)

Στην αρχική της μορφή η OILPOL απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μίγματος, που περιέχει πάνω από 100 ppm σε απόσταση λιγότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές, για παράδειγμα τη Βόρειο Θάλασσα τη Βαλτική και τη Μαύρη θάλασσα (άρθρο 3). Οι τροποποιήσεις του 1962 περιείχαν αυστηρότερα μέτρα για τις απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα όπως για παράδειγμα την καθιέρωση της ζώνης των 100 ναυτικών μιλίων αντί των 50.

Ένα χρόνο αργότερα (1963) με τη συμμετοχή ιδιωτικών επιχειρήσεων στις Συνδιασκέψεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, κατέληξαν σε μια φθηνότερη και πρακτικότερη εναλλακτική λύση, στην υιοθέτηση του συστήματος LOT το οποίο παραχωρούσε τη δυνατότητα στις διάφορες κυβερνήσεις και εταιρείες πετρελαιοειδών να αποφύγουν τα οικονομικά βάρη της κατασκευής ευκολιών υποδοχής καταλοίπων και ταυτόχρονα να συμβάλλει στην καταπολέμηση της λειτουργικής συμβάσεως από τα πλοία. Η OILPOL αντικαταστάθηκε από τη MARPOL 1973/78.

2.8.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΟΥΣΙΩΝ. (LONDON CONVENTION ON THE PREVENTION OF MARINE POLLUTION BY DUMPING OF WASTE AND OTHER MATTER 1972)

Η σύμβαση ορίζει ως dumping την ηθελημένη απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα από πλοία και αεροπλάνα, αλλά διαχωρίζει την απόρριψη αποβλήτων που είναι σχετική με τις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και των αεροσκαφών. Η LDC περιλαμβάνει τρεις λίστες. Η πρώτη λίστα (μαύρη), περιέχει τα χημικά στοιχεία και τις ενώσεις αυτών όπως για παράδειγμα υδράργυρος, κάδμιο, ορυκτέλαιο, υδρογονάνθρακες, πλαστικά καθώς και τα υψηλού κινδύνου ραδιενεργά κατάλοιπα.

Η απόρριψη των παραπάνω ουσιών που περιέχονται στη μαύρη λίστα, απαγορεύεται. Η δεύτερη λίστα (γκρίζα), περιλαμβάνει τις ουσίες που θεωρούνται λιγότερο επιβλαβείς όπως αρσενικό, μόλυβδος, χαλκός, ψευδάργυρος, φυτοφάρμακα και τις λιγότερο τοξικές ραδιενεργές ενώσεις. Η απόρριψη αυτών των ουσιών επιτρέπεται μόνο στην περίπτωση που έχει εκδοθεί ειδική άδεια από τις Λιμενικές Αρχές ή κάποιο συμβαλλόμενο κράτος. Η Τρίτη λίστα περιλαμβάνει όλες τις ουσίες που δεν περιέχονται στη μαύρη και τη γκριζα λίστα. Η απόρριψη αυτών των αποβλήτων επιτρέπεται κατόπιν άδειας.

2.8.7 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ, ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (CONVENTION ON OIL POLLUTION PREPAREDNESS RESPONSE AND CO-OPERATION – OPRC)

Αμέσως μετά τα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων Exxon Valdez (1989) στις ακτές της Αλάσκας και του Kharck-5 (1989) κοντά στις ακτές του Μαρόκου, τη συνδιάσκεψη του Λονδίνου, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ετοίμασε τη σύμβαση για την προετοιμασία, ανταπόκριση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο το 1990, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1995 και είναι γνωστή ως OPRC. Η σύμβαση αποσκοπεί στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για την αντιμετώπιση περιστατικών εκτάκτου ανάγκης όπως ένα ατύχημα δεξαμενοπλοίου και επισημαίνει την αναγκαιότητα σχεδίων άμεσης δράσεως για κάθε πλοίο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (προληπτικά μέτρα) για την προετοιμασία και αντιμετώπιση πετρελαϊκής ρύπανσης που προκαλείται από εμπορικά πλοία αλλά και από τις εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας και τις Ευκολίες Υποδοχής Λυμάτων στα λιμάνια. Η OPRC έχει ως αρχή ότι αυτός που ρυπαίνει αναλαμβάνει την ευθύνη να αποζημιώσει τα θύματα της ρύπανσης αναγνωρίζοντας τη σημασία των άλλων Διεθνών Συμβάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όπως η SOLAS, MARPOL, CLC, FUND, ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις ανάγκες των αναπτυσσόμενων και των μικρών (αρχιπελαγικών) κρατών. Στη σημερινή της μορφή η OPRC αφορά μόνο στη ρύπανση από πετρέλαιο αλλά προβλέπεται να επεκταθεί και σε περιστατικά ρύπανσης από άλλες πηγές.

2.8.8 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS- MARPOL 73/78)

Η ιδέα της δημιουργίας μιας Διεθνούς Σύμβασης που να καλύπτει όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης τέθηκε το 1968 κατά τη διάρκεια της Γενικής Συνέλευσης του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Η διεθνής συνδιάσκεψη για τη θαλάσσια ρύπανση πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στα τέλη του 1973. Οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών ήταν 77 ενώ άλλα 7 κράτη συμμετείχαν ως παρατηρητές. Η συνδιάσκεψη υιοθέτησε τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία αρχικά με τα πέντε παραρτήματά της.

Η MARPOL αντικατέστησε την προηγούμενη σύμβαση OILPOL (1954) και τις τροποποιήσεις της και θεωρείται μια από τις σπουδαιότερες στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης. Περιλαμβάνει πλέον, από το 1997, έξι Παραρτήματα και δύο Πρωτόκολλα. Οι περισσότεροι κανονισμοί της αναφέρονται σε ζητήματα σχεδιασμού, κατασκευής, εξοπλισμού των πλοίων, επιθεωρήσεων και ευκολιών υποδοχής καταλοίπων. Καλύπτει όλες τις τεχνικής φύσεως περιπτώσεις για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία εκτός από τις εσκεμμένες απορρίψεις υλικών (dumping). Εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους των εμπορικών πλοίων, πλωτές εξέδρες, επιπλέοντα γεωτρύπανα, εκτός στρατιωτικών πλοίων και πλοίων σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Όπως αναφέραμε προηγουμένως η MARPOL έχει έξι παραρτήματα και δύο πρωτόκολλα:

I Ρύπανση από πετρέλαιο

II Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα

III Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες, που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα

IV Ρύπανση από λύματα

V Ρύπανση από απορρίμματα

VI Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ I Υποχρέωση αναφοράς περιστατικών ρύπανσης

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ II Διαιτησία

Στο Παράρτημα Ι που σχετίζεται με τη ρύπανση από πετρέλαιο αναφέρονται οι ειδικές περιοχές του Παραρτήματος οι οποίες είναι :

- Βαλτική Θάλασσα
- Μαύρη Θάλασσα
- Μεσόγειος Θάλασσα
- Ερυθρά Θάλασσα
- Η θαλάσσια περιοχή της Ανταρκτικής νοτιότερα των

Μοιρών νότιου πλάτους

- Η περιοχή των κόλπων (Περσικός και Κόλπος του Ομάν)
- Η περιοχή του κόλπου του Άντεν (μεταξύ Ερυθράς και Αραβικής Θάλασσας)

Επίσης γίνεται περιγραφή και καταγραφή των καταλοίπων τα οποία συνιστούν τη ρύπανση από πετρέλαιο, τα οποία είναι:

- Κατάλοιπα μηχανοστασίου και τα κατάλοιπα από υπολείμματα φορτίου

Στα κατάλοιπα μηχανοστασίου έχουμε δύο είδη:

α) τα σεντινόνερα τα οποία είναι βρώμικα νερά που μαζεύονται στους υδροσυλλέκτες (σεντίνες) στο κάτω μέρος του πλοίου. Τοποθετούνται στη δεξαμενή συγκέντρωσης (bilge tank) ή στις δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks).

β) τα sludges τα οποία είναι βαρέα κατάλοιπα από τον διαχωρισμό του καυσίμου (fuel oil) . Συγκεντρώνονται στη δεξαμενή βαρέων καταλοίπων (sludge tank) και δίνονται υποχρεωτικά σε εξωτερικές εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων με χρήση ειδικής αντλίας η οποία πρέπει να οδηγεί μόνο στο σύνδεσμο παράδοσης και όχι σε άλλο μέρος του πλοίου.

Στα κατάλοιπα-υπολείμματα φορτίου έχουμε τις εξής κατηγορίες:

α) υπολείμματα φορτίου

β) εκπλύματα, περιεχόμενο του δικτύου σωληνώσεων από αποστραγγίσματα και πλυσίματα

γ) κατάλοιπα στις σεντίνες του αντλιοστασίου

Επίσης ορίζονται από τη Σύμβαση οι προϋποθέσεις για την απόρριψη ελαιωδών μιγμάτων οι οποίες σχετίζονται με:

- 1) τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου
- 2) τη θαλάσσια περιοχή
- 3) την απόσταση από ακτές και την κίνηση του πλοίου

- 4) την ύπαρξη συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της περιεκτικότητας του μίγματος σε πετρέλαιο
- 5) το είδος και την προέλευση των ελαιωδών μιγμάτων και καταλοίπων
- 6) την περιεκτικότητά τους σε πετρέλαιο
- 7) το ρυθμό και την ποσότητα απόρριψης

Στο Παράρτημα II γίνεται αναφορά στη ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες χύμα καθώς η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς χημικών προϊόντων την τελευταία δεκαετία είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των περιστατικών ρυπάνσεως εξαιτίας των ατυχημάτων των πλοίων που μεταφέρουν χημικά φορτία, αλλά και των απορρίψεων που προέρχονται από τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Μολονότι οι ποσότητες των μεταφερόμενων χημικών είναι σημαντικά μικρότερες από τις αντίστοιχες των πετρελαιοειδών, οι πιθανότητες ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος μπορεί να είναι σοβαρότερες, δεδομένου ότι τα χημικά αποβαίνουν πολλές φορές πολύ πιο επικίνδυνα για τον άνθρωπο από το πετρέλαιο.

Σε αυτό το παράρτημα περιλαμβάνονται τα κριτήρια απορρίψεως και οι μέθοδοι ελέγχου της θαλάσσιας ρύπανσης από τα τοξικές υγρές ουσίες, που μεταφέρονται σε χύμα μορφή. Περίπου 250 ουσίες έχουν εκτιμηθεί και περιέχονται στη σχετική λίστα του παραρτήματος. Η απόρριψη των καταλοίπων που δημιουργούν τα πλοία επιτρέπεται να γίνεται μόνο στους χώρους ευκολιών υποδοχής καταλοίπων, με την προϋπόθεση ότι λαμβάνεται υπόψη η κατηγορία των ουσιών.

Οι προαναφερθείσες κατηγορίες είναι οι κάτωθι:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ X: επιβλαβείς υγρές ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν μέγιστο κίνδυνο στους θαλάσσιους πόρους ή στην ανθρώπινη υγεία, ή θα προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στη δυνατότητα αναψυχής, χρήσης και εκμετάλλευσης της θάλασσας και συνεπώς δικαιολογούν την εφαρμογή αυστηρών μέτρων κατά της ρύπανσης.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Y: επιβλαβείς υγρές ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν κίνδυνο στους θαλάσσιους πόρους ή στην ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν βλάβη στη δυνατότητα αναψυχής, χρήσης και εκμετάλλευσης της θάλασσας και συνεπώς δικαιολογούν την εφαρμογή ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Z: επιβλαβείς υγρές ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν μικρό κίνδυνο στους θαλάσσιους πόρους ή στην ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν μικρή

βλάβη στη δυνατότητα αναψυχής, χρήσης και εκμετάλλευσης της θάλασσας και συνεπώς δικαιολογούν την εφαρμογή λιγότερο αυστηρών μέτρων κατά της ρύπανσης. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ “Other Substances-OS”: σε αυτή την κατηγορία ανήκουν όλες οι άλλες ουσίες που δεν εμπίπτουν στις πιο πάνω κατηγορίες, καθώς είναι ουσίες που δεν προκαλούν κίνδυνο στους θαλάσσιους πόρους, στην ανθρώπινη υγεία ή βλάβη στην δυνατότητα αναψυχής, χρήσης και εκμετάλλευσης της θάλασσας και συνεπώς δεν εφαρμόζονται μέτρα που να προβλέπονται από τις διατάξεις αυτού του παραρτήματος.

Το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ αναφέρεται στη ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα. Οι κανονισμοί του παραρτήματος ΙΙΙ ισχύουν για όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασία. Οι επιβλαβείς ουσίες είναι αυτές που καθορίζονται στον κώδικα IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code).

Σύμφωνα με τους κανονισμούς 2-3, οι ουσίες που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες πρέπει να είναι ανεξίτηλα σηματοδεδεμένες με τη σωστή τεχνική ονομασία. Ο κανονισμός 4 αναφέρεται στα αποδεικτικά έγγραφα που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά επιβλαβών ουσιών.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 5, οι επιβλαβείς ουσίες πρέπει να στοιβάζονται και να ασφαλιζονται με τα κατάλληλα μέσα, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι για το θαλάσσιο περιβάλλον χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος.

Ο κανονισμός 6 αναφέρεται στους περιορισμούς που υφίστανται για τη μεταφορά επιβλαβών ουσιών, δηλαδή, για λόγους επιστημονικούς και τεχνικούς, είναι όμως πιθανόν να απαγορευτεί η μεταφορά τους ή να περιοριστεί η ποσότητά τους.

Ο κανονισμός 7 ορίζει ότι απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασίες.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV γίνεται λόγος για τη ρύπανση από λύματα. Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια και αποτελείται κατά γενικό κανόνα από 20 έως 25 άτομα, δημιουργεί λύματα (sewage) οικιακής μορφής σε σταθερή βάση. Για παράδειγμα, απόβλητα αποχετεύσεων και αποχωρητηρίων, νιπτήρων και λουτρών, χώρων του πλοίου στους οποίους υπάρχουν ζώα, ακάθαρτα νερά κάθε είδους και άλλα. Η απόρριψη αυτών των λυμάτων υπόκειται σε αυστηρούς κανόνες οι οποίοι ορίζουν ότι τα λύματα θα απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη

των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Επιτρέπεται όμως να απορριφθούν και σε απόσταση μεγαλύτερη των τεσσάρων ναυτικών μιλίων υπό την προϋπόθεση να πολτοποιούνται και να απολυμαίνονται με συστήματα εγκεκριμένα από τις αρμόδιες κρατικές αρχές. Επίσης μπορούν να απορρίπτονται οπουδήποτε εάν το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων, αλλά η απόρριψη αυτή θα πρέπει να γίνεται με αργό ρυθμό και όταν η ταχύτητα του πλοίου είναι μεγαλύτερη από τέσσερις κόμβους.

