



Σχολή Οικονομικών, Επιχειρηματικών & Διεθνών Σπουδών
Τμήμα Οργάνωσης & Διοίκησης Επιχειρήσεων
MBA-TQM International

*Διπλωματική Εργασία: «Η θαλάσσια
ασφάλεια και ο ρόλος των νηογνωμόνων
στην εμπέδωση εμπιστοσύνης»*



ΚΥΡΙΤΣΗ ΣΟΦΙΑ

Πτυχιούχος Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς

Επιβλέπουσα: Καθηγήτρια Δελούκα-Ιγγλέση Κορνηλία

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

2016

Δήλωση αυθεντικότητας

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

Κυρίτση Σοφία

*Αφιερώνεται στην αδερφή μου,
Στέλλα για την εμπιστοσύνη της σ' εμένα
όλα αυτά τα χρόνια...*

Ευχαριστίες

Θα επιθυμούσα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια κ. Δελούκα-Ιγγλέση Κορνηλία για τη βοήθειά της και τις επικοινωνητικές τις επισημάνσεις που συνέβαλαν καθοριστικά στην υλοποίηση της διπλωματικής μου εργασίας. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, τους συγγενείς μου και τους φίλους μου, για την αμέριστη συμπαράστασή τους κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση της σημασίας των νηογνώμωνων για την διατήρηση της θαλάσσιας ασφάλειας. Η τήρηση των κανονισμών ενός νηογνώμονα αλλά και όλων των νομοθετικών πλαισίων που τον αφορούν κρίνεται απαραίτητη για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία των πλοίων. Η μελέτη του Διεθνούς Δικαίου, των κανονισμών, των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και των εθνικών νομοθεσιών θα μας βοηθήσει στο να κατανοήσουμε την συνεισφορά τους, στην εξασφάλιση της ανθρώπινης ζωής πάνω στο πλοίο αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η ανάγκη ελέγχου της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας των πλοίων καθώς και της διαρκώς εξελισσόμενης τεχνολογίας έκαναν απαραίτητη την ανάγκη δημιουργίας ειδικών οργανισμών. Οι οργανισμοί αυτοί ονομάζονται νηογνώμονες και είναι ναυτιλιακοί τεχνικοί οργανισμοί που στοιχειοθετούν κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας τα πλοία αυτά σε κλάσεις. Με ειδικούς επιθεωρητές που είναι πλήρως καταρτισμένοι και εκπαιδευμένοι τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις. Τα πιστοποιητικά που εκδίδουν οι Νηογνώμονες για ένα πλοίο είναι απαραίτητα για τη ναύλωση, την ασφάλιση και την πώληση του εκάστοτε πλοίου.

Ο θεσμός των Νηογνώμωνων πρωτοεμφανίστηκε στο Λονδίνο πάνω από 200 χρόνια πριν. Ήδη από τη δεκαετία του 1760 οι ασφαλιστές των Lloyd's είχαν θεσπίσει κανονισμούς για την κατάταξη σε κλάσεις των ξύλινων πλοίων. Οι εντεταλμένοι επιθεωρητές εξέδιδαν πιστοποιητικά για την αξιοπλοΐα τους. Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα δημιουργήθηκαν οι Νηογνώμονες ως ξεχωριστοί Οργανισμοί που συνεχίζουν μέχρι σήμερα, όπως ο Lloyd's Register of Shipping στην Αγγλία, ο Bureau Veritas στην Γαλλία, ο Norske Veritas στην Νορβηγία, ο Germanischer Lloyd στη Γερμανία, ο Registro Italiano στην Ιταλία, ο American Bureau of Shipping στις Η.Π.Α. και ο «Αρχάγγελος» στην Ελλάδα.

Ο πρώτος Ελληνικός Νηογνώμονας, ονομάζονταν «Αρχάγγελος», και ξεκίνησε την λειτουργία του την 1^η Ιανουαρίου 1870. Ο εμπνευστής και δημιουργός του ήταν ο πρώτος Διευθυντής του, ο Ιωάννης Σκαλτσούνης, που το 1854 είχε εγκαθιδρύσει την ναυτασφαλιστική εταιρεία ο «Αρχάγγελος» στην Κεφαλονιά.

Από τότε έως σήμερα οι οργανισμοί αυτοί έχουν εξελιχθεί κατά ένα μεγάλο ποσοστό. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλαν καθοριστικά οι Διεθνείς Συμβάσεις καθώς έθεσαν τους θεμέλιους λίθους για την ορθή λειτουργία τους.

Με την έννοια «θαλάσσια ασφάλεια» το πρώτο πράγμα που μας έρχεται στο μυαλό είναι η προστασία των θαλάσσιων ζωνών τόσο των εσωτερικών όσο και των εξωτερικών με σκοπό την αντιμετώπιση προκλήσεων όπως η παράνομη μετανάστευση και η πειρατεία. Οι νηογνώμονες αποτελούν ένα από τα κυριότερα μέσα για την προάσπιση της θαλάσσιας ασφάλειας και για την εμπέδωση εμπιστοσύνης. Η εξέταση του βαθμού αλληλοσυσχέτισης των νηογνωμόνων με τη θαλάσσια ασφάλεια με οδήγησε στην απόφαση μου να ασχοληθώ με αυτό το θέμα.

Στο Κεφάλαιο 1 της παρούσας εργασίας παρουσιάζονται οι βασικές έννοιες και οι ορισμοί που αφορούν τους νηογνώμονες. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζεται η έννοια και η αποστολή των νηογνωμόνων, η οργάνωσή τους, η ιστορική εξέλιξη των οργανισμών αυτών, οι κυριότεροι νηογνώμονες, ο Ελληνικός νηογνώμονας, η Διεθνής Ένωση των νηογνωμόνων και τέλος ο χαρακτηρισμός πλοίων σύμφωνα με τους μεγαλύτερους Νηογνώμονες.

Στο Κεφάλαιο 2 παρουσιάζεται ο νηογνώμονας ως παράγοντας ασφάλειας. Αναλύεται η θαλάσσια ασφάλεια ως ζήτημα δημόσιου συμφέροντος και οι κυριότερες διεθνείς συμβάσεις που έχουν ως κύριο σκοπό την διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στο πλοίο και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι Συμβάσεις αυτές είναι οι εξής: η Διεθνής Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης, η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, η Διεθνής Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα και το Πρωτόκολλο του 1978, Η Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, η Διεθνής Σύμβαση του ILO για τους ελάχιστους όρους ασφαλείας των εμπορικών

πλοίων και τέλος, ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Στο Κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται τα ζητήματα συμβατικής ευθύνης των νηογνωμόνων και το περιεχόμενο των συμβατικών υποχρεώσεων τους. Γίνεται αναφορά στο Γαλλικό, το Αμερικανικό και Ελληνικό Δίκαιο καθώς και σε σημαντικές υποθέσεις που οδήγησαν στην εξέλιξη του. Στο Κεφάλαιο αυτό γίνεται και αναφορά στην αξία των απαλλακτικών ρητρών.

Το Κεφάλαιο 4 ασχολείται με ζητήματα αδικοπρακτικής ευθύνης. Παρουσιάζεται το Αγγλοσαξονικό, το Αμερικανικό, το Γερμανικό και το Ελληνικό Δίκαιο καθώς και υποθέσεις οι οποίες οδήγησαν στην εξέλιξη του.

Στο Κεφάλαιο 5 γίνεται ανάλυση της σχέσης του κράτους και του νηογνώμονα. Επίσης γίνεται αναφορά στη θεμελίωση της ευθύνης του Δημοσίου. Επίσης παρουσιάζονται και άλλες βάσεις ευθύνης.

Στο Κεφάλαιο 6 γίνεται ανάλυση μελέτης περίπτωσης με θέμα την ευθύνη του νηογνώμονος έναντι του αγοραστή πλοίου ένεκα ανακριβών πιστοποιητικών με βάση το άρθρο 8 του Ν 2251/1994 για την προστασία του καταναλωτή. Παρουσιάζονται τα γεγονότα, η απόφαση δικαστηρίου καθώς και το τελικό συμπέρασμα.

Ελληνικές Συντομογραφίες

| | |
|--------|----------------------------------|
| ΔΘ | Δίκαιο της Θάλασσας |
| ΑΚ | Αστικός Κώδικας |
| ΑΟΖ | Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη |
| ΕισΝΑΚ | Εισαγωγικός Νόμος Αστικού Κώδικα |
| ΚΠολΔ | Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας |

Αγγλικές Συντομογραφίες

| | |
|--------|---|
| GTR | Gross Register Tonnage |
| IACS | International Association Of Classification Societies |
| ILO | International Labour Organization |
| ISO | International Organization For Standardization |
| MARPOL | Maritime Pollution |
| SOLAS | Safety Of Life At Sea |
| STCW | Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers |
| IMO | International Maritime Organization |

Ευρετήριο Πινάκων και Σχημάτων

| | |
|---|----|
| Πίνακας 1.4.1: Οι Κυριότεροι Νηογνώμονες | 7 |
| Πίνακας 2.3.1: Παραρτήματα της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL..... | 20 |
| Πίνακας 2.3.2: Πρωτόκολλα της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL..... | 21 |
| Πίνακας 2.4.1.1: Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS | 22 |
| Πίνακας 2.4.1.2: Τα Παραρτήματα της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS..... | 23 |
| Πίνακας 2.5.1.1: Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)..... | 26 |
| Πίνακας 2.6.1: Μέρη Διεθνούς Σύμβασης του ILO για τους ελάχιστους όρους ασφαλείας των εμπορικών πλοίων | 31 |
| Σχήμα 2.5.2.1: Παράγοντες που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα | 28 |

Ευρετήριο Εικόνων

| | |
|--|----|
| Εικόνα 2.2.1: Γραμμές φόρτωσης | 16 |
| Εικόνα 2.2.2: Γραμμές φόρτωσης πάνω σε πλοίο | 16 |

Περιεχόμενα

| | |
|--|----------|
| Δήλωση αυθεντικότητας..... | i |
| Αφιέρωση..... | ii |
| Ευχαριστίες | iii |
| Περίληψη | iv |
| Ελληνικές Συντομογραφίες..... | vii |
| Αγγλικές Συντομογραφίες..... | vii |
| Ευρετήριο Πινάκων και Σχημάτων..... | vii |
| Ευρετήριο Εικόνων..... | viii |
| Περιεχόμενα | viii |
| <i>Κεφάλαιο 1: Βασικές έννοιες και ορισμοί.....</i> | <i>1</i> |
| 1.1 Η έννοια και η αποστολή των Νηογνώμωνων | 1 |
| 1.2 Οργάνωση Νηογνώμωνων..... | 3 |
| 1.3 Ιστορική εξέλιξη Νηογνώμωνων..... | 4 |
| 1.4 Οι Κυριότεροι Νηογνώμονες..... | 6 |
| 1.5 Ο Ελληνικός Νηογνώμονας | 7 |
| 1.6 Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων | 9 |
| 1.7 Χαρακτηρισμός πλοίων σύμφωνα με τους Κυριότερους Νηογνώμονες | 11 |
| Κεφάλαιο 2: Ο Νηογνώμονας ως παράγοντας ασφάλειας | 13 |
| 2.1 Η θαλάσσια ασφάλεια ως ζήτημα δημόσιου συμφέροντος..... | 13 |
| 2.2 Η Διεθνής Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης 66/88 του Λονδίνου | 16 |
| 2.3 Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 78) | 18 |
| 2.3.1 Τα παραρτήματα και τα πρωτόκολλα της Σύμβασης MARPOL | 20 |

| | |
|--|----|
| 2.4 Η Διεθνής Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea-SOLAS) και το Πρωτόκολλο του 1978 | 21 |
| 2.4.1 Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS..... | 22 |
| 2.4.2 Η Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS στη χώρα μας και η σχετική Νομολογία. | 23 |
| 2.5 Η Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW) | 25 |
| 2.5.1 Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)..... | 25 |
| 2.5.2 Η σημασία της Σύμβασης STCW και οι τροποποιήσεις της | 27 |
| 2.6 Η Διεθνής Σύμβαση του ILO για τους ελάχιστους όρους ασφαλείας των εμπορικών πλοίων ²⁹ | |
| 2.7 Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (International Safety Management Code, ISM Code) 31 | |
| 2.7.1 Βασικές Αρχές του ISM Code..... | 33 |
| 2.7.2 Πλεονεκτήματα Εφαρμογής ISM Code..... | 34 |
| 2.7.3 Μειονεκτήματα Εφαρμογής ISM Code..... | 35 |
| 2.8 Ο Νηογνώμονας ως ανάδοχος δημόσιας υπηρεσία | 37 |
| 2.9 Ποιοτικός Έλεγχος | 38 |
| 2.9.1 Λόγοι αμφισβήτησης της εμπιστοσύνης προς τους νηογνώμονες | 39 |
| 2.9.2 Μέτρα βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών | 40 |
| Κεφάλαιο 3: Ζητήματα συμβατικής ευθύνης..... | 41 |
| 3.1 Το περιεχόμενο των συμβατικών υποχρεώσεων | 41 |
| 3.2 Το Γαλλικό Δίκαιο..... | 41 |
| 3.2.1 Η Υπόθεση «Car-de-la-Hague»..... | 42 |
| 3.3 Το Αμερικανικό Δίκαιο | 43 |
| 3.3.1 Η υπόθεση «Tradeways II» | 44 |
| 3.3.2 Η υπόθεση «Amoco Cadiz»..... | 45 |
| 3.3.3 Η Υπόθεση «Sundancer»..... | 46 |
| 3.4 Το Ελληνικό Δίκαιο | 48 |
| 3.4.1 Το μέτρο της επιμέλειας και ο ρόλος του IACS | 49 |
| 3.4.2 Ο Δημόσιος χαρακτήρας των εγγράφων που εκδίδει ο νηογνώμονας | 49 |
| 3.4.3 Ζητήματα εφαρμογής της ευθύνης του «προμηθευτή υπηρεσιών»..... | 50 |
| 3.4.4 Συντρέχον πταίσμα | 51 |
| 3.5 Αξία Απαλλακτικών Ρητρών..... | 52 |
| Κεφάλαιο 4: Ζητήματα αδικοπρακτικής ευθύνης | 55 |

| | |
|---|----|
| 4.1 Αγγλοσαξονικό δίκαιο | 56 |
| 4.1.1 Η υπόθεση Nicholas H..... | 58 |
| 4.2 Αμερικανικό Δίκαιο | 59 |
| 4.3 Γερμανικό Δίκαιο..... | 60 |
| 4.4 Ελληνικό Δίκαιο..... | 62 |
| 4.4.1 Παράνομη συμπεριφορά του νηογνώμονα | 62 |
| 4.4.2 Ευθύνη του προμηθευτή υπηρεσιών κατά τον Νόμο 2251/94 | 64 |
| 4.4.3 Περιορισμός της ευθύνης μέσω των διατάξεων Διεθνών Συμβάσεων..... | 66 |
| Κεφάλαιο 5: Κράτος και Νηογνώμονας..... | 68 |
| 5.1 Ζητήματα δικαστικής ασυλίας | 68 |
| 5.1.1 Ο περιορισμός του ευεργετήματος της ετεροδικίας | 68 |
| 5.1.2 Η ασυλία σύμφωνα με το εφαρμοστέο αλλοδαπό δίκαιο | 70 |
| 5.2 Θεμελίωση της ευθύνης του Δημοσίου | 71 |
| 5.2.1 Θεμελίωση της ευθύνης του Δημοσίου με βάση τα άρθρα 104, 105 και 106 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα | 71 |
| 5.3 Άλλες βάσεις ευθύνης | 73 |
| Κεφάλαιο 6: Μελέτη Περίπτωσης(Case Law)..... | 76 |
| 6.1 Καθορισμός του προβλήματος | 76 |
| 6.2 Παρουσίαση των πραγματικών περιστατικών | 77 |
| 6.3 Ζητήματα που τέθηκαν ενόψει του δικαστηρίου | 81 |
| 6.4 Επιστημονική έρευνα για τη διάβρωση πλοίων | 83 |
| 6.5 Διατύπωση προβληματισμού | 85 |
| 6.5.1 Προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν για την ύπαρξη ευθύνης | 86 |
| 6.6 Παρανομία και υπαιτιότητα από μέρους των εναγόμενων | 88 |
| 6.6.1 Η Ζημία που υπέστη η ενάγουσα..... | 90 |
| 6.6.2 Αιτιώδης σχέση μεταξύ παροχής της υπηρεσίας και της ζημίας..... | 91 |
| 6.7 Απόφαση Δικαστηρίου και Συμπεράσματα..... | 92 |
| Συμπεράσματα..... | 94 |
| Βιβλιογραφία | 97 |

Κεφάλαιο 1: Βασικές έννοιες και ορισμοί

1.1 Η έννοια και η αποστολή των Νηογνώμωνων

Η λέξη νηογνώμων είναι μία σύνθετη λέξη με πρώτο συνθετικό τη λέξη «ναυς», δηλαδή πλοίο, και δεύτερο συνθετικό τη λέξη «γνώμων», που σημαίνει αυτός που γνωρίζει. Νηογνώμονες ονομάζονται οι εταιρείες κατάταξης πλοίων (Classification Societies). Ουσιαστικά πρόκειται για ιδιωτικούς οργανισμούς, αναγνωρισμένους από το κράτος, με κύριο σκοπό τους την επιθεώρηση και την ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις, σύμφωνα με προδιαγραφές που θέτουν οι ίδιοι¹.

