

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ
ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΘΕΣΜΩΝ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ»**

Μαργαρίτα Β. Πολύδωρα

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας/Ζητήματα Copyright

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

Σελίδα τριμελούς εξεταστικής επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών

Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γεώργιος Σαμιώτης-Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Τσελέντης Βασίλειος-Καθηγητής
- Τσελεπίδης Αναστάσιος-Καθηγητής

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

Πρόλογος και Ευχαριστίες

Σε ένα περιβάλλον ανταγωνιστικό, στο επίκεντρο του οποίου βρίσκεται η οικονομική κρίση, η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει επιπλέον την πρόκληση της περιβαλλοντικής προστασίας και της ασφάλειας των μεταφορών.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία θα εξεταστούν οι θεσμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και θα αναλυθούν οι πολιτικές που υιοθετούν σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια εν γένει στην ναυτιλία.

Για την εκπόνηση της ακόλουθης διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω αρχικά την οικογένεια μου για τη στήριξη που μου παρείχε καθόλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών, εν συνεχεία την κυρία Πωλ-Μαρί Πέππα και την Αλεξάνδρα Μπότσιου για την ηθική τους συμπαράσταση και τέλος τον επιβλέποντα καθηγητή μου κο Γεώργιο Σαμιώτη για την καθοριστικής σημασίας συμβολή και καθοδήγηση του όπως και τα λοιπά μέλη της τριμελούς επιτροπής.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|---|---|
| Δήλωση Αυθεντικότητας/Ζητήματα Copyright..... | 1 |
| Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής | 2 |
| Πρόλογος και Ευχαριστίες | 3 |
| Πίνακας Περιεχομένων | 4 |
| Περίληψη..... | 6 |
| Abstract..... | 6 |
| Λέξεις Κλειδιά..... | 7 |

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ(ΙΜΟ) ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

| | |
|--|----|
| 1.1 <u>ΙΔΡΥΣΗ</u> | 12 |
| 1.2 <u>ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ</u> .. | 14 |
| 1.3 <u>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ-ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ</u> | 17 |
| 1.4 <u>ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΩΝ</u> | 30 |

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ(Ε.Υ.) ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

| | |
|-------------------------|----|
| 2.1 <u>ΙΔΡΥΣΗ</u> | 34 |
|-------------------------|----|

| | |
|--|----|
| | 5 |
| 2.2 <u>ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ</u> | 35 |
| 2.3 <u>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ</u> | 38 |
| 2.4 <u>ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ</u> | 49 |
| ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ | |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ | |
| 3 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ | 51 |
| | |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 56 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 58 |
| | |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ..... | 61 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Πάνω από το 90 % του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται με πλοία. Αναπόφευκτα, προκαλούνται θαλάσσια ατυχήματα και πετρελαιοκηλίδες κατά τη διάρκεια της εκάστοτε διαδικασίας μεταφοράς.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν θέματα ζωτικής σημασίας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη διαφύλαξης προστασίας του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της ασφάλειας στη θαλάσσια μεταφορά, πολλοί κανονισμοί και αρκετές πρωτοβουλίες έχουν υιοθετηθεί από διάφορους διεθνείς καθώς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς.

Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να περιγράψει το νομικό πλαίσιο και τις πρωτοβουλίες που έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλείται από τις θαλάσσιες δραστηριότητες και της θαλάσσιας ασφάλειας. Η εργασία θα περιλαμβάνει επίσης μια συγκριτική ανάλυση των κανονισμών και των ενεργειών τους .

ABSTRACT

Over 90% of the global trade is carried by ships. Unavoidably, marine casualties and oil spills occur in the course of the transportation.

The protection of the marine environment and the maritime safety are crucial matters. In view of the need to preserve the environment and enhance the safety in the maritime transportation, regulations and initiatives have been adopted by various international as well as European organizations.

The scope of the present thesis is to outline the legal frame and the initiatives adopted by the International Maritime Organization and the European Union in the field of environmental protection from pollution caused by marine activities and of the marine safety. The thesis will also include a comparative analysis of their regulations and actions.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Ασφάλεια στην ναυτιλία, Περιβάλλον στην ναυτιλία, διεθνή σύμβαση, Κανονισμός, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Ευρωπαϊκή Ένωση, Νομοθετικό πλαίσιο

KEYWORDS

Maritime Safety, Environmental protection in the maritime sector, international convention, European Directive, International Maritime Organization, European Union, Legal frame

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία με τίτλο: "Περιβάλλον και ασφάλεια στη Ναυτιλία: συγκριτική μελέτη των συνθηκών των θεσμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κριτική αποτίμηση" θα εξεταστούν οι πολιτικές που υιοθετούν και εφαρμόζουν η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός για την προστασία του περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί η ναυτιλία, καθώς και για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε έγινε με αφορμή τους παρακάτω προβληματισμούς και βασίστηκε στην βαθύτερη ανάλυση αυτών.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, το 90% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται με πλοία, καθιστώντας την ναυτιλία κυριότερο τρόπο μεταφοράς αγαθών παγκοσμίως. Όσον αφορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση ειδικότερα, η ναυτιλία συμβάλει στην συνολική οικονομική ανάπτυξη, καθώς το 75% των εισαγωγών και των εξαγωγών διακινείται μέσω των θαλασσίων οδών, όπως και το 37% του εσωτερικού εμπορίου, ενώ 400 εκατομμύρια επιβάτες διέρχονται κάθε χρόνο από τους λιμένες της.

Η παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και του τρόπου οργάνωσης της παραγωγής και μεταφοράς αγαθών είχαν σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη των logistics ως τον τρόπο διαχείρισης της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν πλέον ένα τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς των αγαθών, μιας μεταφορικής διαδικασίας η οποία παρέχει στους χρήστες υπηρεσίες «door to door» μεταφοράς.

Σε αυτή την διαδικασία, στην οποία το χαμηλό, ανταγωνιστικό κόστος της μεταφοράς και η χρονική ακρίβεια στην παράδοση των αγαθών αποτελούν τους κύριους στόχους, η ανάγκη για βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας ώστε να αποτραπούν θαλάσσια ατυχήματα καθίσταται επιτακτική¹.

Ως Ναυτικό ή Θαλάσσιο ατύχημα (casualty) χαρακτηρίζεται κάθε θαλάσσιο συμβάν που έχει ως συνέπεια την απώλεια ή βλάβη πλοίου ή φορτίου του. Από το 1970 έως το 2008 υπολογίζεται ότι έχουν χυθεί στην θάλασσα 5,65 εκατομμύρια τόνοι

¹ Review of Maritime Transport Safety and Security Practices and Compliance levels: case studies in Europe and South East Asia, Eliza Gagatsi

πετρελαίου λόγω ατυχημάτων². Συνοπτικά παρατίθενται τα ναυτικά ατυχήματα με τις μεγαλύτερες οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις:

1. Το έτος 1979 το ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο «SS Atlantic Empress», φορτωμένο με 287.000 τόνους πετρελαίου, συγκρούστηκε με το "Aegean Captain" στην Καραϊβική θάλασσα, δημιουργώντας την πέμπτη μεγαλύτερη σε μέγεθος πετρελαιοκηλίδα που έχει καταγραφεί.
2. Το έτος 1999 το "MV ERIKA" κόπηκε στα δύο στην περιοχή της Βρετανίας στη Γαλλία προκαλώντας πετρελαιοκηλίδα 20.000 τόνων και μολύνοντας 400 χιλιόμετρα ακτών. Με αφορμή αυτό το ατύχημα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε το έτος 2000 μια σειρά από νομοθετήματα τα οποία αυστηροποίησαν και τροποποίησαν τα πρότυπα ασφαλείας για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο. Τα νομοθετήματα, γνωστά ως «Erika I, II και III», τέθηκαν σε ισχύ το έτος 2003.
3. Το «Prestige» κόπηκε στα δύο το έτος 2002 στις ακτές της Ισπανίας μεταφέροντας 77.000 τόνους πετρέλαιο. Η πετρελαιοκηλίδα έφτασε σε μήκος τα 200 χιλιόμετρα.
4. Το δεξαμενόπλοιο «Eckon Valdez» προσέκρουσε σε ύφαλο τον 1989 στην περιοχή της Αλάσκας, απελευθερώνοντας στην θάλασσα πετρέλαιο που εκτιμάται στους 11 με 38 εκατομμύρια τόνους, το οποίο προκάλεσε την χειρότερη έως σήμερα περιβαλλοντική καταστροφή. Με αφορμή αυτό το ατύχημα, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής υιοθέτησαν τον «Oil Pollution Act of 1990». Παράλληλα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός τροποποίησε της σύμβαση MARPOL το 1996, προς την κατεύθυνση της επέκτασης της απαγόρευση δεξαμενοπλοίων μονού κύτους (single hull tankers) σε παγκόσμιο επίπεδο και όχι μόνο στις ακτές της ΗΠΑ (όπως όριζε η Oil Pollution Act of 1990).

² Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από την Ναυτιλία, Μαρία Κωνσταντοπούλου, Ανώτατο Εκπαιδευτικό Τεχνολογικό ίδρυμα Κρήτης

Παρατίθενται επίσης κάποιες περιπτώσεις ατυχημάτων, στα οποία υπήρξε απώλεια ανθρώπινης ζωής:

1. Το ναυάγιο του Ελληνικής σημαίας «Ε/Γ- Ο/Γ ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ», το οποίο προσέκρουσε σε βραχονησίδα ανοιχτά της Πάρου. 81 άτομα χαθήκαν
2. Το «Φ/Γ ΔΥΣΤΟΣ», το οποίο ανατράπηκε ανοιχτά της Εύβοιας το έτος 1996. 17 άτομα χαθήκαν
3. Το πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου «MV JUPITER» βυθίστηκε ανοιχτά του Βιετνάμ τον Ιανουάριο του έτους 2015. 18 μέλη του πληρώματος χαθήκαν

Σύμφωνα με τον Νόμο 743/1977 « Περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» ως ρύπανση ορίζεται «η παρουσία εις την θάλασσαν πάσης ουσίας, η οποία αλλοιώνει την φυσική κατάσταση του θαλασσίου ύδατος ή καθιστά τούτο επιβλαβές, εις την υγείαν του ανθρώπου ή την πανίδα και χλωρίδα των βυθών, και εν γένει ακατάλληλον δια τας προβλεπομένας κατά περίπτωσιν χρήσεις αυτού».

Οι κυριότερες μορφές ρύπανσης από τη ναυτιλία είναι:

1. Διαρροή πετρελαιοειδών
2. Εκπομπές αερίων
3. Διάβρωση των πλοίων
4. Ναυάγια
5. Ρύπανση λόγω των εργασιών που πραγματοποιούνται στις ακτές
6. Απόβλητα πλοίων

Συνέπεια των ως άνω, είναι η ρύπανση των θαλασσών και των ακτών, η όξυνση του νερού των θαλασσών και η συμβολή στην κλιματική αλλαγή. Όσον αφορά ειδικότερα στην εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα, οι διεθνείς εκπομπές των αερίων ρύπων των πλοίων, έχοντας αυξηθεί κατά 85% από το έτος 1990 και φτάνοντας το 3,3% το 2009, πλέον, με την υιοθέτηση επιχειρηματικών μοντέλων που συμβάλλουν στην πράσινη ναυτιλία, έχουν μειωθεί σε 2,7%³.

³ Σύμφωνα με μελέτη που δημοσιεύτηκε στην ηλεκτρονική σελίδα <http://energypress.gr>, στην οποία επίσης αναφέρεται ότι: «Οι τεράστιοι πετρελαιοκινητήρες τους μπορούν να παράγουν έως και 5.732 τόνους αερίων οξειδίου και θείου τον χρόνο. Στο σύνολο του κλάδου της ναυτιλίας, το ποσοστό εκπομπών, ισοδυναμεί περίπου στο 9% των συνολικών ετήσιων εκπομπών ρύπων παγκοσμίως, αλλά

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η περιβαλλοντική μόλυνση που προκαλείται από τα πλοία ανέρχεται ετησίως στο 12% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης, γίνεται αντιληπτό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει σημαντική ευθύνη στη ρύπανση των ωκεανών.

Για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και την διασφάλιση της ασφάλειας στην ναυτιλία έχουν εκδοθεί Κανονισμοί, Οδηγίες, Πρωτόκολλα και εν γένει νομοθετήματα από διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς⁴, τα οποία θέτουν ένα ενιαίο νομοθετικό, ρυθμιστικό πλαίσιο για τους παράγοντες της ναυτιλίας.

Η διάρθρωση και ανάπτυξη της παραπάνω διπλωματικής εργασίας γίνεται σε τρία κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα εξεταστεί ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στη Ναυτιλία, θα παρατεθούν και θα σχολιαστούν οι διεθνείς συμβάσεις και θα εξεταστεί η δεσμευτικότητά τους για τα κράτη μέλη του Οργανισμού.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα εξεταστεί ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα παρατεθεί το νομοθετικό της έργο σχετικά με τα θέματα ασφαλείας στη Ναυτιλία.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα γίνει μια συγκριτική ανάλυση των πολιτικών των ως άνω θεσμών και θα εξαχθούν συμπεράσματα.

και με 18%-30% επιπλέον εκπομπών οξειδίου του αζώτου σε ετήσια βάση. Τα 15 μεγαλύτερα πλοία του κόσμου, εκπέμπουν τόσους ρύπους, όσους εκπέμπουν 760 εκατ. αυτοκίνητα. Το αποτέλεσμα της ρύπανσης που προκαλούν τα πλοία, έχει σοβαρές επιζήμιες επιπτώσεις στην υγεία, με μια μελέτη να εκτιμά πως οι εκπομπές των 90.000 φορτηγών πλοίων του κόσμου, προκαλούν περίπου 60.000 θανάτους στις Η.Π.Α, αλλά και κοστίζουν 330 δισ. δολάρια σε δαπάνες για την υγεία που έχουν σχέση με καρδιακές παθήσεις και παθήσεις του πνεύμονα.»

⁴ International Labour Organization (ILO), International Organization for Standardization (ISO), Secure Trade in APEC Region (STAR), United Nations Economic Commission for Europe (UN-ECE), Container Security Initiative (CSI), Custom-Trade Partnership against Terrorism (C-TPAT), Smart and Secure Tradelanes (SST)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

I. Ίδρυση

Με αφορμή το ναυάγιο του Τιτανικού το έτος 1912 και το γεγονός ότι, έως τότε, κάθε χώρα είχε την δική της σχετική νομοθεσία, ξεκίνησαν οι προσπάθειες για την δημιουργία ενός διεθνούς οργάνου, το οποίο θα αναλάμβανε την ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας για αποτροπή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων. Μετά το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου και της αύξησης του όγκου του πετρελαίου που διακινούνταν μέσω θαλάσσης, εμφανίστηκε επιπρόσθετα το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης.

Το έτος 1948 συστάθηκε με ιδρυτική συνθήκη στην Γενεύη ο πολυεθνικός, διακυβερνητικός οργανισμός με την επωνυμία IMCO (International Maritime Consultative Organization), ο οποίος τελεί υπό την οργανωτική διοίκηση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, έχει ως έδρα το Λονδίνο, είναι αρμόδιος για την βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και κυρώθηκε το 1958. Το 1982 μετονομάστηκε σε International Maritime Organization (IMO).