Το παράρτημα επίσης ορίζει ότι όλα τα πλοία θα πρέπει να φέρουν το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Λύματα (ISPPC), το οποίο εκδίδεται από το νηογνώμονα, έχει ισχύ 5 χρόνια και υπόκειται σε ετήσια αλλά και σε έκτακτες επιθεωρήσεις. Περιλαμβάνει τον εξοπλισμό του πλοίου για την επεξεργασία, παράδοση και απόρριψη των λυμάτων, τη χωρητικότητα της δεξαμενής συγκρατήσεως και τον αριθμό των ατόμων ή ζώων που μεταφέρει το πλοίο.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V περιλαμβάνονται κανονισμοί που αφορούν στη διαχείριση των απορριμμάτων (σκουπιδιών-garbage). Ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη συλλογή, τον διαχωρισμό, την επεξεργασία και τη διάθεση τους. Κάθε πλοίο διαθέτει το ανάλογο σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων, (garbage plan) το οποίο ορίζει ακριβώς το πώς πρέπει να γίνεται η διαχείρισή του πάνω στο πλοίο.

Σύμφωνα με το παράρτημα, μέσα σε ειδικές περιοχές, απαγορεύεται η απόρριψη όλων των ειδών απορριμμάτων εκτός των τροφίμων. Σχετικά με τα τρόφιμα, επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή υπολειμμάτων τροφίμων κονιορτοποιημένων / αλεσμένων ή όχι. Εκτός ειδικών περιοχών απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη πλαστικών σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή. Επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 3 ναυτικών μιλίων από την ακτή υπολειμμάτων τροφίμων κονιορτοποιημένων ή αλεσμένων, χαρτικών και γυαλιών. Επίσης επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή υπολειμμάτων τροφίμων όχι κονιορτοποιημένων ή αλεσμένων καθώς και χαρτικών, κουρελιών, γυαλιών, μεταλλικών φιαλών και παρομοίων απορριμμάτων. Τέλος, επιτρέπεται η απόρριψη υλικών στοιβασίας, επενδύσεων, συσκευασίας που επιπλέον, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

Το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI της MARPOL αφορά στη ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία τέθηκε σε ισχύ τον Μάιο του 2005. Παρόλο που τη σύμβαση την έχει

υιοθετήσει η πλειοψηφία των ναυτιλιακών κρατών, εντούτοις, δεν κυρώθηκε από όλα τα κράτη-μέλη της σύμβασης. Οι σχετικοί κανονισμοί θέτουν περιοριστικά όρια για τις εκπομπές οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου από τη μηχανή του πλοίου και απαγορεύουν τις εσκεμμένες εκπομπές ουσιών μείωσης του όζοντος.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Θεμελιώδης αρχή της ασφαλιστικής σύμβασης είναι η αποκατάσταση της απώλειας, φθοράς, ζημίας ή δαπάνης. Βασίζεται στην οικονομική αξία και ειδικότερα στην αποζημίωση⁶⁵. Με βάση αυτή τη θεωρία, τη θεωρία της αποζημίωσης, έχουμε ‘αποκατάσταση απώλειας, φθοράς, ζημίας ή δαπάνης στο χρόνο επέλευσης του κινδύνου, στην πραγματική αξία του ασφαλισμένου κινδύνου’.

Από τα παραπάνω συνεπάγεται ότι ο ασφαλιστής έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο έτσι ώστε να τον επαναφέρει στην ίδια οικονομική κατάσταση στην οποία βρισκόταν πριν από την επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου.

Στην υπόθεση *‘Castellian v Preston’*⁶⁶ ο δικαστής Brett σχολίασε το εξής : ‘το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι ένα συμβόλαιο αποζημίωσης, και αυτό το συμβόλαιο σημαίνει ότι ο ασφαλιζόμενος σε περίπτωση απώλειας, η οποία καλύπτεται από το συμβόλαιο θα αποζημιωθεί πλήρως, αλλά ποτέ δεν θα αποζημιωθεί παραπάνω από ότι ορίζει ο Νόμος’.⁶⁷

Η άλλη άποψη της θεωρίας της αποζημίωσης είναι το γεγονός ότι ο ασφαλισμένος απαιτείται να έχει έννομο συμφέρον επί του ασφαλισμένου κινδύνου και αυτό αποτελεί την αποκαλούμενη αρχή του έννομου συμφέροντος.

⁶⁵ *Marine Insurance Act 1906, section 1*

⁶⁶ (1883)11 QBD 380

⁶⁷ Παζαρχής, Μ., Πανεπιστημιακές σημειώσεις Νοέμβριος 2010

3.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Οι βασικές έννοιες / κανόνες με βάση τις οποίες λειτουργεί το σύστημα της αποζημίωσης είναι οι παρακάτω:

- Καλή Πίστη (Uberima Fides)
- Εγγυτέρα Αιτία (Causa Proxima)
- Εγγυήσεις (Warranties), οι οποίες διαχωρίζονται σε δύο περαιτέρω υποκατηγορίες οι οποίες είναι οι εξής:

α) Ρητές Εγγυήσεις :

οι οποίες είναι συμπεφωνημένες κατά περίπτωση και ρητά προσδιορισμένες μέσα σε κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο

β) Εξυπακουόμενες Εγγυήσεις:

οι οποίες ισχύουν για κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο, είτε συμπεριλαμβάνονται σε αυτό είτε όχι. Αυτές διαχωρίζονται σε άλλες δύο υποκατηγορίες οι οποίες είναι οι παρακάτω:

1) Η εγγύηση της νομιμότητας (warranty of legality)

Σε αυτή την εξυπακουόμενη εγγύηση γίνεται σαφές το γεγονός ότι για να πραγματοποιηθεί ένα ναυτικό ταξίδι θα πρέπει αυτό να είναι νόμιμο. Η νομιμότητα ή μη ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου εξαρτάται από το νόμο της εκάστοτε χώρας στην οποία δραστηριοποιείται το ασφαλισμένο πλοίο.

2) Η εγγύηση της αξιοπλοΐας (warranty of seaworthiness)

Η συμμόρφωση στην εφαρμογή της συγκεκριμένη εγγύησης επιβάλλεται από το Νόμο οποίος ορίζει ότι το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο για πλου κατά την έναρξη του εκάστοτε ταξιδιού. Επίσης έχει εφαρμογή και σε ασφαλιστήρια φορτίων, ναύλου και όλων των ασφαλισίμων συμφερόντων⁶⁸

⁶⁸ Παζαρτζής, Μ., Πανεπιστημιακές σημειώσεις Νοέμβριος 2010

Οι παραπάνω έννοιες πρέπει να προσδιορίζουν ένα συγκεκριμένο ασφαλιστικό αντικείμενο, είτε αυτό είναι πραγματικό, είτε δηλούμενο

3.2.1 ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ (UBERIMA FIDES)

Ένα συμβόλαιο ασφαλίσεως μεταφορών βασίζεται στην απόλυτα καλή πίστη των συμβαλλομένων. Είναι μία βάση ανθρωπίνων σχέσεων και συμπεριφορών η οποία λειτουργεί και καθιστά δυνατή την άμεση εφαρμογή του δικαίου. Στο Marine Insurance Act 1906 έχει συμπεριληφθεί η έννοια της Καλής Πίστης καθώς αποτελεί θεσμικά κατοχυρωμένη έννοια εφαρμογής

Η έννοια της καλής πίστης εμπεριέχει την παραδοχή και από τις δύο συμβαλλόμενες πλευρές, αυτή του ασφαλιζόμενου και αυτή του ασφαλιστή, ότι τα στοιχεία που δίνονται κατά τη σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι καθόλα αληθή τη στιγμή της εκάστοτε συμφωνίας όπως επίσης και το γεγονός ότι δεν αποκρύπτονται στοιχεία ουσιώδη και μη που θα μπορούσαν να επιφέρουν αλλαγές στη συμπεριφορά της εκάστοτε πλευράς κατά τη επικύρωση της μεταξύ τους συμφωνίας για ασφάλιση. Από την αρχή της καλής πίστης πηγάζουν οι έννοιες της μη αποκαλύψεως ουσιωδών περιστάσεων και της εσφαλμένης απεικονίσεως γεγονότων.

Σύμφωνα με τον Εμπορικό νόμο της Ελλάδος η οποιαδήποτε ψευδής ή εσφαλμένη δήλωση και η αποσιώπηση περιστατικών γνωστών στον ασφαλισμένο αποτελεί λόγο ακύρωσης της ασφάλισης αν η αποσιώπηση ή η δήλωση αυτή θα απέτρεπε τον ασφαλιστή να συναινέσει στη σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, ή σε διαφοροποίηση από μέρους του των όρων αυτού, εάν γνώριζε την αληθινή διάσταση της κατάστασης

3.2.2 ΕΓΓΥΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ (CAUSA PROXIMA)

Ο κανόνας είναι "causa proxima non remota spectatur" δηλαδή, η γενεσιουργός ή άμεση και όχι η απομακρυσμένη αιτία είναι αυτή που πρέπει να εξεταστεί για τον υπολογισμό του μεγέθους της ευθύνης του ασφαλιστή⁶⁹. Πρέπει να υπάρχει άμεση συνάφεια ανάμεσα στο ασφαλισμένο ζημιογόνο γεγονός και την επελθούσα αιτία.

⁶⁹ Marine Insurance Act 1906, s 55(1)

Με άλλα λόγια ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για αποζημίωση κινδύνων οι οποίοι αποτελούν τη γενεσιουργό αιτία του προβλήματος και όχι απομακρυσμένους κινδύνους. Οι ασφαλιστές δεν ευθύνονται για τις απομακρυσμένες αιτίες και τις απομακρυσμένες συνέπειες, ακόμη και αν αυτές ανήκουν στην κατηγορία των ασφαλισμένων κινδύνων.

Ουσιαστικά αυτό που εννοείται με την έννοια της εγγυτέρας αιτίας είναι η αιτιώδης σχέση που συνδέει τον επελθόντα κίνδυνο με την επελθούσα καταστροφή.

3.2.3 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ

Οι εγγυήσεις αποτελούν βασικές προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο ασφαλιστής αναλαμβάνει τον κίνδυνο της ασφάλισης. Είναι η αποδοχή του περιεχομένου μιας άποψης και η στήριξη αυτής.

Σύμφωνα με το Marine Insurance Act 1906, παράγραφος 3, η εγγύηση ορίζεται ως ‘υποσχετική εγγύηση’ (promissory warranty), πράγμα που σημαίνει ότι αποτελεί μία εγγύηση με την οποία ο ασφαλιζόμενος αναλαμβάνει την ευθύνη ότι κάποια συγκεκριμένα πράγματα θα γίνουν ή όχι ή ότι κάποιοι όροι θα εκπληρωθούν, ή ότι με αυτή την υποσχετική εγγύηση βεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας συγκεκριμένης κατάστασης πραγμάτων.

Με άλλα λόγια, οι εγγυήσεις μπορούν να έχουν εφαρμογή σε παρελθόντα ή τωρινά γεγονότα ή σε μελλοντική συμπεριφορά.⁷⁰

3.2.3.1 ΑΘΕΤΗΣΗ ΕΓΓΥΗΣΗΣ

Τις προαναφερθείσες εγγυήσεις ο ασφαλιζόμενος υπόσχεται ότι θα τις εξασφαλίσει χωρίς παρέκκλιση, διαφορετικά το συμβόλαιο θεωρείται άκυρο, ανεξάρτητα αν η αθέτηση της εγγυήσεως έχει ως συνέπεια κάποιο ατύχημα είτε όχι. Ειδικότερα το συμβόλαιο θεωρείται άκυρο από τη στιγμή της παρέκκλισης και έπειτα, χωρίς να επηρεάζει τη χρονική περίοδο πριν από τη συγκεκριμένη παρέκκλιση. Δηλαδή ότι ίσχυε στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο πριν το εκάστοτε ζημιογόνο γεγονός, συνεχίζει να ισχύει μέχρι τη στιγμή που παρατηρείται η παρέκκλιση αλλά ακυρώνεται αμέσως μετά από αυτή τη χρονική στιγμή.⁷¹

⁷⁰ *Scottish Law Commission, Insurance Contract Law Issues, Paper 2, Warranties, November 2006*

⁷¹ *Giaschi, C., J., Warranties in Marine Insurance*

Επιπρόσθετα, σχετικά με το θέμα της αθέτησης μιας εγγύησης, το γεγονός ότι μπορεί αυτή να είχε διορθωθεί πριν την παρέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου δεν αποτρέπει την ακύρωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.⁷²

Για παράδειγμα, στην υπόθεση *De Hahn v Hartley*⁷³, ο ασφαλιζόμενος είχε εγγυηθεί ότι το πλοίο θα απέπλεε από το Liverpool με πενήντα μέλη πληρώματος. Στην πραγματικότητα, όταν το πλοίο απέπλευσε από το Liverpool είχε μόνο σαράντα έξι μέλη πληρώματος αλλά προσέλαβε έξι επιπλέον μέλη στο Anglesey και κατέληξε να βρίσκεται με πενήντα δύο μέλη πληρώματος τη στιγμή επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι οποιαδήποτε υποχρέωση του ασφαλιστή προς τον ασφαλισμένο έπαψε να έχει ισχύ, τη στιγμή που το πλοίο απέπλευσε από το Liverpool. Ο ασφαλιστής λοιπόν, δεν ήταν υπεύθυνος για καμία απώλεια, φθορά, ζημία ή δαπάνη που προέκυψε μετά την ημερομηνία απόπλου του πλοίου, όπως και να προέκυψε αυτή.

3.2.3.2 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΘΕΤΗΣΗ ΕΓΓΥΗΣΗΣ

Παρόλα τα παραπάνω, σχετικά με την αθέτηση εγγύησης, ο Νόμος προβλέπει δύο εξαιρέσεις όπου δικαιολογείται η αθέτηση εγγυήσεως.

Αν δηλαδή λόγω αλλαγής συνθηκών, η εγγύηση δεν μπορεί να εφαρμοστεί, ή αν η συμμόρφωση προς αυτή θεωρείται παράνομη, σύμφωνα με νόμο που ψηφίστηκε μεταγενέστερα.