Η ταξινόμηση των πλοίων είναι μια περίπλοκη διαδικασία η οποία αποτελείται από ορισμένα βασικά βήματα. Αρχικά γίνεται μια τεχνική αναθεώρηση των πλάνων που έχουν σχεδιασθεί και των σχετικών εγγράφων για το νέο πλοίο έτσι ώστε να εξακριβωθεί εάν υπάρχει συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς. Έπειτα γίνεται η επίβλεψη από επιθεωρητές του νηογνώμονα για να υπάρχει η διαβεβαίωση ότι το πλοίο είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τα εγκεκριμένα πλάνα σχεδιασμού και τους κανόνες κατάταξης. Το επόμενο βήμα είναι η συμμετοχή των επιθεωρητών του νηογνώμονα στις σχετικές εγκαταστάσεις όπου ναυπηγείται το πλοίο για να ελεγχθούν βασικά συστατικά του στοιχεία, όπως: το ατσάλι, οι μηχανές, οι γεννήτριες και οι κινητήρες που χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωσή τους με τους ισχύοντες κανονισμούς.

Επιπροσθέτως, υπάρχει η συμμετοχή από τους επιθεωρητές του νηογνώμονα στις θαλάσσιες δοκιμές του πλοίου και άλλες δοκιμές που αφορούν τον εξοπλισμό του πριν από την παράδοση για να ελεγχθεί η συμμόρφωση των διαδικασιών με τους ισχύοντες κανονισμούς.

Ύστερα από την επιτυχή ολοκλήρωση των ανωτέρω, το αίτημα του κατασκευαστή ή εφοπλιστή για την έκδοση πιστοποιητικού κλάσης θα εξεταστεί από την αρμόδια εταιρεία κατάταξης πλοίου και αν κριθεί ότι πληρούνται όλα τα κριτήρια, τότε, μπορεί να εγκριθεί η έκδοση του πιστοποιητικού.

¹ Πουλαντζάς Μ. Νικόλαος, «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σταμούλη, 2005

Από την έκδοση του πιστοποιητικού κι έπειτα ο ιδιοκτήτης πρέπει να υποβάλει το πλοίο σε ένα σαφώς καθορισμένο πρόγραμμα περιοδικών επιθεωρήσεων , που διεξάγονται επί του πλοίου, για να υπάρξει η διαβεβαίωση ότι εξακολουθεί να πληρεί τους σχετικούς κανόνες και συνεχίζει να βρίσκεται στην ίδια κλάση.

Εν ολίγοις, βασικός ρόλος του νηογνώμονα είναι η παρακολούθηση των πλοίων σε όλες τις φάσεις της κατασκευής τους. Ένας νηογνώμονας μπορεί να έχει σύμβαση είτε με κάποιο ναυπηγείο είτε με τον πλοιοκτήτη. Η επιθεώρηση των σχεδίων ναυπήγησης, ο έλεγχος όλων των κατασκευαστικών υλικών, η παρακολούθηση των εργασιών που γίνονται κατά την περίοδο κατασκευής του πλοίου καθώς και η παρακολούθηση της δοκιμαστικής περιόδου πλεύσης του πλοίου μετά την κατασκευή του αποτελούν τις βασικές ενέργειες ενός νηογνώμονα για την απονομή της κλάσης. Όταν ο νηογνώμονας κρίνει ότι το πλοίο έχει συγκεντρώσει όλους τους τεχνικούς και μη όρους που έχουν θεσπιστεί και εφαρμοστεί βάσει του κανονισμού του, απονέμει και την κατάλληλη κλάση².

Οι προαναφερθέντες έλεγχοι, διενεργούνται από το τεχνικό προσωπικό του νηογνώμονα και εγκρίνονται από τις επιτροπές του. Τα άτομα που κάνουν συνήθως τις επιθεωρήσεις είναι κυρίως πλοίαρχοι, μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, ναυπηγοί καθώς και άτομα συναφών ναυτιλιακών επαγγελμάτων.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο δραστηριοτήτων, ο νηογνώμονας εκτός από την απονομή της κλάσης στο πλοίο είναι υπεύθυνος και για τη διατήρησή της. Για το λόγο αυτό καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου διενεργούνται από το νηογνώμονα τακτικές αλλά και έκτακτες επιθεωρήσεις που έχουν ως στόχο τόσο τη διατήρηση της καλής κατάστασης του πλοίου, όσο και την διατήρηση της αξιοπλοΐας του. Οι κυριότερες επιθεωρήσεις που υφίσταται ένα πλοίο είναι οι εξής:

- Η πρώτη ή αρχική επιθεώρηση (Initial Survey).
- Η ετήσια επιθεώρηση (Annual Survey).
- Η επιθεώρηση επισκευών (Repairs Survey), που γίνεται έπειτα από επισκευές που πραγματοποιούνται στο πλοίο.

²Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης, «Ναυτιλία-Έννοιες-Τομείς-Δομές», σελ. 130, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 2004

- Η περιοδική επιθεώρηση (Periodic Survey).
- Η ειδική επιθεώρηση (Special Survey), που διενεργείται κάθε τέσσερα χρόνια με δυνατότητα παράτασης. Στην περίπτωση της παράτασης στα δύομισα χρόνια μεσολαβεί η ενδιάμεση επιθεώρηση.
- Η έκτακτη επιθεώρηση, που ισχύει για τα πλοία υπό Ελληνική σημαία.
- Η γενική επιθεώρηση, που ισχύει πάλι για τα πλοία υπό Ελληνική σημαία.

Η διατήρηση της κλάσης ενός πλοίου δεν είναι μόνο ζήτημα των ελέγχων που γίνονται στα προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα. Η ύπαρξη συνεχούς ελέγχου και η αξιολόγηση του πλοίου αποτελεί τη βάση για τη διατήρηση της.

1.2 Οργάνωση Νηογνωμόνων

Ο κάθε νηογνώμονας διοικείται από διοικητικό συμβούλιο. Το συμβούλιο αυτό συνήθως απαρτίζεται από εφοπλιστές, ναυλωτές, ναυπηγούς, ασφαλιστές και γενικότερα από άτομα που έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει ένα άτομο από τα μέλη του, το οποίο αναλαμβάνει τη Διεύθυνση του νηογνώμονα και είναι πλέον ο Διευθύνων Σύμβουλος.

Όταν κάποιο μέλος έχει άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα από κάποιο πλοίο τότε δεν επιτρέπεται να παρευρίσκεται στη συνεδρίαση του πλοίου για την κατάταξη του ή την ανανέωση της κλάσης του. Επιπροσθέτως, το μέλος αυτό δεν μπορεί να εκλεγεί ως Διευθύνων Σύμβουλος. Σε αρκετούς νηογνώμονες δεν υφίσταται ο ρόλος του Διευθύνοντος Συμβούλου. Αντί αυτού υφίσταται μια μόνιμη επιτροπή η οποία αποφασίζει από κοινού για όλα τα θέματα που απασχολούν τον οργανισμό.

Ο νηογνώμονας για να ανταποκριθεί καλύτερα στην αποστολή του οργανώνει τεχνικές επιτροπές και συμβούλια. Στις επιτροπές αυτές συμμετέχουν άτομα που βρίσκονται στον κλάδο των ναυτικών και ναυπηγικών βιομηχανιών, μεταλλειολόγοι, πλοίαρχοι, μηχανικοί, ηλεκτρονικοί καθώς και άτομα που ασχολούνται με έρευνες και καλύπτουν το ευρύ φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και επιστημών. Αυτές, παρακολουθούν τις τάσεις στην ναυτική τεχνολογία ανά τον κόσμο και μπορούν έχοντας τις απαραίτητες γνώσεις να φανούν καταλυτικές στο ρόλο του νηογνώμονα.

Οι πιο συνήθεις τεχνικές επιτροπές είναι οι παρακάτω:

- Επιτροπή Ναυπηγικού τομέα
- Επιτροπή Μηχανολογικού τομέα
- Επιτροπή Πυρηνικών εφαρμογών
- Συμβούλιο Πλωτών δεξαμενών
- Τεχνική Επιτροπή κρατών ή θαλάσσιας περιοχής
- Ειδική Επιτροπή Ηλεκτρολογίας
- Ειδική Επιτροπή Συγκολλήσεων
- Ειδική Επιτροπή Υλικών
- Ειδική Επιτροπή Μηχανισμών Φορτοεκφορτώσεων
- Ειδική Επιτροπή Εκμετάλλευσης πλοίων και χημικών φορτίων
- Ειδική Επιτροπή Καταδυόμενων σκαφών
- Ειδική Επιτροπή Κινητών μονάδων θαλάσσιων γεωτρήσεων
- Ειδική Επιτροπή Αγκυροβολιών
- Ειδική Επιτροπή Εμπορευματοκιβωτίων

Η κύρια αρμοδιότητα των ανωτέρω επιτροπών είναι ο έλεγχος όλων των στοιχείων που συλλέγονται κατά τη διενέργεια των επιθεωρήσεων και η εισήγηση των πορισμάτων στη διεύθυνση του νηογνώμονα. Πέρα από τις υπηρεσίες κατάταξης και ελέγχου πλέον οι οργανισμοί προσφέρουν μελέτες και τεχνικές συμβουλές στους πελάτες τους³.

1.3 Ιστορική εξέλιξη Νηογνώμωνων

Η ανάγκη δημιουργίας τέτοιων οργανισμών ήταν αισθητή ήδη από τους αρχαίους χρόνους. Στην αρχαία Ελλάδα λειτουργούσαν παρόμοιοι οργανισμοί που με διάφορες παραλλαγές μέσω των Ρωμαίων διατηρήθηκαν μέχρι το τέλος του 17ου αιώνα.

Ο πρώτος νηογνώμονας δημιουργήθηκε στην αρχή του 17^{ου} αιώνα και ήταν το Lloyd's Register of Shipping από τους πελάτες του Edward Lloyd's Coffee House στο Lombard Street του Λονδίνου. Ο αρχικός στόχος ήταν να δώσει τους εμπόρους και τους

³ Ασημομύτης Ι., «Νηογνώμονες-Επιθεωρήσεις», σελ. 4, Εκδόσεις Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, Πειραιάς 2001

ασφαλιστές πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των πλοίων τους. Το επόμενο βήμα έγινε το 1764, όταν μια ομάδα ασφαλιστών και ασφαλιστικών εταιρειών δημοσίευσε την πρώτη επίσημη λίστα κατάταξης πλοίων βάσει της ποιότητάς τους. Η λίστα αυτή έγινε γνωστή ως το «Πράσινο βιβλίο» και περιείχε 15.000 εγγεγραμμένα πλοία. Μια νέα ανταγωνιστική λίστα δημοσιεύτηκε το 1799 με το όνομα New Register Book of Shipping και έγινε γνωστή ως το «Κόκκινο Βιβλίο». Διαφωνίες σχετικά με το σύστημα ταξινόμησης των πλοίων και σκληρός ανταγωνισμός ανάμεσα στις δύο πλευρές τις έφερε στο χείλος της χρεοκοπίας. Αρκετά χρόνια αργότερα και συγκεκριμένα το 1834 δημιουργήθηκε μια λίστα που έγινε ευρέως αποδεκτή. Η νέα έκδοση της λίστας ήταν το Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. Το Lloyd's Register of British and Foreign Shipping απαρτιζόταν από 24 μέλη. Οι 8 ήταν πλοιοκτήτες, οι άλλοι 8 ήταν έμποροι και 8 ακόμη ήταν ασφαλιστές⁴.

Το 1828 στο Βέλγιο και πιο συγκεκριμένα στην Αμβέρσα οι ασφαλιστές A. Delehayne, Louis Van Den Broek και Auguste Morel ίδρυσαν το «Γραφείο πληροφοριών για τη θαλάσσια ασφάλιση». Αργότερα έγινε γνωστό με την ονομασία «Bureau Veritas». Βασικός σκοπός του γραφείου, σύμφωνα με την ιδρυτική του ανακοίνωση ήταν η ενημέρωση των ασφαλιστών για τα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματα των πλοίων που υπήρχαν στο Βέλγιο και την Ολλανδία καθώς και γενικότερα τους όρους ναυτασφάλισης σε διάφορες αγορές του κόσμου. Η δραστηριότητα αυτή αναμενόταν να ωφελήσει όχι μόνο τους ασφαλιστές, αλλά πολύ περισσότερο τους εφοπλιστές που συντηρούσαν σε καλή κατάσταση τα πλοία τους και βέβαια το κοινωνικό σύνολο μέσω της μείωσης των επικίνδυνων πλοίων. Η λατινική λέξη veritas που σημαίνει αλήθεια ενσωματώθηκε στην επωνυμία, και οι ιδρυτές υποσχέθηκαν αντικειμενικότητα στην κρίση και την πληροφόρηση. Ο Γουλιέλμος Ι. , βασιλιάς της Ολλανδίας, προσέφερε δωρεά και έτσι από το 1829 ο νηογνώμονας άρχισε να λειτουργεί με την επωνυμία «Bureau Veritas». Η έδρα του μεταφέρθηκε το 1830 στο Παρίσι, εκεί όπου βρίσκεται μέχρι και σήμερα. Ο «Bureau Veritas» το 1868 μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία. Ήταν η πρώτη ανώνυμη εταιρεία που συστάθηκε στην Γαλλία ύστερα από την υιοθέτηση του νόμου για τις εμπορικές εταιρείες.

⁴<http://www.lr.org/en/who-we-are/heritage/brief-history/>

Το 1862 με πρωτοβουλία του J. Divine Jones και άλλων ασφαλιστών, ιδρύθηκε η «Αμερικάνικη Ένωση Πλοιάρχων» η οποία αργότερα ονομάστηκε «American Bureau of Shipping». Η Αμερικάνικη Ένωση Πλοιάρχων θέσπισε Πιστοποιητικά Ικανότητας με κύριο σκοπό της την προαγωγή της ναυτικής ικανότητας και αποτελεσματικότητας των αξιωματικών.

Στις 16 Μαρτίου του 1867, μια ομάδα από 600 εφοπλιστές, ναυπηγούς και ασφαλιστές συναντήθηκαν στη μεγάλη αίθουσα του Χρηματιστηρίου του Αμβούργου με αφορμή το ιδρυτικό συνέδριο του Germanischer Lloyd. Η ιδρυτική επιτροπή απαρτιζόταν από εκπροσώπους των εφοπλιστών JC Godeffroy & Sohn, AJ Schön & Co, A.I. Hertz & Söhne, καθώς και R.M. Sloman. Ο Germanischer Lloyd ιδρύθηκε ως μη κερδοσκοπικό σωματείο με έδρα το Αμβούργο. Το 1889 η έδρα μετατέθηκε στο Βερολίνο και μετατράπηκε σε μετοχική εταιρεία που εγκατέστησε πρακτορεία στα κυριότερα λιμάνια της Γερμανίας.

Το 1861 δημιουργήθηκε ο Ιταλικός νηογνώμονας που ονομάζεται RINA στο κυριότερο ναυτιλιακό κέντρο της Ιταλίας, τη Γένοβα. Ο RINA δημιουργήθηκε κυρίως για να ικανοποιήσει τις ανάγκες της ιταλικής ναυτιλίας, οι οποίες ήταν ολοένα αυξανόμενες μετά το πέρας των ναπολεόντειων πολέμων.

Το 1864 ιδρύθηκε ο Νορβηγικός νηογνώμονας ή αλλιώς Det Norske Veritas. Πρόκειται για ένα ίδρυμα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Είναι ένας διεθνώς αναγνωρισμένος νηογνώμονας και οργανισμός πιστοποίησης, εξουσιοδοτημένος από εκατό κυβερνήσεις να προσφέρει υπηρεσίες ταξινόμησης, πιστοποίησης ασφάλειας, ποιότητας και περιβαλλοντικής προστασίας. Το 1899 ιδρύεται και ο Ιαπωνικός νηογνώμονας, γνωστός ως Nippon Kaiji Kyokai.

1.4 Οι Κυριότεροι Νηογνώμονες

Στις μέρες μας υπάρχουν πολλοί νηογνώμονες παγκοσμίως. Αναγνωρισμένοι νηογνώμονες στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως είναι οι εξής⁵:

⁵<http://www.iacs.org.uk/publications/CommonRulePublications.aspx?pageid=4§ionid=2>

| Όνομα | Χώρα | Έδρα | Έτος Ίδρυσης | Σύντμηση Τίτλου |
|-------------------------------|-----------------|-------------|---------------------|------------------------|
| American Bureau of Shipping | ΗΠΑ | Νέα Υόρκη | 1862 | ABS |
| Bureau Veritas | Γαλλία | Παρίσι | 1828 | BV |
| China Classification Society | Κίνα | Πεκίνο | 1956 | CCS |
| Det Norske Veritas | Νορβηγία | Όσλο | 1864 | DNV |
| Germanischer Lloyd | Γερμανία | Αμβούργο | 1867 | GL |
| Hellenic Register of Shipping | Ελλάδα | Πειραιάς | 1870 | HR |
| Korean Register of Shipping | Κορέα | Μπουσάν | 1960 | KR |
| Lloyd's Register of Shipping | Μεγάλη Βρετανία | Λονδίνο | 1760 | LR |
| Nippon Kaiji Kyokai | Ιαπωνία | Τόκιο | 1899 | NK |
| Registro Italiano Navale | Ιταλία | Γένοβα | 1861 | RINA |

Πίνακας 1.4.1: Οι Κυριότεροι Νηογνώμονες

1.5 Ο Ελληνικός Νηογνώμονας

Ο Ελληνικός Νηογνώμων Α.Ε. ιδρύθηκε το 1919 και είναι η συνέχεια της "VERITAS HELLENIQUE ET REGLEMENTS DE CLASSIFICATION DES NAVIRES", η οποία ιδρύθηκε το 1870 από την "Banque Maritime Archange".

Παρά τις διάφορες δυσκολίες και προβλήματα που αντιμετώπισε κατά τη διάρκεια αυτής της θυελλώδους και ανήσυχης περιόδου στην ανατολική Μεσόγειο, κατόρθωσε να επιβιώσει, να αναπτυχθεί και να αποκτήσει εμπειρία, γνώση και εξειδίκευση στον τομέα της επιθεώρησης και κατάταξης των πλοίων.