Ο σκοπός του Οργανισμού, όπως καθορίζεται στο άρθρο 1 (α) της ιδρυτικής σύμβασης, είναι «να παρέχει το μηχανισμό συνεργασίας μεταξύ Κυβερνήσεων στο πεδίο των κυβερνητικών κανονισμών και πρακτικών που περιλαμβάνουν τεχνικά θέματα πάσης φύσεως και αφορούν τη ναυσιπλοΐα στο διεθνές εμπόριο....να ενθαρρύνει και να διευκολύνει την υιοθέτηση των υψηλότερων δυνατών προτύπων σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης⁵». Στα πλαίσια υλοποίησης του σκοπού αυτού, ο

⁵ «to provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships»

Οργανισμός έχει την αρμοδιότητα να ασχολείται με τα συναφή διοικητικά και νομικά θέματα.

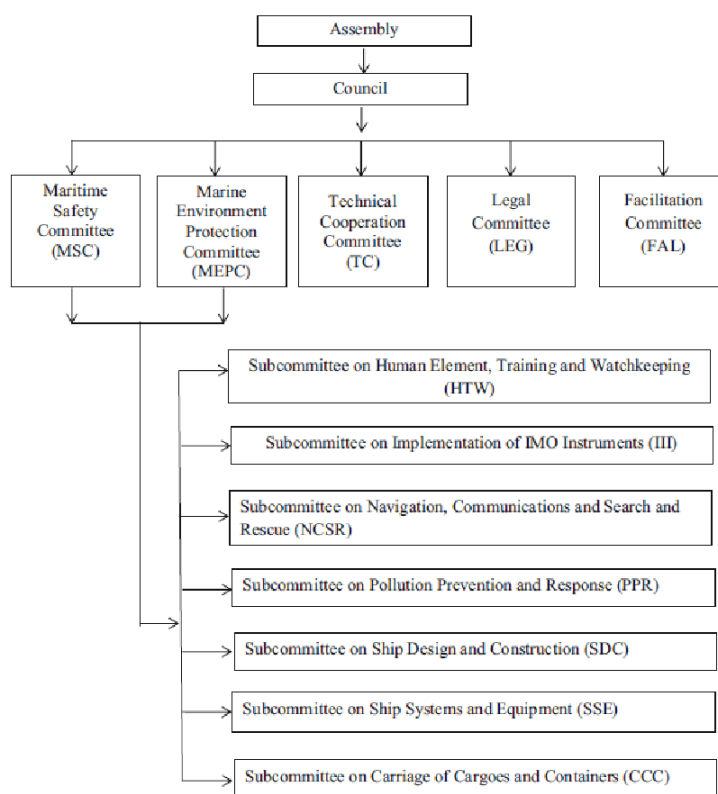
Για να γίνει μέλος του Οργανισμού ένα κράτος, προσχωρεί και επικυρώνει την πολυμερή «Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού». Το έτος 2014 ο Οργανισμός είχε 171 κράτη μέλη.

II Όργανα και Επιτροπές του Οργανισμού

Ο Οργανισμός αποτελείται από την Συνέλευση, το Συμβούλιο και τις κάτωθι πέντε Επιτροπές, οι οποίες συνεπικουρούνται στο έργο τους από επί μέρους μικρότερες:

1. Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee)
2. Επιτροπή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee)
3. Επιτροπή για τα νομικά θέματα
4. Επιτροπή για την συνεργασία στον τεχνικό τομέα
5. Επιτροπή για την παροχή αρωγής

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται συνοπτικά η διοικητική διάρθρωση του Οργανισμού⁶:



⁶ Springer International Publishing Switzerland 2015, Md. S. Karim, Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels

Η διοίκηση του Οργανισμού ασκείται από την Συνέλευση, η οποία συνέρχεται κάθε δύο χρόνια και στην οποία συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη. Η Συνέλευση είναι το αρμόδιο όργανο του Οργανισμού για την υποβολή συστάσεων στις κυβερνήσεις των κρατών σχετικά με την ασφάλεια στην ναυτιλία και την αποτροπή θαλάσσιας ρύπανσης.

Στην ενδιάμεση διετή χρονική περίοδο, 40 κράτη μέλη, επιλεγόμενα από την Συνέλευση, συγκροτούν το Συμβούλιο που διαχειρίζεται και επιβλέπει τις υποθέσεις του Οργανισμού. Ειδικότερα, οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου περιλαμβάνουν:

1. Τον συντονισμό του έργου των Επιτροπών
2. Παραλαβή των αναφορών και των προτάσεων των Επιτροπών και υποβολή τους στην Συνέλευση μαζί με παρατηρήσεις και συστάσεις
3. Σύναψη συμφωνιών με άλλους οργανισμούς (υπό την επιφύλαξη της τελικής αποδοχής τους από την Συνέλευση)

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee)

Στην Επιτροπή συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη του Οργανισμού. Η Επιτροπή είναι αρμόδια για κάθε θέμα που αφορά στην ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Ειδικότερα, είναι αρμόδια για την ναυσιπλοΐα, την ναυπήγηση και εξοπλισμό των πλοίων, την επάνδρωση των πλοίων σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας, την υιοθέτηση κανόνων για την αποφυγή συγκρούσεων στην θάλασσα και τον χειρισμό επικινδύνων φορτίων, καθώς και για την υιοθέτηση διαδικασιών ασφαλείας, διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, θαλάσσιας διάσωσης και τήρησης αρχείων ναυσιπλοΐας⁷.

Προς εκπλήρωση του σκοπού της, η Επιτροπή υποβάλλει τις προτάσεις της στην Συνέλευση και οι κανονισμοί που υιοθετεί είναι δεσμευτικοί τόσο για τα κράτη μέλη

⁷ «Article 28 (a) The Maritime Safety Committee shall consider any matter within the scope of the Organization concerned with aids to navigation, construction and equipment of vessels, manning from a safety standpoint, rules for the prevention of collisions, handling of dangerous cargoes, maritime safety procedures and requirements, hydrographic information, log-books and navigational records, marine casualty investigation, salvage and rescue, and any other matters directly affecting maritime safety.»

του Οργανισμού, όσο και για τα κράτη που έχουν προσχωρήσει στις διεθνείς συμβάσεις, ακόμα και αν τα τελευταία δεν αποτελούν μέλη του Οργανισμού.

Η Επιτροπή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Στην Επιτροπή συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη του Οργανισμού. Η Επιτροπή είναι αρμόδια για κάθε θέμα που αφορά στην πρόληψη και αποτροπή της ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία. Προς εκπλήρωση του σκοπού της, η Επιτροπή συντάσσει και τροποποιεί διεθνείς συμβάσεις και λαμβάνει μέτρα για την εφαρμογή τους.

III Νομοθετικό Έργο του Οργανισμού-Οι Διεθνείς Συμβάσεις

Ο Οργανισμός είναι κατά κύριο λόγο ένα νομοθετικό σώμα, στις συνεδριάσεις του οποίου τα μέλη του ανταλλάσσουν απόψεις.

Στόχος είναι η ενοποίηση των κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της ρύπανσης στην ναυσιπλοΐα. Τα κράτη μέλη καλούνται να ενσωματώσουν στην εσωτερική έννομη τάξη το νομοθετικό του έργο, αποφεύγοντας περιφερειακές ρυθμίσεις.

Θα παρατεθούν παρακάτω οι κυριότερες Διεθνείς Συμβάσεις και θα αναλυθούν οι ρυθμίσεις που αυτές περιέχουν.

1. Η Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974)⁸

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS υιοθετήθηκε το έτος 1974 με αφορμή το ναυάγιο του Τιτανικού, ορίζοντας τον απαιτούμενο αριθμό των σωστικών λέμβων και του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και καθορίζοντας διαδικασίες ασφάλειας. Η Σύμβαση αναθεωρήθηκε το 1978 και το 1988, για να προσαρμοστεί στις νέες τεχνολογικές εξελίξεις, καθώς και το 1988, όταν αντικαταστάθηκε ο κώδικας Morse από το Global Maritime Distress Safety System (GMDSS). Η τελευταία της αναθεώρηση ήταν τον Απρίλιο του 2013.

Σύμφωνα με την Σύμβαση, οι κίνδυνοι διακρίνονται σε δυο κατηγορίες:

A. Σε κινδύνους ναυσιπλοΐας, όπως αυτοί περιγράφονται στους ναυτικούς χάρτες

⁸ Κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980: «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και άλλων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ 95, τ. Α΄) και τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 199/2005 «κύρωση των τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS' 74), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5η Δεκεμβρίου 2000 με την απόφαση MSC 99 (73) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)» (ΦΕΚ 239, τ. Α΄) και με το Π.Δ. 137/2007 «κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS'74) όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με τις αποφάσεις MSC 152 (78)/20.5.2004 και MSC 153 (78)/20.5.2004 καθώς και κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με την απόφαση MSC 154 (78)/20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)», (ΦΕΚ 174, τ. Α΄)

B. Σε κινδύνους που ενδέχεται να προκληθούν κατά τις συναντήσεις με άλλα πλοία που πλέουν στην ίδια περιοχή

Η Σύμβαση ρυθμίζει θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων μεταξύ άλλων της έρευνας και διάσωσης προσώπων σε κίνδυνο, του εξοπλισμού και των μέτρων πυρασφάλειας του πλοίου, της μεταφοράς των φορτίων, αλλά και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας εν γένει.

Ειδικότερα στα κεφάλαια I έως IV ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην κατασκευή, στον εξοπλισμό, στην πυρασφάλεια, στα σωστικά μέσα και στις τηλεπικοινωνίες του πλοίου. Το κεφάλαιο V κάνει μνεία στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, επιβάλλοντας τον επαρκή αριθμό ικανού πληρώματος και την υποχρέωση παροχής αρωγής σε πλοίο ή άνθρωπο που βρίσκεται σε κίνδυνο στην θάλασσα. Στο κεφάλαιο IX ρυθμίζεται περαιτέρω η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να τηρεί τους κανόνες του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code (ISM)).

Στα κεφάλαια VI και VII ρυθμίζεται η ασφαλής αποθήκευση και μεταφορά φορτίων, με ρητή εξαίρεση των υγρών φορτίων και των αερίων. Ρητά απαιτείται η μεταφορά να είναι σύμφωνη με τους κανονισμούς του Διεθνή Κώδικα για την Μεταφορά δια της Θάλασσας Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)).

Το 2004 τέθηκε σε εφαρμογή συμπληρωματικά με την Σύμβαση ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμένων (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code), ο οποίος ρυθμίζει τις υποχρεώσεις των κυβερνήσεων, του προσωπικού των πλοίων και των λιμενικών αρχών για τον εντοπισμό και την λήψη μέτρων αποφυγής ατυχημάτων ή τρομοκρατικών ενεργειών σε πλοία ή λιμένες.

Ο ISPS Code εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες (φορτηγά και επιβατηγά άνω των 500 τόνων) και στους λιμένες που τα εξυπηρετούν. Κάθε πλοίο και λιμένας πρέπει να διαθέτει σχέδιο ασφάλειας και εντεταλμένο προς αυτόν το σκοπό προσωπικό, καθώς και συγκεκριμένο εξοπλισμό.

2. Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία 1973, η οποία τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 MARPOL⁹)

Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL, η οποία υπογράφηκε το έτος 1973 και τέθηκε σε ισχύ το έτος 1983 μαζί με το Πρωτόκολλο του 1978. Το έτος 2005 τέθηκε σε ισχύ το Παράρτημα IV της Σύμβασης.

Η Σύμβαση στοχεύει στην αποτροπή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είτε αυτή προκαλείται από επιχειρησιακά αίτια (εργασίες επί του πλοίου) είτε από τυχαία αίτια (ακούσια ρύπανση).

Στο Παράρτημα I (ANNEX I) ρυθμίζει την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο είτε λόγω επιχειρησιακών ενεργειών είτε λόγω ατυχηματικών απορρίψεων. Με τροποποιήσεις το έτος 1992, οι οποίες αναθεωρήθηκαν τα έτη 2001 και 2003, έγινε υποχρεωτική για τα νέα πετρελαιοφόρα η κατασκευή διπλού κύτους. Στο Παράρτημα II (ANNEX II) , το οποίο φέρει τον τίτλο «Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από την απόρριψη επιβλαβών υγρών ουσιών», ρυθμίζεται το ζήτημα της απόρριψης του ελέγχου της ρύπανσης των επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδη και σε μεγάλη ποσότητα. Σε κατάλογο ο οποίος προσαρτήθηκε στην Σύμβαση ορίστηκαν 250 ουσίες, τα κατάλοιπα των οποίων μπορούν να απορριφθούν μόνο σε εγκαταστάσεις υποδοχής μέχρι ορισμένο ποσό συγκέντρωσης και σε ορισμένες συνθήκες που πρέπει να τηρούνται. Επιπλέον, απόρριψη των υπολειμμάτων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες δεν επιτρέπεται εντός 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

Στο Παράρτημα III (ANNEX III -Πρόληψη της ρύπανσης από επικίνδυνες ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή) περιέχονται γενικοί κανόνες σχετικά με την συσκευασία, την σήμανση, την έγγραφη τεκμηρίωση και την αποθήκευση επικίνδυνων υγρών ουσιών, όπως αυτές ορίζονται στον Διεθνή Κώδικα για την Μεταφορά δια της Θάλασσας Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) ή που πληρούν τα κριτήρια του προσαρτήματος του παραρτήματος III.

⁹ Ν. 1269/1982 «Κύρωση της ΔΣ MARPOL 73/78 – πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία 1973 και του Πρωτοκόλλου 1978» (Α' 89)

Το Παράρτημα IV (ANNEX IV) για την πρόληψη της ρύπανσης από τα λύματα των πλοίων τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003. Η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων ή όταν το πλοίο απορρίπτει κονιορτοποιημένα και απολυμασμένα λύματα χρησιμοποιώντας ένα εγκεκριμένο σύστημα σε μια απόσταση άνω των 4 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Λύματα μη κονιορτοποιημένα ή απολυμασμένα πρέπει να απορρίπτονται σε απόσταση άνω των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Το 2013 τέθηκε σε ισχύ αναθεώρηση του Παραρτήματος αυτού, ορίζοντας την Βαλτική Θάλασσα ως ειδική ζώνη και εισάγοντας επιμέρους ρυθμίσεις για τα απορρίμματα των επιβατηγών πλοίων.

Το Παράρτημα V (ANNEX V) για την πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα των πλοίων καθορίζει τις αποστάσεις από την ξηρά και τον τρόπο απόρριψης. Απαγορεύεται ρητά η απόρριψη στη θάλασσα κάθε είδους πλαστικής ύλης. Το αναθεωρημένο παράρτημα V τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013 και απαγορεύει την απόρριψη του συνόλου των απορριμμάτων στη θάλασσα, εκτός εάν δεν υπάρχει κάποια άλλη εναλλακτική λύση και κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες.

Το Παράρτημα VI (ANNEX VI) για την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από τα πλοία τέθηκε σε ισχύ το 2005 και ορίζει τα επιτρεπτά όρια στο οξειδίο του θείου, στα οξείδια του αζώτου και γενικά στις βλαβερές, πτητικές ουσίες των καυσαερίων των πλοίων. Ρυθμίζει επίσης τις προδιαγραφές για τις εγκαταστάσεις υποδοχής.