Επιπλέον στις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου προβλέπεται μεγάλος αριθμός εγγυήσεων, η αθέτηση των οποίων δεν συνεπάγεται ακύρωση του ασφαλιστηρίου. Αντί αυτού η ισχύς του παραμένει, αλλά καταβάλλεται επασφάλιστρο και τροποποιούνται οι όροι της κάλυψης κατόπιν συμφωνίας και από τις δύο πλευρές.⁷⁴

3.3 Η ΕΞΥΠΑΚΟΥΟΜΕΝΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Η έννοια της αξιοπλοΐας ως αυτή της εξυπακουόμενης εγγύησης, άρχισε να κάνει την εμφάνισή της κατά τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα μαζί με την έννοια της νομιμότητας. Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, το θέμα της αξιοπλοΐας ενός

⁷² *MIA 1906, section 34(2)*

⁷³ *(1786) 1 TR 343*

⁷⁴ Παζαρχής, Μ., Πανεπιστημιακές σημειώσεις Νοέμβριος 2010

πλοίου εμφανιζόταν συχνά στα δικαστήρια ως ένα θέμα μείζονος σημασίας για κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Στην υπόθεση *Christie v Secretan*⁷⁵ το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι είτε υπάρχει είτε όχι η υπονοούμενη έννοια της αξιοπλοΐας στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, η συμμόρφωση προς αυτή αποτελεί προϋπόθεση για την ευθύνη του ασφαλιστή για οποιαδήποτε απώλεια.

Στην υπόθεση *Wedderburn v Bell*⁷⁶ ο δικαστής Ellenborough περαιτέρω ανέπτυξε την παρακάτω πρόταση: ‘seaworthiness is a condition precedent to the policy attaching; and if it was not complied with, so that the peril was enhanced from whatever cause it may arise, and though no fraud was intended on the part of the assured, the underwriter were not liable’, η οποία ουσιαστικά αποδεσμεύει τον ασφαλιστή από οποιαδήποτε υποχρέωσή του προς τον ασφαλιζόμενο σε περίπτωση μη τήρησης από τον δεύτερο της υπονοούμενης ρήτρας αξιοπλοΐας. Η λογική ενός απόλυτου κανόνα σχετικού με την εγγύηση της αξιοπλοΐας εκφράστηκε από το δικαστή Eldon ο οποίος ανέφερε σχετικά με το θέμα κατά τη διάρκεια της εκδίκασης της υπόθεσης *Douglas v Scougall*⁷⁷ τα παρακάτω: ‘there is nothing in matters of insurance of more importance than the implied warranty that a ship is seaworthy when she sails on a voyage assured...both in view to the benefit of commerce and the preservation of human life’.

Και με αυτή του την αναφορά επεσήμανε τη σημασία της ικανότητας ενός πλοίου να είναι αξιόπλοο όταν ξεκινά ένα ασφαλισμένο ταξίδι, όχι μόνο σχετικά με τα εμπορικά συμφέροντα αλλά και σχετικά με τη διατήρηση και προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Περίπου στα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, το δόγμα της εξυπακουόμενης εγγύησης της αξιοπλοΐας είχε σχεδόν φτάσει στην ωριμότητα. Στην υπόθεση *Dixon v Sadler*⁷⁸, δόθηκε η κλασική έκθεση της εγγύησης της αξιοπλοΐας η οποία είναι η παρακάτω:

Στην περίπτωση της ασφαλίσεως για ένα συγκεκριμένο ναυτικό ταξίδι, καταφαίνεται σαφώς ό, τι υπάρχει μια εξυπακουόμενη εγγύηση η οποία

⁷⁵ (1799) 8 TR 192

⁷⁶ (1807) 1 Camp 1

⁷⁷ (1816) 4 Dow 276

⁷⁸ (1839) 5 M&W 405, 414

αναφέρει πως το πλοίο θα είναι αξιόπλοο, πράγμα που σημαίνει ότι το πλοίο θα είναι επαρκής και καθόλα έτοιμο αναφορικά με επισκευές, εξοπλισμό, πλήρωμα και σε καθ' όλες τις υπόλοιπες απόψεις, ούτως ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους για το ασφαλισμένο ταξίδι, κατά τη χρονική στιγμή του απόπλου για το συγκεκριμένο ταξίδι...Όμως ο ασφαλιζόμενος δε φέρει ουδεμία ευθύνη προς τους ασφαλιστές αναφορικά με την αξιοπλοΐα του πλοίου κατά τη διάρκεια του ασφαλισμένου ταξιδιού.

Βλέπουμε λοιπόν τον πρώτο σαφή ορισμό της έννοιας της αξιοπλοΐας σαν μια εξυπακουόμενη εγγύηση, ο οποίος ισχύει και μέχρι τις μέρες μας.

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο ασφαλιζόμενος ευθύνεται αναφορικά με την αξιοπλοΐα του πλοίου του μόνο κατά την έναρξη του ασφαλισμένου ταξιδιού, ενώ καμία ευθύνη δε φέρει εάν τεθεί θέμα αναξιοπλοΐας αφού το ναυτικό ταξίδι έχει ήδη ξεκινήσει.

Επίσης παρατηρούμε ό,τι μέσα στην έννοια της αξιοπλοΐας δεν αναφέρονται μόνο τα μηχανικά και άψυχα μέρη του πλοίου, αλλά και το πλήρωμα αυτού. Αυτό άλλωστε διαφαίνεται και στην υπόθεση *De Hahn v Hartley*⁷⁹, όπου τέθηκε θέμα ακύρωσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου λόγω μη επάρκειας πληρώματος κατά την εκκίνηση του ασφαλισμένου ταξιδιού.

Μέχρι το τέλος του δέκατου ένατου αιώνα, το δικαστήριο, με την υπόθεση *Quebec Marine Insurance Co. v Commercial Bank of Canada*⁸⁰, κατέληξε στο τελειωτικό συμπέρασμα σχετικά με τη σημασία και την έκφραση το όλου θέματος της εξυπακουόμενης εγγύησης της αξιοπλοΐας.

Αρχικά το δικαστήριο έκανε σαφές ότι ο νόμος, με βάση τον οποίο η υπονοούμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας συνδέεται με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, είναι γνωστός σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη τα οποία συνάπτουν ασφαλιστήρια συμβόλαια, δηλαδή οι ασφαλιστές και οι ασφαλιζόμενοι. Συνεπώς, όλα τα συμβαλλόμενα μέρη είναι προετοιμασμένα να κατανοήσουν ότι η εξυπακουόμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας θα αποτελεί μέρος των συμβολαίων που πρόκειται να συμφωνήσουν. Εάν υπάρχει θέληση από κάποια από τις εμπλεκόμενες πλευρές, να μην υπάρχει η έννοια της

⁷⁹ (1786) 1 TR 343

⁸⁰ (1870) L.R. 3 P.C

αξιοπλοΐας μέσα στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, αυτό θα πρέπει να καταγραφεί επίσης μέσα σε αυτό. Το δικαστήριο έπειτα επεσήμανε το γεγονός ότι δεν μπορεί να υπάρξει κάποια συμπαγής και αξιόπιστη εξέταση ενός προτύπου αξιοπλοΐας. Συγκεκριμένα ανέφερε τα εξής:

Η υπόθεση Dixon v Sadler, καθώς και άλλες, δεν αφήνουν καμία αμφιβολία ότι μπορούν να υπάρχουν πολλά είδη και στάδια αξιοπλοΐας είτε αυτή είναι αξιοπλοΐα στο λιμάνι, είτε αξιοπλοΐα σε ένα ποτάμι, είτε αξιοπλοΐα για ένα ταξίδι το οποίο πραγματοποιείται σε διάφορα στάδια. Η αρχή αυτή έχει υποστεί κυρώσεις από διάφορες αποφάσεις, αλλά έχει ομοίως αποφασιστεί ότι το πλοίο, σε περιπτώσεις όπου αυτά τα διαφορετικά στάδια ναυσιπλοΐας εμπεριέχουν την αναγκαιότητα διαφορετικών εξοπλισμών ή διαφορετικών συνθηκών που να επικυρώνουν την αξιοπλοΐα του, το πλοίο αυτό θα πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένο και επανδρωμένο και καθόλα αξιόπλοο για κάθε ένα από τα διαφορετικά στάδια τα οποία αποτελούν το ενιαίο ναυτικό ταξίδι, τη στιγμή της εκκίνησης του καθενός από τα προαναφερθέντα στάδια. Σε αντίθετη περίπτωση, θεωρούμε ότι η εγγύηση της αξιοπλοΐας έχει παραβιαστεί και παύει να είναι σε ισχύ.

Ο συλλογισμός σε αυτή την αναφορά είναι ότι οι κανόνες της αξιοπλοΐας ποικίλλουν ανάλογα με τα διαφορετικά ταξίδια που επιχειρούνται και εάν η ασφαλισμένη περιπέτεια διαιρείται σε διάφορα στάδια, τότε η αξιοπλοΐα θα πρέπει να αποφασίζεται αναφορικά με τις συνθήκες του κάθε σταδίου και κατά την έναρξη αυτού.⁸¹ Όντως η έννοια της αξιοπλοΐας είναι σχετική και εξαρτάται από τις συνθήκες για κάθε μία ξεχωριστή περίπτωση.

Επίσης η αναγκαιότητα αυτής τίθεται σε λειτουργία μόνο κατά την έναρξη του ναυτικού ταξιδιού ή την έναρξη του κινδύνου εάν το πλοίο είναι ασφαλισμένο έναντι κινδύνων σχετικών με το λιμάνι απόπλου.⁸²

⁸¹ *Foley v Tabor* (1861) 2 F.&F. 663 ; *Danniels v Harris* (1874) L.R. 10 C.P.1

⁸² *Parmeter v Cousins* (1809) 2 Camp 235; *Annen v Woodman* (1810) 3 Taunt 299; *Gibson v Small* (1853) 4 H.L. Cas 353; *Buchanan & Co v Faber* (1899) 4 Com Cas 233

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η εξυπακουόμενη εγγύηση της αναξιοπλοΐας τίθεται σε ισχύ μόνο στην περίπτωση των ναυλώσεων ταξιδιού. Το δέκατο ένατο αιώνα, δημιουργήθηκε μία πρακτική η οποία αρνείτο να συμπεριλάβει οποιαδήποτε έννοια αξιοπλοΐας σε χρονοναυλωμένα πλοία, αλλά αναγνώριζε την ύπαρξη ενοχής του ασφαλισμένου σε περίπτωση εσκεμμένης παράδοσης μη αξιόπλοου πλοίου.⁸³

Στην υπόθεση *Gibson v Small* καθιερώθηκε το γεγονός ότι δεν τίθεται θέμα ύπαρξης εγγύσεως αξιοπλοΐας σε περιπτώσεις χρονοναυλώσεων. Τέσσερις λόγοι δόθηκαν για να αιτιολογήσουν αυτή την απόφαση. Πρώτον, δεν υπήρχε προορισμένη υπόθεση μέχρι εκείνη τη στιγμή η οποία να όριζε την αξιοπλοΐα ως υπονοούμενη εγγύηση σε χρονοναυλωμένα πλοία. Δεύτερον, ο πλοιοκτήτης δεν διέθετε κανένα μέσο να εξακριβώσει την κατάσταση του πλοίου του τη στιγμή επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου. Τρίτον, ήταν δύσκολο να αποφασιστεί πότε θα έπρεπε να τίθεται σε ισχύ η απαίτηση για αξιοπλοΐα. Τέταρτον, δεν ήταν με κανένα τρόπο δυνατή η εξακρίβωση του περιεχομένου της υποτιθέμενης εγγύησης.

Οι παραπάνω λόγοι, την εποχή που εκφράστηκαν και αποφασίστηκαν φαίνονταν πολύ εντυπωσιακοί και λογικοί. Κάτι τέτοιο βέβαια, έχει πάψει να ισχύει στην εποχή μας.

Η αιτιολόγηση της αξιοπλοΐας ως εξυπακουόμενης εγγύησης είναι περίπλοκη. Πέραν του προφανούς ενδιαφέροντος προς την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, πιστεύεται ότι το πλοίο οφείλει να είναι αξιόπλοο τη στιγμή της εκκίνησης της ναυτικής περιπέτειας και για άλλους δύο λόγους.

Αρχικά, τις παλιές εποχές όταν οι ασφαλιστές υπολόγιζαν το ρίσκο και αποφάσιζαν το ποσό του ασφαλιστήριου, οι εν λόγω ασφαλιστές δεν είχαν τη δυνατότητα να λαμβάνουν άμεσα, γρήγορα και αποτελεσματικά τις απαραίτητες για αυτούς πληροφορίες για το προς ασφάλιση πλοίο. Τέτοιου είδους εμπόδια στην πληροφόρηση έχουν πάψει να ισχύουν στις μέρες μας, με τις διευκολύνσεις που παρέχονται με τις νέες τεχνολογίες. Συνεπώς, την εποχή στην οποία ελήφθησαν οι παραπάνω αποφάσεις δικαστηρίου, οι ασφαλιστές έπρεπε να καταστήσουν ως προϋπόθεση το γεγονός ότι το εν λόγω πλοίο θα είναι αξιόπλοο. Και όντως, αυτή η πρακτική ήταν κατά κάποιο τρόπο μια εγγύηση από τον ασφαλισμένο σχετικά με την αξιοπλοΐα το υπό ασφάλιση πλοίου. Αυτή ήταν η τεχνική πλευρά του ζητήματος.

⁸³ *Gibson v Small* (1853) 4HL Cas 353; *Thompson v Hopper* (1856) 6 E&B 172

Από νομικής πλευράς, μέχρι τις αρχές του εικοστού αιώνα , το αγγλικό δίκαιο στις περιπτώσεις αιτιώδους συνάφειας (causa proxima) στη ναυτική ασφάλιση ακόμα ενστερνιζόταν το δόγμα της χρονικής συνάφειας. Για παράδειγμα, στην περίπτωση όπου ένα πλοίο ξεκινούσε τη ναυτική του περιπέτεια σε μη αξιόπλοη κατάσταση και υπήρχε ολική απώλεια αυτού εξαιτίας κακοκαιρίας, η εγγυτέρα αιτία της απώλειας αυτού θα θεωρείτο η κακοκαιρία. Σε τέτοιες περιπτώσεις και υπό αυτές τις συνθήκες, εάν δεν υπήρχε εξυπακουόμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας, ο ασφαλισμένος θα δικαιούτο αποζημίωσης καθώς η εγγυτέρα αιτία της ολικής του απώλειας καλυπτόταν από ασφαλισμένο κίνδυνο. Κάτι τέτοιο θα ήταν άδικο για τους ασφαλιστές.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η υπονοούμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας ήταν απαραίτητη για τη ναυτική ασφάλιση. Με το πέρασμα όμως των χρόνων, η τεχνολογία και οι νόμοι εξελίχθηκαν αλματώδως, και η αναγκαιότητα μιας εξυπακουόμενης εγγύσεως αξιοπλοΐας είναι πλέον υπό παρατήρηση. Παρόλα αυτά η Αγγλική άποψη, και οι νόμοι κατά συνέπεια, απέναντι στην εγγύηση της αξιοπλοΐας στη ναυτική ασφάλιση παραμένει ίδια όπως πριν από διακόσια χρόνια.