Η Ελληνική Ναυτιλιακή Διοίκηση έχει αναγνωρίσει επίσημα τον ελληνικό νηογνώμονα από το 1919, τη χρονιά που ιδρύθηκε και τον έχει ενσωματώσει στο εθνικό σύστημα

ναυτιλιακής υποδομής. Τον Μάιο του 1994, ο οργανισμός εξέδωσε τους αναθεωρημένους Κανόνες και Κανονισμούς του, σύμφωνα με τις ενοποιημένες απαιτήσεις των ψηφισμάτων του International Maritime Organization και της διεθνούς ένωσης νηογνώμωνων (IACS).

Βασική αποστολή του ελληνικού νηογνώμονα είναι να υπηρετεί τα συμφέροντα και τις ανάγκες του κοινού, καθώς και των πελατών του, με τη διασφάλιση της ασφάλειας της ζωής και της περιουσίας και με την πρόληψη της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος. Η επίτευξη της αποστολής αυτής επιτυγχάνεται μέσα από την διαρκή ανάπτυξη και τον έλεγχο των κανόνων και των τεχνικών προδιαγραφών που αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την συντήρηση της λειτουργίας των ναυτιλιακών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων⁶.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει διαπιστευτεί από τον Δεκέμβριο 2001, κατά το πρότυπο ISO / IEC 17020, να πραγματοποιεί, ως Φορέας Ελέγχου Τύπου Α, ελέγχους προϊόντων, όπως ορίζεται στα Πεδία Διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 59-3. Έχει επίσης διαπιστευθεί από τον Δεκέμβριο 2001 κατά το πρότυπο EN 45011, για την πιστοποίηση των προϊόντων, όπως ορίζεται στα Πεδία Διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 60-3, και, τέλος, έχει διαπιστευτεί κατά το πρότυπο ISO / IEC17021, για την εκτέλεση των ελέγχων και πιστοποιήσεων Συστημάτων Διαχείρισης, όπως ορίζεται στα πεδία της διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 9-4, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης.

Αυτή τη στιγμή ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι στη διαδικασία της διαπίστευσης κατά το πρότυπο ISO / IEC 17024, για την πιστοποίηση προσώπων. Από το Μάιο 1995 ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει αναπτύξει, εφαρμόζει και συντηρεί ένα εσωτερικό σύστημα ποιότητας σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 9001. Αυτό το σύστημα ποιότητας έχει πιστοποιηθεί από τον διεθνή φορέα πιστοποίησης INTERTEK, ο οποίος είναι διαπιστευμένος φορέας UKAS. Το πεδίο εφαρμογής της πιστοποίησης αφορά τις επιθεωρήσεις πλοίων και την κατάταξη τους σε κλάση, τόσο για τα πλοία εν υπηρεσία όσο και τις νέες κατασκευές, κυβερνητικές επιθεωρήσεις για λογαριασμό των Αρχών σημαίων, τεχνικές μελέτες, υπολογισμούς και εκτιμήσεις.

⁶<http://www.hrs.gr/Contents.aspx?CatId=8>

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register-fairplay⁷ και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας ή αλλιώς Committee⁸, ο ελληνικών συμφερόντων στόλος έφθασε τα 4.057 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 314,4 εκατομμυρίων τόνων για το 2015. Σε σύγκριση με τα στοιχεία του προηγούμενου έτους, αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 156 πλοία, 23.6 εκατομμυρίων τόνων. Στα 4.057 πλοία υπολογίζονται 374 πλοία διαφόρων τύπων, συνολικής χωρητικότητας 38 εκατομμυρίων τόνων, που είναι υπό ναυπήγηση.

Την ελληνική εμπορική ναυτιλία στο μητρώο, ακολουθεί η Λιβερία με 739 πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας των 54.034.080 τόνων, τα Νησιά Μάρσαλ με 697 πλοία 54.806.342 τόνων, η Μάλτα με 606 πλοία 48.550.930 DW, ο Παναμάς με 398 πλοία 25.210.082 τόνων DW, η Κύπρος με 253 πλοία των 17.689.741 DW και οι Μπαχάμες με 243 πλοία 17.527.315 DW.

Το ελληνικό νηολόγιο κέρδισε 4,3 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητας. Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου ανέρχεται σήμερα στα 10 έτη, έναντι 12,5 για τον παγκόσμιο στόλο. Οι νηογνώμονες που έχουν την πλειοψηφία του ελληνικού στόλου «στα βιβλία τους» είναι ο Lloyd's Register, με 830 πλοία (824 πλοία το 2014), ο ABS με 761 πλοία (732 πλοία το 2014), ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, (Class NK) με 721 πλοία (644 πλοία το 2014), ο Bureau Veritas με 650 πλοία (603 το 2014), ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV) με 427 πλοία (468 πλοία το 2014), ο Γερμανικός νηογνώμονας (GL) με 278 πλοία (291 πλοία 2014) και ο RINA με 169 πλοία (171 πλοία το 2014)⁹.

1.6 Η Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων

Η Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων ή όπως ονομάζεται International Association of Classification Societies (στο εξής: IACS) απαρτίζεται από δεκατρείς διεθνώς αναγνωρισμένους νηογνώμονες και έχει ως έδρα το Λονδίνο. Η IACS όπως αλλιώς λέγεται ιδρύθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 1968 στο Αμβούργο.

⁷ <http://www.maritime-database.com/company.php?cid=211933>

⁸ Greek Shipping Co-operation Committee, "Annual Report 2014-2015", σελ. 12-14

⁹ <http://www.maritime-database.com/activity.php?aid=31>

Το κύριο αντικείμενο της ένωσης αυτής είναι τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων. Η ένωση τα κατηγοριοποιεί σε κλάσεις. Επίσης είναι υπεύθυνη για τη τήρηση μέτρων έτσι ώστε να διατηρούνται καθαρές οι θάλασσες από τον κίνδυνο ρύπανσης αυτών από τα πλοία. Η συμβολή της διεθνούς αυτής ένωσης στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικά είναι μεγάλης σημασίας και βοηθάει καταλυτικά στη ρύθμιση μέσω της συλλογικής τεχνικής υποστήριξης, στον έλεγχο αλλά και τη συμμόρφωση των πλοίων, καθώς και την έρευνα και την ανάπτυξη.

Όπως είναι γενικότερα γνωστό περισσότερο από το 90% του παγκόσμια διακινούμενου φορτίου, σε χωρητικότητα, καλύπτεται με θαλάσσια μεταφορά. Οι δέκα μεγαλύτεροι νηογνώμονες του κόσμου ορίζουν πρότυπα κανόνων τα οποία προκύπτουν από την ταξινόμηση του σχεδιασμού τους, της κατασκευής και μέσω των κανόνων πολλαπλής συμμόρφωσης των πλοίων.

Στις μέρες μας η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων, που πρόκειται για μία μη κυβερνητική οργάνωση, αποτελεί τον κύριο συνεργάτη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Έχει κυρίως συμβουλευτικό χαρακτήρα και βρίσκεται σε θέση παρατηρητή. Μέσω του IACS ο IMO εκδίδει διάφορες οδηγίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η «Διεθνής Σύμβαση SOLAS» (Safety Of Life At Sea), η οποία αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων είναι τα εξής: Ο Αγγλικός Νηογνώμονας, ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, ο Γαλλικός Νηογνώμονας, ο Γερμανικός Νηογνώμονας, ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, ο Ινδικός Νηογνώμονας, ο Ιταλικός Νηογνώμονας, ο Κινεζικός Νηογνώμονας, ο Κορεατικός Νηογνώμονας, ο Κροατικός Νηογνώμονας, ο Νορβηγικός Νηογνώμονας, ο Πολωνικός Νηογνώμονας και τέλος ο Ρωσικός Νηογνώμονας.

Καθένας από τους νηογνώμονες δημοσιεύει κανόνες και ρυθμίσεις που κατά κύριο λόγο ασχολούνται με την αντοχή και την ακεραιότητα του πλοίου, την παροχή κατάλληλου εξοπλισμού, καθώς και με την αξιοπιστία της μηχανής. Τα πλοία μπορούν να κατασκευαστούν σε οποιαδήποτε χώρα με τους κανόνες ενός συγκεκριμένου νηογνώμονα και δεν περιορίζονται σε κατάταξη από τον αρμόδιο νηογνώμονα της χώρας όπου έχουν κατασκευαστεί ή ανήκουν.

Τα τελευταία χρόνια, υπό την αιγίδα του IACS, οι νηογνώμονες ασχολούνται με την ανάπτυξη της κοινής διάρθρωσης κανόνων για τα πλοία. Οι δύο πρώτοι από αυτούς τους κανόνες, αφορούσαν τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου μήκους 90 μέτρων ή μεγαλύτερου και για πετρελαιοφόρα μήκους 150 μέτρων ή μεγαλύτερου και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Απριλίου του 2006.

Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων έχουν υπό την επίβλεψη τους άνω του 90% του παγκόσμιου στόλου. Οι εργασίες των μελών του IACS ανέρχονται σε περισσότερα από 40.000 πλοία κάθε έτος, συνολικά δηλαδή πάνω από 400 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας (GTR). Πάνω από 500.000 επιθεωρήσεις ετησίως διενεργούνται από αυτά. Επιπροσθέτως τα μέλη παρέχουν τεχνική υποστήριξη σε πολλά κράτη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

1.7 Χαρακτηρισμός πλοίων σύμφωνα με τους Κυριότερους Νηογνώμονες

Σύμφωνα με τους κανονισμούς των μεγαλύτερων νηογνώμωνων προκύπτει ο χαρακτηρισμός των πλοίων. Με βάση τον Lloyd's Register of shipping έχουμε την κλάση 100 A 1 (Class 100A1) όπου περιλαμβάνονται όλα τα πλοία που λειτουργούν ως θαλάσσιοι μεταφορείς. Έπειτα έχουμε τον χαρακτηρισμό κλάση 100 A 1 δεξαμενόπλοια (Class 100A1 tankers) στην οποία περιλαμβάνονται όλα τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο σε μεγάλες ποσότητες. Ένας ακόμα χαρακτηρισμός είναι κλάση 100 A 1 πλοία μεταφοράς μεταλλευμάτων (Class 100A1 or e carriers) στην οποία περιλαμβάνονται όλα τα ποντοπόρα πλοία, που μεταφέρουν μεταλλεύματα. Το σύμβολο 100 A σημαίνει ότι το πλοίο έχει κατασκευαστεί με πλήρη εφαρμογή των κανονισμών. Ο αριθμός 1 υποδεικνύει ότι ο εξοπλισμός του πλοίου βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση. Αν υπάρχει σταυρός (+) μπροστά από το χαρακτηριστικό 100 A1 σημαίνει ότι πλοίο κατασκευάστηκε σε παρακολούθηση των επιθεωρητών των Lloyd's. Αν το πλοίο δεν ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των επιθεωρητών μπορεί να χαρακτηριστεί με αριθμό μικρότερο του 100, για παράδειγμα 90 A1, που σημαίνει ότι δεν εφαρμόζονται πλήρως οι κανονισμοί¹⁰.

¹⁰ Βλάχος Π. Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», σελ. 240-244, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007

Ο Bureau Veritas χαρακτηρίζει τα πλοία ως κατηγορίας I ή κατηγορίας II ανάλογα με το αν συμμορφώνονται πλήρως ή όχι με τους κανονισμούς. Αν η κατάσταση του σκάφους είναι καλή ή λιγότερο καλή φαίνεται από τα σύμβολα 3/3 και 5/6. Επιπροσθέτως ακολουθούν οι αριθμοί από το 1 έως το 3 που δείχνουν την κατάσταση των ξύλινων μερών και του εξοπλισμού του πλοίου.

Ο American Bureau of Shipping δίνει σε όλα τα πλοία του το σύμβολο +A1 και ακολουθείται από την περιγραφή του ειδικού περιορισμού. Ο Det Norske Veritas έχει ως ανώτερο χαρακτηρισμό το + 1.A.1, ενώ τα πλοία με μικρές αποκλίσεις από τους κανονισμούς χαρακτηρίζονται 1.A.2 ή 2.A.2 ή A1 ή A2. Όταν πάνω από το σταυρό υπάρχει τελεία σημαίνει ότι κατά την ναυπήγηση παρακολογήθηκε από κάποιον άλλο νηογνώμονα και όχι τον Νορβηγικό.

Τέλος ο Γερμανικός Νηογνώμονας (Germanischer Lloyd) χρησιμοποιεί συνήθως τους χαρακτηρισμούς 100 A4 ή 90 A3. Οι αριθμοί 100 και 90 δείχνουν τον βαθμό συντήρησης και αντοχής του πλοίου, ενώ οι αριθμοί 2 και 3 δείχνουν κάθε πόσα χρόνια πρέπει να γίνεται η επιθεώρηση.

Κεφάλαιο 2: Ο Νηογνώμονας ως παράγοντας ασφάλειας

2.1 Η θαλάσσια ασφάλεια ως ζήτημα δημόσιου συμφέροντος

Καταρχάς θα πρέπει να αναφερθούμε στην αρχή της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας, η οποία είναι μια από τις βασικότερες αρχές του δημόσιου διεθνούς δικαίου. Όπως συμβαίνει και με πολλούς ακόμη όρους του δικαίου της θάλασσας, ο όρος «ανοικτή θάλασσα» δεν έχει γεωγραφικό αντίστοιχο. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα αμιγώς νομικό όρο, δηλαδή για έννοια που προσδιορίζει το νομικό καθεστώς δεδομένης της θαλάσσιας ζώνης. Σύμφωνα με το άρθρο 86 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας οι διατάξεις του Μέρους VII της Σύμβασης ΔΘ για την ανοικτή θάλασσα εφαρμόζονται στις θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται πέρα από το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, ή στην περίπτωση που το παράκτιο κράτος έχει υιοθετήσει ΑΟΖ (Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη), πέρα από το εξωτερικό όριο της ΑΟΖ. Τα υπερκείμενα ύδατα και ο αντίστοιχος εναέριος χώρος υπάγονται στο καθεστώς της ανοικτής θάλασσας. Ο βυθός και το υπέδαφος της ανοικτής θάλασσας στο πλαίσιο της Σύμβασης ΔΘ υπάγονται είτε στην υφαλοκρηπίδα δεδομένου παράκτιου κράτους είτε στο διεθνή βυθό. Η έννοια αυτή αναπτύχθηκε σε αντιδιαστολή με την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης¹¹. Ως αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρική θάλασσα ή χωρικά ύδατα, ορίζεται η θαλάσσια ζώνη, η οποία εκτείνεται πέρα από την ξηρά και από τα εσωτερικά ύδατα και επί της οποίας το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία¹².

Η πρώτη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, έλαβε μέρος στη Γενεύη το 1958. Σε αυτή τη συνδιάσκεψη έγινε η πρώτη κωδικοποίηση κανόνων για την ανοικτή θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, τίθενται γενικοί κανόνες-περιορισμοί στην άσκηση των ελευθεριών και αναλύονται κάποιες επιμέρους ελευθερίες¹³. Στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της Σύμβασης ΔΘ προβλέπεται ότι οι ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας ασκούνται από τα κράτη «λαμβάνοντας

¹¹ Kariotis C. Theodore, "Greece and the Law of the Sea", σελ. 67-113, Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 1997

¹² Περράκης Ε. Στέλιος, «Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας», σελ. 65-93, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1996

¹³ Ιωάννου Κ.-Στρατή Α., «Δίκαιο της Θάλασσας», σελ. 223, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2000

προσηκόντως υπόψη τα συμφέροντα άλλων κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοιχτής θάλασσας, ως επίσης και τα δικαιώματα που παρέχονται από τη Σύμβαση σχετικά με τις δραστηριότητες της Περιοχής». Αυτό σημαίνει ότι είναι υποχρεωτική η συνεκτίμηση των συμφερόντων των άλλων κρατών κατά την άσκηση των σχετικών ελευθεριών και θα πρέπει να τηρείται η απαραίτητη ισορροπία ώστε η άσκηση μιας ελευθερίας από ένα κράτος να μην προκαλεί αδυναμία άσκησης από άλλο ή άλλα κράτη. Επιπροσθέτως σύμφωνα με τις παραγράφους 27 και 28 του ίδιου άρθρου θα πρέπει να λαμβάνονται αμοιβαίως υπόψη τόσο οι ελευθερίες όσο και τα κυρίαρχα δικαιώματα των παράκτιων κρατών.

Ως προς το περιεχόμενο της ελευθερίας της ανοιχτής θάλασσας, η διάταξη προβλέπει ότι η εν λόγω ελευθερία περιλαμβάνει την ελευθερία ναυσιπλοΐας, την ελευθερία υπέρπτησης, την ελευθερία τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων και σωληναγωγών, τηρούμενων των σχετικών διατάξεων που αφορούν την υφαλοκρηπίδα, την ελευθερία τοποθέτησης τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται κατά το διεθνές δίκαιο, τηρούμενων πάντα των σχετικών διατάξεων για την υφαλοκρηπίδα, την ελευθερία αλιείας με τους σχετικούς όρους που προβλέπονται στα άρθρα 116 έως και 120 της Σύμβασης για το Δίκαιο Θαλάσσης και τέλος, την ελευθερία της επιστημονικής έρευνας σύμφωνα με το σχετικό τμήμα της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας.

Ωστόσο, για να μην οδηγηθούμε σε αναρχία και κατάχρηση της αρχής της ελευθερίας ανοιχτής θάλασσας, θεσπίστηκαν από το διεθνές δίκαιο κάποιοι κανόνες που υποδεικνύουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί να ασκηθεί. Οι κανόνες αυτοί δημιουργήθηκαν με σκοπό την ύπαρξη της θαλάσσιας ασφάλειας και την προάσπιση της αρχής της ελευθερίας.