Στην 67^η Σύνοδό του ο Οργανισμός παρουσίασε την Τρίτη Μελέτη για την εκτιμώμενη ποσότητα των αερίων που εκπέμπονται από τα πλοία, σύμφωνα με την οποία η διεθνής ναυτιλία εξέπεμψε 796 εκατομμύρια τόνους διοξειδίου του άνθρακα, το οποίο αντιστοιχεί στο 2,2% του παγκόσμιου συνόλου.

Το Παράρτημα VI της MARPOL περιορίζει την ποσότητα του θειικού και νιτρικού οξειδίου, καθώς και των επιβλαβών για το όζον πτητικών ουσιών. Περαιτέρω ρυθμίζει τα θέματα αποτέφρωσης και εκπομπής ασταθών οργανικών ουσιών από τα δεξαμενόπλοια.

Σε συνέχεια της εισαγωγής του Παραρτήματος αυτού, η Επιτροπή για την Προστασία του Περιβάλλοντος υιοθέτησε στην 58^η (έτος 2008) συνεδρίαση μια

αναθεώρηση του Παραρτήματος VI της MARPOL, καθώς και τον «NOx Technical Code 2008», ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το έτος 2010.

Με την αναθεώρηση MEPC.176(58) η οποία τέθηκε σε ισχύ το έτος 2010 θεσπίστηκαν ρυθμίσεις για την καταγραφή και τον έλεγχο των ουσιών που βλάπτουν το όζον, καθώς και για την υποχρεωτική αλλαγή καυσίμων για τα πλοία που διέρχονται στις λεγόμενες Sulphur Emission Control Areas (SECAs) ή Emission Control Areas (ECAs)¹⁰, δηλαδή για την υποχρέωση των πλοίων να χρησιμοποιούν καύσιμα με την οριζόμενη, μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο όταν διέρχονται από τις περιοχές αυτές.

Ο Οργανισμός επίσης έχει υιοθετήσει μέτρα ενεργειακής απόδοσης για τα πλοία άνω των 400 τόνων, τα οποία αποτελούν μέρος του παραρτήματος αυτού¹¹.

Τα κράτη- μέλη έχουν δύο κύριες υποχρεώσεις:

- Να προσαρμόζουν την εθνική τους νομοθεσία έτσι ώστε να την εναρμονίσουν με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης
- Να ποινικοποιούν κάθε παραβίαση της Σύμβασης

Ωστόσο, η Σύμβαση δεν περιέχει κατευθυντήριες αρχές για τον τρόπο εφαρμογής της, με αποτέλεσμα το κάθε κράτος να την ενσωματώνει διαφορετικά στην νομοθεσία του και κατ' επέκταση να υπάρχει διαφοροποίηση και στην εφαρμογή της. Η απάντηση στο ερώτημα που ανακύπτει σε κάθε περιστατικό, αν υπάρχει ρύπανση και παραβίαση της Σύμβασης, εξαρτάται από την νομοθεσία και την πρακτική κάθε κράτους. Επιπλέον, η Σύμβαση θέτει τις ελάχιστες προδιαγραφές και κριτήρια, αφήνοντας σε κάθε μέλος της την δυνατότητα να επιβάλει αυστηρότερες ρυθμίσεις στα πλοία που φέρουν την σημαία του.

Τα κράτη- μέλη έχουν επίσης την υποχρέωση να διεξάγουν επιθεωρήσεις και να εντοπίζουν τυχόν παράνομες απορρίψεις ή άλλες παραβιάσεις, έχοντας παράλληλα το

¹⁰ Οι περιοχές είναι η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα, οι πλειοψηφία των ακτών σε Καναδά και Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής καθώς και η θαλάσσια περιοχή της Καραϊβικής. Την 1η Ιανουαρίου 2015 οι ελεγχόμενες περιοχές SECA επεκτάθηκαν και πλέον περιλαμβάνουν την Σκανδιναβία, μέρος της περιοχής του καναλιού στο Ηνωμένο Βασίλειο καθώς και τα χωρικά ύδατα της Ιρλανδίας.

¹¹ «Regulations on energy efficiency for ships», ο σχετικός δείκτης «Energy Efficiency Design Index (EEDI)» για τα νεότευκτα και το «Ship Energy Efficiency Plan (SEEMP)»

δικαίωμα να εκδίδουν πιστοποιητικά σχετικά με την συμμόρφωση ενός πλοίου με τις διατάξεις της Σύμβασης.

Τα κράτη- μέλη είναι επίσης υποχρεωμένα να υποβάλλουν στον Οργανισμό αναφορά σχετικά με τις εγκαταστάσεις υποδοχής που βρίσκονται στο έδαφός τους.

3. Η Διεθνής Σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης βαρδιών των ναυτικών, όπως έχει τροποποιηθεί με τις Τροποποιήσεις 1995 και 2010 της Μανίλα (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) with the 1995 and 2010 Manila Amendments)

Η Διεθνής Σύμβαση, η οποία υπεγράφη το έτος 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984, ρυθμίζει τις βασικές προδιαγραφές για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των πληρωμάτων, καθώς και για τις βάρδιες επί του πλοίου¹². Τα έτη 1995 και 2010 (τροποποιήσεις της Μανίλα) η Σύμβαση αναθεωρήθηκε για να προσαρμοστεί στις νέες τεχνολογικές και επιχειρησιακές εξελίξεις.

Η Σύμβαση, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ρυθμίζει την εκπαίδευση των αξιωματικών, των μηχανικών, του πληρώματος των ραδιοεπικοινωνιών, καθώς και θέματα ασφάλειας, ιατρικής φροντίδας και πιστοποίησης. Προβλέπονται επίσης:

- οι ώρες ξεκούρασης του πληρώματος των βαρδιών
- η μέγιστη επιτρεπόμενη ποσότητα αλκοόλ στο αίμα και η ιατρική αξιολόγηση
- ειδική εκπαίδευση για πληρώματα συγκεκριμένων πλοίων (όπως για παράδειγμα των πλοίων που εκτελούν πλόες στις αρκτικές θάλασσες)
- οι προδιαγραφές ποιότητας των κέντρων εκπαίδευσης και το ελάχιστο περιεχόμενο της παρεχόμενης εκπαίδευσης

Το έτος 1995 υιοθετήθηκε και το έτος 2012 τέθηκε σε ισχύ συμπληρωματικά η αντίστοιχη Διεθνής Σύμβαση για τα πληρώματα των ψαράδικων άνω των 24 μέτρων (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel).

¹² Η επάνδρωση του πλοίου ρυθμίζεται, ως αναφέρθηκε πιο πάνω, στο Παράρτημα V της SOLAS

4. Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων στην Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972¹³)

Η Διεθνής Σύμβαση θέτει τους κανόνες της ασφαλούς ναυσιπλοΐας για την αποφυγή των συγκρούσεων στην διεθνή ύδατα. Η ρύθμιση της ναυσιπλοΐας στα εσωτερικά ύδατα κάθε κράτους ανήκει στην διακριτική ευχέρεια αυτού.

Συγκεκριμένα, στο μεγαλύτερο μέρος της Ευρωπαϊκής Επικράτειας ισχύει ο « Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure (CEVNI, or the European Code for Navigation on Inland Waters)», ενώ για τις θαλαμηγούς και τις φουσκωτές λέμβους που διεξάγουν διαγωνισμούς ταχύτητας ισχύουν οι «Racing Rules of Sailing» της International Sailing Federation (ISAF).

Στο Α μέρος η σύμβαση θέτει κάποιους ορισμούς. Στο Β μέρος θέτει τους κανόνες πλοήγησης, οι οποίοι διακρίνουν ανάλογα με τις συνθήκες:

- A) σε πλοήγηση σε συνθήκες ορατότητας
- B) σε πλοήγηση με οπτική επαφή με άλλο σκάφος
- Γ) σε πλοήγηση σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας

Στο μέρος Γ και Δ ρυθμίζονται οι προδιαγραφές και οι λειτουργία των φανών, των φωτεινών σημάτων και των ήχων, η χρήση των οποίων διασφαλίζει την ασφάλεια στην πλοήγηση.

Ο Οργανισμός έχει επίσης δημοσιεύσει των Διεθνή Κώδικα Σινιάλων (International Code of Signals), ο οποίος χρησιμοποιείται στα πλοία.

5. Πρωτόκολλο για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990)

Το Πρωτόκολλο εφαρμόζεται στα πλοία κάθε τύπου (με ρητή εξαίρεση των πολεμικών και όσων έχουν ναυλωθεί από τα κράτη για κρατικές επιχειρήσεις), τους λιμένες και τις πλατφόρμες στα ανοιχτά στις οποίες εκτελούνται εργασίες επεξεργασίας πετρελαίου.

¹³ ΠΔ94/1977 - (ΦΕΚ 30)Περί θέσεως εν ισχύ της Δ. Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση 1972 κυρωθείσης δια του ΝΔ 93/04-10-94 περί καθορισμού κυρώσεων δια παραβάσεις των Κανονισμών αυτής

Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το Πρωτόκολλο είναι οι κάτωθι:

A) Τα πλοία, οι διαχειριστές των λιμένων και οι διαχειριστές των πλωτών μονάδων υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένοι με ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τις περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης, το οποίο επιθεωρείται από τις αρμόδιες κρατικές Αρχές.

B) Τα ως άνω δεσμευόμενα μέρη είναι υποχρεωμένα να αναφέρουν οποιοδήποτε περιστατικό ρύπανσης στις αρμόδιες παράκτιες αρχές

Γ) Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αναπτύξουν ένα εθνικό σχέδιο συντονισμού με τις διεθνείς αρχές για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης, ορίζοντας τις αρμόδιες προς αυτό κρατικές υπηρεσίες. Επίσης, το κράτος μέλος, σε συνεργασία με τους υπόλοιπους φορείς της ναυτιλίας, οφείλει να μεριμνά για την ύπαρξη του ελάχιστου απαιτούμενου τεχνικού εξοπλισμού για την αντιμετώπιση των πετρελαιοκηλίδων, να οργανώνει προγράμματα εκπαίδευσης του προσωπικού, να συντάσσει προγράμματα αντιμετώπισης της ρύπανσης και να διεξάγει ασκήσεις έκτακτης ανάγκης καταπολέμησης ρύπανσης.

Αντίστοιχο εξοπλισμό και σχέδιο δράσης οφείλουν να διαθέτουν και οι πλοιοκτήτριες εταιρίες και οι φορείς που αναφέρθηκαν πιο πάνω.

Επιπρόσθετα, τα μέλη δεσμεύονται να συνεργάζονται, να παρέχουν τεχνογνωσία και αρωγή σε τρίτους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης για καταπολέμηση της ρύπανσης.

6. Πρωτόκολλο OPRC-HNS για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (OPRC-HNS Protocol))

Εγκρίθηκε από τα κράτη μέλη του ως άνω Πρωτοκόλλου OPRC τον Μάρτιο του έτους 2000 με σκοπό να θέσει ένα παγκόσμιο νομοθετικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση σοβαρών περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

Κάθε κράτος μέλος υποχρεώνει τα πλοία που φέρουν την σημαία του και τις λιμενικές αρχές που υπόκεινται στην δικαιοδοσία του να διαθέτουν σχέδιο έκτακτης

ανάγκης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και να ακολουθούν συγκεκριμένες διαδικασίες για την γνωστοποίηση της ρύπανσης στις αρμόδιες αρχές. Επίσης κάθε κράτος μέλος οφείλει να μεριμνήσει για την σύνταξη και θέση σε ισχύ ενός εθνικού πλαισίου για την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης.

7. Διεθνή Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση στην Θάλασσα (International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR))

Υπεγράφη το έτος 1979 και τέθηκε σε ισχύ το έτος 1985 η Διεθνής Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση στην Θάλασσα με σκοπό να ενοποιήσει τους κανονισμούς και τις διαδικασίες διάσωσης ναυαγών στην ανοιχτή θάλασσα, ανεξάρτητα από την γεωγραφική θέση του ατυχήματος και με συντονισμό των αρμόδιων κρατικών αρχών.

Σε συνέχεια των ρυθμίσεων της Σύμβασης, ο Οργανισμός διαίρεσε τους ωκεανούς σε 13 περιοχές έρευνας και διάσωσης, ώστε κάθε κράτος μέλος να είναι περιοριστικά αρμόδιο για την γεωγραφική περιοχή που ανήκει στην διαίρεσή του.

Το έτος 2008 με την απόφαση MSC.255(84) του Οργανισμού τέθηκε σε ισχύ ο Κώδικας για τα Διεθνή Πρότυπα και Προτεινόμενες Πρακτικές για την Διεξαγωγή Έρευνας Ασφάλειας σε Ναυτικό Ατύχημα¹⁴.

8. Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων που εκτελούν πλόες στις πολικές θάλασσες (International code of safety for ships operating in polar waters (Polar Code))

Η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα, ο οποίος θα τεθεί σε ισχύ τον Ιανουάριο του έτους 2017, είναι υποχρεωτική δυνάμει των συμβάσεων SOLAS και MARPOL. Οι ρυθμίσεις του θα είναι συμπληρωματικές των Κατευθυντήριων Αρχών για τα Πλοία που εκτελούν πλόες στις αρκτικές θάλασσες, οι οποίες υιοθετήθηκαν το έτος 2009 (Guidelines for ships operating in polar waters)

Ο Κώδικας περιέχει διατάξεις που ρυθμίζουν τόσο την ασφάλεια όσο και την θαλάσσια ρύπανση. Θα ρυθμίζονται θέματα ναυπήγησης, εξοπλισμού, εκπαίδευσης του πληρώματος, διάσωσης και προστασίας του περιβάλλοντος για πλοία που εκτελούν πλόες στις θάλασσες του Βόρειου και Νότιου Πόλου. Θα εφαρμοστεί στα πλοία τα οποία θα ναυπηγηθούν μετά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του, τα δε παλαιότερα θα πρέπει να πληρούν τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές στους ελέγχους που θα γίνουν μετά την ημερομηνία αυτή.

Το έτος 2011 τέθηκε σε ισχύ μια τροποποίηση της MARPOL για την προστασία της Ανταρκτικής από την ρύπανση που προκαλείται από πετρέλαιο. Ειδικότερα,

¹⁴ «Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident»

απαγορεύεται να μεταφερθεί σε μεγάλη ποσότητα ως φορτίο ή να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο πετρέλαιο που δεν τηρεί τις χημικές προδιαγραφές, όπως αυτές ορίζονται στις διατάξεις. Εξαιρούνται τα πλοία έρευνας και διάσωσης.

Επιπλέον, το έτος 2007 ο Οργανισμός υιοθέτησε τις Κατευθυντήριες Αρχές για τον Σχεδιασμό των Ταξιδιών για τα Επιβατηγά Πλοία που εκτελούν πλόες σε απομακρυσμένες περιοχές (Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas), οι οποίες ρυθμίζουν ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος και ασφάλειας.

9. Η Διεθνής Σύμβαση του Ναιρόμπι για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων (Nairobi International Convention of Removal of Wrecks (2007))

Η Διεθνής Σύμβαση υπεγράφη το έτος 2007 και τέθηκε σε ισχύ τον Απρίλιο του έτους 2015, θέτοντας για τα παράκτια κράτη το νομικό πλαίσιο για την ασφαλή απομάκρυνση των ναυαγίων που αποτελούν κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το θαλάσσιο περιβάλλον. Οι πλοιοκτήτες θα είναι πλέον υποχρεωμένοι να διαθέτουν επαρκή ασφάλιση, η οποία θα καλύπτει το κόστος ανέλκυσης και απομάκρυνσης.