3.4 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Στις μέρες μας η έννοια της αξιοπλοΐας δεν έχει αλλάξει και πολύ. Μέσα από το Marine Insurance Act 1906 και συγκεκριμένα στα μέρη 37 και 38 μπορούμε να διακρίνουμε τις βασικές έννοιες με τις οποίες περιγράφεται η έννοια της αξιοπλοΐας⁸⁴.

Παράγραφος 37

(1) Υπάρχει μία υπονοούμενη εγγύηση σε κάθε ναύλωση ταξιδιού η οποία αναφέρει ότι κατά την έναρξη του ναυτικού ταξιδιού, το πλοίο θα είναι αξιόπλοο για το σκοπό της συγκεκριμένης ασφαλισμένης ναυτικής περιπέτειας.

(2) Όταν συνάπτεται μία ασφαλιστική συμφωνία ασφάλισης πλοίου το οποίο βρίσκεται ελλειμνισμένο, τότε υπάρχει η υπονοούμενη εγγύηση ότι το πλοίο ,

⁸⁴ Giashi, C.J., 'Marine Insurance', UCB Law

κατά την έναρξη του ασφαλισμένου ταξιδιού, θα είναι ικανό να ανταπεξέλθει στους συνήθεις κινδύνους του λιμένα που μπορεί να προκύψουν.

- (3) Όταν ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο ναύλωσης ταξιδιού σχετίζεται με ένα ταξίδι το οποίο πραγματοποιείται σε διαφορετικά στάδια στα οποία το πλοίο χρειάζεται διαφορετική ή περαιτέρω προετοιμασία ή εξοπλισμό, ισχύει η εξυπακουόμενη εγγύηση μέσα στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο η οποία αναφέρει ότι κατά την έναρξη του εκάστοτε σταδίου, το πλοίο θα είναι αξιόπλοο για κάθε ένα στάδιο ξεχωριστά.
- (4) Δεν υπάρχει καμία εξυπακουόμενη εγγύηση αξιοπλοΐας σε κανένα στάδιο της ναυτικής περιπέτειας ενός πλοίου σε περιπτώσεις χρονοναύλωσης. Εάν όμως ένα πλοίο ξεκινήσει τη ναυτική του περιπέτεια σε αναξιοπλοη κατάσταση, εν γνώση του ασφαλιζόμενου, τότε ο ασφαλιστής δε φέρει καμία ευθύνη αναφορικά με οποιαδήποτε φθορά, ζημία, απώλεια ή δαπάνη η οποία προήλθε από την κατάσταση αναξιοπλοΐας του πλοίου.
- (5) Ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο όταν είναι ευλόγως κατάλληλο από κάθε άποψη να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους της θάλασσας που μπορεί να προκύψουν στην ασφαλισμένη ναυτική περιπέτεια.

Παράγραφος 38

- (1) Δεν υπάρχει καμία εξυπακουόμενη εγγύηση αξιοπλοΐας σε κανένα ναυτικό συμβόλαιο που να σχετίζεται σε ασφαλισμένη περιουσία, εκτός από το πλοίο.
- (2) Υπάρχει η εξυπακουόμενη εγγύηση σε κάθε ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σχετικό με ασφαλισμένη ιδιοκτησία διαφορετικής του πλοίου, η οποία αναφέρει ότι κατά την έναρξη του ναυτικού ταξιδιού, το πλοίο είναι αξιόπλοο και καθόλα κατάλληλο να μεταφέρει την ασφαλισμένη ιδιοκτησία στον προορισμό που προβλέπεται από το συμβόλαιο μεταφοράς του φορτίου.

Η εξυπακουόμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας έχει πλήρη εφαρμογή μόνο σε ασφαλιστικά συμβόλαια που αφορούν ναυλώσεις ταξιδιών. Η εγγύηση είναι το

γεγονός ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο κατά την έναρξη του ναυτικού ταξιδιού για το συγκεκριμένο ασφαλισμένο ταξίδι. Ένα αξιόπλοο πλοίο είναι αυτό το οποίο είναι κατάλληλα και επαρκώς ικανό να ανταπεξέλθει στους συνηθισμένους κινδύνους που ενέχονται στην ασφαλισμένη ναυτική περιπέτεια..

Δεν υπάρχει καμία εγγύηση αξιοπλοΐας σε περιπτώσεις χρονοναυλωμένων ταξιδιών , όμως 'εάν ένα πλοίο ξεκινήσει τη ναυτική του περιπέτεια σε αναξιόπλοη κατάσταση, εν γνώση του ασφαλιζόμενου, τότε ο ασφαλιστής δε φέρει καμία ευθύνη αναφορικά με οποιαδήποτε φθορά, ζημία, απώλεια ή δαπάνη η οποία προήλθε από την κατάσταση αναξιόπλοΐας του πλοίου'.

Συνεπώς, από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι σε μια ναύλωση ταξιδιού ο ασφαλισμένος χρειάζεται μόνο να αποδείξει ένα πράγμα, ότι το πλοίο του ήταν αξιόπλοο τη στιγμή έναρξης του ασφαλισμένου ταξιδιού.

Στην περίπτωση όμως της χρονοναύλωσης ενός πλοίου, ο ασφαλιστής πρέπει να αποδείξει τρία πράγματα. Πρώτον, ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο, δεύτερον ότι η αναξιόπλοια αυτού ήταν η αιτία της προς αποζημίωση ζημίας, φθοράς, απώλειας ή δαπάνης και τρίτον ότι ο ασφαλισμένος ήταν γνώστης της αναξιόπλοης κατάστασης στην οποία βρισκόταν το πλοίο τη στιγμή της επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου.

Η εγγύηση της αξιοπλοΐας σχετίζεται όχι μόνο με το ίδιο το κέλυφος του πλοίου αλλά επίσης σχετίζεται με τα μηχανικά μέρη αυτού, όπως κύρια μηχανή, βοηθητική μηχανή, ηλεκτρογεννήτριες, αντλίες και άλλα. Επίσης έχει να κάνει και με το πλήρωμα του πλοίου, την επαρκή δηλαδή επάνδρωση αυτού καθώς και με τον τρόπο που αυτό φορτώνεται ή υπερφορτώνεται.

Στην υπόθεση *Laing v Boreal Pacific*⁸⁵, η οποία αφορούσε υπόθεση χρονοναυλωμένου πλοίου, εκτιμήθηκε ότι ένα υπερφορτωμένο πλοίο αποτελεί αναξιόπλοο πλοίο εν γνώσει του πλοιοκτήτη και ότι ο ασφαλιστής είχε το δικαίωμα να εξαιρεθεί κάθε υποχρέωσής του προς τον ασφαλισμένο στην περίπτωση επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου.

Τέλος, δεν υπάρχει καμία εξυπακουόμενη εγγύηση αξιοπλοΐας σε κανένα ναυτικό συμβόλαιο που να σχετίζεται σε ασφαλισμένη περιουσία, εκτός από το πλοίο. Παρόλα αυτά αν το ναυλοσύμφωνο αποτελεί συμβόλαιο ναύλωσης ταξιδιού, τότε

⁸⁵ (2000) 264 N.R. 378

υπάρχει η εξυπακουόμενη εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο για το συγκεκριμένο ταξίδι και κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες.

3.5 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΣΕ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, το Marine Insurance Act 1906, αντιμετωπίζει διαφορετικά την έννοια της εγγυήσεως της αξιοπλοΐας ανάμεσα σε διαφορετικά είδη ναυλώσεων πλοίων. Ο διαχωρισμός αυτός αφορά τις ναυλώσεις ταξιδιού και τις ναυλώσεις ορισμένου χρόνου ή αλλιώς χρονοναυλώσεις πλοίων.

Αναφορικά με τις ναυλώσεις ταξιδιού, το ΜΙΑ 1906 αναφέρει τα παρακάτω:

«Υπάρχει μία υπονοούμενη εγγύηση σε κάθε ναύλωση ταξιδιού η οποία αναφέρει ότι κατά την έναρξη του ναυτικού ταξιδιού, το πλοίο θα είναι αξιόπλοο για το σκοπό της συγκεκριμένης ασφαλισμένης ναυτικής περιπέτειας.»

Όπως επίσης και τα εξής:

«Ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο όταν είναι ευλόγως κατάλληλο από κάθε άποψη να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους της θάλασσας που μπορεί να προκύψουν στην ασφαλισμένη ναυτική περιπέτεια.»

Η ιδέα είναι εξαιρετικά ευρεία. Ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί αναξιόπλοο για πολλούς και διάφορους λόγους. Για παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε το σχεδιασμό του κελύφους ενός πλοίου, το τρόπο με τον οποίο αυτό φορτώνεται με το εκάστοτε προς μεταφορά φορτίο, την επαρκή επάνδρωσή του και τη ικανότητα του πληρώματός του, ή ακόμα και την έλλειψη των πλοηγικών του εξαρτημάτων. Μερικές παραβάσεις αναφορικά με την αξιοπλοΐα ενός πλοίου μπορεί να αφορούν τους κινδύνους που προκύπτουν από τη ναυτική του περιπέτεια, άλλες μπορεί να σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του ίδιου του πλοίου.

Στην υπόθεση *Cheikh Boutros v Ceylon Shipping Lines*⁸⁶ το συγκεκριμένο πλοίο θεωρήθηκε αναξιοπλοο λόγω έλλειψης των επαρκών και σωστά συμπληρωμένων εγγράφων απαραίτητων για τη διεξαγωγή του συγκεκριμένου ταξιδιού.

Σε μία άλλη υπόθεση⁸⁷ το πλοίο θεωρήθηκε αναξιοπλοο επειδή θεωρήθηκε ότι τα φάρμακα τα οποία όφειλε να διαθέτει μέσα στο φαρμακείο του πλοίου, δεν ήταν επαρκή για το συγκεκριμένο πλοίο και το συγκεκριμένο ναυτικό ταξίδι.

Συνεπώς το να αποπλεύσει το παραπάνω πλοίο από το λιμάνι χωρίς τα σωστά φάρμακα θεωρείται παραβίαση της εξυπακουόμενης εγγύησης της αξιοπλοΐας, παρόλο που το συγκεκριμένο περιστατικό καμία σχέση δεν είχε με την επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου που προέκυψε.

Εν αντιθέσει, στις περιπτώσεις ναυλώσεων ορισμένου χρόνου, το MIA 1906 αναφέρει τα εξής:

Δεν υπάρχει καμία εξυπακουόμενη εγγύηση αξιοπλοΐας σε κανένα στάδιο της ναυτικής περιπέτειας ενός πλοίου σε περιπτώσεις χρονοναύλωσης. Εάν όμως ένα πλοίο ξεκινήσει τη ναυτική του περιπέτεια σε αναξιοπλοο κατάσταση, εν γνώση του ασφαλιζόμενου, τότε ο ασφαλιστής δε φέρει καμία ευθύνη αναφορικά με οποιαδήποτε φθορά, ζημία, απώλεια ή δαπάνη η οποία προήλθε από την κατάσταση αναξιοπλοΐας του πλοίου.

Συνεπώς, με βάση τα παραπάνω, ο ασφαλιστής εξαιρείται από κάθε υποχρέωσή του απέναντι στον ασφαλισμένο, μόνο σε περίπτωση που μπορεί να αποδείξει ότι το πλοίο παραδόθηκε σε αναξιοπλοο κατάσταση με τη ‘συνενοχή’, εν γνώσει δηλαδή της αναξιοπλοοις κατάστασης στην οποία βρισκόταν το πλοίο, από τη μεριά του ασφαλισμένου. Επίσης θα πρέπει να αποδείξει ότι η απώλεια, φθορά, ζημία ή δαπάνη ‘προήλθε από τη συγκεκριμένη κατάσταση αναξιοπλοΐας’ στην οποία βρισκόταν το πλοίο όταν επήλθε ο ασφαλισμένος κίνδυνος.

Και οι δύο παραπάνω έννοιες χρήζουν περαιτέρω επεξήγησης.

Η έννοια της συνενοχής ή συνέργειας η οποία συζητήθηκε με αφορμή την υπόθεση *The Eurysthenes*⁸⁸, θεωρείται ότι υπονοεί ‘γνώση ή συγκατάθεση’ και η σημασία της έννοιας ‘γνώση’ μελετήθηκε εκτενώς στην υπόθεση *The Star Sea*⁸⁹

⁸⁶ *(The Madeleine)* (1967) 2 Lloyd’s Rep 224.

⁸⁷ *Woolf v Claggett* (1806) 3 Esp 257

Η Βουλή των Λόρδων αποφάνθηκε ότι ο ασφαλιστής οφείλει να αποδείξει ότι ο ασφαλισμένος είτε είχε λάβει σαφή γνώση της αναξιοπλοής κατάστασης του ασφαλισμένου πλοίου, είτε ότι κατείχε ‘blind eye knowledge’, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στην υπόθεση *The Eurysthenes* την οποία θα αναλύσουμε σε επόμενο κεφάλαιο.

Η συγκεκριμένη απαίτηση προς τον ασφαλιστή δεν είναι ιδιαίτερα εύκολη να έρθει εις πέρας από μέρους του. Δεν αρκεί απλά να αποδείξει ο ασφαλιστής ότι ο ασφαλισμένος απέτυχε σε κάποιο συγκεκριμένο ζήτημα σχετικό με την αξιοπλοΐα του πλοίου του εξαιτίας άγνοιας ή ανεπαρκούς ικανότητας από μέρους του δεύτερου. Καλείται ο ασφαλιστής να αποδείξει ότι έχει βάσιμες υποψίες, οι οποίες θα μπορούσαν να αποδειχτούν βάσει συγκεκριμένων γεγονότων ή καταστάσεων, ότι ο ασφαλισμένος είχε πάρει εσκεμμένη απόφαση να αποτρέψει τον ασφαλιστή από το να επιβεβαιώσει αυτές του τις υποψίες τις σχετικές με την αξιοπλοΐα του πλοίου.