Ο κυριότερος οργανισμός που διαμόρφωσε την πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization), και ειδικά η Διεθνής Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (Safety Of Life At Sea). Πέρα από τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS, ο IMO υιοθετεί και άλλα μέτρα που έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια, είτε έμμεσα είτε άμεσα. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών

και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης «ISM Code» είναι ένα από τα βασικά εργαλεία για την αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων που πιστοποιούνται σύμφωνα με τον Κώδικα αυτό και αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες για τη ποιοτική ναυτιλία¹⁴.

Εκτός από τον IMO υπάρχουν και άλλοι οργανισμοί που παίζουν ρόλο στην ανάπτυξη, στην υλοποίηση και στην εφαρμογή πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια. Τέτοιοι οργανισμοί είναι ο IACS, ο ILO καθώς και οι ασφαλιστικές εταιρείες (P&I Clubs). Πέρα των οργανισμών αυτών, σπουδαίο ρόλο παίζουν, τα κράτη λιμένος, οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία, οι περιβαλλοντικές οργανώσεις, τα κράτη σημαίας, αλλά και τα κράτη λιμένος¹⁵.

Κατά κοινή ομολογία, η ασφάλεια είναι υπόθεση του κράτους ή της διεθνούς κοινότητας κρατών. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι η εφοπλιστική κοινότητα μένει αμέτοχη και δεν παίρνει πρωτοβουλίες. Οι εφοπλιστές καλούνται να ακολουθήσουν ένα συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο και κυρίως τη συνεπή εφαρμογή του. Δεν έχουν όμως κάποιο οικονομικό συμφέρον για να προσπαθήσουν να βελτιώσουν τους όρους ασφάλειας.

Αρκετές φορές η ποιότητα δεν αμείβεται στις αγορές. Αυτό συμβαίνει κυρίως στις φυσικές ή πραγματικές αγορές στις οποίες οι συναλλαγές εκκαθαρίζονται αμέσως και ονομάζονται «spot αγορές». Σε περίοδο όπου υπάρχει αυξημένη ζήτηση, όλα τα διαθέσιμα πλοία ναυλώνονται ανεξαρτήτως της καταλληλότητας τους ή όχι. Σε περίοδο δε που δεν υπάρχει υψηλή ζήτηση, προτιμάται συνήθως το λιγότερο κατάλληλο πλοίο καθώς προσφέρει χαμηλότερο ναύλο. Όταν ένας εφοπλιστής συμμορφώνεται αυτοβούλως στις επιταγές ασφάλειας αυξάνει το κόστος με άμεση συνέπεια να χάνει την ανταγωνιστικότητά του. Από την άλλη πλευρά, όταν κάποιος δεν συμμορφώνεται αυτοβούλως στις επιταγές ασφάλειας δεν υφίσταται σε

¹⁴ Kit-Fai Pun, "Safety management system registration in the shipping industry", International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 20 Iss 6 σελ. 704 – 721, 2003

¹⁵ Psaraftis, H.N., "Maritime Safety: To Be or Not to Be Proactive", WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 1, σελ. 3-16, October 2002

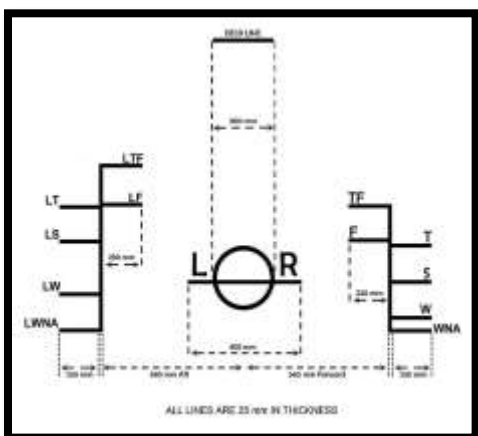
οικονομικό επίπεδο τις αρνητικές συνέπειες της επικίνδυνης δραστηριότητας του αφού αυτές βαρύνουν ως εξωτερικό κόστος το κοινωνικό σύνολο.

Έτσι υπήρξε η συνειδητοποίηση της ανάγκης να προσδιοριστούν νομοθετικά τα ελάχιστα αποδεκτά όρια θαλάσσιας ασφάλειας. Αυτό συνέβη στις δεκαετίες 1960 και 1970, όπου άρχισε να διαμορφώνεται ένα προληπτικό πλέγμα με πληθώρα διατάξεων δημόσιου χαρακτήρα που αποσκοπούν να καλύψουν διάφορες πηγές κινδύνου για την ασφάλεια. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization/IMO) καθώς και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization/ILO) έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση αυτού του πλέγματος.

Το κύριο αντικείμενο της ρύθμισης είναι το πλοίο από την σκοπιά της τεχνικής του λειτουργίας. Η αποσπασματική προσέγγιση του προβλήματος οδηγεί στην μη ορθή αντιμετώπιση του. Κάθε διάταξη αντιμετωπίζει με πληθώρα λεπτομερειακών διατάξεων, ένα τμήμα του πλοίου ή μιας κατηγορίας πλοίων (τρόπος κατασκευής, μηχανολογικά, ικανότητα και εργασία πληρωμάτων), προσπαθώντας να καλύψει τις περισσότερο ζημιογόνες πλευρές που έχει κάθε πλοίο. Οι κυριότεροι νομοθετικοί άξονες του αρχικού πλέγματος είναι πέντε και θα αναλυθούν στις επόμενες παραγράφους αυτού του κεφαλαίου.

2.2 Η Διεθνής Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης 66/88 του Λονδίνου

Με τον όρο γραμμή φόρτωσης ή Plimsollline ή γραμμή μέγιστου φορτίου είναι η ίσαλος που σύμφωνα με τους υπολογισμούς που γίνονται κατά τη σχεδίαση, θα πλέει το πλοίο στην κατάσταση πλήρους φόρτωσης. Σε αυτή αντιστοιχεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα από τους νηογνώμονες κατά το καλοκαίρι, όταν το πλοίο είναι ζυγοσταθμισμένο.



Εικόνα 2.2.1: Γραμμές φόρτωσης



Εικόνα 2.2.2: Γραμμές φόρτωσης πάνω σε πλοίο

Η ίσαλος γραμμή θέρους θεωρείται ως ίσαλος κατασκευής ή ίσαλος υπολογισμού του πλοίου διότι είναι εκείνη, η οποία λαμβάνεται σαν βάση για τη μελέτη του σκάφους και τον προσδιορισμό των άλλων γραμμών φόρτωσης. Η γραμμή φόρτωσης απεικονίζεται με ειδική σήμανση στο μέσον του πλοίου και δεξιά και αριστερά.

Ο σκοπός είναι να καθορίσει το ύψος εξάλων δηλαδή το ύψος από την επιφάνεια της θάλασσας και επάνω που θα έχει ένα πλοίο όταν πλέει σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές και σε συγκεκριμένες εποχές του χρόνου. Στην ουσία μας εξασφαλίζουν ότι κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες θα έχουμε επαρκή εφεδρική πλευστότητα.

Η Διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως υπογράφηκε στις 5 Απριλίου του 1966 στο Λονδίνο, τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1988 και αναθεωρήθηκε το 2003. Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φόρτωσης 66/88, όλες οι εκχωρημένες γραμμές φορτίου πρέπει να αναγράφεται στο μέσο του πλοίου σε κάθε πλευρά των πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες. Οι προσδιορισμοί των εξάλων των πλοίων υπολογίζονται ή ελέγχονται από τους νηογνώμονες, οι οποίοι εκδίδουν διεθνή πιστοποιητικά Γραμμής Φόρτωσης, σύμφωνα με την νομοθεσία των συμμετεχόντων κρατών.

Τα παραρτήματα της σύμβασης περιέχουν διάφορους κανονισμούς για τον καθορισμό των γραμμών φόρτωσης, καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με τη σήμανση και τον έλεγχο των σημάτων, των όρων εκχώρησης των εξάλων, του ύψους των εξάλων, τους πίνακες και τις διορθώσεις, τις ειδικές διατάξεις για τα πλοία που προορίζονται για τη μεταφορά της ξυλείας και την προβλεπόμενη μορφή των πιστοποιητικών της Διεθνούς Γραμμής Φόρτωσης.

Σύμφωνα με τα παραρτήματα της σύμβασης, λαμβάνονται επίσης υπόψιν οι πιθανοί κίνδυνοι που μπορούν να εμφανιστούν σε διαφορετικές ζώνες και διαφορετικές εποχές και αναφέρονται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν για πόρτες, στόμια και άλλα.

Στη Διεθνή Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης υπάρχουν τρία παραρτήματα. Το πρώτο παράρτημα χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια και περιλαμβάνει ένα γενικό μέρος, τους όρους καθορισμού ύψους εξάλων, το ύψος των εξάλων και ειδικές απαιτήσεις για τα ύψη εξάλων των πλοίων που μεταφέρουν ξυλεία. Στο δεύτερο παράρτημα αναφέρονται οι ζώνες, οι περιοχές και οι εποχιακές περίοδοι. Το τρίτο

παράρτημα περιέχει τα πιστοποιητικά, συμπεριλαμβανομένου και του Διεθνές Πιστοποιητικού Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Certificate).

Το 1988 έχουμε την έγκριση του πρωτοκόλλου όπου κατά κύριο λόγο υιοθετήθηκε με σκοπό την εναρμόνιση επιθεώρησης και πιστοποίησης, απαίτηση της Σύμβασης παρόμοια με εκείνες που περιλαμβάνονται στη SOLAS και MARPOL 73/78. Το Πρωτόκολλο αυτό εγκρίθηκε στις 11 Νοεμβρίου του 1988 και η είχε έναρξη ισχύος στις 3 Φεβρουαρίου του 2000.

Έπειτα είχαμε τροποποιήσεις που έγιναν το 1995. Εγκρίθηκαν στις 23 Νοεμβρίου του 1995 και είχαν έναρξη ισχύος 12 μήνες μετά από την αποδοχή από τα δύο τρίτα των συμβαλλόμενων κρατών. Οι τροποποιήσεις αυτές άλλαξαν καθώς το 2003 υπήρξαν νέες. Εγκρίθηκαν τον Ιούνιο του 2003 και είχαν έναρξη ισχύος την 1^η Ιανουαρίου του 2005.

Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος Β του Πρωτοκόλλου 1988 Γραμμών Φόρτωσης περιλαμβάνουν έναν αριθμό σημαντικών αναθεωρήσεων, και ιδίως των κανονισμών που αφορούν: τις κοπώσεις και την ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση, τις υπερκατασκευές και διαφράγματα, τις στεγανές πόρτες, τη θέση των ανοιγμάτων των κυτών, των θυρών και των εξαεριστικών, τις μπουκαπόρτες, τα ανοίγματα μηχανοστασίου, τα διάφορα ανοίγματα των υπερκατασκευών, τις παραφωτίδες, την προστασία του πληρώματος και τα μέσα για την ασφαλή διέλευση του πληρώματος στο κατάστρωμα.

Η σημασία της γραμμής φόρτωσης είναι πολύ μεγάλη. Πέρα από τον προφανή, λόγω της ασφάλειας του πλοίου, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους κανονισμούς υπάρχουν σοβαρότατες κυρώσεις. Όλοι οι πλοίαρχοι και υποπλοίαρχοι θα πρέπει να δίνουν μεγάλη προσοχή όταν υπολογίζουν την φόρτωση του πλοίου και θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις ζώνες τις οποίες θα διέλθει το πλοίο, προϋπολογίζοντας τα βυθίσματα του πλοίου ώστε να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς.

2.3 Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 78)

Στις 18 Μαρτίου 1967 το δεξαμενόπλοιο Torrey Canyon προσέκρουσε στις βραχώδεις ακτές της Κορνουάλης. Στο θαλάσσιο περιβάλλον διέρρευσαν 119.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου προέλευσης Κουβέιτ. Οι απόπειρες καύσης της

πετρελαιοκηλίδας απέβησαν άκαρπες και η βρετανική κυβέρνηση διέταξε το βομβαρδισμό του πλοίου, ώστε να αποφευχθεί η περαιτέρω διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα. Το σχέδιο αυτό πέτυχε εν μέρει, αλλά δεν απέτράπη η ρύπανση πολλών περιοχών της νοτιοδυτικής Αγγλίας.

Επίσης σημειώθηκαν σημαντικές ζημιές στις περιουσίες των ντόπιων, καθώς η πετρελαιοκηλίδα προκάλεσε ρύπανση στις τουριστικές παραλίες. Η ρύπανση έφθασε στα νησιά Channel και στη Βρετάνη, προκαλώντας ζημιές στις περιουσίες των κατοίκων των παράκτιων περιοχών και ιδιαίτερα στις παραλίες πλήττοντας τον παράκτιο τουρισμό. Το ατύχημα του Torrey Canyon υπήρξε η πρώτη μεγάλη καταστροφή δεξαμενόπλοιου που προκάλεσε το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινής γνώμης λόγω της ευρύτατης κάλυψης από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε το έναυσμα για τη διοργάνωση πολλών Διεθνών Διασκέψεων με θέμα τις αποζημιώσεις για ρύπανση από πετρελαιοκηλίδες.

Η Σύμβαση MARPOL θεωρείται μια από τις σπουδαιότερες στον τομέα της ρύπανσης. Η Σύμβαση αυτή αποσκοπεί στην «πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες και την ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής απόρριψης του πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών».¹⁶ Η Σύμβαση αυτή επίσης καθιερώνει γενικά εφαρμόσιμες σταθερές και αυστηρότερα μέτρα ελέγχου της ρύπανσης σε ορισμένες διεθνώς καθορισμένες «ειδικές περιοχές». Σε αυτές τις ειδικές περιοχές κάθε απόρριψη πετρελαιοειδών από δεξαμενόπλοια και άλλα πλοία με dwt μεγαλύτερη των 40.000 απαγορεύεται πλήρως. Ως ειδικές περιοχές¹⁷ στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL αναφέρεται η Μεσόγειος μαζί με τις περιοχές της Βαλτικής, της Ερυθράς Θάλασσας, του Περσικού Κόλπου και της Μαύρης Θάλασσας.

Στις 2 Οκτωβρίου του 1983 άρχισε η μερική ισχύς της Σύμβασης MARPOL. Για να τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση έπρεπε να επικυρωθεί από τουλάχιστον 15 κράτη, τα οποία σε συνδυασμό πρέπει να διαθέτουν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας¹⁸. Δεν υπήρξε όμως άμεση ανταπόκριση από τα μέλη καθότι μέχρι το 1976 είχε επικυρωθεί η

¹⁶ Βλάχος Π. Γεώργιος, «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», σελ. 447, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007

¹⁷ Marine Pollution Bulletin, Volume 22, Issue 5, May 1991, σελ. 218-129

¹⁸ <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

Σύμβαση μόνο από τρεις χώρες. Οι χώρες αυτές ήταν η Ιορδανία, η Κένυα, και η Τυνησία οι οποίες κατείχαν λιγότερο από 1% του παγκόσμιου στόλου.

Οι οικονομικές και οι τεχνικές δυσχέρειες κατέστησαν την επικύρωση της Σύμβασης χρονοβόρα. Οι διαδικασίες επικύρωσης επισπεύτηκαν με την υιοθέτηση του πρωτοκόλλου το 1978 που έθετε τις προϋποθέσεις για να γίνει κάποιο κράτος –μέλος της σύμβασης αν και υπήρχε και μια άλλη αξίωση, τα κράτη που θα επικύρωναν τη σύμβαση να κατείχαν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

2.3.1 Τα παραρτήματα και τα πρωτόκολλα της Σύμβασης MARPOL

Η Διεθνής αυτή Σύμβαση αποτελεί συνδυασμό δύο συνθηκών που υιοθετήθηκαν το 1973 και 1978 και ανανεώθηκαν με τροποποιήσεις- βελτιώσεις διαμέσου των χρόνων. Ουσιαστικά, η Σύμβαση περιέχει έξι παραρτήματα και δύο πρωτόκολλα τα οποία ορίζουν τις λεπτομέρειες των κανονισμών. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται τα παραρτήματα και τα πρωτόκολλα της Σύμβασης¹⁹.

| | | |
|-----------|---|---------------------------|
| Annex I | Ρύπανση από Πετρέλαιο | Έναρξη Ισχύος: 2/10/1983 |
| Annex II | Ρύπανση από Υγρές Επιβλαβείς Ουσίες Χύμα | Έναρξη Ισχύος: 6/4/1987 |
| Annex III | Ρύπανση από Επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα | Έναρξη Ισχύος: 1/7/1992 |
| Annex IV | Ρύπανση από Λύματα | Έναρξη Ισχύος: 27/11/2003 |
| Annex V | Ρύπανση από Απορρίμματα | Έναρξη Ισχύος: 31/12/1988 |
| Annex VI | Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία | Έναρξη Ισχύος: 21/11/2006 |

Πίνακας 2.3.1: Παραρτήματα της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL

¹⁹ Τσελέντης Βασίλης, «Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία», σελ. 70-96, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2008

| | | |
|-------------|---|-----------------------|
| Protocol I | Υποχρεωτικές Αναφορές Περιστατικών Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες | Άρθρο 8 της Σύμβασης |
| Protocol II | Διαδικασία Διαιτησίας για Διακανονισμό Διαφωνιών | Άρθρο 10 της Σύμβασης |

Πίνακας 2.3.2: Πρωτόκολλα της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL

2.4 Η Διεθνής Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea-SOLAS) και το Πρωτόκολλο του 1978

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα υιοθετήθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα την 1^η Νοεμβρίου του 1974, τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου του 1980 και είναι η πιο σημαντική σύμβαση ασφάλειας που σχετίζεται με τη ναυτιλιακή ασφάλεια²⁰. Η Σύμβαση αυτή αναφέρεται κυρίως σε θέματα όπως η κατανομή και η σταθερότητα των φορτίων, μηχανημάτων και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, πρόβλεψη για εξουδετέρωση πυρκαγιών, σωσίβια, εξαρτήματα καθώς και μηχανήματα ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας.

Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία των πλοίων, οι οποίες θα είναι συμβατές με την ασφάλειά τους. Τα κράτη είναι υπεύθυνα για την διασφάλιση ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις, καθώς και ότι όλα τα πλοία τους είναι προμηθευμένα με μια σειρά από πιστοποιητικά που προβλέπονται στη Σύμβαση²¹.

Η Σύμβαση έχει περάσει από τέσσερα στάδια και τροποποιήσεις. Η πρώτη εκδοχή της Σύμβασης υιοθετήθηκε από τη Συνδιάσκεψη του 1914 με αφορμή το ναυάγιο του Τιτανικού. Η δεύτερη εκδοχή υιοθετήθηκε το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το

²⁰ Δουμάνης Δ.Α., «Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα», Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, σελ. 31, Εκδόσεις Ναυτικών και τεχνικών Βιβλίων Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, Πειραιάς, 2004

²¹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), International Maritime Organization, 2013

1960. Η τελευταία τροποποίηση αποτέλεσε ουσιαστικά την πρώτη εργασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και φυσικά ήταν ένα μεγάλο βήμα για την εναρμόνιση των κανονισμών και των πρακτικών με τις νέες τεχνολογικές και ναυπηγικές εξελίξεις.

2.4.1 Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS

Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, το περιεχόμενό τους καθώς και τα παραρτήματα τους παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες²².

| | |
|---------------|--|
| Κεφάλαιο I | Γενικές Οδηγίες. |
| Κεφάλαιο II-1 | Κατασκευές, Υποδιαίρεση και Ευστάθεια. Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις. |
| Κεφάλαιο II-2 | Πρόληψη και Προστασία από Πυρκαγιά. Κατάσβεση Πυρκαγιάς. |
| Κεφάλαιο III | Σωστικά Μέσα και Διατάξεις. |
| Κεφάλαιο IV | Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία. |
| Κεφάλαιο V | Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας. |
| Κεφάλαιο VI | Μεταφορά Σιτηρών. |
| Κεφάλαιο VII | Μεταφορά Επικινδύνων Φορτίων. |
| Κεφάλαιο VIII | Πυρηνοκίνητα Πλοία. |
| Κεφάλαιο IX | Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των σκαφών. |
| Κεφάλαιο X | Μέτρα ασφάλειας για ταχύπλοα σκάφη. |
| Κεφάλαιο XI-1 | Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας. |
| Κεφάλαιο XI-2 | Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας. |
| Κεφάλαιο XII | Επιπρόσθετα μέτρα ασφάλειας για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων. |
| Κεφάλαιο XIII | Πιστοποίηση. |
| Κεφάλαιο XIV | Προσωρινή Πιστοποίηση. |
| Κεφάλαιο XV | Μορφές πιστοποιητικών. |
| Κεφάλαιο XVI | Επαλήθευση. |

Πίνακας 2.4.1.1: Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS

²² Lloyd's Register Rulefinder 2005 – Version 9.4, SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea, 2009

| | |
|---------------|--|
| Παράρτημα I | Πιστοποιητικά. |
| Παράρτημα II | Τροποποιήσεις του έτους 1991. |
| Παράρτημα III | Πιστοποιητικά και Έγγραφα που πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο. |

Πίνακας 2.4.1.2: Τα Παραρτήματα της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS

Η Σύμβαση SOLAS αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και βέβαια αλληλοσυμπληρώνεται με τη Σύμβαση MARPOL 73/78 όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η δικαιοδοσία σύμφωνα με τη SOLAS ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Σε αρκετές περιπτώσεις όμως το παράκτιο κράτος μπορεί να έχει ένα βαθμό ελέγχου. Αυτό συμβαίνει κυρίως όταν αλλοδαπά πλοία που φέρουν τη σημαία κάποιου συμβαλλόμενου κράτους χρησιμοποιούν τα λιμάνια του.

Στην Συνδιάσκεψη του IMO το 1978 για την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, υιοθετήθηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης, σύμφωνα με το οποίο καθιερώθηκαν τρία βασικά ζητήματα. Καθιερώθηκε το σύστημα αδρανούς αερίου ή αλλιώς Inert Gas System, ένα αέριο που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου, ώστε να γίνεται αδύνατη η καύση των υδρογονανθράκων. Επίσης καθιερώθηκαν τα πρόσθετα ραντάρ και τέλος, η διπλή δυνατότητα πλοήγησης.

2.4.2 Η Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS στη χώρα μας και η σχετική Νομολογία

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS κυρώθηκε από την Ελληνική Νομοθεσία με το Νόμο 1045/1980: «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και άλλων τινών διατάξεων». Με το Π.Δ. 199/2005 έγινε η κύρωση από το Ελληνικό Κράτος των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (SOLAS'74), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5^η Δεκεμβρίου του 2000 με την απόφαση MSC 99(73)

της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Επιπροσθέτως με το Π.Δ. 137/2007 έγινε η κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (SOLAS'74) όπως αυτές υιοθετήθηκαν στις 20 Μαΐου του 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 SOLAS 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν στις 20 Μαΐου του 2004 με την απόφαση MSC 154 (78)/20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Πέρα όμως από την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, κρίνεται απαραίτητο να αναφερθεί και η σχετική ελληνική νομοθεσία βάση της οποίας υιοθετείται η Σύμβαση αυτή. Σύμφωνα με το Κοινό Δίκαιο και το άρθρο 6 του Νόμου 551/1915, ο παθών από ναυτεργατικό ατύχημα ή σε περίπτωση θανάτου του οι συγγενείς του, δικαιούνται να εγείρουν αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση μόνο αν το ατύχημα οφείλεται σε μη τήρηση ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών σχετικά με τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο, οι οποίοι εκτός των γενικών κανόνων και διευθυντηρίων αρχών για την ασφαλή διεξαγωγή των πλόων καθορίζουν και ειδικά μέτρα ασφαλείας των εργαζομένων. Επίσης με την Κύρωση του Νόμου 1045/1980 «περί της ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (SOLAS) 1974, και το Κεφάλαιο 1 του Κανονισμού 10 προβλέπεται ότι «το σκάφος, οι μηχανές και ο εξοπλισμός ενός φορτηγού πλοίου, θα επιθεωρούνται μετά τη συμπλήρωση της κατασκευής αυτών και κατόπιν, κατά τέτοιο τρόπο και χρονικά διαστήματα, ως η Αρχή ήθελε κρίνει αναγκαίο για να εξασφαλισθεί ότι η κατάσταση αυτών είναι από πάσης φύσεως ικανοποιητική». Επιπροσθέτως στον Κανονισμό 11, όπως αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο Λονδίνου 1978 με την κύρωση του Νόμου 1159/1981, προβλέπεται ότι «η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα διατηρείται συμφώνως προς τις διατάξεις της Σύμβασης και του παρόντος Πρωτοκόλλου, ώστε να

εξασφαλίζεται ότι το πλοίο θα παραμείνει ικανό να ανοίγει στη θάλασσα χωρίς κανένα κίνδυνο για το ίδιο ή τους επιβαίνοντες αυτού»²³.

Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25, 26 και 914 του ΑΚ και 1, 2 και 3 επ. ΔΣΡ (Διεθνής Σύμβαση Ρώμης), 1 και 16 κν 551/1915 και 66 ΚΙΝΔ (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) συνάγεται το συμπέρασμα ότι η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα είναι διάφορη και δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία²⁴. Μπορεί να επιδικαστεί χρηματική ικανοποίηση λόγω οδύνης των συγγενών θανόντος ναυτικού εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν.

2. 5 Η Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)

Η Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στις 7 Ιουλίου του 1978 και είχε έναρξη ισχύος το 1984²⁵.

Η Διεθνής Συνδιάσκεψη που έλαβε χώρα στο Πεκίνο το Ιούλιο του 1995 υιοθέτησε τροποποιήσεις καθώς και το νέο κώδικα της STCW. Την 1^η Φεβρουαρίου του 1997 εκδόθηκε και τέθηκε σε εφαρμογή από τον ΙΜΟ το νέο αναθεωρημένο κείμενο της σύμβασης και του κώδικα.

2.5.1 Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)

Το κείμενο της Σύμβασης περιέχει κανονισμούς με αντίστοιχες τεχνικές οδηγίες υπό μορφή κώδικα. Οι κανονισμοί αυτοί είναι ομαδοποιημένοι σε οκτώ κεφάλαια.

²³Απόφαση Εφετείου Πειραιά 1088/03, Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας 32/04, σελ. 22, Πειραιάς 2003

²⁴Απόφαση Εφετείου Πειραιά 155/02, Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας 30/01, σελ. 448, Πειραιάς 2002

²⁵[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)

| | |
|---------------|--|
| Κεφάλαιο I | Γενικές Διατάξεις |
| Κεφάλαιο II | Πλοίαρχος, Αξιωματικοί και Προσωπικό Καταστρώματος |
| Κεφάλαιο III | Αξιωματικοί και Προσωπικό Μηχανής |
| Κεφάλαιο IV | Ραδιοεπικοινωνίες και Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών |
| Κεφάλαιο V | Ειδική εκπαίδευση και Απαιτήσεις για το προσωπικό Συγκεκριμένων Τύπων Πλοίων |
| Κεφάλαιο VI | Αντιμετώπιση Έκτακτων Περιστατικών, Ιατρική Βοήθεια και Τεχνική Επιβίωσης |
| Κεφάλαιο VII | Εναλλακτικά Πιστοποιητικά |
| Κεφάλαιο VIII | Τήρηση Φυλακών |

Πίνακας 2.5.1.1: Τα Κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)

Στο πρώτο Κεφάλαιο αναφέρονται οι γενικές διατάξεις που αφορούν απαραίτητες διοικητικές ρυθμίσεις προς εφαρμογή της Σύμβασης. Στο Κεφάλαιο II εμπεριέχονται όλες οι γενικές διατάξεις που αφορούν τις πληροφορίες και το γνωστικό αντικείμενο τόσο του πλοίαρχου όσο και των αξιωματικών του καταστρώματος. Στο Κεφάλαιο III εμπεριέχονται όλες οι διατάξεις που αφορούν στο απαραίτητο γνωστικό αντικείμενο των αξιωματικών μηχανής. Στο τέταρτο Κεφάλαιο έχουμε τις διατάξεις που αφορούν στο γνωστικό αντικείμενο του προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών ενώ το πέμπτο Κεφάλαιο αναφέρεται στην ειδική εκπαίδευση που πρέπει να έχει το προσωπικό συγκεκριμένων τύπων πλοίων όπως για παράδειγμα το προσωπικό επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων (Ro-Ro).

Το Κεφάλαιο IV περιέχει ρυθμίσεις που αφορούν την υποχρεωτική εκπαίδευση έτσι ώστε να εξοικειωθούν τα νέα μέλη του πληρώματος που νηολογούνται. Εκτός από τα νέα μέλη, ειδική εκπαίδευση προβλέπεται για τους χειριστές σωσίβιων λέμβων και ταχυπλόων σωσίβιων λέμβων για τα άτομα που είναι αρμόδια για την άμεση επέμβαση σε περίπτωση πυρκαγιάς, για την παροχή πρώτων βοηθειών και ιατρικής μέριμνας σε περίπτωση ανάγκης. Στο έβδομο Κεφάλαιο ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τα κράτη μέλη τα οποία εκδίδουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά σε ναυτικούς που διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα για την εκτέλεση φυλακής κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησης είτε στη γέφυρα είτε στο μηχανοστάσιο. Στο όγδοο και τελευταίο

Κεφάλαιο της Σύμβασης αναφέρονται οι ρυθμίσεις για την εκτέλεση της φυλακής, όπως για παράδειγμα οι υποχρεωτικές ώρες ανάπαυσης για το πλήρωμα που εκτελεί φυλακή.

2.5.2 Η σημασία της Σύμβασης STCW και οι τροποποιήσεις της

Το κλειδί για τη διατήρηση ενός ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διατήρηση καθαρών ωκεανών εναπόκειται σε όλους τους ναυτικούς που εργάζονται παγκοσμίως. Η παρακολούθηση των προτύπων και ο επαγγελματισμός με τον οποίο εκτελούν τα καθήκοντα τους πάνω στο πλοίο αποτελούν βασικά ζητήματα για την ασφάλεια τόσο της ανθρώπινης ζωής όσο και του θαλάσσιου περιβάλλοντος²⁶.

Η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών του 1978, όπως έχει τροποποιηθεί το 1995 και ξανά το 2010, θέτει τα πρότυπα αυτά, διέπει τη χορήγηση πιστοποιητικών και ελέγχει την τήρηση φυλακών. Οι διατάξεις της δεν ισχύουν μόνο για τους ναυτικούς, αλλά επίσης για τους πλοιοκτήτες, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές.

Κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980, ήταν σαφές ότι η Διεθνής Σύμβαση STCW 78 δεν είχε επιτύχει τον στόχο της ο οποίος ήταν η υιοθέτηση επαγγελματικών προτύπων σε παγκόσμιο επίπεδο. Γι' αυτό το λόγο ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποφάσισε να τροποποιήσει την Σύμβαση. Αυτό έγινε στις αρχές του 1990, και η τροποποιημένη σύμβαση ονομαζόταν τότε STCW 95.

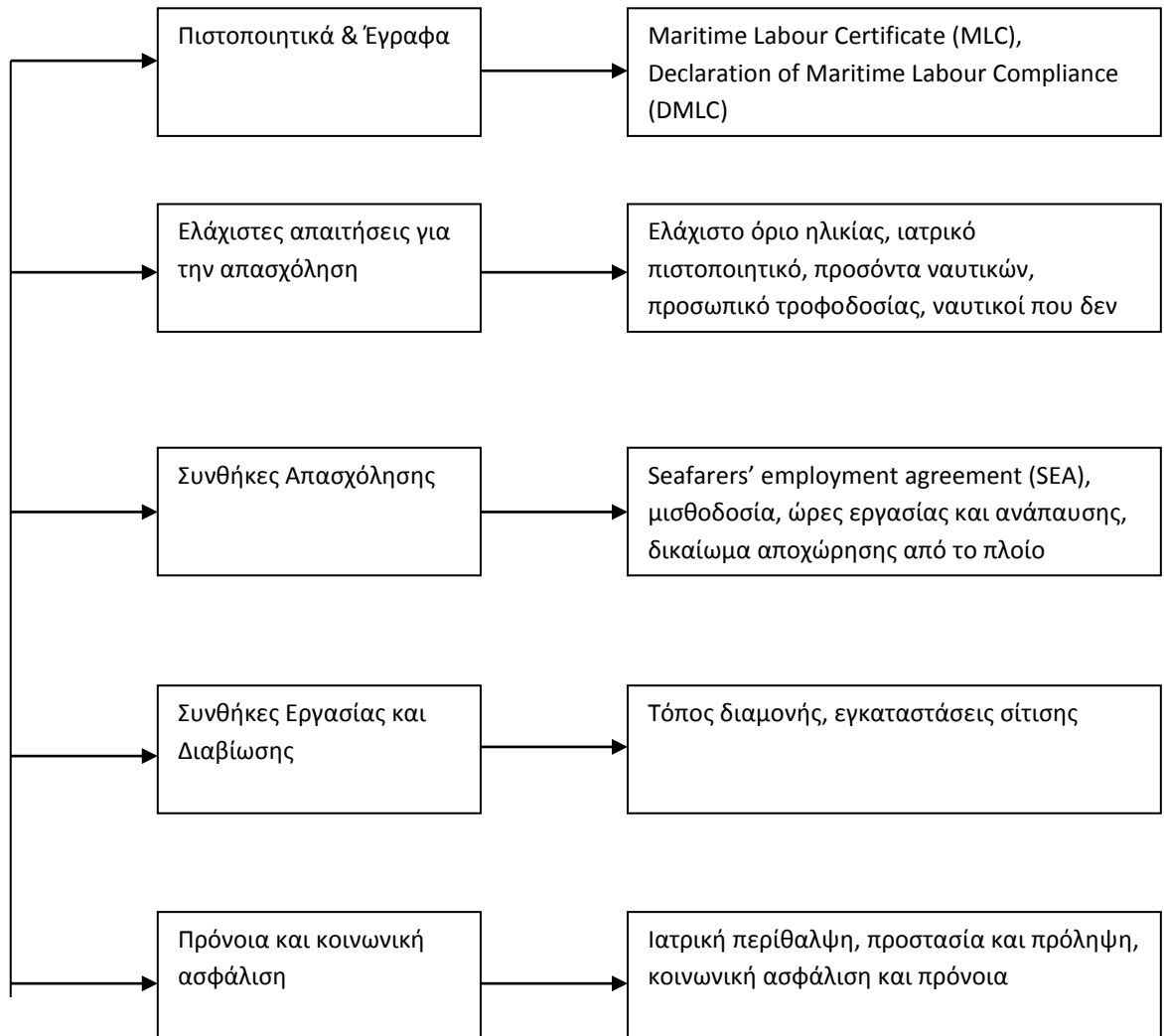
Οι τροποποιήσεις της Μανίλας του 2010 είχε ως στόχο να συμπεριλάβει όλες τις συμφωνηθείσες αλλαγές από το 1995, να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της νέας τεχνολογίας, τις ασυνέπειες, τις ερμηνείες και τις παρωχημένες διατάξεις.