Τα άρθρα της Σύμβασης περιέχουν ρυθμίσεις για τα κάτωθι ζητήματα:

1. Εντοπισμός των ναυαγίων και γνωστοποίηση του κινδύνου στα παράκτια κράτη και στα πλοία που εκτελούν πλόες στην περιοχή
2. Αξιολόγηση του κινδύνου και των ειδικότερων γεωγραφικών και περιβαλλοντικών συνθηκών
3. Λήψη μέτρων για την ασφαλή ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου
4. Οι καταχωρημένοι πλοιοκτήτες του ναυαγίου είναι υπεύθυνοι για την κάλυψη του κόστους των εργασιών- πλέον οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να διαθέτουν κατάλληλη ασφάλιση ή χρηματική εγγύηση για το σκοπό αυτό
5. Επίλυση νομικών διαφορών

10. Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και την Διαχείριση του Έρματος και των Καταλοίπων (The International Convention for The Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments, 2004” (Ballast Water Management Convention))

Τα πλοία χρησιμοποιούν το νερό της θάλασσας ως έρμα για να διατηρήσουν την ισορροπία τους κατά την πλοήγηση. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Οργανισμού, τα πλοία μεταφέρουν 2-5 δις τόνους έρματος ανά έτος. Λόγω της ύπαρξης θαλάσσιων μικροοργανισμών αλλά και χημικών συστατικών στο θαλάσσιο νερό, υπάρχει σοβαρός κίνδυνος περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Η Σύμβαση, όταν τεθεί σε ισχύ¹⁵, θα επιβάλει στους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές να διαθέτουν επί του πλοίου ειδική εγκατάσταση διαχείρισης του έρματος.

11. Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για την Ρύπανση από Πετρέλαιο International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)

Η Σύμβαση υιοθετήθηκε το έτος 1969 και τέθηκε σε ισχύ το έτος 1975. Αντικαταστάθηκε από Πρωτόκολλο το έτος 1992, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το έτος 1996.

Η Σύμβαση ρυθμίζει την ευθύνη του πλοιοκτήτη για χρηματική αποζημίωση στην περίπτωση που προκληθεί περιβαλλοντική ρύπανση από απόρριψη ή διαρροή πετρελαίου από πλοίο του συνέπεια ναυτικού ατυχήματος. Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να διαθέτει επαρκή ασφάλιση ή χρηματική εγγύηση, η οποία να καλύπτει το κόστος ενός ατυχήματος.

Στις ρυθμίσεις της υπόκειται κάθε ρύπανση που πραγματοποιείται στα χωρικά ύδατα συμβαλλόμενου κράτους από δεξαμενόπλοια. Δεν καλύπτονται, και κατά συνέπεια δεν οφείλεται χρηματική αποζημίωση, οι περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο λόγω διαρροής καυσίμου από άλλα πλοία ή λόγω έρματος, καθώς και οι περιπτώσεις στις οποίες ο πλοιοκτήτης έλαβε όλα τα μέτρα ασφάλειας, εμποδίζοντας την ρύπανση.

¹⁵ Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την επικύρωσή της από 30 χώρες, οι οποίες εκπροσωπούν το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Μέχρι 24/03/2015 την έχουν επικυρώσει 44 χώρες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 32,86%

12. Η Διεθνής Σύμβαση για την Αποτροπή Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil)

Η Σύμβαση υπεγράφη το 1954 και τέθηκε σε ισχύ το 1958, αποτελώντας το πρώτο νομοθετικό κείμενο που αφορούσε την προστασία της θάλασσας από την πετρελαϊκή ρύπανση.

Στο κείμενο της επισημαίνεται ότι η μεγαλύτερη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος προκύπτει από τις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων, όπως ο καθαρισμός των δεξαμενών. Στη δεκαετία του 1950, η συνήθης πρακτική ήταν απλά να πλένουν τις δεξαμενές με νερό και στη συνέχεια να απορρίπτουν μέσω αντλιών το μίγμα του πετρελαίου και του νερού στη θάλασσα. Η OILPOL απαγόρευσε την απόρριψη πετρελαίου ή γενικά μίγματος ελαίου, που περιέχει περισσότερα από 100 μέρη ελαίου ανά εκατομμύριο, εντός των απαγορευμένων ζωνών, ήτοι 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή.

Το έτος 1967 το «SS Torrey Canyon» βυθίστηκε στις δυτικές ακτές της Αγγλίας, με αποτέλεσμα 120.000 τόνοι πετρελαίου να χυθούν στην θάλασσα, προκαλώντας τεράστια περιβαλλοντική καταστροφή. Στον απόηχο αυτού του ναυτικού ατυχήματος, ακολούθησαν τροποποιήσεις της OILPOL με τις οποίες τέθηκαν αυστηρότερες προδιαγραφές (για παράδειγμα, στην τροποποίηση του έτους 1971 καθορίστηκε το μέγεθος των δεξαμενών φορτίου στα δεξαμενόπλοια)

13. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση των Πλοίων (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009)

Η Σύμβαση υιοθετήθηκε το 2009 και εκκρεμεί η υπογραφή της από τα συμβαλλόμενα κράτη προκειμένου να κυρωθεί και να τεθεί σε ισχύ¹⁶.

Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της, τα πλοία που αποστέλλονται για ανακύκλωση θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα κάτωθι έγγραφα:

¹⁶ Θα τεθεί σε ισχύ 24 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία 15 Κράτη που αντιπροσωπεύουν το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας θα έχουν υπογράψει. Επιπλέον θα πρέπει η μέγιστη ετήσια χωρητικότητα ανακύκλωσης πλοίων των Κρατών αυτών κατά τα τελευταία 10 χρόνια να αντιπροσωπεύει όχι λιγότερο από το 3% της συνολικής τους χωρητικότητας.

1. Διεθνές Πιστοποιητικό Καταγραφής Επικινδύνων Υλικών
2. Διεθνές Πιστοποιητικό το οποίο να επιβεβαιώνει ότι το πλοίο είναι έτοιμο για ανακύκλωση
3. Σχέδιο Ανακύκλωσης Πλοίου

IV Εφαρμογή και Δεσμευτικότητα των Συμβάσεων

Ο Οργανισμός διαθέτει σήμερα 170 Κράτη-Μέλη και 3 Συνεργαζόμενα μέλη. Σύμφωνα με την σύμβαση του Οργανισμού, μόνο κράτη μπορούν να γίνουν μέλη του (αποκλείονται υπερεθνικοί οργανισμοί σαν την Ευρωπαϊκή Ένωση).

Στα πλαίσια υλοποίησης των σκοπών του, Ο Οργανισμός συνεργάζεται με διακυβερνητικές αρχές, υπογράφοντας σχετικές συμφωνίες¹⁷. Πρόκειται για αρχές που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και επηρεάζουν την γνώμη των μελών στον Οργανισμό. Σε αυτές συμπεριλαμβάνεται και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με ρόλο παρατηρητή.

Ο Οργανισμός επίσης συνεργάζεται με άλλους οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών καθώς και με Διεθνείς Μη Κυβερνητικές Αρχές (International non-governmental organisations¹⁸), οι οποίες, αν και δεν έχουν δικαίωμα ψήφου, επηρεάζουν την διαμόρφωση των ρυθμίσεων επιτελώντας συμβουλευτικό ρόλο. Η συμμετοχή των τελευταίων στον Οργανισμό διέπεται από τους κανόνες «Rules for Consultative Status of Non-Governmental International Organizations with the International Maritime Organization».

Η αρμοδιότητα του Οργανισμού για την νομοθέτηση και την υλοποίηση ενός ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια στην ναυτιλία και την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης απορρέει από την διεθνή σύμβαση UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), Στο τμήμα XII της σύμβασης κατοχυρώνεται η γενική υποχρέωση των κρατών να ασκούν το κυριαρχικό τους δικαίωμα στα χωρικά τους ύδατα, κάνοντας εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, σύμφωνα με τους κανονισμούς για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στα πλαίσια της υποχρέωσής τους να το προστατεύσουν. Τα κράτη είναι υποχρεωμένα να λάβουν μέτρα για την αποτροπή, την μείωση και την καταπολέμηση της ρύπανσης.

Το νομοθετικό έργο του Οργανισμού έχει τρεις τύπους:

¹⁷ Η λίστα με τις αρχές με τις οποίες ο Οργανισμός έχει συνάψει συμφωνίες συνεργασίας <http://www.imo.org/About/Membership/Pages/IGOsWithObserverStatus.aspx>

¹⁸ Η λίστα με τις Μη Κυβερνητικές Αρχές με τις οποίες ο Οργανισμός έχει συνάψει συμφωνίες συνεργασίας <http://www.imo.org/About/Membership/Pages/NGOsInConsultativeStatus.aspx>

A) Συμβάσεις (Conventions)

B) Κώδικες (Codes)

Γ) Αποφάσεις (Resolutions)

Οι αποφάσεις είναι ουσιαστικά συστάσεις προς τα κράτη μέλη¹⁹ ή περιέχουν συμπληρωματικές σε μία σύμβαση ρυθμίσεις, ενώ οι διεθνείς συμβάσεις, εφόσον το κράτος μέλος προσχωρήσει σε αυτές και τις επικυρώσει, είναι δεσμευτικές²⁰. Οι προδιαγραφές ασφάλειας των πλοίων που θέτει ο Οργανισμός έχουν παγκόσμια ισχύ και εφαρμόζονται από τις εθνικές ναυτλιακές αρχές, αλλά και από τους ειδικά εξουσιοδοτημένους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς (Recognised Organisations)²¹.

Η υποχρέωση των κρατών να υιοθετούν και να εφαρμόζουν τους κανονισμούς του Οργανισμού απορρέει από τα άρθρα 212 έως και 217 της UNCLOS. Ειδικότερα, τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα:

A) να υιοθετούν κανονισμούς για την αποτροπή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προέρχεται από το αέρα, για τον εναέριο χώρο που υπόκειται στην δικαιοδοσία τους, λαμβάνοντας υπόψη τους διεθνείς κανονισμούς και τις διεθνείς προδιαγραφές (άρθρο 212)

B) την ίδια υποχρέωση έχουν τα κράτη για την ρύπανση που προκαλείται από δραστηριότητες στην ξηρά (άρθρο 213), στο βυθό της θάλασσας (άρθρο 214) και στην ευρύτερη παράκτια περιοχή (άρθρο 215), καθώς και για την ρύπανση λόγω απόρριψης (άρθρο 216)

Σύμφωνα με το άρθρο 217, τα κράτη έχουν την υποχρέωση να ελέγχουν για τα πλοία που φέρουν την σημαία τους την τήρηση των διεθνών κανονισμών και προδιαγραφών, όπως αυτή έχουν τεθεί από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς και συνδιασκέψεις. Σε περίπτωση που ένα πλοίο παραβιάσει τους κανονισμούς, το κράτος

¹⁹ «These resolutions are normally adopted by consensus and accordingly reflect global agreement by all IMO Members. Parties to UNCLOS are expected to conform to these rules and standards, bearing in mind the need to adapt them to the particular circumstances of each case. Moreover, national legislation implementing IMO recommendations can be applied with binding effect to foreign ships.»

²⁰ Για να τεθεί μια διεθνής σύμβαση σε ισχύ απαιτείται να επικυρωθεί από έναν ελάχιστο αριθμό κρατών-μελών, τα οποία αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας.

²¹ Σύμφωνα με τον «Recognized Organizations Code»: πρόκειται για τις αρχές που εξουσιοδοτούνται από το κράτος της σημαίας να διεξάγουν επιθεωρήσεις και να εκδίδουν τα σχετικά πιστοποιητικά.

οφείλει να διεξάγει άμεση έρευνα, να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα και να επιβάλει τις ανάλογες κυρώσεις.

Στο άρθρο 219 προβλέπεται η υποχρέωση των κρατών- μελών να επιβάλλουν διοικητικά μέτρα απαγόρευσης απόπλου πλοίου που παραβιάζει τους διεθνείς κανονισμούς.

Κάθε κράτος, αφού ενσωματώσει στην εσωτερική του νομοθεσία τις ρυθμίσεις των διεθνών συμβάσεων μέσω επικύρωσης σύμφωνα με το εσωτερικό του δίκαιο, ελέγχει την τήρησή τους στα πλοία που φέρουν την σημαία του και είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιό του. Τίθεται όμως το ερώτημα, κατά πόσο το κράτος μπορεί να λάβει μέτρα εναντίον πλοίου αλλοδαπής σημαίας, το οποίο, αν και δεν πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας όπως αυτοί τίθενται με τους διεθνείς κανονισμούς, δεν προκαλεί ρύπανση και είναι σε ασφαλή διέλευση από τα ύδατά του (innocent passage). Υποστηρίζεται η άποψη ότι, εφόσον η εθνική νομοθεσία έχει ενσωματώσει τους διεθνείς κανόνες του Οργανισμού, μπορούν οι αρμόδιες κρατικές αρχές να λάβουν μέτρα κατά του πλοίου ακόμα και αν το κράτος της σημαίας του δεν έχει επικυρώσει την διεθνή σύμβαση. Είναι δε αυτονόητο, ότι το κράτος μπορεί να λάβει μέτρα σε περίπτωση που πλοίο αλλοδαπής σημαίας έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή έχει υποστεί βλάβη μεσοπέλαγα και υπάρχει σοβαρός κίνδυνος θαλάσσιας ρύπανσης. Όπως γίνεται αντιληπτό από τα ως άνω, η εφαρμογή των συμβάσεων εξαρτάται από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών, καθώς ο ίδιος ο Οργανισμός δεν έχει την απαιτούμενη εξουσία να επιβάλει με μέτρα εκτέλεσης την συμμόρφωση σε αυτές²². Επίσης η ορθή εφαρμογή τους υπονομεύεται από την χρονοβόρα και πολύπλοκη διαδικασία επικύρωσης τους²³.

Ερμηνεία των διεθνών συμβάσεων- Σύγκρουση Κανόνων

Σε περίπτωση που κάποιο ζήτημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής περισσοτέρων του ενός συμβάσεων, η επιλογή αυτής που θα εφαρμοστεί θα γίνει με την «Σύμβαση

²² Ο Οργανισμός διατηρεί όμως την αρμοδιότητα να επιθεωρεί και να πιστοποιεί τα κέντρα εκπαίδευσης και πιστοποίησης πληρωμάτων σύμφωνα με την σύμβαση STCW.

²³ Συνήθως απαιτείται να υπογραφθούν από έναν ορισμένο αριθμό κρατών μελών, τα οποία ταυτόχρονα αντιπροσωπεύουν ένα συγκεκριμένο ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας

της Βιέννης του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο των Συνθηκών». Η Σύμβαση αυτή ορίζει επίσης ότι η ερμηνεία των συμβάσεων θα πρέπει να γίνεται επί την βάση της καλής πίστης και να αποδίδεται στους όρους το κοινό νόημα.