Επιπρόσθετα, η απώλεια, φθορά, ζημία ή δαπάνη, εξαιρείται μόνο σε περίπτωση όπου αυτή ‘προήλθε από τη συγκεκριμένη κατάσταση αναξιοπλοΐας’. Το συγκεκριμένο ζήτημα έχει συζητηθεί και ειδωθεί από την άποψη της εγγυτέρας αιτίας (*causa proxima*), πράγμα που σημαίνει ότι η συγκεκριμένη κατάσταση αναξιοπλοΐας στη οποία βρισκόταν το υπό εξέταση ασφαλισμένο πλοίο, αποτελούσε την εγγυτέρα αιτία αναφορικά με την επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου.⁹⁰

Με άλλα λόγια, το γεγονός ότι το πλοίο βρισκόταν σε αναξιοπλοή κατάσταση θα πρέπει να είναι μία από λίγες επαρκείς, κυρίαρχες ή πραγματικές αιτίες της ασφαλισμένης ζημίας, απώλειας, φθοράς ή δαπάνης που έχει προκύψει.⁹¹

Είναι βέβαια ξεκάθαρο, αν και θα έπρεπε να αναφερθεί, το γεγονός ότι σε περίπτωση όπου η αναξιοπλοή κατάσταση του πλοίου ήταν η μοναδική αιτία της επελθούσας φθοράς, απώλειας, ζημίας ή δαπάνης, τότε οι προηγούμενες δεν θα προκύπταν από κανένα ασφαλισμένο κίνδυνο και συνεπώς ο ασφαλιστής δε θα ήταν σε καμία περίπτωση υπεύθυνος για κανενός είδους αποζημίωσης έναντι του ασφαλισμένου. Η μόνη εξαίρεση σε αυτή την περίπτωση θα ήταν, αν και εξαιρετικά σπάνια, αν η αναξιοπλοΐα του συγκεκριμένου πλοίου συμπεριλαμβανόταν στο πλήθος των

⁸⁸ *Compania Maritime San Basilio SA v Oceanus Mutual Undertaking Association (Bermuda) Ltd* [1977] 1 QB 46

⁸⁹ *Manifest shipping Co Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ltd* () [2003] 1 AC 469.

⁹⁰ *Soyer, B. 'Warranties in Marine Insurance', 2nd Edition, 2006*

⁹¹ *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd* [1918] AC 350

ασφαλισμένων από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο κινδύνων, πράγμα το οποίο ξεκάθαρα θα εξαιρούσε την παράγραφο 36(5) του Marine Insurance Act 1906.

Η παράγραφος 36(5) του MIA 1906 έχει εφαρμογή όταν συντρέχουν πολλά αίτια. Όταν για παράδειγμα, μία απώλεια, φθορά, ζημία ή δαπάνη προκύπτει ταυτόχρονα από την κακοκαιρία αλλά και από ένα ελάττωμα στο κέλυφος του πλοίου.

Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση όπου ο ασφαλισμένος είχε γνώση επί του ελαττώματος στο κέλυφος του πλοίου, τότε η απώλεια, φθορά, ζημία ή δαπάνη δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ακόμα και αν ο ασφαλιστής σε αντίθετη περίπτωση θα θεωρείτο υπεύθυνος για αποζημίωση της απώλειας, φθοράς, ζημίας ή δαπάνης που προκλήθηκε από τους κινδύνους της θάλασσας.

Προς επιβεβαίωση των άνωθεν παρατηρήσεων, στην υπόθεση *The Miss JJ*⁹², ο ασφαλισμένος αγνοούσε την ύπαρξη του ελαττώματος στο πλοίο του. Συνεπώς ο ασφαλιστής θεωρήθηκε υπεύθυνος προς καταβολή αποζημίωσης στον ασφαλισμένο, για φθορά, ζημία, δαπάνη ή απώλεια η οποία προκλήθηκε εν μέρει λόγω του συμφυούς ελαττώματος του πλοίου και εν μέρει λόγω των δύσκολων καιρικών συνθηκών.

Οι διαφορές στον τρόπο με τον οποίο ο Νόμος αντιμετωπίζει τις δύο περιπτώσεις ταξιδιών, ναύλωσης συγκεκριμένου ταξιδιού και ναύλωσης ταξιδιού ορισμένου χρόνου, είναι σημαντικές και διόλου ευκαταφρόνητες.

Στις περιπτώσεις ναύλωσης συγκεκριμένου ταξιδιού, ο ασφαλιστής αποποιείται οιασδήποτε ευθύνης του προς αποζημίωση έναντι στον ασφαλισμένο, τη στιγμή που το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι σε αναξιόπλοη κατάσταση, ακόμα και αν το ελάττωμα είναι ελάσσονος σημασίας, ακόμα και αν αυτό διορθώθηκε αργότερα, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ακόμα και αν αυτό το ελάττωμα είναι συμφυές του πλοίου και άγνωστο προς τον ασφαλισμένο, ή τέλος ακόμα και αν δεν έχει καμία σχέση με τον κίνδυνο που προέκυψε.

Αντίθετα, στις ναυλώσεις ταξιδιού ορισμένου χρόνου, ο ασφαλισμένος μπορεί να πράξει αμελώς και να παραδώσει το πλοίο του σε αναξιόπλοη κατάσταση. Παρόλα αυτά, μόνο σε περίπτωση που ο ασφαλιστής μπορέσει να αποδείξει ότι ο

⁹² *JJ Lloyd Instruments v Northern Star Insurance Co (I)* [1987] 1 Lloyd's Rep 32

ασφαλισμένος παρέδωσε εν γνώσει του αναξιοπλοο πλοίο, μπορεί ο πρώτος να αποποιηθεί της ευθύνης του προς αποζημίωση προς τον ασφαλισμένο.

Επιπρόσθετα, ακόμα και αν ο ασφαλιστής γνώριζε ότι το πλήρωμα για παράδειγμα του εν λόγω πλοίου ήταν ανεπαρκές, και ότι αυτή η ανεπάρκεια πληρώματος συνέβαλε στην επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου, θα πρέπει να αποδείξει ότι η συγκεκριμένη ανεπάρκεια αποτέλεσε εγγενή αιτία του κινδύνου αυτού, και όχι απομακρυσμένη.

Βέβαια, υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι για τους οποίους τα δύο προαναφερθέντα είδη ταξιδιών αντιμετωπίζονται διαφορετικά από το Νόμο αναφορικά με την εξυπακουόμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας. Στις ναυλώσεις συγκεκριμένου ταξιδιού, ο ασφαλιστής μπορεί να ελέγξει την αξιοπλοΐα του πλοίου πριν την έναρξη του ασφαλισμένου ταξιδιού. Αντίθετα σε ναυλώσεις ταξιδιού ορισμένου χρόνου, εάν το πλοίο βρίσκεται ήδη εν πλω τη στιγμή της έναρξης της χρονοαύλωσης, ο ασφαλιστής δε μπορεί να κάνει κάποιον τέτοιο έλεγχο.

Ωστόσο, σε περίπτωση όπου ο ασφαλισμένος γνώριζε ότι το πλοίο του ήταν αναξιοπλοο όταν ξεκινούσε τη ναυτική του περιπέτεια, θα ήταν άδικο να θεωρηθεί ο ασφαλιστής υπεύθυνος για αποζημίωση ασφαλισμένου κινδύνου απέναντι στον ασφαλισμένο.

3.6 ΕΝΟΧΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ-TURNING THE BLIND EYE KNOWLEDGE (ΕΘΕΛΟΤΥΦΛΩΝΤΑΣ)

Η σημασία του παραρτήματος 45(5) του Marine Insurance Act 1906 στη σύγχρονη νομοθεσία, έγκειται στην απαίτηση της ύπαρξης ενοχικής σχέσης. Το δόγμα της ενοχικής σχέσης προβλέπει ότι ένα συμβόλαιο δεν μπορεί να απονέμει δικαιώματα ή να επιβάλλει υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτό, σε κανένα πρόσωπο ή μεσάζοντα, εκτός από τα συμβαλλόμενα σε αυτό μέρη. Συνεπώς ένας πλοιοκτήτης ο οποίος αναζητεί ασφάλιση για το πλοίο του γνωρίζοντας εκ των προτέρων ότι αυτό δεν είναι κατάλληλο για το ταξίδι για το οποίο αυτός επιθυμεί να το ασφαλίσει, έρχεται σε αντιπαράθεση με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο επιθυμεί να συνάψει. Εάν το διεθνές εμπόριο είναι να συνεχιστεί με ασφάλεια, τότε θα πρέπει να υπάρχει ένα τείχος προστασίας ενάντια σε οικειοθελείς αμέλειες των παραγόντων που σχετίζονται με τη διεξαγωγή της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Όταν ένα πλοίο αποπλέει από το λιμάνι όπου είναι προσδεμένο, ή ακόμα και από τη χώρα προέλευσής του, ο

ασφαλισμένος και ιδιοκτήτης αυτού του πλοίου οφείλει να βρίσκεται παρά τω πλοίω, ούτως ώστε να διασφαλίσει την αξιόπλοη κατάσταση αυτού.

Τι γίνεται όμως στην περίπτωση όπου ο ασφαλισμένος ήταν γνώστης της αναξιόπλοης κατάστασης του πλοίου του, κατά την έναρξη του ναυτικού του ταξιδιού, η οποία αυτή κατάσταση αποτέλεσε παράγοντα στην προκληθείσα απώλεια, ζημία, φθορά ή δαπάνη;

Η φράση *'the blind-eye knowledge'* πηγάζει από την άρνηση του υποπλοίαρχου Nelson στη μάχη της Κοπεγχάγης να αναγνωρίσει ένα σήμα από ένα ανώτερό του. Ο Nelson είχε χάσει το ένα του μάτι σε προηγούμενη μάχη. Ενημερώθηκε ότι η ναυαρχίδα είχε δώσει σήμα υποχώρησης και τότε ο Nelson έβαλε το τηλεσκόπιο στο τυφλό του μάτι και λέγεται ότι είπε : 'Έχω μόνο ένα μάτι, συνεπώς έχω το δικαίωμα να είμαι τυφλός μερικές φορές'. Συνέχισε λοιπόν τη διεξαγωγή της μάχης και κέρδισε μία διάσημη νίκη.

Ένα άτομο με *'blind eye knowledge'*, ένα άτομο δηλαδή που εθελουφλεί, έχει μία καθαρή και συνειδητή γνώση των επικείμενων καταστάσεων και σκοπίμως επιλέγει να μην αναζητήσει επιβεβαίωση σχετικά με τις υποψίες που μπορεί να έχει σχετικά με την κατάσταση. Στη θεμελιώδη υπόθεση *Thompson v Hopper*⁹³ το πλοίο ήταν έξω από το Sutherland. Εκείνη τη στιγμή ήταν σε αναξιόπλοη κατάσταση. Έδωσε κοντά στη στεριά και έπεσε σε θύελλα. Συνέβη μία σειρά ατυχημάτων η οποία οδήγησε στο ναυάγιο του πλοίου. Στην εκδίκαση της συγκεκριμένης υπόθεσης, έπρεπε να εξεταστούν τρία ζητήματα. Το τρίτο από αυτά είναι και αυτό που μας ενδιαφέρει στη συγκεκριμένη περίπτωση. Το ζήτημα αυτό αφορούσε την υπαιτιότητα του ασφαλισμένου για την αναξιόπλοη κατάσταση στην οποία βρισκόταν το πλοίο. Το υπόβαθρο της συγκεκριμένης υπόθεσης ήταν ο ειδικός κανόνας της αιτιώδους συνάφειας, ο οποίος εξουσιοδότησε το δικαστήριο να αναζητήσει τα αίτια πίσω από την τελική πράξη της απώλειας του πλοίου, ούτως ώστε να μπορέσει να ανακαλύψει εάν υπήρξε πταίσμα από μέρους του ασφαλισμένου, το οποίο δημιούργησε τη συγκεκριμένη σειρά γεγονότων.

Σε περίπτωση που το δικαστήριο ανακάλυπτε ένα τέτοιο πταίσμα από μεριάς του ασφαλισμένου, κάθε απαίτηση για αποζημίωση θα ήταν άκυρη.

⁹³ (1856) 6 *El&Bl* 172;(1858) *El Bl &El* 1038

Η συζήτηση λοιπόν είχε επικεντρωθεί στον ισχυρισμό ότι οι ενάγοντες, εν γνώσει τους, ηθελημένα και αχρεωστήτως παρέδωσαν το πλοίο τους σε αναξίοπλη κατάσταση

Αποτέλεσμα αυτής της υπόθεσης ήταν η δημιουργία της παραγράφου 45(5) του Marine Insurance act 1906 στην οποία αναφερθήκαμε προηγουμένως.

Στην υπόθεση *The Gloria*⁹⁴ του 1935 ο δικαστής Branson παρόλο που απέρριψε το επιχείρημα ότι η συνέργεια επρόκειτο περί πραγματικής γνώσης της κατάστασης αναξιοπλοΐας του πλοίου, εξέθεσε την άποψή του ως ακολούθως:

‘Πιστεύω ότι αν μπορούσε να αποδειχτεί ότι ένας πλοιοκτήτης είχε λόγο να πιστεύει ότι το πλοίο του ήταν όντως αξιόπλοο και εσκεμμένα απέφευγε να διεξάγει επιθεώρηση επί του πλοίου του, η οποία θα μετέτρεπε την πίστη του αυτή σε πραγματική γνώση της ισχύουσας κατάστασης, τότε θα μπορούσε να θεωρηθεί συνεργός στην αναξίοπλη αυτή κατάσταση του πλοίου του. Αλλά η απλή παράλειψη να λάβει προφυλάξεις έναντι πιθανής μελλοντικής αναξιοπλοΐας θέσης του πλοίου του, δε μπορεί, πιστεύω, να καταστήσει τον πλοιοκτήτη συνεργό σε οποιαδήποτε αναξίοπλη κατάσταση η οποία θα είχε αποτραπεί εάν είχαν ληφθεί οι προαναφερθείσες προφυλάξεις’.

Αυτή η προσέγγιση μεταγενέστερα υιοθετήθηκε και επεξεργάστηκε από το εφετείο το 1977 με αφορμή την υπόθεση *The Eurysthenes*⁹⁵

Ο δικαστής Denning σε αυτή την απόφαση του εφετείου περιέγραψε το όρο ‘συνέργεια’ ως μία έννοια που περιλαμβάνει τα εξής: (i) πραγματική γνώση και συγκατάθεση, (ii) ‘turning a blind eye’ δηλαδή εθελουφλία και σκόπιμη αποφυγή εξέτασης μιας ύποπτης κατάστασης.