Υπήρξε ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση των διατάξεων ελέγχου και επικοινωνίας της πιστοποίησης στο Κεφάλαιο I και την αντιμετώπιση των ειδικών απαιτήσεων που αφορούν τις υπεράκτιες και θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Υπήρξε επίσης μια γενική δέσμευση για την εναρμόνιση με της τροποποιημένης Σύμβασης

²⁶ Capt Philip McCarter, "STCW '95: implementation issues", Marine Policy, Vol. 23, No. 1, σελ. 11-24, 1999

STCW, όπου αυτό ήταν εφικτό, με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 που εκδόθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO)²⁷.

Σύμφωνα με την Σύμβαση αυτή του 2006 η αξιοπλοΐα ενός πλοίου υπόκεινται σε μια σειρά παραγόντων. Στο παρακάτω σχήμα περιγράφονται οι κύριες κατηγορίες θεμάτων που αφορούν την αξιοπλοΐα ενός πλοίου σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας²⁸.



Σχήμα 2.5.2.1: Παράγοντες που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα

Αν και η Σύμβαση STCW 78 επικεντρώθηκε σχεδόν αποκλειστικά στη γνώση, η έμφαση της Σύμβασης STCW-95 έχει μετατοπιστεί στις πρακτικές δεξιότητες και στις

²⁷ STCW A guide for Seafarers, Taking into account the 210 Manila amendments, International Transport Worker's Federation, 2015

²⁸ Pengfei Zhang, Efwaed Phillips, "Safety first: Reconstructing the concept of seaworthiness under the maritime labor convention 2006", Marine Policy, 2016

ικανότητες που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί υποστηριζόμενοι από θεωρητικές γνώσεις. Οι τροποποιήσεις του 2010 συνέχισαν να τονίζουν την ικανότητα σαν το κύριο πλεονέκτημα και όχι τη θαλάσσια υπηρεσία ή την περίοδο της εκπαίδευσης. Το πρότυπο που θέτει η σύμβαση ισχύει για τους ναυτικούς όλων των βαθμίδων που υπηρετούν σε ποντοπόρα εμπορικά πλοία που είναι νηολογημένα υπό η σημαία μιας χώρας- μέλους στη Σύμβαση.

Ο όρος «ποντοπόρα πλοία» περιλαμβάνει όλα τα εμπορικά πλοία που εκτελούν εσωτερικούς ή διεθνείς πλόες. Η Σύμβαση STCW δεν ισχύει για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά πολεμικά πλοία ή οποιοδήποτε άλλο κρατικό ή λειτουργικό πλοίο που εκτελεί πλοο σε μη εμπορική υπηρεσία, όπως για παράδειγμα τα αλιευτικά σκάφη, τα σκάφη αναψυχής που δεν ασχολούνται με το εμπόριο και τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής.

Η Σύμβαση STCW 95 έχει ήδη γίνει αποδεκτή από όλους τους σημαντικούς προμηθευτές εργασίας και τους νηογνώμονες. Αυτό σημαίνει ότι είναι αποδεκτή από ποσοστό μεγαλύτερο του 98 τοις εκατό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ήταν ιδιαίτερα σημαντική η συγκεκριμένη Σύμβαση διότι άρχισε να δίνεται έντονη προσοχή στον ανθρώπινο παράγοντα. Αυτό συνέβη κυρίως όταν διαπιστώθηκε ότι το 80 τοις εκατό των ατυχημάτων οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα²⁹. Έτσι με την σωστή εκπαίδευση και κατάρτιση θα έχουμε μείωση του αριθμού των ατυχημάτων.

2. 6 Η Διεθνής Σύμβαση του ILO για τους ελάχιστους όρους ασφαλείας των εμπορικών πλοίων

Η Γενική Συνδιάσκεψη του Διεθνούς Οργανισμού για την εργασία (International Labour Organization/ILO) συγκλήθηκε για ογδοηκοστή τέταρτη φορά στις 8 Οκτώβριου του 1996 στη Γένοβα και λαμβάνοντας υπ' όψιν τις διατάξεις περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 1976 και το Πρωτόκολλο του 1996, τη Σύμβαση για την Επιθεώρηση της Εργασίας του 1996 καθώς και τη Σύμβαση για την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) αποφάσισε και επικύρωσε διάφορες

²⁹Donald Liu, "Structural Safety of Ships", σελ.15, 2001

προτάσεις που είχαν γίνει και στην Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982.

Η αναθεώρηση των μισθών, οι ώρες εργασίας του πληρώματος καθώς και η επάνδρωση των πλοίων ήταν τα κύρια θέματα με τα οποία ασχολήθηκε η Σύμβαση. Η Σύμβαση απαρτίζεται από έξι μέρη και είκοσι τέσσερα επιμέρους άρθρα³⁰. Η δομή της Σύμβασης παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

| | |
|-----------|---|
| Μέρος I | Πεδίο Εφαρμογής και Ορισμοί |
| Μέρος II | Ώρες Εργασίας και Ανάπαυσης των Ναυτικών |
| Μέρος III | Επάνδρωση των Πλοίων |
| Μέρος IV | Ευθύνες των Πλοιοκτητών και των Πλοιάρχων |
| Μέρος V | Εφαρμογή |
| Μέρος VI | Τελικές Διατάξεις |

Πίνακας 2.6.1: Μέρη Διεθνούς Σύμβασης του ILO για τους ελάχιστους όρους ασφαλείας των εμπορικών πλοίων

Η χώρα μας έχει πλέον κυρώσει με τον Νόμο 948/1979³¹ τις Διεθνείς Συμβάσεις του ILO. Αρχικά έχουμε την κύρωση 7/1920 «περί ελάχιστου ορίου ηλικίας παραδοχής παιδων εν τη ναυτική υπηρεσία» με τον Νόμο 4211/1929³². Εν συνεχεία έχουμε την κύρωση 8/1920 «περί αποζημιώσεως λόγω ανεργίας εις περίπτωσιν απώλειας πλοίου εκ ναυαγίου» με το Νόμο 4004/1929³³, την κύρωση 9/1920 «περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς» με το Νόμο 4369/1929³⁴, την κύρωση 15/1921 «περί του καθορισμού ελάχιστου ορίου ηλικίας προς πρόσληψιν νέων υπό την ιδιότητα θερμαστού ή ανθρακέως» με τον Νόμο 4505/1930³⁵, την κύρωση «περί υποχρεωτικής ιατρικής εξετάσεως παιδων και εφήβων εργαζομένων επί το πλοίο» με τον Νόμο 4674/1930³⁶. Τέλος έχουμε την κύρωση 23/1926 «περί παλιννοστήσεως των ναυτικών με το Νόμο

³⁰<http://www.ilo.org/global/standards/lang--en/index.htm>

³¹ΦΕΚ Α 167/25-7-79

³²ΦΕΚ Α 246/25-7-29

³³ΦΕΚ Α 77/28-2-29

³⁴ΦΕΚ Α 291/17-8-29

³⁵ΦΕΚ Α 102/7-4-30

³⁶ΦΕΚ Α 156/12-5-30

1130/1981³⁷ και την κύρωση «περί αναγραφής του βάρους επί των μεταφερόμενων δια πλοίου μεγάλων δεμάτων με το Νόμο 30/31.10.1935³⁸.

Πέρα από τις ανωτέρω αναφερόμενες κυρώσεις το Ελληνικό Κράτος έχει προβεί και σε πολλές ακόμα κυρώσεις των διατάξεων του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

2.7 Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (International Safety Management Code, ISM Code)

Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας έγινε υποχρεωτικός το 1998. Αντικειμενικός στόχος του Κώδικα είναι να εξασφαλισθεί η ασφάλεια, να προληφθεί ο τραυματισμός ανθρώπων ή η απώλεια της ανθρώπινης ζωής, και να αποφευχθεί ζημιά στο περιβάλλον, ειδικά στο θαλάσσιο περιβάλλον, και στην περιουσία. Ο βασικός σκοπός του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος είναι να καθιερώσει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.

Ο Κώδικας καθιερώνει στόχους και απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) που θα καθοριστούν από την εταιρεία, η οποία ορίζεται ως η πλοιοκτήτρια ή οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, που έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου³⁹.

Η εταιρεία έχει την υποχρέωση να επιδείξει και να εφαρμόσει μια πολιτική για την επίτευξη αυτών των στόχων. Αυτό περιλαμβάνει την παροχή των αναγκαίων πόρων και υποστήριξη των ατόμων που εργάζονται στην ξηρά. Κάθε εταιρεία αναμένεται να ορίσει ένα ή περισσότερα πρόσωπα στην ξηρά που έχουν απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης. Οι διαδικασίες που απαιτούνται από τον κώδικα

³⁷ΦΕΚ Α 38/13-3-81

³⁸ΦΕΚ 509/31-10-35

³⁹ <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>

θα πρέπει να τεκμηριώνονται και να συγκεντρώνονται σε ένα Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ασφάλειας, αντίγραφο της οποίας θα πρέπει να διατηρείται και πάνω στο πλοίο. Για το πλοίο εκδίδεται από την Αρχή της χώρας της σημαίας του ή εξουσιοδοτημένο οργανισμό Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφάλειας 5ετούς ισχύος.

Ο κώδικας ISM τροποποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2000 με το ψήφισμα MSC 104 (73), και οι τροποποιήσεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2002. Η δεύτερη τροποποίηση επήλθε τον Δεκέμβριο του 2004 με το ψήφισμα MSC 179 (79), και οι τροποποιήσεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006. Τροποποιήθηκε περαιτέρω το Μάιο του 2005 με το ψήφισμα MSC 195 (80), και οι τροποποιήσεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2009. Ο κώδικας ISM τροποποιήθηκε επίσης το Δεκέμβριο του 2008 με το ψήφισμα MSC 273 (85). Το ψήφισμα εγκρίθηκε την 1η Ιανουαρίου 2010 και οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2010. Ο Κώδικας τροποποιήθηκε περαιτέρω με τον Ιούνιο του 2013 με το ψήφισμα MSC 353 (92) και οι τροποποιήσεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2015.

Όπως είναι ήδη γνωστό ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αναγνωρίζοντας ότι οι σημαντικότεροι παράγοντες για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων και την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας, είναι η σχεδίαση, η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η ορθολογική συντήρηση των πλοίων καθώς επίσης και η διακίνηση των πλοίων από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς περί ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, υιοθέτησε στις 17 Μαρτίου του 1993 την απόφαση A 741, «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των πλοίων και την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος»⁴⁰.

⁴⁰ Wayne K. Talley , “The safety of sea transport: determinants of crew injuries”, *Applied Economics*, Σελ. 1365, 2010

2.7.1 Βασικές Αρχές του ISM Code

Οι βασικές αρχές που πρέπει να ακολουθούνται σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι δώδεκα και παρουσιάζονται παρακάτω⁴¹.

- «Safety and Environmental Protection Policy» : Κάθε επιχείρηση θα πρέπει να αναπτύσσει μια συγκεκριμένη πολιτική βάσει της οποίας θα κινείται για θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- «Company Responsibilities and Authority» : Η πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία έχει την υποχρέωση να καθορίσει τις ευθύνες των υπαλλήλων της που εμπλέκονται είτε σε εργασίες είτε σε λήψη αποφάσεων που είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφαλή λειτουργία των πλοίων ή την πρόληψη της ρύπανσης.
- «Designated Person» : Η εταιρεία πρέπει να ορίσει ένα συγκεκριμένο άτομο το οποίο θα αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ του προσωπικού που εργάζεται σε πλοία και της εταιρείας για θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- «Master's Responsibilities and Authority» : Οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες που έχουν οι πλοίαρχοι ορίζονται σαφώς. Επίσης υπάρχει η δυνατότητα εκ μέρους του πλοιάρχου να παρακάμπτει τις οδηγίες της εταιρείας όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.
- «Resources and Personnel» : Η εταιρεία πρέπει να έχει υπό τον έλεγχό της την επαγγελματική και φυσική ικανότητα των πλοιάρχων και των πληρωμάτων των πλοίων της, καθώς και την ικανότητα εξοικείωσής τους με την πολιτική της σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- «Development of Plans for Shipboard Operations» : Η εταιρεία πρέπει να παρέχει έγγραφες οδηγίες στα πλοία της για όλες τις κύριες λειτουργίες του πλοίου που επηρεάζουν θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- «Emergency Preparedness» : Πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε πλοίο σχέδια αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών.

⁴¹ Βλάχος Π. Γεώργιος, «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Σημειώσεις Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Πειραιάς 2015

- «Reports and Analysis of Non-Conformities, Accidents and Hazardous Occurrences» : Πρέπει να αναφέρονται και να αναλύονται όλες οι επικίνδυνες καταστάσεις και οι αποκλίσεις στην πράξη από αυτά που ορίζει το σύστημα.
- «Maintenance of the Ship and Equipment» : Τα πλοία θα πρέπει να συντηρούνται όπως προβλέπεται από Διεθνείς Κανονισμούς των νηογνυμένων αλλά και με επιπλέον διαδικασίες που ορίζει η κάθε εταιρεία ξεχωριστά.
- «Documentation» : Όλα τα έγγραφα και στοιχεία που θα χρησιμοποιεί η εταιρεία για την περιγραφή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης ενσωματώνονται σε δύο βασικά εγχειρίδια. Το πρώτο εγχειρίδιο αφορά τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας και το δεύτερο εγχειρίδιο αφορά τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης για κάθε πλοίο που διαθέτει η εταιρεία χωριστά.
- «Company Verification» : Πρέπει να εκτελούνται διαρκώς εσωτερικοί έλεγχοι της εταιρείας για να διαπιστώνεται η ορθή και αποδοτική εφαρμογή του συστήματος και για να εξετάζονται σφάλματα που έχουν προκύψει ή ατέλειες που έχουν διαπιστωθεί ώστε να διορθώνονται και να βελτιώνεται το σύστημα διαρκώς.
- «Certification Verification and Control» : Το σύστημα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης μιας εταιρείας θα υπόκειται σε έλεγχο και πιστοποίηση από ένα τρίτο ανεξάρτητο οργανισμό που πρέπει να είναι κρατική αρχή ή όργανο εξουσιοδοτημένο από την κρατική αρχή.

2.7.2 Πλεονεκτήματα Εφαρμογής ISM Code

Κύριος στόχος του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων μέσω της βελτίωσης της ασφάλειας. Τα μέσα για την εκπλήρωση του στόχου αυτού είναι η ενημέρωση και η εκπαίδευση για τήρηση συγκεκριμένων διαδικασιών σε όλες τις συνήθεις λειτουργίες του πλοίου αλλά και σε καταστάσεις ανάγκης.

Έτσι από τη μία πλευρά υπάρχει δυνατότητα μείωσης των πιθανοτήτων πρόκλησης ατυχήματος, ενώ αν τελικά συμβεί κάποιο ατύχημα μπορούν να περιορισθούν οι απώλειες ανθρώπινης ζωής, φορτίου και εξοπλισμού. Η υιοθέτηση του Κώδικα απαιτεί

λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Η αντίδραση σε μία κατάσταση ανάγκης πρέπει να είναι όσο το δυνατόν ταχύτερη ώστε η περιβαλλοντική καταστροφή να είναι η μικρότερη δυνατή.

Με την εφαρμογή του ISM code βελτιώνεται ο τρόπος συντήρησης των πλοίων. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στα κρίσιμα μηχανήματα και σε αυτά που χρησιμοποιούνται σε ώρα ανάγκης και απαιτείται ο συχνός δοκιμαστικός έλεγχος τους. Όλες οι διαδικασίες συντήρησης καταγράφονται ώστε να υπάρχει συνέχεια, σωστός προγραμματισμός και καταμερισμός αρμοδιοτήτων και ευθυνών μεταξύ γραφείου και πλοίου.

Επίσης με την εφαρμογή του βελτιώνεται ο διοικητικός έλεγχος και εξασφαλίζεται ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τις ισχύουσες συνθήκες. Τέλος, ένα ακόμη πλεονέκτημα της εφαρμογής του Κώδικα είναι η αναγνώριση και λύση προβλημάτων όπως για παράδειγμα αδυναμίες του συστήματος μέσω της ανάλυσης των αναφορών συντήρησης, ατυχημάτων, επικινδύνων καταστάσεων και μη συμμορφώσεων. Οι διορθωτικές ενέργειες που προκύπτουν από την ανάλυση αποτελούν το ισχυρότερο εργαλείο για τη βελτίωση του συστήματος.

2.7.3 Μειονεκτήματα Εφαρμογής ISM Code

Ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα είναι πως υπάρχει σχετική δυσκολία εφαρμογής του Κώδικα στις μικρές εταιρείες οι οποίες δε διαθέτουν μεγάλο διοικητικό μηχανισμό. Ενώ κανονικά σε πολλά ζητήματα ασφαλείας απαιτείται και διαφορετικός υπεύθυνος, παρατηρείται το φαινόμενο της ανάληψης πολλών ευθυνών από ένα πρόσωπο, κάτι το οποίο μειώνει την αξιοπιστία του συστήματος ασφαλείας. Επίσης αυξάνεται το κατά πλοίο κόστος λειτουργίας και εφαρμογής του Κώδικα αντιστρόφως ανάλογα του μεγέθους των ναυτιλιακών εταιρειών. Σε μια μεγάλη και καλά οργανωμένη εταιρεία, η εφαρμογή του ISM Code μπορεί να αποτελεί μια απλή καταγραφή των ενεργειών και των υπευθύνων που τις εκτελούν ενώ σε μια μικρή εταιρεία με λίγα πλοία υπάρχει άνιση επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους ανά δεξαμενόπλοιο.

Για να υπάρξουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα απαιτείται γνώση σε βάθος του Κώδικα και του τρόπου εφαρμογής του από πλευράς των κρατικών και λιμενικών Αρχών ώστε να επιτυγχάνεται ομοιόμορφος έλεγχος, προϋπόθεση που δεν ικανοποιείται από όλα τα κράτη και κυρίως από μερικές σημαίες ευκαιρίας των οποίων η υποδομή είναι υποτυπώδης.