Σε περίπτωση σύγκρουσης κανόνων, το ζήτημα επιλύεται με την εφαρμογή κανόνων σύγκρουσης οι οποίοι βρίσκονται είτε στην ίδια την Σύμβαση είτε στο εθνικό δίκαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

I. Ίδρυση

Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μια πολιτική και οικονομική ένωση κρατών, Ιδρύθηκε το έτος 1993 με την υπογραφή και θέση σε ισχύ της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Συνθήκη του Μάαστριχτ), αντικαθιστώντας, τις μέχρι τότε υπάρχουσες Ευρωπαϊκές Κοινότητες (Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα, Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας). Με το άρθρο 47 της Συνθήκης της Λισσαβόνας αναγνωρίστηκε η νομική προσωπικότητα της Ένωσης.

Το 1986 υπογράφεται η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία αποσκοπεί στην εξάλειψη των εμποδίων στο ελεύθερο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ δημιουργώντας μια «Ενιαία Αγορά». Το έτος 1993 καθιερώνονται οι «τέσσερις ελευθερίες» (ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών, κεφαλαίων) και υπογράφεται επίσης και η συνθήκη του Αμστερνταμ.

Σύμφωνα με την Οδηγία 2008/56/ΕΚ : *«Τα θαλάσσια ύδατα υπό την κυριαρχία ή δικαιοδοσία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιλαμβάνουν τη Μεσόγειο, τη Βαλτική, τον Εύξεινο Πόντο και τον Βορεια-νατολικό Ατλαντικό, περιλαμβανομένων και των υδάτων που περιβάλλουν τις Αζόρες, τη Μαδέρα και τα Κανάρια νησιά.»*

II. Όργανα και Επιτροπές

Τα κυριότερα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι τα κάτωθι:

1. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο οποίο οι άμεσα εκλεγμένοι ευρωβουλευτές εκπροσωπούν τους ευρωπαίους πολίτες
2. Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στο οποίο συνεδριάζουν οι αρχηγοί κρατών/κυβερνήσεων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο και θέτει τις γενικές προτεραιότητες και πολιτικές της Ένωσης
3. Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο οποίο οι κυβερνήσεις εκπροσωπούν και προασπίζουν τα εθνικά συμφέροντα των χωρών τους
4. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, της οποίας τα μέλη διορίζονται από τις εθνικές κυβερνήσεις και προωθεί τα συμφέροντα της Ένωσης ως συνόλου
5. Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ)
6. Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι τα τρία θεσμικά όργανα που συμμετέχουν στη θέσπιση της νομοθεσίας της ΕΕ. Μέσω της λεγόμενης "Συνήθους Νομοθετικής Διαδικασίας" θεσπίζουν τις πολιτικές και τους νόμους που τίθενται σε εφαρμογή σε όλη την ΕΕ: η Επιτροπή προτείνει νέους νόμους, οι οποίοι πρέπει να εγκριθούν από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Στη συνέχεια, οι νομοθετικές πράξεις τίθενται σε εφαρμογή από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή, η οποία μεριμνά και για την ορθή εφαρμογή των νόμων.

Τα όργανα συνεπικουρούνται στην άσκηση του έργου τους από Οργανισμούς. Πρόκειται για νομικά πρόσωπα ανεξάρτητα από τα θεσμικά όργανα και έχουν συσταθεί για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων βάσει του δικαίου της Ένωσης.

Ειδικότερα, για τα θέματα ασφάλειας και ρύπανσης των θαλασσών έχουν συσταθεί δύο Οργανισμοί:

Α.) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (European Environment Agency), με σκοπό την πληροφόρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για κάθε ζήτημα σχετικό με

το περιβάλλον και την επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης. Τα κυριότερα θέματα με τα οποία ασχολείται ο Οργανισμός είναι:

- Η ποιότητα του αέρα και των υδάτων
- η κατάσταση του εδάφους, της πανίδας και της χλωρίδας
- η διαχείριση των φυσικών πόρων και των αποβλήτων
- η ηχορύπανση
- η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Συνεπικουρείται στο έργο του από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Πληροφοριών και Παρατηρήσεων.

B.) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (EMSA) παρέχει τεχνική στήριξη στην ΕΕ και στα κράτη μέλη της με σκοπό τη θέσπιση και εφαρμογή ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ρύπανση από τα πλοία και την ασφάλεια στη θάλασσα. Επιτηρεί περαιτέρω την εφαρμογή της από τα κράτη μέλη και συντονίζει τις δραστηριότητες έρευνας ύστερα από θαλάσσια ατυχήματα ή από ακούσια ή εκούσια θαλάσσια ρύπανση από πλοία (επιχειρησιακή συνδρομή κατόπιν αιτήσεως κρατών μελών) (Κανονισμός 1406/2002).

Ο κανονισμός ΕΕ 100/2013 της 15ης Ιανουαρίου το 2013 τροποποίησε τον κανονισμό EMSA. Τα βασικά καθήκοντα του Οργανισμού περιλαμβάνουν προπαρασκευαστικές εργασίες για την ενημέρωση και την ανάπτυξη σχετικών νομικών πράξεων, αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών δεσμευτικών νομικών πράξεων, παροχή των κατάλληλων πληροφοριών που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις και υποστήριξη αντιμετώπισης της ρύπανσης σε περίπτωση που αυτή προκαλείται από πλοία, καθώς και θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από εγκαταστάσεις πετρελαίου και αερίου.

Ο Οργανισμός είναι επίσης επιφορτισμένος με τη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής με: (i) την ανάπτυξη και τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων για την ταυτοποίηση και τον εντοπισμό σκαφών εξ αποστάσεως (LRIT) και το ενωσιακό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet)· (ii) την παροχή των συναφών δεδομένων θέσης πλοίων και γεωσκόπησης στις αρμόδιες εθνικές αρχές και τα αρμόδια όργανα της Ένωσης·

(iii) την παροχή επιχειρησιακής στήριξης προς τα κράτη μέλη σχετικά με τις έρευνες που αφορούν σοβαρές ή πολύ σοβαρές απώλειες.

III. 1 Η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για την ασφάλεια στην ναυτιλία

Μετά τα ναυτικά ατυχήματα του «MV ERIKA» και του «PRESTIGE», τα οποία αναφέρθηκαν στην αρχή της παρούσας, η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε μια σειράς νομοθετημάτων για την βελτίωση της ασφάλειας στην ναυτιλία και την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης.

Τα νομοθετήματα, γνωστά ως ERIKA I, ERIKA II, ERIKA III τροποποίησαν υπάρχουσες ρυθμίσεις, εισήγαγαν νέες και ενσωμάτωσαν διεθνή πρότυπα και ρυθμίσεις. Παρατίθενται συνοπτικά οι ρυθμίσεις τους:

A.Η δέσμη νομοθετικών μέτρων «Erika I»

A1. Οδηγία 2001/105/EK της 19ης Δεκεμβρίου 2001: ενοποιεί τις διατάξεις για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (νηογνώμονες).

A2. Οδηγία 2001/106/EK της 19ης Δεκεμβρίου 2001: καθίσταται υποχρεωτικός ο έλεγχος από τα κράτη μέλη για ορισμένα εν δυνάμει επικίνδυνα πλοία. Η οδηγία καθιέρωσε επίσης μια «μαύρη λίστα» πλοίων στα οποία μπορεί να απαγορευτεί η είσοδος στα κοινοτικά λιμάνια.

A3. Ο κανονισμός EK 417/2002 της 18ης Φεβρουαρίου 2002 καθόρισε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για τον σταδιακό τερματισμό της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και προέβλεψε την αντικατάστασή τους με ασφαλέστερα διπλού κύτους. Ένα αυστηρότερο χρονοδιάγραμμα τέθηκε με τον κανονισμό EK 1726/2003 της 22ας Ιουλίου 2003, ενώ ο κανονισμός EE 530/2012 της 13ης Ιουνίου 2012 επίσπευσε την σταδιακή καθιέρωση, καταργώντας τον κανονισμό EK 417/2002 και εισάγοντας εξαιρέσεις βάσει των κανόνων του ΔΝΟ. Πλέον μόνο διπλού κύτους πετρελαιοφόρα θα επιτρέπεται να φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους και απαγορεύει όλα τα μονού κύτους πετρελαιοφόρα, ανεξαρτήτως της σημαίας, να εισέρχονται σε λιμάνια, σε υπεράκτιους σταθμούς και να αγκυροβολούν σε περιοχές υπό τη δικαιοδοσία των κρατών μελών.

B.Η δέση νομοθετικών μέτρων «Erika II»

B1. Οδηγία 2002/59/EK της 27ης Ιουνίου 2002: θεσπίζει το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης SafeSeaNet. Ο πλοιοκτήτης οποιουδήποτε πλοίου που επιθυμεί να καταπλεύσει σε λιμένα κράτους μέλους πρέπει να παράσχει εκ των προτέρων διάφορες πληροφορίες στην αρμόδια λιμενική αρχή, ιδιαίτερα όσον αφορά επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία. Η οδηγία ορίζει ως υποχρεωτικό τον εξοπλισμό των πλοίων με συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS) και συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (συστήματα). Οι αρμόδιες κρατικές αρχές έχουν το δικαίωμα να απαγορεύουν την αναχώρηση πλοίων υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

B2. Συστήνεται με τον κανονισμό EK 1406/2002 της 27ης Ιουνίου 2002 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Γ.Η τρίτη δέση νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα

Γ1. Τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK της 23ης Απριλίου 2009 για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα για την διασφάλιση αποτελεσματικότερων και συχνότερων ελέγχων ανάλογα με τον βαθμό επικινδυνότητας

Γ2. Οδηγία 2009/21/EK της 23ης Απριλίου 2009 για τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, με σκοπό την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων υπό σημαία κράτους μέλους με τους διεθνείς κανονισμούς

Γ3. οδηγία 2009/17/EK της 23ης Απριλίου 2009, η οποία τροποποίησε τις ρυθμίσεις του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (SafeSeaNet) και βελτίωση το νομικό πλαίσιο για τους τόπους καταφυγής των πλοίων σε κίνδυνο

Γ4. Ο κανονισμός EK 391/2009 και η Οδηγία 2009/15/EK της 23ης Απριλίου 2009 έθεσαν κοινά πρότυπα και κανόνες για τους νηογνώμονες για την καθιέρωση ενός ανεξάρτητου συστήματος ποιοτικού ελέγχου

Γ5. Οδηγία 2009/18/EK της 23ης Απριλίου 2009, με την οποία καθορίστηκαν οι αρχές που διέπουν τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, των ερευνών εν πλω και της συγκέντρωσης των πορισμάτων

Γ6. Ο κανονισμός ΕΚ 392/2009 της 23ης Απριλίου 2009 για την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος

Γ7. Οδηγία 2009/20/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 για την ασφάλιση των πλοιοκτητών ως προς τις ναυτικές απαιτήσεις.

Δ. Ειδικότερα θέματα

Δ1. Εκπαίδευση των ναυτικών

Η Οδηγία 94/58/ΕΚ της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών προσέδωσε ισχύ στη Διεθνή Σύμβαση STCW του ΔΝΟ. Ρυθμίζει τα πρότυπα κατάρτισης και απόκτησης ικανοτήτων για την πιστοποίηση των ναυτικών, την ειδική εκπαίδευση, τις απαιτήσεις των κρατών μελών σχετικά με την κατάρτιση των ναυτικών, την επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος και τον έλεγχο των πιστοποιητικών των μελών του πληρώματος από το κράτος λιμένα.

Δ2. Τεχνικός εξοπλισμός των πλοίων

Η Οδηγία 96/98/ΕΚ της 20ής Δεκεμβρίου 1996 αποσκοπεί στη διασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής της σύμβασης SOLAS για τον θαλάσσιο εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων.

Δ3. Ασφάλεια επιβατηγών πλοίων

Ο κανονισμός ΕΚ 3051/95 της 8ης Δεκεμβρίου 1995 ρύθμισε θέματα ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (Ro-Ro). Η ασφάλεια των πλοίων που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ ρυθμίζεται επίσης στην Οδηγία 2009/45/ΕΚ της 6ης Μαΐου 2009, η οποία ενοποιεί τους προηγούμενους κανόνες και τις προδιαγραφές ασφαλείας για τα επιβατηγά. Η Οδηγία 98/41/ΕΚ της 18ης Ιουνίου 1998 επιβάλλει την καταγραφή των προσώπων που ταξιδεύουν, ώστε να μπορεί να γίνει έλεγχος του αριθμού των επιβατών σε περίπτωση διάσωσης.

Επίσης ο Κανονισμός 1177/2010 αναφέρεται στα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Δ4. Έλεγχος του κράτους λιμένα

Η Οδηγία 95/21/ΕΚ της 19ης Ιουνίου 1995 επέβαλε τα διεθνή πρότυπα για το περιβάλλον και την ασφάλεια μέσω υποχρεωτικών τακτικών επιθεωρήσεων στους λιμένες της ΕΕ.

Δ5. Ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμένων (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code)

Ο κανονισμός ΕΚ 725/2004 της 31ης Μαρτίου 2004 έχει ως στόχο την διασφάλιση της ενιαίας ερμηνείας και εφαρμογής των ρυθμίσεων του ως άνω κώδικα και των σχετικών αποφάσεων του ΔΝΟ.

Δ6. Στρατηγική για την Ασφάλεια στην Θάλασσα

Η Επιτροπή και το Συμβούλιο κοινοποίησαν στις 06/03/2014 μια κοινή ανακοίνωση με τίτλο «Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα: στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα»²⁴, με την οποία υιοθέτησαν μια Στρατηγική για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (Maritime Security Strategy). Κύριοι στόχοι είναι:

- η διαμόρφωση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για τις εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές ώστε να εναρμονιστούν οι πολιτικές στον τομέα της ναυτιλίας
- η προστασία των στρατηγικών θαλάσσιων συμφερόντων της ΕΕ
- προώθηση της πολιτικής και της στρατιωτικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών
- η αναγνώριση και η αποτελεσματική αντιμετώπιση μέσω κοινών πολιτικών και στόχων των κινδύνων, προκλήσεων και απειλών που αφορούν στα θέματα της ναυτιλίας

Τον Δεκέμβριο του έτους 2014 το Συμβούλιο υιοθέτησε ένα Σχέδιο Δράσης (Action Plan) προκειμένου να εφαρμόσει την ως άνω Στρατηγική.