Στην παραπάνω υπόθεση *The Eurysthenes*, δόθηκε έμφαση στο γεγονός ότι η απλή αμέλεια γνώσης της αλήθειας δεν είναι αρκετή για να θεωρηθεί η εγγύηση της αξιοπλοΐας ως παραβιασμένη. Αλλά εξίσου ότι η έννοια της συνέργειας δεν θα πρέπει να εξομοιωθεί με αυτή του δόλου.

⁹⁴ *Compania Naviera Vascongada v British & Foreign Mar Ins Co Ltd [(1935) 54 Ll LR 35; (1936) 54 Ll LR 35*

⁹⁵ *Compania Maritima San Basilio SA v Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda)(1977) QB 49*

Ο δικαστής, στην απόφασή του για τη συγκεκριμένη απόφαση είτε χαρακτηριστικά:

‘Αν κάποιος ο οποίος υποψιάζεται την αλήθεια, εθελουφλήσει και αποφύγει την επιθεώρηση της κατάστασης, ούτως ώστε να αποτρέψει τον εαυτό του από το να γνωρίσει την πραγματική διάσταση της κατάστασης, τότε αυτός θεωρείται ότι γνωρίζει την αλήθεια. Η εθελουφλία είναι μακράν περισσότερο επιλήψιμη από την απλή αμέλεια. Η αμέλεια του να μη γνωρίζει κανείς την αλήθεια δεν είναι ισοδύναμη έννοια με τη γνώση αυτή καθαυτή της αλήθειας. Η γνώση αυτή πρέπει επίσης να είναι γνωστή στον ίδιο τον πλοιοκτήτη ή τον εντεταλμένο εκπρόσωπό του, ή σε περίπτωση μιας μεγάλης εταιρείας, στον διευθυντή ή σε οποιονδήποτε θεωρείται εκπρόσωπος αυτής της εταιρείας.

Θεωρήθηκε λοιπόν ότι απαιτείται κάτι παραπάνω από απλή αμέλεια, ωστόσο όχι απαραίτητα μια εσκεμμένη συμπεριφορά σχεδιασμένη για να παραχθεί μια ζημία, απώλεια, φθορά ή δαπάνη.

Το τι ακριβώς εννοείται με τη λέξη ‘συνέργεια’, εξετάστηκε πιο πρόσφατα το 2001 στο House of Lords με την υπόθεση *The Star Sea*⁹⁶

Το *Star Sea* ήταν ένα, από τα πολλά πλοία ενός στόλου τριάντα, που ανήκαν στον ασφαλισμένο. Την προηγούμενη χρονιά, άλλα δύο πλοία αυτού του στόλου είχαν υποστεί ολική καταστροφή από φωτιές.

Οι ελαττωματικοί αποσβεστήρες ήταν η αιτία της φωτιάς και στις δύο περιπτώσεις και το Κορεατικό πλήρωμα σε ένα από τα πλοία είχε επίσης αποτύχει να αποδεσμεύσει το διοξείδιο του άνθρακα έγκαιρα εξαιτίας μιας ‘άποψης’ ότι αυτό θα κατέστρεφε τις μηχανές του πλοίου.

Οι ασφαλισμένοι αντέδρασαν αντικαθιστώντας τα Κορεάτικα πληρώματά τους με Έλληνες αξιωματικούς. Δεν εξασφάλισαν παρόλα αυτά, ότι τα συστήματα ασφαλείας ήταν ενδεδειγμένα επιθεωρημένα, ούτε ότι ο νέος Έλληνας καπετάνιος ήταν

⁹⁶ *Manifest Shipping & Co Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ltd & La Reunion Europeene (The Star Sea)* [2001] UKHL 1; [2003] 1 AC 469.

κατάλληλα εκπαιδευμένος αναφορικά με το καινούριο πυροσβεστικό σύστημα του πλοίου.

Για να καταλάβουμε επακριβώς τον κανόνα που υπερισχύει σε αυτή την υπόθεση θα πρέπει να κοιτάξουμε τα γεγονότα ένα προς ένα: τα συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν ότι το *Star Sea* ήταν αναξιόπλοο και ότι ο ασφαλισμένος δεν είχε επακριβή γνώση της κατάστασης του πλοίου του.

Στα χρονοναυλοσύμφωνα, όπως είδαμε προηγουμένως, δεν υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση αξιοπλοΐας, αλλά σε περιπτώσεις όπου το πλοίο παραδόθηκε σε μη αξιόπλοη κατάσταση, ο ασφαλιστής δικαιούται παραίτηση όλων των υποχρεώσεων του για αποζημίωση απέναντι στον ασφαλισμένο.

Προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι ο ασφαλισμένος εθελουφλούσε αναφορικά με την αναξιόπλοη κατάσταση στην οποία βρισκόταν το *Star Sea*, καθώς δεν είχε προβεί σε καμία ενέργεια ελέγχου του πυροσβεστικού μηχανισμού ή την ικανότητα του πλοιάρχου και του πληρώματος να χειριστεί αυτό το μηχανισμό.

Το πλοίο υπέστη ολική καταστροφή εξαιτίας της φωτιάς, αλλά αυτή η απώλεια επειδή προκλήθηκε από φωτιά η οποία αποτελούσε ασφαλισμένο κίνδυνο, ήταν εξαρχής ασφαλισμένο από αυτή

Παρόλα αυτά, το πρόβλημα ήταν αν η επιπλέον ζημιά που προκλήθηκε, είχε να κάνει με την αναξιόπλοη κατάσταση στην οποία βρισκόταν το πλοίο. Αν δηλαδή η αναξιόπλοια του πλοίου αποτελούσε *causa proxima* για την καταστροφή.

Εφόσον η ασφαλισμένη εταιρεία δεν είχε πραγματική γνώση της ανικανότητας του πλοιάρχου της, η αντιπαράθεση έγκειτο στο γεγονός του αν είχε έμμεση γνώση για την ανικανότητά του. Σύμφωνα με το δικαστή *Hobhouse*, το αν η υποψία είναι επαρκώς ισχυρή μπορεί να αποκαλυφθεί εξετάζοντας τους λόγους για τους οποίους ο ασφαλισμένος απέφυγε να αναζητήσει περαιτέρω πληροφόρηση επί της κατάστασης.

Υπάρχει συνέργεια εάν ο λόγος ήταν να αποφευχθεί η υποψία να μετατραπεί σε βεβαιότητα. Εάν από την άλλη μεριά, δεν αναζητήσε περαιτέρω πληροφόρηση λόγω φυγοπονίας ή άγνοιας, ή επειδή πίστευε ότι δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα, τότε δεν υπάρχει θέμα συνέργειας. Αυτή η υπόθεση ήταν πολύπλοκη από την άποψη ότι για να καθοριστεί ότι ο ασφαλισμένος ήταν συνένοχος στην κατάσταση αναξιόπλοιας του πλοίου του, θα έπρεπε πρώτα να καθοριστεί ποιο ήταν αυτό το άτομο η γνώση του οποίου ήταν αυτή που μετρούσε. Τα όρια της εθελουφλίας επίσης εξετάστηκαν στην υπόθεση του *The Star Sea*. Η έλλειψη γνώσεων του πλοιάρχου και οι ελαττωματικοί πυροσβεστήρες μετέτρεψαν το ασφαλισμένο πλοίο σε αναξιόπλοο

πλοίο. Αλλά το ερώτημα ήταν αν και εφόσον ο ασφαλισμένος ήταν συνένοχος σε αυτή την αναξιόπλοη κατάσταση του πλοίου.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, στην πραγματικότητα ότι ο ασφαλισμένος δεν ήθελε να γνωρίζει την αναξιόπλοη κατάσταση του πλοίου του, συνεπώς εθελουφλούσε, πράγμα το οποίο θα μπορούσε να πει κανείς ότι ενείχε την ύπαρξη υποψίας από μέρους του ασφαλισμένου ότι κάτι δεν πήγαινε καλά με το πλοίο του.

Αυτή η απόφαση απορρίφθηκε από το εφετείο και το House of Lords, το οποίο στην ουσία απενθή ότι ο ασφαλισμένος είχε άγνοια επί του θέματος και για αυτό το λόγο δεν προέβη σε ελέγχους για να διαπιστώσει την καλή λειτουργία των πυροσβεστικών συστημάτων, δεδομένου ότι είχε υπάρξει πρόβλημα με αυτά τα συστήματα στο παρελθόν, αλλά ότι αυτή του η άγνοια δεν αποτελεί 'εθελουφλία' και κατά συνέπεια συνέργεια ή συνενοχή. Σε αυτή την υπόθεση οι ασφαλιστές έχασαν τη δίκη. Πράγμα που σημαίνει ότι σύμφωνα με τις παραπάνω απόψεις που εκφράστηκαν από τους δικαστές, θεωρήθηκε ότι δεν υπήρχε συνέργεια, αλλά απλή αμέλεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ (CLASSIFICATION SOCIETIES)

4.1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι νηογνώμονες είναι ναυτιλιακοί τεχνικοί οργανισμοί που καταρτίζουν κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας αυτά σε κλάσεις (classification). Με ειδικούς δε επιθεωρητές (surveyors) τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις. Αποτελούνται από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου δηλαδή εταιρείες-οργανισμοί-σωματεία, αναγνωρισμένα από το κράτος. Διαθέτουν υπαλλήλους με μεγάλη γνώση και εμπειρία στο αντικείμενο όπως ναυπηγούς, μηχανικούς, μηχανολόγους, ηλεκτρολόγους κ.α. Είναι οι εταιρείες ταξινομήσεως πλοίων σε τάξεις (Classification Societies). Πρόκειται για ιδιωτικούς οργανισμούς αναγνωρισμένους από το κράτος, με κύριο σκοπό τους την επιθεώρηση και την ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις, σύμφωνα με προδιαγραφές που θέτουν οι ίδιοι. Ο όρος νηογνώμονας αποδίδει, με σύνθετη λέξη στα ελληνικά, την κύρια αποστολή τους, να εκφέρουν δηλαδή γνώμη επί των πλοίων (νηών). Είναι απαραίτητη η ανάπτυξη των επί μέρους στοιχείων του ορισμού προς αποσαφήνισή του.

4.2 ΙΣΤΟΡΙΑ-ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Πρόκειται για νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου. Αυτό σημαίνει, ότι ο νηογνώμονας δεν είναι κυβερνητικός οργανισμός ή δημόσια υπηρεσία ή κρατικό νομικό πρόσωπο. Ο όρος οργανισμός έχει γενική σημασία και σημαίνει την οργανωμένη και άρτια λειτουργούσα δραστηριότητα. Η ανάγκη δημιουργίας τέτοιων οργανισμών ήταν αισθητή από τους αρχαίους χρόνους. Στην αρχαία Ελλάδα λειτουργούσαν παρόμοιοι που με διάφορες παραλλαγές μέσω των Ρωμαίων και των μεσαιωνικών χωρών διατηρήθηκαν μέχρι το τέλος του 17ου αι. όταν στη Μεγάλη

Βρετανία ιδρύθηκε ο πρώτος με διεθνή επιρροή νηογνώμονας, ο Lloyd's Register of Shipping, του οποίου η εξέλιξη και επί σειρά ετών "μονοπωλιακή" επικράτησή του οφείλεται κυρίως στη Βρετανική θαλασσοκρατορία κατά τους τελευταίους πέντε αιώνες. Ο Γαλλικός Νηογνώμονας Bureau Veritas αν και επηρέαζε μικρότερο αριθμό πλοίων, υπήρξε υποστηρικτής των τεχνικών ναυπηγικών καινοτομιών. Ακόμα και το πνεύμα της ασφάλισης των πλοίων μεταμοσχεύθηκε στην Αγγλία από την Μεσόγειο, περί τον 14ο αιώνα, από Ιταλούς εμπόρους (Lega Anseatica) που είχαν εγκατασταθεί στη Lombard str. του Λονδίνου.

Σήμερα οι εγκυρότεροι νηογνώμονες- αναγνωρισμένοι από την ελληνική νομοθεσία και αρχές, κατά σειρά έτους ίδρυσης είναι οι παρακάτω:

- Ο Βρετανικός **'Lloyd's Register of Shipping'**, ιδρύθηκε το 1760 με έδρα το Λονδίνο και είναι ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου :LR
- Ο Γαλλικός, **'Bureau Veritas'**, ιδρύθηκε το 1828 με έδρα το Παρίσι, σύντμηση τίτλου :BV
- Ο Αμερικάνικος, **'American Bureau of Shipping'**, ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898 με έδρα τη Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου : ABS
- Ο Νορβηγικός, **'Det Norske Veritas'**, ιδρύθηκε το 1864 με έδρα τα Όσλο, σύντμηση τίτλου: DNV
- Ο Ιταλικός, **'Registro Italiano Navale'**, ιδρύθηκε το 1865 και επανασυστήθηκε το 1920 με έδρα τη Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
- Ο Γερμανικός, **'Germanischer Lloyd'**, ιδρύθηκε το 1867 με έδρα το Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: GL
- Ο Ελληνικός, **'Veritas Hellenique'**, ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως 'Ελληνικός Νηογνώμων' 'Hellenic Register of Shipping' ανώνυμη εταιρεία με έδρα τον Πειραιά και σύντμηση τίτλου HR
- Ο Ιαπωνικός **'Nippon Kaiji Kyokai'** (Imperial Japanese Marine Corporation), 'Teikoku Kaiji Kyokai', ιδρύθηκε το 1899 με έδρα το Τόκυο, σύντμηση τίτλου: N.K.J.R.
- Ο Ρωσικός, **'Morskoi Registr Russia'** πρώην 'Morskoi Registr SSSR', έτος ίδρυσης 1913 και σύντμηση τίτλου: R.R

- Ο Ολλανδικός, ‘**Nederlandsche Vereenigener van Assurandensen**’, με σύντμηση τίτλου N.V.

Οι νηογνώμονες, βοηθώντας στην κατάταξη των πλοίων σε ορισμένη κλάση, στις ενεργούμενες επιθεωρήσεις σε αυτά και στους συνεπεία αυτών χαρακτηρισμούς των πλοίων ως καταλλήλων ή όχι, έχουν αναδειχθεί σε πολύτιμους φορείς ασφαλείας και κατ’ επέκταση των συναλλαγών. Συντελούν τα μέγιστα στην ασφάλεια της ναυτιλίας δεδομένου ότι διαθέτουν την τεχνογνωσία και παρακολουθούν τα πλοία από την ναυπήγηση μέχρι την απόσυρση τους, τα κατατάσσουν δε σε ορισμένη κλάση, ενεργούν επιθεωρήσεις σε αυτά και τα χαρακτηρίζουν ως κατάλληλα η όχι για ναυσιπλοΐα.