Δεν έχει αποδειχθεί με επιστημονικό τρόπο ότι οι παράγοντες που επηρεάζει ή βελτιώνει ο Κώδικας ISM, είναι πράγματι αυτοί που θα βελτιώσουν την ασφάλεια στη θάλασσα. Είναι λάθος να αναπτύσσεται ο Κώδικας ISM με βάση τη σειρά ISO 9002⁴² με προσαρμογή στη ναυτιλία. Καταλληλότερος τρόπος θα ήταν ο προσδιορισμός των παραγόντων που επιδρούν στη δημιουργία ατυχημάτων μέσα από ανάλυση και μελέτη των ατυχημάτων.

Ένα ακόμη μειονέκτημα της εφαρμογής του Κώδικα είναι πως δεν έχει αποδειχθεί με επιστημονικό τρόπο η αποτελεσματικότητα των προληπτικών μέτρων που προβλέπει για την προστασία του περιβάλλοντος. Τα μέτρα αυτά που προτείνονται, βασίζονται σε υποκειμενικές απόψεις ειδικών, οι οποίοι δεν έχουν υπολογίσει το κόστος που θα έχει η εφαρμογή τους στη ναυτιλία.

Οι βασικές έννοιες του Κώδικα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, την αποφυγή ατυχημάτων και την αποφυγή ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, ερμηνεύονται διαφορετικά από τρεις βασικούς εμπλεκόμενους φορείς της ναυτιλίας: τους πλοιοκτήτες, τις Αρχές και τους ασφαλιστές.

Η ασφάλεια στη θάλασσα για τις Αρχές είναι η εφαρμογή των διεθνών και εθνικών κανόνων από το πλοίο. Για τους πλοιοκτήτες είναι η αποφυγή λαθών που θα έχουν ως συνέπεια την πληρωμή προστίμου ή την κράτηση του πλοίου. Για τους ασφαλιστές είναι η εφαρμογή των κανόνων που ισχύουν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια για τους καλυπτόμενους κινδύνους. Η αποφυγή ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι για τις Αρχές η προσπάθεια για αποφυγή ζημιάς στην αλιεία και στον τουρισμό. Για τον πλοιοκτήτη σημαίνει αποφυγή αποζημιώσεων σε τοπικούς φορείς και για τους ασφαλιστές σημαίνει εφαρμογή της τοπικής νομοθεσίας για αποζημιώσεις.

⁴²http://www.iso.org/iso/home/standards_development.htm

Συμπερασματικά λοιπόν, ο κώδικας ISM δεν προσθέτει νέους νόμους στον υπάρχοντα όγκο από Εθνικούς και Διεθνείς νόμους, κανονισμούς, διατάγματα και άλλα. Στόχος του είναι να ελεγχθεί η κατανόηση και η σωστή εφαρμογή των όσων ισχύουν ήδη. Στην ουσία συγκεντρώνει τις υφιστάμενες διατάξεις και κανονισμούς, κάτω από ένα ενιαίο κανονισμό και επιβάλλει κατάλληλη οργάνωση στις εταιρείες ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος. Για το λόγο αυτό και αφήνει ελεύθερο έδαφος για διαφορετικούς τρόπους εφαρμογής του Συστήματος καθώς είναι γεγονός ότι κάθε πλοιοκτήτης ή ναυτιλιακή εταιρεία έχει το δικό της ξεχωριστό τρόπο διοίκησης. Το μάλιστα κάθε ναυτιλιακής εταιρείας έχει την ευχέρεια να αποφασίζει για τον τρόπο με τον οποίο θα προσαρμοστούν οι απαιτήσεις του ISM Code στην εταιρεία.

2.8 Ο Νηογνώμονας ως ανάδοχος δημόσιας υπηρεσίας

Οι Διεθνείς Συμβάσεις βοήθησαν καταλυτικά στην ομαλή λειτουργία και συνεργασία τριών φορέων ελέγχου. Η Σύμβαση του 1966 για τις γραμμές φόρτωσης, η Σύμβαση MARPOL καθώς και η Σύμβαση SOLAS βόηθησαν στην εναρμόνιση της άσκησης ελέγχου από το κράτος της σημαίας του πλοίου, τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και τέλος τον νηογνώμονα. Για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις και στα καθήκοντά τους οι νηογνώμονες διαφοροποίησαν το ρόλο τους στη ναυτιλία και διεύρυναν τους τομείς της ειδικότητάς τους.

Το κράτος σημαίας είχε πλέον τη δυνατότητα να εξουσιοδοτεί αναγνωρισμένους οργανισμούς για την επιθεώρηση των πλοίων και για την έκδοση των απαραίτητων πιστοποιητικών που να αποδεικνύουν ότι τα πλοία είναι συμμορφωμένα με τις διατάξεις.

Η Ελλάδα ανταποκρίθηκε στις διεθνείς εξελισσόμενες υποχρεώσεις της με μια σειρά από αποσπασματικές ρυθμίσεις. Μάλιστα, με τον Νόμο 4473/65 «Περί ελέγχου της Ναυσιπλοΐας, Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και άλλων τινών διατάξεων» παρείχε εξουσιοδότηση για παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας σε ελληνικούς ή ξένους νηογνώμονες⁴³. Με το Βασιλικό Διάταγμα 542/68 «Περί ελέγχου ναυσιπλοΐας και ΕΕΠ» ορίστηκε ο τρόπος ενέργειας επιθεωρήσεως των πλοίων και επίσης η οργάνωση

⁴³ ΦΕΚ Α 102/31-5-65

επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων⁴⁴. Οι τροποποιήσεις των άρθρων 2,3,5,7,11 και 13 του Νόμου προήλθαν με το Βασιλικό Διάταγμα 197/69⁴⁵. Το 1988 με το Π.Δ. 175/88 ορίζεται επιθεώρηση ξηράς ανά διετία και προδιαγραφές για την επιθεώρηση των υφάλων⁴⁶.

Η δημοσιοποίηση του ρόλου των νηογνώμωνων περιορίζονταν σε τομείς παραδοσιακής αρμοδιότητας του. Οι κύριες αρμοδιότητες ενός νηογνώμονα αφορούσαν ζητήματα τεχνικής φύσεως. Η τεχνογνωσία και η εμπειρία ήταν οι δύο συνιστώσες που έδιναν την δυνατότητα στους νηογνώμονες να διενεργούν τον τεχνικό έλεγχο στο πλοίο έτσι ώστε να διαπιστώνεται η αξιοπλοΐα και η καταλληλότητα του. Ωστόσο ο νηογνώμονας δεν είχε καμία δικαιοδοσία στην διαχείριση και την επάνδρωση του πλοίου.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης ή αλλιώς όπως είναι ευρέως γνωστός ISM Code άλλαξε τα δεδομένα μετά την υιοθέτηση του. Ο ISM Code από την 1^η Ιουλίου του 1998 επέβαλε στον πλοιοκτήτη, το ναυλωτή και σε οποιοδήποτε άλλο άτομο που ασχολείται με τη διαχείριση να εγκαταστήσει και να εφαρμόσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης. Το σύστημα αυτό βοηθάει καταλυτικά τόσο στην διοίκηση της εταιρείας όσο και στην διαχείριση του πλοίου.

2.9 Ποιοτικός Έλεγχος

Ο διεθνής νομοθέτης ανανέωσε την εμπιστοσύνη προς τους νηογνώμονες, δίνοντας στις εθνικές αρχές τη δυνατότητα να εξουσιοδοτούν τους νηογνώμονες για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης προς τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Αρχικά υπήρχε σχέση εμπιστοσύνης ανάμεσα στις εθνικές αρχές, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους νηογνώμονες. Αυτή η σχέση εμπιστοσύνης όμως άρχισε να φθίρειται με αποτέλεσμα να πρέπει να ληφθούν νέα μέτρα με ιδιωτική και νομοθετική πρωτοβουλία με απώτερο σκοπό να αποκατασταθεί η ποιότητα ελέγχου.

⁴⁴ ΦΕΚ Α 181/20-8-68

⁴⁵ ΦΕΚ Α 53/26-3-69

⁴⁶ ΦΕΚ Α 77/25-4-88

2.9.1 Λόγοι αμφισβήτησης της εμπιστοσύνης προς τους νηογνώμονες

Υπάρχουν διάφοροι λόγοι οι οποίοι εξηγούν την έλλειψη εμπιστοσύνης προς τους οργανισμούς αυτούς. Οι βασικοί λόγοι είναι τρεις. Ο πρώτος βασικός λόγος είναι ο μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των οργανισμών. Αρχικά ο αριθμός των νηογνώμωνων ήταν μικρός, με την πάροδο του χρόνου όμως οι οργανισμοί αυτοί άρχισαν να αυξάνονται ολοένα και περισσότερο. Ο μεγάλος αριθμός προσφοράς έβλαψε τη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και είχε σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση ενός νέου είδους οργανισμών, τους ονομαζόμενους νηογνώμονες ευκαιρίας.

Στις 19 Μαΐου του 1993 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε πρόταση για απόφαση Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό των κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων. Πιο συγκεκριμένα ανέφερε ότι «ένας μεγάλος αριθμός των εταιρειών αυτών δεν είναι πλέον σε θέση να προσφέρουν ικανοποιητικές υπηρεσίες με βάση την εμπειρία, την αξιοπιστία και την επαγγελματική τους ικανότητα, ούτε παρουσιάζουν τα παραδοσιακά αυτά χαρακτηριστικά που θεωρούνται ότι πρέπει να συγκεντρώνουν για να ενεργούν στο όνομα των εθνικών αρχών»⁴⁷.

Ο δεύτερος λόγος είναι η υπερπροσφορά υπηρεσιών που νοθεύει τους ανταγωνιστικούς όρους. Οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων, οι ασφαλιστές, οι φορτωτές και διάφοροι άλλοι εμπλεκόμενοι προσπαθούν να ελαχιστοποιήσουν το κόστος με σκοπό να γίνουν πιο ανταγωνιστικοί. Αυτός ακριβώς όμως είναι ο λόγος που τους οδηγεί να μην προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες.

Ο τρίτος και τελευταίος λόγος είναι ο νέος προσανατολισμός της ναυτιλιακής πολιτικής που ασκούν τα κοινοτικά όργανα και οι διεθνείς κανονισμοί. Πλέον δεν υπάρχει μεγάλη νομοθετική παραγωγή κανόνων ασφαλείας, αλλά υπάρχουν μέτρα για την αυστηρότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων. Οι ειδικοί έχουν αναφερθεί σε δύο διαφορετικές νοοτροπίες συμμόρφωσης. Η πρώτη νοοτροπία

⁴⁷ Πρόταση για την απόφαση του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων και προτύπων για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και Ελέγχου Πλοίων, COM (93), 19/5/1993, σελ.3

είναι αυτή που ακολουθούν τις συμμορφώσεις με τον ελάχιστο δυνατό κόπο και το ελάχιστο δυνατό κόστος, ενώ η δεύτερη είναι η λεγόμενη «κουλτούρα ασφάλειας».

2.9.2 Μέτρα βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών

Η Διεθνής Ένωση των Νηογνώμωνων (IACS), ιδρύθηκε το 1968 και είχε ως πρωταρχικό σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και βέβαια της εικόνας των μελών της. Η IACS δραστηριοποιείται στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών και βρίσκεται σε διαρκή συνεργασία με κοινοτικά όργανα και συλλογικούς φορείς της ναυτιλίας. Επίσης, ενέπνεε εμπιστοσύνη στο ότι όλα τα μέλη του τηρούν τις υψηλές απαιτήσεις ασφαλείας χωρίς να πραγματοποιούν παρεκκλίσεις.

Έτσι υιοθετήθηκε ένας κώδικας δεοντολογίας καθώς και ένα πρόγραμμα πιστοποίησης για το σύστημα ποιότητας το οποίο ονομάζονταν Quality System Certification Scheme (QSCS). Επιπροσθέτως, υιοθετήθηκε μια συμφωνία μεταξύ των μελών για τις περιπτώσεις αλλαγής κλάσης, με παράλληλη τακτική ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων, ιδιωτικών και κρατικών, για τις μεταβολές αυτές. Πιο συγκεκριμένα υπήρξε η συμφωνία Transfer of Class Agreement (TOCA). Η Συμφωνία αυτή προβλέπει την συμφωνία κάθε μέλους της IACS να μην δεχθεί να απονείμει την κλάση έως ότου πραγματοποιηθούν όλες οι οφειλόμενες επιθεωρήσεις και τηρηθούν οι παρατηρήσεις και οι συστάσεις του προηγούμενου νηογνώμονα.

Η έκδοση οδηγιών για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή των κανονισμών και τις αντίστοιχες επιθεωρήσεις, κυρίως στην κατηγορία των φορτηγών πλοίων και η έκδοση ενοποιημένων τεχνικών κανόνων που αρχικά διέφεραν από νηογνώμονα σε νηογνώμονα αποτέλεσαν τάσεις για την εποχή.

Κεφάλαιο 3: Ζητήματα συμβατικής ευθύνης

Οι νηογνώμονες σπάνια είχαν αξιώσεις για μη εκπλήρωση ή πλημμελή εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων και αυτό συνέβη διότι ακολουθούσαν μια πάγια πρακτική απαλλακτικών ρητρών ευθύνης. Οι συμβατικές υποχρεώσεις των νηογνώμωνων δεν γίνονται συχνά αντικείμενο δικαστικής διαμάχης.

Σύμφωνα με τον νομικό χαρακτηρισμό η συμβατική ενοχή είναι ο διαφορετικός νομολογιακός προσδιορισμός των υποχρεώσεων και της ευθύνης του Νηογνώμονα έναντι του αντισυμβαλλομένου του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, ναυλωτή ή ασφαλιστή ανά έννομη τάξη.

3.1 Το περιεχόμενο των συμβατικών υποχρεώσεων

Το βασικό ερώτημα για την ευθύνη των νηογνώμωνων έγκειται στο γεγονός εάν έχουν ειδική ή εγγυητική ευθύνη. Τα ηπειρωτικά νομικά συστήματα όπως εκείνο της Γαλλίας, της Γερμανίας και του Βελγίου στηρίζονται στις νομικές κατηγοριοποιήσεις. Από την άλλη πλευρά η αγγλοσαξονική νομολογία τονίζει τις ανειλημμένες υποχρεώσεις του νηογνώμονα σε σχέση πάντα με τη συμβατική σχέση που υπάρχει⁴⁸. Για παράδειγμα όταν προκληθεί ατύχημα και αποδειχθεί ότι οφείλεται σε ελαττωματικό εξάρτημα, του οποίου ο έλεγχος δεν ήταν στην αρμοδιότητα του νηογνώμονα τότε δεν μπορεί να αναζητηθεί ευθύνη από τον νηογνώμονα. Εν συνεχεία θα αναλυθούν το Γαλλικό, το Αμερικάνικο και το Ελληνικό Δίκαιο.

3.2 Το Γαλλικό Δίκαιο

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω η Γαλλία είναι μια χώρα η οποία ακολούθησε την ηπειρωτική παράδοση δικαίου. Το γαλλικό δίκαιο στηρίζεται λοιπόν στον νομικό χαρακτηρισμό της σύμβασης. Η σύμβαση που έχει ο νηογνώμονας με τον εκάστοτε πελάτη του θεωρείται κατά κανόνα παροχή υπηρεσιών. Εκτός από υπηρεσίες ο νηογνώμονας μπορεί να παρέχει στον πελάτη του τεχνικές συμβουλές ή άλλες

⁴⁸The liability of classification societies in the marine industry context, LUX, Classification Societies, LLP, 1993

διάφορες χρήσιμες πληροφορίες. Η υποχρέωση που έχει ο νηογνώμονας χαρακτηρίζεται ως υποχρέωση επιμέλειας ή μέσου. Στα γαλλικά ο όρος αυτός αποδίδεται ως «obligation de moyen». Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται για να δηλώσει ότι ο νηογνώμονας δεν εγγυάται την επίτευξη κάποιου συγκεκριμένου αποτελέσματος αλλά δεσμεύεται να ακολουθήσει όλους τους κανόνες που υποχρεούται να ακολουθήσει και να λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες ενός συνετού επαγγελματία⁴⁹.

Ο χαρακτηρισμός της υποχρέωσης του νηογνώμονα ως υποχρέωση επιμέλειας έχει μεγάλη σημασία γιατί ουσιαστικά αναστρέφεται το βάρος απόδειξης του πταίσματος. Στην περίπτωση που η υποχρέωση του νηογνώμονα χαρακτηριζόταν ως ευθύνη αποτελέσματος ή αλλιώς στα γαλλικά «obligation de résultat» ο νηογνώμονας θα είχε νόθο αντικειμενική ευθύνη με την έννοια ότι το πταίσμα του τεκμαίρεται από την μη έλευση του επιθυμητού αποτελέσματος. Στην αντίθετη περίπτωση της υποχρέωσης μέσου ο ενάγων έχει το βάρος της απόδειξης ότι ο οφειλέτης της υποχρέωσης αθέτησε την συμφωνία και δεν επέδειξε την πρέπουσα επιμέλεια τόσο στους κανόνες όσο και στην συμπεριφορά του ως σωστού επαγγελματία⁵⁰.

Για το λόγο αυτό όταν ο νηογνώμονας φέρεται να έχει μόνο την υποχρέωση επιμέλειας, το πιστοποιητικό που εκδίδει δεν έχει την ίδια βαρύτητα με τις άλλες περιπτώσεις. Αυτό σημαίνει ότι η γαλλική νομολογία δεν δέχεται το πιστοποιητικό που εκδίδει ένας τέτοιος οργανισμός ως ισχυρό τεκμήριο της αξιοπιστίας του πλοίου⁵¹.