²⁴ Πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/JOIN20140009.do>

III.2 Το έργο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου «PRESTIGE», το ΕΚ συγκρότησε μια προσωρινή επιτροπή για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα²⁵ (MARE). Στην τελική έκθεση της επιτροπής MARE, η οποία εγκρίθηκε τον Απρίλιο του 2004²⁶, το Κοινοβούλιο προέβη σε συστάσεις για μια ολοκληρωμένη και ενοποιημένη πολιτική, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται:

- ο καθορισμός ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών (Particularly Sensitive Sea Areas)
- η αναθεώρηση του θαλάσσιου Διεθνούς Δικαίου, ώστε τα παραλιακά κράτη να διαθέτουν μεγαλύτερες αρμοδιότητες στο τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας
- η απαγόρευση της ναυσιπλοΐας των πλοίων που δεν τηρούν τους κανόνες
- η θέσπιση καθεστώτος αστικής ευθύνης το οποίο θα καλύπτει ολόκληρη την αλυσίδα των θαλάσσιων μεταφορών
- η βελτίωση των συνθηκών κατάρτισης, διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.
- η δημιουργία ευρωπαϊκής ακτοφυλακής

III. 3 Η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για την αποτροπή ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Η περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε. νομιμοποιείται μέσω των κάτωθι συνθηκών που διέπουν αυτήν²⁷:

- Συνθήκη της Ρώμης 1957
- Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη 01/07 1987 (άρθρα 130r -130s)
- Συνθήκη του Μάαστριχ1993 (άρθρο 2 για την αειφόρο ανάπτυξη)
- Συνθήκη του Άμστερνταμ 1999 (άρθρο 174)

²⁵ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B5-2003-0468+0+DOC+XML+V0//EL>

²⁶ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A5-2004-0257+0+DOC+XML+V0//EL>

²⁷ «Ευρωπαϊκή Ένωση και Περιβάλλον», Πανεπιστήμιο της Μακεδονίας, Δημήτρης Σακουλίδης-Φωτεινή Σαμαρά, 2003

- Συνθήκη της Νικαίας

Διέπεται επίσης από τρεις αρχές, οι οποίες περιλαμβάνονται στην «Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΣΕΚ)»²⁸:

1. Αρχή της ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών παραμέτρων στις κοινοτικές πολιτικές (άρθρο 6 ΣΕΚ): το περιβάλλον παύει να είναι απλή παράμετρος και προάγεται σε κύρια συνιστώσα και των άλλων κοινοτικών πολιτικών. Η περιβαλλοντική πολιτική ενσωματώνεται πλέον σε όλες τις επιμέρους Κοινοτικές πολιτικές.
2. Η αρχή της επικουρικότητας (άρθρο 5ΣΕΚ), η οποία αφορά την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ε. Ε και των κρατών μελών για τα περιβαλλοντικά ζητήματα. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, δεν πρέπει να ρυθμίζεται σε κοινοτικό επίπεδο κάτι που μπορεί να ρυθμιστεί καλύτερα σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Η Ε.Ε. δραστηριοποιείται στα όρια των αρμοδιοτήτων της όπως αυτές ρυθμίζονται από τις Συνθήκες: στους τομείς που δεν υπάγονται στην αποκλειστική της αρμοδιότητα, η Ένωση λαμβάνει μέτρα εφόσον οι στόχοι δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και πάντα μέσα στα πλαίσια των συνθηκών.
3. Σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης (άρθρο 2 ΣΕΕ και 2 ΣΕΚ), *«οι οικονομικές δραστηριότητες πρέπει να εναρμονίζονται με τα περιβαλλοντικά δεδομένα ώστε να μην υπάρχει κατασπατάληση των φυσικών πόρων και κατά αυτόν τον τρόπο να μην εκτίθεται σε κίνδυνο η ικανοποίηση των αναγκών των μελλοντικών γενεών1 και ταυτόχρονα να προάγουν την κοινωνική συνοχή».*

Στο άρθρο 174 ΣΕΚ προβλέπονται οι κάτωθι ειδικότερες αρχές:

1. Αρχή της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, σύμφωνα με την οποία οι προσβολές στο περιβάλλον θα πρέπει να αποφεύγονται εκ των προτέρων
2. Η αρχή της επανόρθωσης των καταστροφών του περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα στην πηγή, η οποία εφαρμόζεται και σε περίπτωση

²⁸ Η Συνθήκη της Λισαβόνας αντικατέστησε την ΣΕΚ με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της ΕΕ. Από την ιστοσελίδα (πρόσβαση στις 22/09/2015)
http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/2/2/4/?lang=gr&all=1&s=1&e=10

διασυνοριακών ρυπάνσεων, μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων και διαχείρισης αποβλήτων. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, η δυσμενής επίδραση κάθε δραστηριότητας στο περιβάλλον πρέπει να περιορίζεται στην πηγή της ρύπανσης και να λαμβάνονται μέτρα πριν διαχυθεί σε ευρύτερο χώρο.

3. Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (Οδηγία 2004/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά τον έλεγχο, την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας), σύμφωνα με την οποία ο φορέας που προκαλεί περιβαλλοντική ρύπανση ή άμεσο κίνδυνο αυτής θα φέρει τα βάρη της λήψης προληπτικών μέτρων και της επανόρθωσης, εφόσον αποδειχθεί αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της πράξης του και της τελεσθείσας περιβαλλοντικής ζημίας. Σε εφαρμογή της αρχής αυτής επιβάλλονται ειδικές φορολογικές ή άλλες οικονομικές επιβαρύνσεις(περιβαλλοντική φορολογία)

Παρατίθενται στην συνέχεια τα κυριότερα νομοθετήματα της Ε.Ε. στον τομέα της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος:

Κανονισμοί και Οδηγίες

1. Ο Κανονισμός ΕΚ 2172/2004, ο οποίος τροποποίησε τον Κανονισμό ΕΚ 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους.
2. Με τον Κανονισμό ΕΚ 782/2003 απαγορεύτηκε η χρήση οργανοκασσιτερικών ενώσεων σε πλοία, τα οποία που δρουν ως ενεργά βιοκτόνα στα αντιρρυπαντικά συστήματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους ή αλλοδαπής σημαίας (μη ευρωπαϊκής) που καταπλέουν προς ή από λιμάνια των κρατών μελών.
3. Με τον Κανονισμό ΕΚ 336/2006 τέθηκε σε εφαρμογή ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
4. Η Οδηγία 2000/59 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, με σκοπό να μειωθούν οι

απορρίψεις, στη θάλασσα των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίων από πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες.

5. Η Οδηγία 1999/32/EK προβλέπει την μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο με σκοπό την μείωση της εκπομπής οξειδίων του θείου που απελευθερώνονται από την καύση ορισμένων υγρών καυσίμων. Σε συνέχεια, η Οδηγία 2005/33/EK καθορίζει μια μέγιστη τιμή περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων για όλα τα εμπορικά σκάφη ανεξαρτήτως σημαίας, όταν βρίσκονται στην επικράτεια των κρατών μελών της Ε.Ε. (λιμένες, εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη). Περιέχει επίσης τις σχετικές ρυθμίσεις του Παραρτήματος VI της MARPOL για τις υφιστάμενες θαλάσσιες περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx και για τις Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες των κρατών μελών.
6. Η Οδηγία 2009/20/EK ρυθμίζει την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις.
7. Η Οδηγία 76/464/EK αφορά την ρύπανση/μόλυνση που προκαλείται από συγκεκριμένες επικίνδυνες ουσίες που απορρίπτονται στο νερό. Τα κράτη μέλη οφείλουν να ελέγχουν την απόρριψη τους μέσω ενός συστήματος και διαδικασίας στο οποίο θα προβλέπονται ειδικές σχετικές άδειες.
8. Η Οδηγία 95/21/EK ρυθμίζει τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα. Σκοπός της Οδηγίας είναι να εξασφαλίσει ότι πλοία που δεν τηρούν τις διεθνείς προδιαγραφές ασφάλειας δεν θα καταπλέουν στα χωρικά των κρατών μελών. Ειδικότερα:

-Το κράτος του λιμένα μπορεί να ελέγχει τα πλοία που εισέρχονται στα ύδατά του ή δένουν στον λιμένα μέσω των αρμόδιων διοικητικών αρχών.

-καθιερώνονται κοινά κριτήρια και διαδικασίες ελέγχου στα πλαίσια των υποχρεώσεων των κρατών μελών που απορρέουν από το «Μνημόνιο των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (PARIS MOU)»

Η Οδηγία συμπληρώθηκε με την Οδηγία 98/25/EK, η οποία αφορούσε τις τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων MARPOL, SOLAS και STCW. Με την Οδηγία 1999/97/EK εισήχθησαν οι τροποποιήσεις των νομοθετημάτων Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

9. Η Οδηγία 2008/56/EK εισάγει το ρυθμιστικό πλαίσιο με βάση το οποίο τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να επιτύχουν ή να διατηρήσουν την καλή κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος το αργότερο έως το έτος 2020. Στόχος είναι η εναρμόνιση των περιβαλλοντικών όρων και νομοθεσιών.

Ειδικότερα, θα πρέπει να θεσπίσουν πολιτικές και να λάβουν μέτρα με τα οποία:

1. Θα εξασφαλίζεται η προστασία και η διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος
2. Θα προλαμβάνεται και μειώνονται οι εναποθέσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, με στόχο τη σταδιακή εξαφάνιση της ρύπανσης

Οι εκάστοτε στρατηγικές θα πρέπει να έχουν ως στόχο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την προαγωγή της αειφόρου ανάπτυξης.

Ανακύκλωση Πλοίων- Κανονισμός ΕΕ 1257/2013

Τα πλοία που αποτελούν απόβλητα και υφίστανται διασυνοριακές διακινήσεις για σκοπούς ανακύκλωσης υπόκεινται στις ρυθμίσεις της Σύμβασης της Βασιλείας 1989 και του Κανονισμού ΕΚ 1013/2006.

Στόχος του κανονισμού είναι:

- Η πρόληψη, η μείωση, η ελαχιστοποίηση και η εξάλειψη ατυχημάτων, τραυματισμών και άλλων δυσμενών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον τα οποία οφείλονται στην ανακύκλωση πλοίων
- Η ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ένωσης κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του πλοίου
- Η φιλική προς το περιβάλλον διαχείριση των επικίνδυνων υλικών που προκύπτουν από την ανακύκλωση πλοίου, καθώς και η ορθή διαχείριση επικίνδυνων υλικών επί των πλοίων
- Η διευκόλυνση της επικύρωσης της Διεθνούς Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή ανακύκλωση πλοίων

Συμβάσεις

1. Η Σύμβαση του Ελσίνκι για την Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area)

Υπεγράφη το 1992 μεταξύ ορισμένων Ευρωπαϊκών χωρών και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας²⁹ με σκοπό την προώθηση της συνεργασίας για την προστασία και ανάπτυξη του περιβάλλοντος της Βαλτικής Θάλασσας. Τα μέρη ανέλαβαν την υποχρέωση να υιοθετήσουν ανάλογες νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις

2. Συνθήκη της Βαρκελώνης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου

Συμβαλλόμενα μέρη είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι χώρες που περιβάλλουν την Μεσόγειο. Η σύμβαση εφαρμόζεται μέσω του Μεσογειακού Προγράμματος Δράσης (Mediterranean Action Plan) και, σύμφωνα με αυτή, τα μέλη είναι να υποχρεωμένα *«...να προλαμβάνουν, να μειώνουν, να καταπολεμούν, και στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό να εξαλείφουν τη ρύπανση της Περιοχής της Μεσογείου Θάλασσας και να προστατεύουν και να βελτιώνουν το θαλάσσιο περιβάλλον σε αυτήν την περιοχή ώστε να συνεισφέρουν στη βιώσιμη ανάπτυξή της.... να επιδιώξουν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων της Περιοχής της Μεσογείου Θάλασσας ως ένα αναπόσπαστο μέρος της αναπτυξιακής διαδικασίας, εκπληρώνοντας τις ανάγκες της σημερινής και των μελλοντικών γενεών με δίκαιο τρόπο...»*, εφαρμόζοντας της αρχές οι οποίες έχουν αναφερθεί παραπάνω.

Το έτος 2008 τα κράτη της σύμβασης υπέγραψαν το «Πρωτόκολλο για μια Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης της Μεσογείου», θέτοντας ως προτεραιότητα την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή

²⁹ 94/157/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Φεβρουαρίου 1994 σχετικά με τη σύναψη, εξ ονόματος της Κοινότητας, της σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας (αναθεωρημένη σύμβαση του Ελσίνκι, 1992)

Η Πράσινη Βίβλος για την Θαλάσσια Πολιτική

Το έτος 2006 η Επιτροπή δημοσίευσε την Πράσινη Βίβλο³⁰, η οποία περιέχει τις κατευθυντήριες αρχές και τους στόχους για μια συνολική κοινοτική θαλάσσια πολιτική. Τα ζητήματα που αφορά συμπεριλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

1. Την αειφόρο ανάπτυξη και την βιωσιμότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος
2. Την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές
3. Την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων
4. Το ρυθμιστικό πλαίσιο για τους «συνεργατικούς σχηματισμούς» (clusters)
5. Την ενοποίηση των διαδικασιών στους τομείς της θαλάσσιας ασφάλειας
6. Την προστασία της θαλάσσιας κληρονομιάς

³⁰ «Οι πράσινες βίβλοι είναι έγγραφα που δημοσιεύει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με σκοπό να ενθαρρύνει τον προβληματισμό επί συγκεκριμένων θεμάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό, καλούν τα ενδιαφερόμενα μέρη (φορείς ή ιδιώτες) να συμμετάσχουν σε μια διαδικασία διαβούλευσης και συζήτησης βάσει των προτάσεων που διατυπώνουν» http://ec.europa.eu/green-papers/index_el.htm

IV Εφαρμογή και Δεσμευτικότητα

Οι νομοθετικές πράξεις της ΕΕ έχουν τους κάτωθι τύπους:

A.) Κανονισμοί: έχουν γενικό και αφηρημένο χαρακτήρα και δεσμεύουν το σύνολο των κρατών μελών. Οι κανόνες δικαίου που θέτουν εφαρμόζονται υποχρεωτικά στο σύνολό τους άμεσα στα κράτη μέλη χωρίς την παρέμβαση της εθνικής έννομης τάξης. Οι Κανονισμοί έχουν μετονομαστεί σε ευρωπαϊκούς νόμους.

B.) Οδηγίες: δεσμεύουν το κράτος μέλος στο οποίο απευθύνονται όσον αφορά στο επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνουν την επιλογή της νομικής μορφής που αυτό θα λάβει στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Μπορεί να έχουν μερική ισχύ (να απευθύνονται σε όλα ή σε ορισμένα μόνο κράτη μέλη) και μερική δεσμευτικότητα, δηλαδή να περιορίζονται στον καθορισμό του επιδιωκόμενου αποτελέσματος και της προθεσμίας επίτευξής του, αφήνοντας όμως στις αρχές των επιμέρους κρατών μελών να επιλέξουν τον τρόπο, τα μέσα και την νομική μορφή που θα θεωρήσουν πρόσφορα για την επίτευξη του. Έχουν πλέον μετονομαστεί σε ευρωπαϊκούς νόμους-πλαίσιο.

Γ.) Αποφάσεις: πράξεις με άμεση δεσμευτική ισχύ για αυτούς στους οποίους απευθύνονται.

Δ.) Συστάσεις: τα θεσμικά όργανα διατυπώνουν τις απόψεις τους για ένα ζήτημα χωρίς να επιβάλουν νομική υποχρέωση στους αποδέκτες της σύστασης.

E.) Γνώμες: εκδίδονται από τα θεσμικά όργανα, τα οποία εκφράζουν την άποψή τους για διάφορα ζητήματα με μη δεσμευτικό τρόπο, χωρίς να επιβάλλουν νομικές υποχρεώσεις στους αποδέκτες.

Το κοινοτικό δίκαιο υπερισχύει του εθνικού δικαίου των κρατών-μελών.