4.3 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Η κατάταξη του πλοίου σε κλάσεις όσον αφορά στην αξιοπλοΐα του και γενικότερα την ασφάλειά του γίνεται από τους νηογνώμονες, από τους οποίους επίσης πιστοποιείται και η χωρητικότητά του. Όμως υπάρχει διαφορά μεταξύ κλάσεως που αφορά στην αξιοπιστία του πλοίου και κλάσεως που αφορά στη χωρητικότητά του, με βάση την οποία γίνεται η καταχώρηση στα νηολόγια. Η κατάκτηση του πλοίου σε κλάση λόγω τηρήσεως προδιαγραφών ναυπηγικής τέχνης, μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού και ποιότητας υλικών κατασκευής, σημαίνει με συνδυασμό γραμμάτων και αριθμών, π.χ. A 100 E και είναι αριθμός πιστοποίησης της καλής καταστάσεως του πλοίου, ώστε αυτό θεωρείται αξιόπλοο και κατά συνέπεια ασφαλίσιμο από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Η κατάταξη του πλοίου σε κλάση λόγω χωρητικότητας, παρ’ ότι η καταμέτρηση μπορεί να έχει γίνει από τον ίδιο νηογνώμονα, δεν αποδεικνύει την αξιοπλοΐα του σκάφους αλλά πιστοποιεί μόνο τη χωρητικότητα αυτού, εκφραζόμενη σε κόρους, μια βάση με την οποία καταχωρείται το πλοίο στο αντίστοιχο νηολόγιο. Η πρώτη περίπτωση αναφέρεται στην ποιότητα του πλοίου, είτε αυτό είναι καινούριο, είτε έχει ήδη χρησιμοποιηθεί. Σημαίνει τη διαρκή παρακολούθησή του με επιθεωρήσεις ώστε να διατηρείται η αξιοπλοΐα του. Για τις επιθεωρήσεις και την αξιοπλοΐα ο νηογνώμονας εκδίδει πιστοποιητικά. Η δεύτερη περίπτωση, δηλαδή σε ποια κλάση καταχωρίζεται το πλοίο στα νηολόγια, αφορά σε ορισμένες υποχρεώσεις του πλοίου απέναντι στο κράτος (π.χ. φορολογικές, ύπαρξη σωστικών μέσων κ.α.). Τα σύμβολα ή τα χαρακτηριστικά κατατάξεως σε κλάσεις εκάστης κατηγορίας πλοίων καθορίζει ο κάθε νηογνώμονας όταν συντάσσει τους

κανονισμούς του, αν και επικρατεί η τάση της καθιερώσεως από όλους νηογνώμονες ομοιόμορφων συμβόλων. Οι νηογνώμονες έχουν καταλόγους με όλα τα πλοία που παρακολουθούν και παράλληλα τηρούν φακέλους για κάθε πλοίο. Βάσει των στοιχείων αυτών, προκύπτει ο αριθμός των πλοίων και η χωρητικότητα αυτών σε κόρους, που επιβλέπει ο κάθε νηογνώμονας. Η ελληνική νομοθεσία, για να αναγνωρίσει νηογνώμονα, απαιτεί να έχει υπό την επίβλεψή του και να χαρακτηρίζει 1000 τουλάχιστον πλοία, ολικής χωρητικότητας το καθένα τουλάχιστον 100κ.ο.χ. και συνολικής χωρητικότητας όλων 5.000.000 κ.ο.χ. Από τις επιθεωρήσεις που διενεργούν τόσο κατά τη ναυπήγηση του πλοίου όσο και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του, αυτό είναι δυνατόν να διατηρήσει την κλάση του, να την μεταβάλει και τέλος να τη απωλέσει, εφόσον δεν τηρεί πλέον κανένα όρο αξιοπλοΐας. Όπως είναι φυσικό, οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται τουλάχιστον για τη διατήρηση της κλάσεως του πλοίου, επειδή η πιστοποίηση αυτής με πιστοποιητικό αξιόπιστου νηογνώμονα αποτελεί εγγύηση της αξιοπλοΐας του. Σήμερα οι πλέον έγκυροι νηογνώμονες έχουν συγκροτήσει διεθνή ένωση με την ονομασία IACS (International Association of Classification Societies). Τα μέλη της IACS είναι οι πλέον αναγνωρισμένοι νηογνώμονες με δυναμικό παρακολουθήσεως 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας ή του 50% του αριθμού πλοίων παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Προς καλύτερη κατανόηση της κατατάξεως πλοίων σε κλάσεις, γίνεται παράθεση ορισμένων εκ των κλάσεων στις οποίες κατατάσσει τα πλοία ο νηογνώμονας Lloyd's Register of Shipping, ως ο παλαιότερος και μεγαλύτερος.

A) Γενική κλάση για χαλύβδινα πλοία 100 A1

B) Κλάσεις για πλοία ειδικού προορισμού:

- 1) 100 A1 Oil Tanker.
- 2) 100 A1 Liquefied gas carrier.
- 3) 100 A1 Ore Carrier.

Ο αριθμός 100 A σημαίνει ότι το πλοίο καλύπτει όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας που έχει θέσει ο νηογνώμονας στους κανονισμούς του. Ο αριθμός 1 αφορά στην πληρότητα εξαρτισμού του πλοίου. Η ανώτερη κλάση που μπορεί κάποιο πλοίο να καταχωρηθεί συμβολίζεται ως 100 A1 και σημαίνει ότι το πλοίο με αυτή την κατάταξη μπορεί να πλεύσει σε όλους τους ωκεανούς και τις θάλασσες, είναι δηλαδή

κατάλληλο για ναυσιπλοΐα χωρίς περιορισμούς. Το Α σημαίνει ότι το συγκεκριμένο πλοίο έχει χτιστεί σύμφωνα με τις διεθνείς διατάξεις και κανονισμούς που ισχύουν. Αν υπάρχει και ο μαλτέζικος σταυρός πάνω στο πιστοποιητικό τότε σημαίνει ότι το πλοίο χτίστηκε υπό την επίβλεψη του Lloyd's Register of Shipping, αν όχι, τότε χτίστηκε από άλλη κλάση.

Ουσιαστικά αυτά τα πιστοποιητικά δείχνουν αν ένα πλοίο είναι κατάλληλο να μεταφέρει διάφορα φορτία όπως υγρά πετρελαιοειδή, χημικά φορτία ή στερεά φορτία όπως τσιμέντα, σιτηρά σιδηρομεταλλεύματα ή ακόμα και γενικευμένο φορτίο όπως γίνεται στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Η καταλληλότητα και η αξιοπλοΐα εξετάζεται από τους νηογνώμονες αναφορικά με τους εκάστοτε ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς καθώς και τις διατάξεις της εκάστοτε κλάσης που εκδίδει το πιστοποιητικό καθώς και τις διεθνείς διατάξεις όπως MARPOL, SOLAS κλπ.

Εκτός από το πιστοποιητικό λοιπόν ταξινομήσεως ή κλάσεως (certificate of class), οι νηογνώμονες χορηγούν και τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (certificate of tonnage)
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (seaworthiness certificate)
- Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτο-εκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
- Πιστοποιητικό βλαβών(παρακολούθησης)(certificate of damages)

Καθώς και άλλα ειδικότερης φύσεως.

Τα παραπάνω σύμβολα αναφέρονται στην ποιότητα των πλοίων και πιστοποιούν την καλή κατάσταση και την αξιοπλοΐα τους και επομένως θεωρούν πλέον ασφαλίσιμα από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, το οποίο είναι θέμα ύψιστης σημασίας για την λειτουργία του πλοίου. Ο νηογνώμονας παρακολουθεί διαρκώς το πλοίο με τακτικές ή και έκτακτες επιθεωρήσεις που διενεργεί ώστε να διατηρείται η αξιοπλοΐα του και εκδίδει σχετικά πιστοποιητικά. Ανάλογα με τα αποτελέσματα των ως άνω επιθεωρήσεων είναι φανερό ότι το πλοίο είναι δυνατόν να διατηρεί την κλάση του να την μεταβάλει και τέλος να την απωλέσει εφόσον δεν τηρεί πλέον κανένα όρο αξιοπλοΐα.

4.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΈΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) απαρτίζεται από δέκα διεθνείς αναγνωρισμένους νηογνώμονες, με έδρα το Λονδίνο. Η Δ.Ε.Ν. ιδρύθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 1968 στο Αμβούργο. Κύριο αντικείμενο της ένωσης αυτής αφορά τόσο τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων, κατηγοριοποιώντας αυτά σε κλάσεις, όσο και επί των μέτρων διατήρησης των καθαρών θαλασσών, από τον κίνδυνο ρύπανσης αυτών από τα πλοία.. Η συμβολή της διεθνούς αυτής ένωσης στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικά, αλλά και στη ρύθμιση μέσω της συλλογικής τεχνικής υποστήριξης, στον έλεγχο – συμμόρφωση, καθώς και την έρευνα και την ανάπτυξη είναι πολύ σημαντικές. Όπως είναι γνωστό περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου διακινούμενου φορτίου, σε χωρητικότητα, καλύπτεται με θαλάσσια μεταφορά, από τα πλοία. Ειδικότερα από την ταξινόμηση του σχεδιασμού τους, της κατασκευής και μέσω των κανόνων πολλαπλής συμμόρφωσης των πλοίων προκύπτουν πρότυπα κανόνων που ορίζονται από τους δέκα μεγαλύτερους νηογνώμονες του κόσμου. Σήμερα η ΔΕΝ (IACS), που πρόκειται για μία μη κυβερνητική οργάνωση, αποτελεί τον κύριο συνεργάτη με συμβουλευτικό χαρακτήρα, σε θέση παρατηρητή, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού(ΙΜΟ). Μέσω αυτού εκδίδονται οι διάφορες οδηγίες του ΙΜΟ. Μία από τις χαρακτηριστικότερες αυτές οδηγίες με παγκόσμια αποδοχή σήμερα είναι η Διεθνής Σύμβαση SOLAS που αφορά την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα.

4.5 Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Ο σκοπός και η δραστηριότητα των νηογνώμωνων σε διεθνές επίπεδο συνίσταται στα εξής:

1. Κατάρτιση και έκδοση κανονισμών που καθορίζουν τον τρόπο ναυπηγήσεως πλοίων.
2. Παρακολούθηση και επίβλεψη της ναυπηγήσεως των πλοίων.
3. Επίβλεψη των πλοίων σε όλη τη διάρκεια της ναυτιλιακής τους δραστηριότητας με τη διενέργεια ετησίων τακτικών ή εκτάκτων επιθεωρήσεων κάθε φορά που το πλοίο υποστεί ατύχημα, μετασκευή, πώληση, ή μετά από αίτημα του πλοιοκτήτη όταν αυτός έχει οιονδήποτε συμφέρον (π.χ. σε περίπτωση που αμφισβητείται η αξιοπλοΐα του).

4. Έκδοση κανονισμών για τον τρόπο συντήρησης των πλοίων.
 5. Κατάταξη των πλοίων σε κλάσεις, ανάλογα με την πιστότητα τηρήσεως των κανονισμών και προδιαγραφών, που θέτουν τόσο στην κατασκευή όσο και στη συντήρησή τους.
 6. Τήρηση μητρώου επιβλεπομένων πλοίων.
 7. Καταμέτρηση της χωρητικότητας του πλοίου και κατάταξη του σε αντίστοιχη κλάση χωρητικότητας.
 8. Έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας τα οποία πιστοποιούν την τεχνική αρτιότητα των πλοίων και συντελούν στη νομική τους καταλληλότητα
- Εν τέλει ο κυριότερος σκοπός του είναι η ποιότητα κατασκευής του πλοίου, η κατάταξή του σε κλάση, η διατήρησή αυτής και η αξιοπιστία του 'seaworthiness & cargoworthiness

4.6 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ενδιαφέρει το κράτος τα μέγιστα. Με τα πλοία μεταφέρεται καθημερινά μεγάλος αριθμός προσώπων και εμπορευμάτων. Συνεπώς η ασφαλής μεταφορά αποτελεί κρατική μέριμνα, λαμβανομένη με την έκδοση νόμων, κανονισμών ή την υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων και πρακτικών. Όλη αυτή η κρατική εποπτεία στον τομέα της ναυτιλίας, μεταπίπτει στο πεδίο ασκήσεως της δραστηριότητας των νηογνώμωνων. Η κρατική εξουσία αναγνωρίζει τους νηογνώμονες ως επιχειρήσεις, στις οποίες μπορεί να εμπιστευθεί δραστηριότητες που θα ασκούσε η ίδια. Η αναγνώριση του νηογνώμονα από το κράτος, σημαίνει πως οι πράξεις του ή τα υπ' αυτού συντασσόμενα για τις πράξεις αυτές έγγραφα έχουν δημόσιο χαρακτήρα. Στην ελληνική νομοθεσία το έρεισμα για την αναγνώριση ελληνικών και ξένων νηογνώμωνων είναι το άρθρο 39 ΚΔΝΔ σύμφωνα με το οποίο: «Η γενική ή μερική επιθεώρηση των πλοίων, η χάραξη των γραμμών φόρτωσης, η έκδοση των πιστοποιητικών, η παρακολούθηση εργασιών ναυπηγήσεων ή μετασκευών, καθώς και ο έλεγχος των πλοιοκτητριών εταιριών και η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών, σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης του 1974 «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσσης» δύναται να ανατεθούν σε αναγνωρισμένους από την Ελλάδα ή το κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένώσεως οργανισμούς με την υπογραφή επίσημης γραπτής συμφωνίας, το περιεχόμενο της οποίας περιλαμβάνει όσα προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία».

Σε εφαρμογή του άρθρου αυτού, έχει εκδοθεί το υπ' αριθμό 32/97 ΦΕΚ Α' 35 προεδρικό διάταγμα : «Κοινός κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεωρήσεως και ελέγχου πλοίων...», το περιεχόμενο του οποίου είναι σύμφωνο με το υπ' αριθμό 94/57 ΕΚ οδηγία του συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, επειδή πλέον η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έχει διαφύγει των ορίων της μέριμνας μεμονωμένου κράτους και έχει αποκτήσει διεθνή χαρακτήρα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση την παραπάνω ανάλυση, ερχόμαστε να καταλήξουμε ότι το θέμα της αξιοπλοΐας ή της αναξιοπλοΐας ενός πλοίου είναι ένα πολύπλοκο θέμα. Πολλοί είναι οι παράγοντες που παίζουν ρόλο και πολλές οι μεταβλητές που την καθορίζουν. Άλλωστε το ζήτημα της αξιοπλοΐας είναι ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο θέμα καθώς πρέπει να ακολουθεί και να εξελίσσεται καθώς και να συμπορεύεται με τις αλλαγές και τις εξελίξεις που παρατηρούνται στη βιομηχανία θαλασσίων μεταφορών. Η τεχνολογική εξέλιξη στους τομείς της ναυπηγικής και της μηχανικής έχει προσφέρει στη ναυτιλιακή βιομηχανία εργαλεία με τα οποία η μεταφορά των αγαθών γίνεται στις μέρες μας πολύ πιο αποτελεσματικά και γρήγορα από ότι πριν από έναν αιώνα για παράδειγμα.

Εκτός όμως από την αποτελεσματικότητα και την προσοδοφόρα λειτουργία αυτής της βιομηχανίας, παίζει πολύ μεγάλο ρόλο και η ασφάλεια και η πρόληψη τυχόν περιβαλλοντικής ρύπανσης η οποία θα μπορούσε να προκαλέσει τεράστια οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα καθώς και να αποτελέσει κίνδυνο για την ανθρώπινη ζωή. Σε αυτό ακριβώς το σημείο υπεισέρχεται η έννοια της αξιοπλοΐας. Η διασφάλιση δηλαδή ότι τα μέσα με τα οποία διακινείται τα 90% του παγκόσμιου εμπορίου είναι κατάλληλα για αυτήν ακριβώς τη λειτουργία. Το φάσμα που καλείται να καλύψει η έννοια της αξιοπλοΐας είναι ευρύ και πολύπλοκο και πολλές είναι οι συζητήσεις, παρεμβάσεις, διατάξεις, κανονισμοί, ρυθμιστικά κείμενα και οι συμβάσεις που έχουν κατά καιρούς συσταθεί, καταγραφεί και τεθεί σε εφαρμογή για να το καλύψουν.

Για να μπορέσει λοιπόν κανείς να διασφαλίσει τη ύπαρξη της αξιοπλοΐας, θα πρέπει πρώτα να την ορίσει. Για αυτό το λόγο λοιπόν παρατηρούμε και εξετάζουμε την έννοια της αξιοπλοΐας από την πλευρά της φυσικής ετοιμότητας και καταλληλότητας ενός πλοίου, να πραγματοποιήσει ένα ναυτικό ταξίδι, από την πλευρά της επάρκειας, ικανότητας και σωστής εκπαίδευσης του πληρώματος του πλοίου καθώς και από την πλευρά της επάρκειας και πληρότητας των απαραίτητων εγγράφων που πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο. Εκτός αυτών πρέπει να συνυπολογίσουμε και την

ικανότητα ενός πλοίου για ασφαλή φόρτωση και μεταφορά του φορτίου που έχει αναλάβει να μεταφέρει καθώς δεν αρκεί ένα πλοίο να μπορεί να εκτελέσει ένα ναυτικό ταξίδι αλλά και να φέρει εις πέρας τον απώτερο σκοπό του που είναι η ασφαλής μεταφορά των αγαθών στον προορισμό τους.

Μετά τον ορισμό και την κατανόηση φυσικά της έννοιας της αξιοπλοΐας έρχεται και ο σωστός τρόπος εφαρμογής και διατήρησής της. Ανά του αιώνες έχουν θεσπιστεί νόμοι και κανονισμοί που ορίζουν τις υποχρεώσεις του μεταφορέα. Από το Lex Mercatoria μέχρι τους κανόνες του Αμβούργου, προσπαθούμε να διασφαλίσουμε την ασφαλή μεταφορά των αγαθών. Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας σε αυτή την προσπάθεια είναι ο Κώδικας ISM, ο οποίος εισήγαγε πρότυπα ασφαλείας για τη συντήρηση και τον έλεγχο σκάφους και εξοπλισμού καθώς και το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας με το οποίο ουσιαστικά συνέδεσε την οργάνωση της εταιρείας με τον τρόπο λειτουργίας του ίδιου του πλοίου. Ο σκοπός του ISM είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη ανθρωπίνων ατυχημάτων ή η απώλεια ανθρωπίνων ζωών και η αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Παρόλο που δεν είναι μέρος των κανόνων Hague-Visby, καταφέρνει να δίνει κατευθυντήριες γραμμές στις εταιρείες και να πιστοποιεί τη σωστή και ασφαλή λειτουργία τους. Ο κώδικας ISM έρχεται σε αντίφαση με τους κανόνες Hague-Visby καθώς απαιτεί από το μεταφορέα να διασφαλίζει συμμόρφωση με τον κώδικα ανά πάσα στιγμή του ναυτικού ταξιδιού, πράγμα που σημαίνει ότι το πλοίο θα πρέπει να είναι αξιόπλοο καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού και όχι μόνο πριν και κατά την εκκίνηση όπως ορίζουν οι κανόνες Hague-Visby. Ο κώδικας ISM όμως δεν είναι υποχρεωτικός και παρόλο που κάθε σοβαρός μεταφορέας που θέλει να συνεργάζεται με μεγάλες εμπορικές εταιρείες για τη μεταφορά των προϊόντων τους, τον εφαρμόζει, πιστεύω ότι θα πρέπει η εφαρμογή του να γίνει υποχρεωτική για όλα τα κράτη που τον επικυρώνουν. Με αυτό τον τρόπο θα μπορέσει να τεθεί σε εφαρμογή και η απαίτηση του κώδικα για συνεχή και αδιάκοπη κατάσταση αξιοπλοΐας ενός πλοίου κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, κάτι το οποίο θεωρώ απαραίτητο για τη διασφάλιση της ναυσιπλοΐας.

Δεν είναι όμως μόνο ο ISM ένα εργαλείο για τον έλεγχο και τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των θαλασσιών μεταφορών. Ο κώδικας ISPS έχει προσφέρει πολλές δικλίδες ασφαλείας, οι οποίες εφόσον τηρούνται μπορούν να προσφέρουν στην απρόσκοπτη και αποτελεσματική λειτουργία όχι μόνο των πλοίων αλλά και των λιμένων.

Η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα καθώς και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος δε θα μπορούσαν παρά να αποτελούν κριτήρια για την αξιόπλοη ή μη κατάσταση ενός πλοίου. Συμβάσεις όπως η SOLAS η οποία υιοθετήθηκε και τέθηκε σε εφαρμογή από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό μας δίνουν το ρυθμιστικό και κανονιστικό πλαίσιο πάνω στο οποίο μπορούμε να ορίζουμε και να αξιολογούμε την αξιόπλοη κατάσταση ενός πλοίου. Είναι προφανές ότι η συμμόρφωση με τις προδιαγραφές της SOLAS δίνει σαφείς κατευθυντήριες γραμμές ως προς τη σωστή λειτουργία των πλοίων.

Σε αυτή τη λογική βασίστηκαν και οι ναυτιλιακές συμβάσεις για το περιβάλλον οι οποίες έχουν κατά καιρούς συσταθεί για να καθορίζουν τη σωστή λειτουργία όλων των μελών που τις επικυρώνουν αναφορικά με την προστασία του περιβάλλοντος είτε πρόκειται για πρόληψη ή αποφυγή ζημιάς είτε πρόκειται για αποκατάσταση ζημιάς. Η πιο γνωστή από αυτές τις συμβάσεις είναι η MARPOL 73/78 η οποία καλύπτει όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης και εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους πλοίων, πλωτές εξέδρες κ.α.

Στο δεύτερο μισό της παρούσας εργασίας έγινε αναφορά στη ναυτική ασφάλιση και το ρόλο και τη φύση των νηογνώμωνων. Έπειτα από μελέτη δικασμένων περιπτώσεων μπορούμε να πούμε ότι το αξιόπλοο της κατάστασης ή το μη αξιόπλοο αυτής ενός πλοίου, αποτελεί πολύ σημαντική απόδειξη και στοιχείο για το καθεστώς της ναυτικής ασφάλισης καθώς από αυτήν ακριβώς την κατάσταση μπορεί να κριθούν αποφάσεις δικαστηρίων για καταβολές υψηλών αποζημιώσεων. Οι νηογνώμονες από την άλλη, λειτουργούν ως νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, πράγμα που σημαίνει ότι δεν αποτελούν κυβερνητικούς οργανισμούς. Κάτι τέτοιο όμως δεν μειώνει καθόλου το σημαντικό ρόλο τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς είναι αυτοί που καθορίζουν εάν ένα πλοίο είναι κατάλληλο για ναυσιπλοΐα ή όχι. Οι νηογνώμονες είναι αυτοί οι οποίοι κατατάσσουν τα πλοία σε κλάσεις και με επιθεωρήσεις ελέγχουν και πιστοποιούν το αξιόπλοο ή μη της κατάστασης ενός πλοίου.

Τέλος είναι γνωστό ότι πολλές φορές, διάφοροι φορείς, ένας από αυτούς είναι και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, έχουν προσπαθήσει να πείσουν τα ναυπηγεία να εκδίδουν ένα πιστοποιητικό αξιοπλοΐας με την κατασκευή και παράδοση του πλοίου. Είναι επίσης γνωστό ότι κάτι τέτοιο δεν έχει επιτευχθεί μέχρι στιγμής λόγω των εξαιρετικών συνθηκών και πολύπλοκων ζητημάτων που προκύπτουν από την ανάλυση του ζητήματος της καταλληλότητας ενός πλοίου. Κάθε περίπτωση εξετάζεται ξεχωριστά καθώς είναι οι εκάστοτε συνθήκες που μπορούν να καθορίσουν

την αξιοπλοΐα ενός πλοίου για μια συγκεκριμένη στιγμή, ένα συγκεκριμένο φορτίο, ένα συγκεκριμένο περιστατικό.

Η διεθνής νομοθεσία και πρακτική έχει ασχοληθεί ενδελεχώς και επανειλημμένα με το θέμα αυτό και μας έχει προσδώσει πολλές δικασμένες υποθέσεις με βάση τις οποίες μπορούμε πλέον να καθορίσουμε ανά περίπτωση εάν ένα πλοίο είναι ή όχι αξιόπλοο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ / ΠΗΓΕΣ

Α) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γ. Βλάχος, «ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ», Εκδόσεις Σταμούλης, 2000
2. Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, «Ναυτικό Δίκαιο», τόμος 2, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003
3. Ρούκουνας Ε., «Διεθνές Δίκαιο», τεύχος 1, Εκδόσεις Σάκκουλα, 1997

Β) ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. M.W.D.White, Australian Maritime Law second edition, The Federation Press, 2000
2. J.T.Reason, Human Error, page 256 case The Herald, Cambridge University Press 1990
3. Indira Carr, International Trade Law 4th Edition, Cavendish Publishing Limited, 2010
5. Roche, P., ‘An Introduction to Marine Insurance’, 2008
7. Giaschi, C.J., ‘Warranties in Marine Insurance’, 1997
9. Giaschi, C.J., ‘Marine Insurance, UCB Law 332’
10. Soyer, B., ‘Warranties in Marine Insurance’ Edition 2nd, 2006

Γ) ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

1) ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ-ΚΡΑΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

1. Παζαρζής, Ι. Μιχάλης: ‘Ναυτασφαλίσεις-Πανεπιστημιακές σημειώσεις 2011’
2. Παπαριστοδήμου, Γ.(2005): Διπλωματική εργασία ‘Ναυτική Ασφάλιση’, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών
3. Ν. Κατσούλης και Ν. Σπανός «ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ PORT STATE CONTROL, 2004

- 4.Επιστημονικό περιοδικό Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών, «ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ», Αρ. Τεύχους: 110, Ιανουάριος - Μάρτιος 2009
5. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ», 31ης Μαρτίου 2004
- 6.Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της σχετικά με την «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ», 26ης Οκτωβρίου 2005
7. Marine Insurance Act 1906
8. Dr. Pavliha, Marko: 'Lectures on Marine Insurance Law, The course Outline', IMO International Maritime Law Institute, 2004
9. Scottish Law Commission 'Insurance Contract Law Issues, Paper 2, Warranties', November 2006
10. International Maritime Organization, «Consideration and adaptation of the international ship and port facility security (ISPS) Code», 17-12-2002: SOLAS/CONF.5/34
11. Maritime Security: «Elements of an analytical framework for compliance measurement and risk assessment», New York and Geneva, 2006
12. «Security in Maritime Transport», Paris OECD, July 2003
13. Wagenaar, WA& Groeneweg, J. Accidents at sea: Multiple causes and impossible consequences. International Journal of Man-Machine studies, 1987, issue 27, pages 587-598

2) ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

1. Castellan v Preston {(1883)11 QBD 380}
2. De Hahn v Hartley {(1786) 1 TR 343}
3. Christie v Secretan {(1799) 8 TR 192}
4. Wedderburn v Bell {(1807) 1 Camp 1}
5. Douglas v Scougall {(1816) 4 Dow 276}
6. Dixon v Sadler {(1839) 5 M&W 405, 414}
7. Quebec Marine Insurance Co. v Commercial Bank of Canada {(1870) L.R. 3 P.C.},
8. Foley v Tabor (1861) 2 F.&F. 663
9. Danniels v Harris (1874) L.R. 10 C.P.1

10. Parmeter v Cousins (1809) 2 Camp 235
11. Annen v Woodman (1810) 3 Taunt 299
12. Gibson v Small (1853) 4 H.L. Cas 353
13. Buchanan & Co v Faber (1899) 4 Com Cas 233
14. Thompson v Hopper (1856) 6 E&B 172
15. Laing v Boreal Pacific {(2000) 264 N.R. 378}
16. Cheikh Boutros v Ceylon Shipping Lines (**The Madeleine**) {(1967) 2 Lloyd's Rep 224.}
17. Woolf v Claggett (1806) 3 Esp 257
18. Compania Maritime San Basilio SA v Oceanus Mutual Undertaking Association (Bermuda) Ltd (**The Eurysthenes**) [1977] 1 QB 46
19. Manifest shipping Co Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ltd (**The Star Sea**) [2003] 1 AC 469.
20. Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd [1918] AC 350
21. JJ Lloyd Instruments v Northern Star Insurance Co {(The Miss JJ) [1987] 1 Lloyd's Rep 32}
22. Compania Naviera Vascongada v British & Foreign Mar Ins Co Ltd (**The Gloria**) [(1935) 54 L1 LR 35; (1936) 54 L1 LR 35]

Δ) ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

www.imo.com

www.ilaw.com/ilaw/browse_lawreports.htm?name=Lloyd's%20Law%20Reports

www.parliament.uk

www.legislation.gov.uk

www.shmsa.gov.cn/UserFiles/File/e%20SOLAS%20consolidated%20edition2004.pdf

www.aida.co.uk

www.imo.org

www.admiraltylaw.com

www.bernardpartners.com

www.nadr.co.uk