Όσον αφορά ειδικότερα στις περιβαλλοντικές αρχές, ο κοινοτικός νομοθέτης δεσμεύεται είτε άμεσα είτε έμμεσα, μέσω των διεθνών συμβάσεων που υπογράφει η Ε.Ε.. Επιβάλλεται επίσης η εφαρμογή τους τόσο στα κοινοτικά όργανα, όσο, μέσω των Οδηγιών, και στα κράτη μέλη.

Οι εθνικές διοικητικές και δικαστικές αρχές των κρατών μελών οφείλουν να τις εφαρμόζουν και να ερμηνεύουν το εθνικό τους δίκαιο υπό το πρίσμα τους, ενσωματώνοντάς τες στην εθνική νομολογία. Οι Ευρωπαίοι πολίτες μπορούν να τις

επικαλεστούν ενώπιον των εθνικών αρχών, ζητώντας ακύρωση μιας πράξης ή αποζημίωση, έχουν δε το δικαίωμα πρόσβασης στις περιβαλλοντικές πληροφορίες (αρχή της πληροφόρησης και συμμετοχής των πολιτών).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Στην ανακοίνωση COM(2009) της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών που αφορούσε τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, αναφέρεται ότι στόχοι της Ε.Ε. είναι, μεταξύ άλλων:

1. Η τήρηση διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σε παγκόσμιο επίπεδο
2. Η υποστήριξη των εργασιών του ΔΝΟ και της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας (ΠΟΕ) όσον αφορά τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων , ώστε να εξασφαλιστεί η εφαρμογή στην ΕΕ και παγκοσμίως των κατευθυντηρίων γραμμών για τη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, εγκατάλειψης, τραυματισμού ή θανάτου των ναυτικών, καθώς και των όρων άδειας παραμονής στην ξηρά
3. Η ουσιαστική συμβολή στην αναθεώρηση της Σύμβασης STCW, χρησιμοποιώντας τα κοινοτικά νομοθετικά μέσα προκειμένου να εξασφαλιστεί τόσο η ταχεία θέση σε ισχύ της αναθεωρημένης σύμβασης, όσο και η αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή της
4. Η εντατικότερη συνεργασία με τον ΔΝΟ ΓΙΑ τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων από τα πλοία
5. Να υπάρξει μέριμνα για την έγκριση της Σύμβασης του ΔΝΑ για την ανακύκλωση των πλοίων και την μελλοντική εφαρμογή της.
6. Να εξασφαλίσει την ομαλή εφαρμογή των τροποποιήσεων που εγκρίθηκαν από τον ΔΝΟ τον Οκτώβριο του έτους 2008 στο παράρτημα VI της MARPOL, για να μειωθούν οι εκπομπές οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου από τα πλοία
7. Να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της συμμετοχής της ΕΕ στον IMO

Ως έχει ήδη αναφερθεί, η Ε.Ε. δεν είναι μέλος του ΔΝΟ, καθώς επιτρέπεται να συμμετέχουν σε αυτόν μόνο κράτη. Μόνο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετέχει με ρόλο παρατηρητή (observer status) και λαμβάνει μέρος στις συνεδριάσεις του ΔΝΟ³¹. Ωστόσο, όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης αποτελούν μέλη και του Οργανισμού. Επειδή η Επιτροπή δεν έχει την αρμοδιότητα να διεξάγει διαπραγματεύσεις, η Ε.Ε. συντονίζει μέσω του Κοινοβουλίου της τις θέσεις των κρατών μελών, αποκτώντας με αυτόν τον τρόπο αποφασιστική επιρροή στο νομοθετικό έργο του ΔΝΟ. Όμοια με το Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ECJ) συμμετέχει σε αυτή την διαδικασία τόσο με την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου, όσο και με τις αποφάσεις του σχετικά με την νομιμότητα και τον προσήκοντα τύπο των προτάσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στον Οργανισμό.

Ειδικότερα στην υπόθεση C-45/07 (Επιτροπή κατά Ελλάδας) κρίθηκε ότι από την σκοπιά του διεθνούς δικαίου, το κάθε κράτος μέλος του Οργανισμού μπορεί να δράσει αυτόνομα. Ωστόσο, στο κοινοτικό δίκαιο ισχύει η υποχρέωση της πίστης (obligation of loyalty), σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη και η Ένωση θα πρέπει να συνεργάζονται για την επίτευξη των στόχων που προβλέπουν οι ευρωπαϊκές συμβάσεις. Επιπρόσθετα, τα κράτη μέλη οφείλουν να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους απέναντι στην Ένωση. Η Ελλάδα υπέβαλε πρόταση στον ΔΝΟ για θέματα που αφορούσαν τον έλεγχο των πλοίων σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS και την SOLAS, αφού είχε υποβάλει πρόταση στην Επιτροπή αλλά δίχως να λάβει απάντηση. Το Δικαστήριο έκρινε ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν την αρμοδιότητα να υποβάλουν τις εθνικές θέσεις τους στον ΔΝΟ για θέματα που είναι της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Κοινότητας, εκτός και αν ρητά τους έχει επιτραπεί. Με αυτόν τον τρόπο η Επιτροπή, ακόμα και ως μη μέλος του διεθνούς οργανισμού, μπορεί να δράσει μέσα από το κράτος μέλος.

Διαδικαστικά, η πολιτική της Ε.Ε. στον ΔΝΟ διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες:

1. Κοινοτική πολιτική (θέματα που άπτονται της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Ε.Ε.)

³¹ Δυνάμει Συμφωνίας για αμοιβαία συνεργασία, η οποία υπεγράφη από την Επιτροπή και τον Γενικό Γραμματέα του ΔΝΟ το έτος 1974

2. Συντονισμένη πολιτική (θέματα που άπτονται της αποκλειστικής αρμοδιότητας των κρατών μελών της Ε.Ε.)
3. Κοινή πολιτική (θέματα που άπτονται της κοινής αρμοδιότητας των κρατών μελών της Ε.Ε. και της Ένωσης)

Για την προετοιμασία των προτάσεων της Επιτροπής, συγκροτούνται ειδικές, τεχνικές επιτροπές και συντάσσεται ένα πόρισμα, το οποίο υποβάλλεται για έγκριση στο Συμβούλιο. Εάν εγκριθεί, τότε θα υποβληθεί εγγράφως ή προφορικά στον ΔΝΟ από το κράτος που ασκεί την προεδρία της Ε.Ε., από τα υπόλοιπα κράτη ή και από την Επιτροπή.

Η αποτελεσματικότητα της επιρροής της ΕΕ στο νομοθετικό έργο του ΔΝΟ φάνηκε καθαρά στην υιοθέτηση της τροποποίησης της MARPOL για τα δεξαμενόπλοια διπλού κύτους: η τροποποίηση υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ το έτος 1992 και τέθηκε σε εφαρμογή το 1993, επιβάλλοντας την εφαρμογή των ρυθμίσεων για τα νεότευκτα που θα παραδίνονταν μετά τις 06/07/1996. Δόθηκε προθεσμία για την σταδιακή απόσυρση ή τροποποίηση των πλοίων μονού κύτους, η οποία έληγε το έτος 2007 και σε κάποιες περιπτώσεις το έτος 2012. Μετά όμως από το ναυτικό ατύχημα του «ERIKΑ» η Ε.Ε. αποφάσισε να επιταχύνει την διαδικασία απόσυρσης, εκδίδοντας τον Κανονισμό 417/2002 και υποβάλλοντας μέσω των κρατών μελών σχετική πρόταση στον ΔΝΟ. Η MARPOL τροποποιήθηκε το έτος 2001, υιοθετώντας την πρόταση της Ε.Ε. Ακολούθησε το ναυάγιο του «PRESTIGE» και ο Κανονισμός 1726/2003, τροποποιώντας τον προηγούμενο και επιταχύνοντας εκ νέου την διαδικασία. Η ενέργεια αυτή αντιμετωπίστηκε με σκεπτικισμό, καθώς διαφοροποιούταν από την νομοθεσία του ΔΝΟ, ο οποίος εν τέλει αποδέχθηκε εκ νέου την νέα πρόταση.

Ωστόσο, η Ε.Ε. δεν είναι υποχρεωμένη να υιοθετεί και να εφαρμόζει τις διεθνείς ρυθμίσεις του ΔΝΟ επειδή δεν είναι μέλος του, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι είναι συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης UNCLOS. Χαρακτηριστικά, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στην υπόθεση C-308/06 έκρινε ότι η Ένωση πρέπει να δρα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, στο οποίο περιλαμβάνεται και κάθε συμφωνία που κωδικοποιεί εθιμικό

διεθνές δίκαιο, χωρίς όμως να συμπεριλαμβάνει την MARPOL σε αυτό. Περαιτέρω έκρινε ότι το Δικαστήριο δεν δεσμεύεται από την αυτή την διεθνή σύμβαση.

Εντούτοις στην πράξη η Ε.Ε. μέσω των Οδηγιών και των Κανονισμών μεταφέρει στο κοινοτικό δίκαιο τους διεθνείς κανονισμούς του ΔΝΟ, οι οποίοι αποκτούν με αυτόν τον τρόπο άμεση νομική ισχύ και υποχρέωση ενιαίας εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη. Ειδικότερα:

1. Οι διεθνείς κανόνες ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
2. Οι διεθνείς συμβάσεις SOLAS και MARPOL εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει του κανονισμού 2158/93 και δεσμεύουν τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Με την Οδηγία 1999/35 προβλέπονται οι απαιτούμενες επιθεωρήσεις στα πλοία για την συμμόρφωσή τους με τις ρυθμίσεις της SOLAS
3. Στα επιβατηγά πλοία, που εκτελούν εσωτερικές πλόες εκτός του πεδίου ισχύος της SOLAS, εφαρμόζεται Οδηγία 2009/45, η οποία στοχεύει στην ασφάλεια των επιβατών και στην ρύθμιση των συνθηκών του ανταγωνισμού.
4. Η Ε.Ε εφαρμόζει τον διεθνή κώδικα ISM (Κανονισμός 336/2006), όπως αυτός έχει θεσπιστεί από τον ΔΝΟ. Τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και ταξιδεύουν σε ύδατα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία των κρατών μελών οφείλουν να εφαρμόζουν το διεθνές και το ευρωπαϊκό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού) (Οδηγία 2009/16, όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 2015/757).

Αξίζει να αναφέρουμε ότι μέχρι και τη δεκαετία του 90, η «πορεία» του Δ.Ν.Ο. και της Ε.Ε. ήταν παράλληλη. Δεν υπήρχε καμία αντίρρηση, ούτε διαφωνία, πόσο μάλλον διαφοροποίηση στα θέματα που αφορούσαν στην ασφάλεια στη ναυτιλία. Τα δεδομένα όμως άρχισαν να αλλάζουν με αφορμή το ατύχημα του “ERIKA MV”. Τότε η Ε.Ε. διαφοροποιήθηκε από τον Δ.Ν.Ο. και προέβη με τροποποίηση ενός κανονισμού, ο οποίος αφορούσε στην επίρριψη ποινικών ευθυνών και στη ναυτιλιακή

έδρα (ξηρά) σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι από το 2000 και μετά η Ε.Ε. ξεκίνησε να αυτονομείται και να διαφοροποιείται έντονα προωθώντας όλο και πιο αυστηρές οδηγίες σχετικά με το περιβάλλον και την ασφάλεια στην ναυτιλία. Αξιοσημείωτη είναι και η έντονη αντίθεση, που υπάρχει μεταξύ ΙΜΟ και Ε.Ε., στο θέμα των εκπομπών αερίου διοξειδίου του άνθρακα τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ήδη από πολλά χρόνια έχει αναγνωριστεί η επιτακτική ανάγκη για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη και την ποιότητα του βιοτικού επιπέδου των παράκτιων περιοχών. Περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αγαθών και προσώπων συμβάλλουν στην ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας, γίνεται αντιληπτή η ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στην θάλασσα, προκειμένου να αποτραπούν απώλειες ανθρωπίνων ζώων, πλοίων και φορτίων. Στα πλαίσια αυτά έχουν τεθεί σε ισχύ πολυάριθμα ρυθμιστικά κείμενα τα οποία ρυθμίζουν τα θέματα της ασφάλειας στην θάλασσα και της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο ΔΝΟ για πρώτη φορά το έτος 1954 με την υπογραφή της OILPOL έθεσε τις βάσεις για το πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος, το οποίο διευρύνθηκε αργότερα με την τροποποίηση του 1971, την SOLAS και την MARPOL. Με την MARPOL υιοθετήθηκαν αυστηρότερες προδιαγραφές για την κατασκευή των πλοίων και εισήχθη ένα αποτελεσματικό νομοθετικό πλαίσιο για την πρόληψη και αποτροπή της ρύπανσης. Στον τομέα της ασφάλειας, η εισαγωγή ενιαίων, διεθνών προδιαγραφών έχει συμβάλει στην ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας με μείωση των ναυτικών ατυχημάτων.

Η αποτελεσματική εφαρμογή όμως των ρυθμίσεων που περιέχονται στις διεθνείς συμβάσεις του ΔΝΟ απαιτεί συνεργασία των κρατών μελών, καθώς ο Οργανισμός δεν έχει την δυνατότητα να εξαναγκάζει προς συμμόρφωση και να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο της εφαρμογής τους. Η πολυπλοκότητα των συμβάσεων, ο αριθμός των κρατών που απαιτείται να την υπογράψουν, η αλληλοεπικάλυψη των ρυθμίσεων και η χρονοβόρα διαδικασία επικύρωσης και θέσης σε ισχύ εμποδίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των συμβάσεων.

Από την άλλη πλευρά, η Ε.Ε., αν και δεν αποτελεί μέλος του ΔΝΟ και δεν δεσμεύεται από τις ρυθμίσεις του, μέσω του νομοθετικού της έργου ενσωματώνει τις ρυθμίσεις των διεθνών συμβάσεων στο κοινοτικό δίκαιο και τις συμπληρώνει με

επιμέρους νομοθετικές πράξεις. Παράλληλα, μέσω της συμμετοχής των κρατών μελών της στον ΔΝΟ επηρεάζει αποφασιστικά το έργο του.

Σε αντίθεση με τον ΔΝΟ, η Ε.Ε. διαθέτει την δυνατότητα να επιβάλει και να ελέγχει την εφαρμογή της νομοθεσίας της λόγω της εκχώρησης σε αυτή από τα κράτη μέλη αρμοδιοτήτων σε ορισμένους τομείς και λόγω της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου έναντι του εθνικού δικαίου εκάστοτε κράτους μέλους. Ειδικότερα, η Οδηγία 2005/35/ΕΚ ποινικοποιεί την ρύπανση του περιβάλλοντος που προκαλείται από πλοία.

Η ενδεχόμενη ένταξη της ΕΕ στο ΔΝΟ, πέραν του ότι δε θα υποστηριζόταν από τα κράτη-μέλη, θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια της ευελιξίας της να νομοθετεί για ζητήματα που άπτονται της ρύπανσης και της ασφάλειας. Συνεπώς, η ιδανικότερη λύση για τη βελτιστοποίηση του κανονιστικού πλαισίου της ναυτιλίας είναι η ενίσχυση του συντονισμού και της συνεργασίας ανάμεσα στην ΕΕ και το ΔΝΟ, μέσα σε ένα πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας των πληρωμάτων και των επιβατών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α.ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Κωνσταντοπούλου Μ. (2013). *Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την ναυτιλία*, Ανώτατο Τεχνολογικό ίδρυμα Κρήτης
2. Μούσης Ν. (2015). *Έυρωπαϊκή Ένωση*, εκδόσεις Παπαζήση,
3. Σακουλίδης Δ., Σαμαρά Φ. (2003), *Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το περιβάλλον*, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
4. Τσελέντης Β. (2012). *Περιβαλλοντική διαχείριση και ναυτιλία. Η συνεισφορά της ναυτιλίας στο φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής*, Επιτροπή Μελέτης Επιπτώσεων της Κλιματικής Αλλαγής
5. Χονδρού-Καραβασίλη Μ. (2005). *Περιβαλλοντική ευθύνη για την πρόληψη και αποκατάσταση της ζημίας*, HELECO'05, TEE

Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

6. Albertos, S. R., & Palacio, A. V. (2013). *Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control*.
7. Amerasinghe, C. F. (2005). *Principles of the institutional law of international organizations*. Cambridge University Press.
8. Balkin, R. (2006). *International Maritime Organization and Maritime Security*, *The Tul. Mar. LJ*, 30, 1.
9. Bichou, K. (2004). *The ISPS code and the cost of port compliance: an initial logistics and supply chain framework for port security assessment and management*. *Maritime Economics & Logistics*, 6(4), 322-348.
10. Bodansky D. (1991). *Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond*, 18 *Ecology L.Q.*, <http://scholarship.law.berkeley.edu/elq/vol18/iss4/2>
11. Bugge Hans Chr., *UN Law of the Sea Convention Main concepts and principles of environmental protection*, [PowerPoint slides]. Retrieved from

<http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5520/h11/undervisningsmateriale/jus5520Powerpoint%20UNCLOS.pdf>

12. Det Norske Veritas (2012). *What is on the regulatory agenda*
13. Gagatsia, E. (2007). Review of Maritime Transport Safety and Security Practices and Compliance Levels: Case Studies in Europe and South East Asia. In *European Conference of Transport Research Institutes, Young Researchers Seminar*.
14. Gehring, T. (2006). *Institutional interaction in global environmental governance: Synergy and conflict among international and EU policies*. Mit Press.
15. Hesse, H., & Charalambous, N. L. (2004). New security measures for the international shipping community. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 3(2), 123-138.
16. INTERNATIONAL MARITIME LAW INSTITUTE (2013). *Legal analysis of international conventions for the prevention of vessel-source pollution; a Maldivian perspective*
17. Karim S. Md. (2015), "Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels, Chapter 2; IMO Institutional Structure and Law-Making Process", Springer International Publishing Switzerland
18. Klabbers, J. (2015). *An Introduction to International Organizations Law*. Cambridge University Press.
19. Lampe, W. H. (1983). New International Maritime Organization and Its Place in Development of International Maritime Law, *The. J. Mar. L. & Com.*, 14, 305.
20. Knapp, S., & Franses, P. H. (2009). Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?. *Marine Policy*, 33(5), 826-846.
21. Kottari M (2010). *The new integrated European Maritime Policy. The challenges of the maritime governance in the Mediterranean*, SGIR 7th Pan-European International Relations Conference,

22. Liu Nengye (2010), *The Relations between the European Union and the International Maritime Organization: an analysis*, Working Paper Annual Legal Research
23. Mihneva A., Natova (2005). *The relationship between the United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions*, The United Nations and The Nippon Foundation of Japan Fellow
24. Papa, P. (2013). US and EU strategies for maritime transport security: A comparative perspective. *Transport policy*, 28, 75-85.
25. Sands, P., & Peel, J. (2012). *Principles of international environmental law*. Cambridge University Press.
26. Suppiah, R. (2009). ISPS and manning issues. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 8(1), 89-103.
27. Tanaka, Y. (2015). *The international law of the sea*. Cambridge University Press.
28. Van Leeuwen, J., & Kern, K. (2013). The external dimension of European union marine governance: institutional interplay between the EU and the international maritime organization. *Global Environmental Politics*, 13(1), 69-87.

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ-Πρόσβαση τον Σεπτέμβριο του έτους 2015

1. <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
2. http://europa.eu/index_el.htm
3. <http://eur-lex.europa.eu/>
4. <http://energypress.gr>
5. http://ec.europa.eu/green-papers/index_el.htm
6. <http://www.europarl.europa.eu>

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι- ΛΙΣΤΑ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΜΕ
ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΟΝ ΔΝΟ**

| | | |
|-------|--|--|
| ACOPS | Advisory Committee on Protection of the Sea | www.acops.org.uk |
| BIC | Bureau International des Containers et du Transport Intermodal | www.bic-code.org |
| BIMCO | BIMCO | www.bimco.org |
| CEFIC | European Chemical Industry Council | www.cefic.org |
| CESA | Community of European Shipyards' Associations | www.cesa.eu |
| CIRM | Comité International Radio-Maritime | www.cirm.org |
| CLIA | Cruise Lines International Association | www.cruising.org |
| CMI | Comité Maritime International | www.comitemaritime.org |

| | | |
|--------------------------|--|--|
| CSC | Clean Shipping Coalition | www.cleanshipping.org |
| DGAC | Dangerous Goods Advisory Council | www.dgac.org |
| EUROMOT | The European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers | www.euromot.eu |
| FOEI | Friends of the Earth International | www.foei.org |
| FONASBA | The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents | www.fonasba.com |
| GlobalMET | Global Maritime Education and Training Association | www.globalmet.org |
| Greenpeace International | Greenpeace International | www.greenpeace.org/international |
| IAASP | International Association of Airport and Seaport Police | www.interportpolice.org |
| IACS | International Association of Classification Societies | www.iacs.org.uk |
| IADC | International Association of Drilling Contractors | www.iadc.org |

| | | |
|--------|---|--|
| IAIN | International Association of Institutes of Navigation | www.iainav.org |
| IALA | International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities | www.iala-aism.org |
| IAMU | International Association of Maritime Universities | www.iamu-edu.org |
| IAPH | International Association of Ports and Harbors | www.iaphworldports.org |
| IBIA | International Bunker Industry Association | www.ibia.net |
| IBTA | International Bulk Terminals Association | www.drybulkterminals.org |
| ICC | International Chamber of Commerce | www.iccwbo.org |
| ICHCA | ICHCA International Ltd. | www.ichca.com |
| ICMA | International Christian Maritime Association | www.icma.as |
| ICOMIA | International Council of Marine Industry Associations | www.icomia.com |

| | | |
|---------|--|--|
| ICS | International Chamber of Shipping | www.ics-shipping.org |
| IEC | International Electrotechnical Commission | www.iec.ch |
| IFAW | International Fund for Animal Welfare | www.ifaw.org |
| IFSMA | International Federation of Shipmasters' Associations | www.ifsma.org |
| IHMA | International Harbour Masters' Association | www.harbourmaster.org |
| IICL | Institute of International Container Lessors | www.iicl.org |
| IIDM | Iberoamerican Institute of Maritime Law | www.iidmaritimo.org |
| IIMA | International Iron Metallics Association Ltd. | www.metallics.org.uk |
| ILAMA | International Life-saving Appliance Manufacturers' Association | www.ilama.org |
| IMarEST | The Institute of Marine Engineering, Science and Technology | www.imarest.org |

| | | |
|--------------|--|--|
| IMCA | International Marine Contractors Association | www.imca-int.com |
| IMHA | International Maritime Health Association | www.imha.net |
| IMLA | International Maritime Lecturers Association | www.imla.co |
| IMPA | International Maritime Pilots' Association | www.impahq.org |
| IMRF | International Maritime Rescue Federation | www.international-maritime-rescue.org |
| INTERCARGO | International Association of Dry Cargo Shipowners | www.intercargo.org |
| INTERFERRY | INTERFERRY | www.interferry.com |
| InterManager | International Ship Managers' Association | www.intermanager.org |
| INTERTANKO | International Association of Independent Tanker Owners | www.intertanko.com |
| IOGP | International Association of Oil & Gas Producers | www.iogp.org |

| | | |
|--------|---|--|
| IOI | International Ocean Institute | www.ioinst.org |
| IPIECA | International Petroleum Industry Environmental Conservation Association | www.ipieca.org |
| IPPIC | International Paint and Printing Ink Council | www.ippic.org |
| IPTA | International Parcel Tankers Association | www.ipta.org.uk |
| IRU | International Road Transport Union | www.iru.org |
| ISAF | International Sailing Federation | www.sailing.org |
| ISCO | International Spill Control Organization | www.spillcontrol.org |
| ISO | International Organization for Standardization | www.iso.org |
| ISSA | International Shipsuppliers & Services Association | www.shipsupply.org |
| ISU | International Salvage Union | www.marine-salvage.com |

| | | |
|--------------------|--|---|
| ITF | International Transport Workers' Federation | www.itfglobal.org |
| IТОPF | The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. | www.itopf.com |
| ITTC | International Towing Tank Conference | http://itcc.sname.org |
| IUCN | International Union for Conservation of Nature | www.iucn.org |
| IUMI | International Union of Marine Insurance | www.iumi.com |
| IVODGA | International Vessel Operators Dangerous Goods Association, Inc. | www.ivodga.com |
| NACE International | NACE International | www.nace.org |
| NI | The Nautical Institute | www.nautinst.org |
| OCIMF | Oil Companies International Marine Forum | www.ocimf.com |
| P & I Clubs | International Group of Protection and Indemnity Associations | www.igpandi.org |

| | | |
|---------------------|--|--|
| Pacific Environment | Pacific Environment | www.pacificenvironment.org |
| PIANC | PIANC, the World Association for Waterborne Transport Infrastructure | www.pianc.org |
| RINA | The Royal Institution of Naval Architects | www.rina.org.uk |
| SIGTTO | Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Ltd. | www.sigtto.org |
| SYBAss | Superyacht Builders Association | www.sybass.org |
| WNTI | World Nuclear Transport Institute | www.wnti.co.uk |
| WSC | World Shipping Council | www.worldshipping.org |
| WF | World Wide Fund for Nature | wwf.panda.org |

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ- ΛΙΣΤΑ ΜΕ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ
ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΔΝΟ**

| | | |
|------|---|--|
| ALCO | Asian-African Legal Consultative Organization | www.aalco.int |
|------|---|--|

| | | |
|-------------------------|---|--|
| Abuja MoU | West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control | www.abujamou.org |
| ACCOBAMS | Agreement on the Conservation of Cetaceans of the Black Sea, Mediterranean Sea and contiguous Atlantic Area | www.accobams.org |
| ACS | Association of Caribbean States | www.acs-aec.org |
| Acuerdo de Viña del Mar | Acuerdo de Viña del Mar | www.acuerdolatino.int.ar |
| AFOS | Arab Federation of Shipping | www.afos-shipping.com |
| ALADI | Latin American Integration Association | www.aladi.org |
| AU | African Union | www.au.int |
| BS MoU | Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region | www.bsmou.org |
| BSC | Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution | www.blacksea-commission.org |
| CARICOM | Caribbean Community | www.caricom.org |

| | | |
|--------------------------|--|--|
| CD | Danube Commission | www.danubecommission.org |
| CEPT | European Conference of Postal and Telecommunications Administrations (Electronic Communications Committee-ECC) | www.cept.org/ecc |
| CMoU | Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control | www.caribbeanmou.org |
| COCATRAM | Central American Commission on Maritime Transport | www.cocatram.org.ni |
| Commonwealth Secretariat | Commonwealth Secretariat | www.thecommonwealth.org |
| COSPAS-SARSAT | International COSPAS-SARSAT Programme Agreement | www.cospas-sarsat.int |
| Council of Europe | Council of Europe | www.coe.int |
| CPPS | Permanent Commission for the South Pacific | www.cpps-int.org |
| CTO | Commonwealth Telecommunications Organisation | www.cto.int |
| EC | European Commission | www.ec.europa.eu |

| | | |
|----------|---|--|
| ESA | European Space Agency | www.esa.int |
| FIT | International Transport Forum | www.internationaltransportforum.org |
| HELCOM | Helsinki Commission - Baltic Marine Environment Protection Commission | www.helcom.fi |
| ICES | International Council for the Exploration of the Sea | www.ices.dk |
| ICRC | International Committee of the Red Cross | www.icrc.org |
| IHO | International Hydrographic Organization | www.iho.int |
| IMSO | International Mobile Satellite Organization | www.imso.org |
| INTERPOL | International Criminal Police Organization | www.interpol.int |
| IOC | Indian Ocean Commission | www.commissionoceanindien.org |
| IOM | International Organization for Migration | www.iom.int |

| | | |
|-------------------------|---|--|
| IOMoU | Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control | www.iomou.org |
| IOPC 1971 FUND | International Oil Pollution Compensation Fund, 1971 | www.iopcfund.org |
| IOPC 1992 FUND | International Oil Pollution Compensation Fund, 1992 | www.iopcfund.org |
| IOPC Supplementary Fund | International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund | www.iopcfund.org |
| ISCOS | Intergovernmental Standing Committee on Shipping | www.iscosafricashipping.org |
| ITSO | International Telecommunications Satellite Organization | www.itso.int |
| IWC | International Whaling Commission | www.iwc.int |
| LAS | League of Arab States | www.lasportal.org |
| MAIIF | Marine Accident Investigators' International Forum | www.maiif.org |
| Med MoU | Mediterranean Memorandum of Understanding on Port State Control | www.medmou.org |

| | | |
|--------------------|---|--|
| MOWCA | Maritime Organisation of West and Central Africa | www.omaoc.org |
| NEAFC | North East Atlantic Fisheries Commission | www.neafc.org |
| NOWPAP (UNEP) | Northwest Pacific Action Plan Secretariat (United Nations Environment Programme) | www.nowpap.org |
| OAPEC | Organization of Arab Petroleum Exporting Countries | www.oapecorg.org |
| OAS | Organization of American States | www.oas.org |
| OECD | Organisation for Economic Co-operation and Development | www.oecd.org |
| OSPAR Commision | OSPAR Commission for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic | www.ospar.org |
| OTIF | Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail | www.otif.org |
| Paris MoU | Paris Memorandum of Understanding on Port State Control | www.parismou.org |
| PERSGA | The Regional Organization for the Conservation of the Environment of the Red Sea and Gulf of Aden | www.persga.org |

| | | |
|------------|---|--|
| PMAESA | Port Management Association of Eastern and Southern Africa | www.pmaesa.org |
| PMAWCA | Port Management Association of West and Central Africa | www.en.agpaoc-pmawca.org |
| ReCAAP-ISC | Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia-Information Sharing Centre | www.recaap.org |
| Riyadh MoU | Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control | www.riyadhmou.org |
| ROPME | Regional Organization for the Protection of the Marine Environment | www.ropme.org |
| SACEP | South Asia Co-operative Environment Programme | www.sacep.org |
| SPC | Pacific Community | www.spc.int |
| SPREP | Pacific Regional Environment Programme | www.sprep.org |
| SRFC | Sub-Regional Fisheries Commission | www.spcsrp.org |
| Tokyo MoU | Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region | www.tokyo-mou.org |

| | | |
|-----------|--|--|
| UNIDROIT | International Institute for the Unification of Private Law | www.unidroit.org |
| UNWTO | World Tourism Organization | www.unwto.org |
| WCO (CCC) | World Customs Organization (Official name: Customs Co-operation Council) | www.wcoomd.org |