3.2.1 Η Υπόθεση «Cap-de-la-Hague»

Ο πλοιοκτήτης ανέθεσε στον νηογνώμονα Bureau Veritas την εκπόνηση μια τεχνικής μελέτης για την ευστάθεια φορτηγίδας έχοντας ως απώτερο σκοπό την έκδοση από τις αρμόδιες αρχές του απαραίτητου πιστοποιητικού γραμμών φόρτωσης. Η μελέτη που έγινε όμως από τον οργανισμό δεν ήταν πλήρης. Αυτό συνέβη διότι δεν υπήρχαν όλες οι απαραίτητες πληροφορίες με αποτέλεσμα η μελέτη να περιλαμβάνει μια σειρά από επιφυλάξεις για τους όρους εκμετάλλευσης της φορτηγίδας.

⁴⁹ Tunc A., “La distinction des obligations de résultat et des obligations de diligence”, La Semaine Juridique 1945, I σελ. 449

⁵⁰ Αθανασίου Ι. Λία, «Έργο και Ευθύνη των Νηογνομώνων», σελ. 54-55, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1999

⁵¹ Contra Εφετείο Aix, 30 Ιανουαρίου 1911, Rev. Intern. Dr. Mar., XXVI (1910-1911), σελ. 417

Η μη σωστή τεχνική μελέτη οδήγησε σε βύθισμα της φορτηγίδας έξω από το Καλαί στις 11 Οκτωβρίου του 1973. Οι κύριες αιτίες του δυστυχήματος ήταν οι δύσκολες καιρικές συνθήκες, η λάθος στοιβάση φορτίου, η υπερφόρτωση και το ακατάλληλο φορτίο⁵². Ο τραγικός απολογισμός του δυστυχήματος ήταν 9 νεκροί και 3 αγνοούμενοι⁵³.

Το Εφετείο της Ντουαί με την απόφαση που εξέδωσε στις 6 Ιουλίου του 1987 καταδίκασε τον αντιπρόσωπο του νηογνώμονα που έκανε την τεχνική μελέτη σε φυλάκιση και χρηματικό πρόστιμο για ανθρωποκτονία εξ αμελείας και σωματικές βλάβες. Η απόφαση αυτή βασίζονταν στο γεγονός ότι ο νηογνώμονας είχε την υποχρέωση παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τον πλοιοκτήτη και θεωρούνταν ως υποκατάστατο του πλοιοκτήτη για τις συγκεκριμένες τεχνικές δραστηριότητες⁵⁴.

Ως εκ τούτου, η πταισματική ή πλημμελής εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής συμβουλών και τεχνικών δραστηριοτήτων και κυρίως η ελλιπής μελέτη ευστάθειας της φορτηγίδας από τον νηογνώμονα ενώ υπήρχε η γνώση του τρόπου με τον οποίο θα γινόταν η εκμετάλλευση του πλοίου, θεωρήθηκε ως η κύρια αιτία πρόκλησης του ναυτικού ατυχήματος. Η Υπόθεση «Cap-de-la-Hague» ήταν εκείνη που ανάγκασε τα γαλλικά δικαστήρια να θέσουν αυστηρότερα κριτήρια στο περιεχόμενο της υποχρέωσης μέσου⁵⁵.

3.3 Το Αμερικανικό Δίκαιο

Όπως στο γαλλικό δίκαιο ένα ατύχημα ανάγκασε τα δικαστήρια να θέσουν αυστηρότερα κριτήρια κάτι αντίστοιχο συνέβη και με το αμερικανικό δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα οι τρεις υποθέσεις, «Tradeways II», «Amoco Cadiz», και «Sundancer» είναι εκείνες που οδήγησαν τα αμερικανικά δικαστήρια να πάρουν θέση για τη συμβατική ευθύνη του νηογνώμονα. Για να γίνει ορθή κατανομή των κινδύνων στην

⁵²John R. Gold, George Revil, "Landscape of Defence", Routledge, 2000

⁵³Jurgen Basedow, Wolfgang Wurmnest, "Third- party liability of classification societies", Springer, Germany, 2005

⁵⁴Langavant E., Boisson Ph., "L' affaire du naufrage de la drague "Cap-de-la-Hague" et le probleme des societees de classification, DMF 1981, σελ. 131

⁵⁵Langavant E., Boisson Ph., ό.π., σελ. 140

θαλάσσια μεταφορά πρέπει να εξεταστεί η σχέση μεταξύ πλοιοκτήτη, ναυλωτή ασφαλιστή και νηογνώμωνων. Παρακάτω θα παρουσιαστούν οι τρεις υποθέσεις με χρονολογική σειρά που συνέβησαν και οδήγησαν το αμερικάνικο δίκαιο να θέσει αυστηρότερα κριτήρια.

3.3.1 Η υπόθεση «Tradeways II»

Τον Οκτώβριο του 1965 το Tradeways II, που ανήκε στην εταιρεία World Tradeways Shipping Ltd., βυθίστηκε, με αποτέλεσμα το θάνατο έντεκα ατόμων από το πλήρωμα του και την ολική απώλεια του φορτίου του. Το πλοίο ήταν ναυλωμένο από την εταιρεία Appellee Midland Overseas Shipping Corp., φορτωμένο με το φορτίο που ανήκει στην εταιρεία Appellee Nimpex International Inc και είχε συνάψει συμβόλαιο χρονοναύλωσης.

Το πλοίο βυθίστηκε στο ταξίδι που έκανε από την Αμβέρσα στην Αμερική. Εναγόμενος στην υπόθεση ήταν ο νηογνώμονας Bureau Veritas. Το «Tradeways II» είχε επιθεωρηθεί πριν το ατύχημα δυο φορές από τον νηογνώμονα. Η πρώτη επιθεώρηση ήταν για λογαριασμό του πλοιοκτήτη στο πλαίσιο της ετήσιας καθιερωμένης επιθεώρησης. Η δεύτερη επιθεώρηση διενεργήθηκε έπειτα από εντολή που έλαβε ο νηογνώμονας από τους ναυλωτές για μια ad hoc εξέταση του πλοίου. Η ad hoc εξέταση είναι μια πιο εμπειριστατωμένη επιθεώρηση που γίνεται για ένα συγκεκριμένο σκοπό και θεωρείται απαραίτητη.

Η ad hoc εξέταση είχε ως αποτέλεσμα την αναστολή της κλάσης του πλοίου. Η αναστολή της κλάσης του πλοίου θα διαρκούσε έως ότου διορθωνόντουσαν διάφορα τεχνικά ελαττώματα. Εκτός από τα τεχνικά ελαττώματα παρατηρήθηκαν και διάφορες τεχνικές ελλείψεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων ελλείψεων που παρατηρήθηκαν είναι οι κακοτεχνίες των νομέων και οι κακοτεχνίες στην οροφή διπύθμενων. Για να ολοκληρωθούν αυτές οι κακοτεχνίες δόθηκε χρονικό περιθώριο μέχρι τη διενέργεια της επόμενης καθιερωμένης ετήσιας επιθεώρησης.

Οι ενάγοντες υποστήριξαν ότι αυτές ακριβώς οι ελλείψεις οδήγησαν στον ατύχημα. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίχθηκε ότι με την έγκριση του νηογνώμονα Bureau Veritas οι ελλείψεις που υπήρχαν δεν διορθώθηκαν έγκυρα. Αυτό σημαίνει ότι ο νηογνώμονας δεν εκπλήρωσε πλημμελώς τις συμβατικές του υποχρεώσεις και παρέβη την υποχρέωση να ενεργεί σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης.

3.3.2 Η υπόθεση «Amoco Cadiz»

Το πετρελαιοφόρο Amoco Cadiz προσάραξε στο Portsall Rocks, 5 χιλιόμετρα μακριά από τις ακτές της Βρετάνης, στη Γαλλία, στις 16 Μαρτίου 1978. Χωρίστηκε σε τρία κομμάτια και βυθίστηκε με αποτέλεσμα τη δημιουργία της μεγαλύτερης πετρελαιοκηλίδας στην ιστορία έως την εποχή εκείνη.

Το Amoco Cadiz περιείχε 1.604.500 βαρέλια ή αλλιώς 219.797 τόνους αργού πετρελαίου από τη Ras Tanura, τη Σαουδική Αραβία, το Kharg Island και το Ιράν. Οι σοβαρές καιρικές συνθήκες είχαν ως αποτέλεσμα την πλήρη διάλυση του πλοίου πριν μπορέσουν να αντιληφθούν ότι με το ναυάγιο θα υπάρξει ολική απώλεια φορτίου. Το αποτέλεσμα του ναυαγίου ήταν να απορριφθούν στη θάλασσα χιλιάδες τόνοι πετρελαίου αλλά και 4.000 τόνοι μαζούτ⁵⁶.

Η γαλλική κυβέρνηση μαζί με άλλους ενάγοντες, συμπεριλαμβανομένων των εκπροσώπων από περίπου 90 γαλλικές πόλεις και χωριά, επέλεξε να συνεχίσει τις αξιώσεις στις ΗΠΑ και ξεκίνησε τη διαμάχη στο Ομοσπονδιακό Περιφερειακό Δικαστήριο του Σικάγο εναντίον της μεταφορικής εταιρείας Amoco, τον εγγεγραμμένο πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή, την Διεθνή εταιρεία πετρελαίου Amoco και η μητρική εταιρεία που ονομάζονταν Standard Oil Co.

Η νομική διαμάχη που ξεκίνησε διήρκεσε για χρόνια. Στο τέλος, το δικαστήριο έκρινε τόσο Amoco International και Standard Oil Co. Υπεύθυνες για την πρόκληση του ατυχήματος. Αποδείχθηκε ότι η συντήρηση και οι επισκευές του δεξαμενόπλοιου είχαν αναβληθεί για να αποφευχθεί η διαταραχή στην εμπορική λειτουργία του. Ως εκ

⁵⁶ <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?10339>

τούτου η διοίκηση είχε επίσης αποτύχει να πραγματοποιήσει τη συντήρηση του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου.

Ο δικαστής διαπίστωσε ότι και η μητρική εταιρεία είχε εμπλακεί σε αυτή την απόφαση με αποτέλεσμα και οι δύο εταιρείες να πρέπει να λογοδοτήσουν για την αμέλειά τους. Ενώ οι ελλείψεις που υπήρχαν στο δεξαμενόπλοιο ήταν γνωστές τόσο από την μεταφορική εταιρεία Amoco, όσο και από τον πλοιοκτήτη, διαπιστώθηκε ότι δεν έλαβαν τα κατάλληλα μέτρα για να διορθώσουν την κατάσταση.

Το περιφερειακό δικαστήριο του Ιλινόις με απόφαση που εξέδωσε το 1984 καταδίκασε την εταιρεία Amoco. Η θαλάσσια ρύπανση που προκλήθηκε είχε καταστροφικές συνέπειες για την Γαλλία. Σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη 23 χρόνια μετά το ναυάγιο και δημοσιεύτηκε το 2010 το ποσοστό αποδόμησης του πετρελαίου έχει φτάσει στο 60% σε σχέση με το αρχικό πετρέλαιο που υπήρχε στην περιοχή. Η έρευνα αυτή έγινε με την γεωχημική τεχνική της πυρόλυσης⁵⁷.

Ο αμερικανικός νηογνώμονας American Bureau of Shipping (ABS) αρχικά είχε εναχθεί υπέρ της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Στη συνέχεια όμως στράφηκε εναντίον της για την απόδοση των δικαστικών εξόδων. Η εναγόμενη εταιρεία Amoco υποστήριξε στην ανταγωγή της ότι ο Αμερικανικός νηογνώμονας έπρεπε να αποζημιώσει είτε για το σύνολο της ζημιάς είτε για ένα μέρος αυτής.

3.3.3 Η Υπόθεση «Sundancer»

Η Τρίτη υπόθεση αφορά το πλοίο «Sundancer» το οποίο ανήκε στην κατηγορία των επιβατηγών πλοίων και μετασκευάστηκε σε σουηδικό ναυπηγείο από απλό επιβατηγό πλοίο σε πολυτελές κρουαζιερόπλοιο. Η επίβλεψη της μετασκευής του πλοίου διενεργήθηκε από τον αμερικανικό νηογνώμονα American Bureau of Shipping (ABS).

Στις 29 Ιουνίου του 1984, το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Sundancer» χτύπησε σε ένα υποβρύχιο βράχο στα ανοικτά των ακτών της Βρετανικής Κολομβίας και βυθίστηκε

⁵⁷ Jean Oudot, Frédéric Chaillan, "Pyrolysis of asphaltenes and biomarkers for the fingerprinting of the Amoco-Cadiz oil spill after 23 years", Comptes Rendus Chimie, 2010

χωρίς ευτυχώς να υπάρχουν απώλειες ανθρώπινης ζωής. Οι ιδιοκτήτες του «Sundancer», και πιο συγκεκριμένα οι εταιρείες Sundance Cruises Corp. και Sundance Cruises Inc. που ανήκαν στον όμιλο «Sundance», κατέθεσαν αγωγή κατά του νηογνώμονα American Bureau of Shipping.

Ένας νηογνώμονας, όπως το ABS αναπτύσσει κανόνες, οδηγίες, πρότυπα άλλα και κριτήρια για τον σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων. Όταν ζητηθεί από μια εταιρεία η επίβλεψη ενός πλοίου, ο νηογνώμονας εξετάζει το σχεδιασμό και τη χωρομετρία του πλοίου πριν, κατά και μετά την κατασκευή. Αυτό συμβαίνει διότι ο έτσι ο νηογνώμονας μπορεί να ελέγξει τη συμμόρφωση με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις ασφάλειας αλλά και τους ισχύοντες κανόνες του ίδιου του νηογνώμονα.

Το πλοίο είχε εγγραφεί στο νηολόγιο των νήσων Μπαχάμες. Ο ABS εξουσιοδοτήθηκε από τις Μπαχάμες να εκδώσει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά για τις γραμμές φόρτωσης, τα πιστοποιητικά ασφαλείας καθώς και το πιστοποιητικό κλάσης. Στις 14 Ιουνίου του 1984 εκδόθηκε προσωρινό πιστοποιητικό γραμμών φορτώσεων και πιστοποιητικό για την ασφάλεια του πλοίου σύμφωνα με την διεθνή σύμβαση SOLAS, όπου διαβεβαιώνονταν η στεγανοποιητική ακεραιότητα του πλοίου. Ύστερα ακολούθησε και η έκδοση προσωρινού πιστοποιητικού κλάσης.

Σε διάστημα λιγότερο των δύο εβδομάδων πριν από το ναυάγιο του «Sundancer», ο ABS είχε εκδώσει όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά για το πλοίο. Με τα πιστοποιητικά αυτά εξασφαλιζόνταν ότι το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο έχει συμμορφωθεί τόσο με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας όσο και με τους κανόνες του ABS για την ταξινόμηση των πλοίων.

Η εταιρεία Sundance κατηγόρησε τον νηογνώμονα ότι κατά την εκτέλεση των συμβατικών υποχρεώσεων, δηλαδή κατά την επιθεώρηση του πλοίου, την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας και την ταξινόμηση είχε αποτύχει να ανιχνεύσει και να συμβουλευτεί την Sundance ότι η στεγανότητα, οι σωληνώσεις και οι τρύπες που υπήρχαν στα διαφράγματα του πλοίου θα μπορούσαν να προκαλέσουν σοβαρό ατύχημα.

Οι πλοιοκτήτες κατηγόρησαν λοιπόν τον νηογνώμονα τόσο συμβατικές όσο και αδικοπρακτικές αξιώσεις. Η υπόθεση αυτή προκάλεσε διάφορα ερωτήματα. Ένα από τα βασικά ερωτήματα είναι το κατά πόσο θα πρέπει να υφίσταται η χορήγηση της κρατικής εξουσιοδότησης. Στην προκειμένη περίπτωση είχαμε εξουσιοδότηση από την νήσο Μπαχάμες στον αμερικανικό νηογνώμονα. Ένα ακόμη ζήτημα ήταν η ασυλία του αναδόχου δημόσιας υπηρεσίας.

3.4 Το Ελληνικό Δίκαιο

Το πρώτο βασικό ερώτημα που πρέπει να διασαφηνιστεί είναι εάν ο νηογνώμονας παρέχει μίσθωση ανεξάρτητων υπηρεσιών ή εάν θα πρέπει να υπάρχει σύμβαση έργου. Εάν πρόκειται για σύμβαση έργου τότε υπάρχει ειδική ευθύνη του εργολάβου για τα ελαττώματα που μπορεί να παρουσιάσει ένα έργο⁵⁸.

Ο νομικός χαρακτηρισμός της έννομης σχέσης που έχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη προκύπτουν από την υπαγωγή τους στου ρυθμισμένους τύπους του Αστικού Κώδικα. Ο προσδιορισμός αυτός της σχέσης έχει μεγάλη σημασία για την απόδοση ευθύνης, για τις αξιώσεις αποζημιώσεις καθώς και για τις παραγραφές.

Η βασική δραστηριότητα των νηογνομόνων είναι η απονομή κλάσης και φυσικά ο έλεγχος για τη διατήρησή της. Οι βασικές υποχρεώσεις του νηογνώμονα προς τον αντισυμβαλλόμενο είναι να κάνει μια εκτίμηση και να έχει αξιολογική κρίση. Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα δεν έχει σαν υποχρέωση τον έλεγχο κατά την κατασκευή, επισκευή ή συντήρηση του πλοίου αλλά έχει την ευθύνη να ελέγξει και να ενημερώσει είτε τον πλοιοκτήτη είτε τον ναυπηγό εάν οι εργασίες που γίνονται είναι συμβεβλημένες με τα διεθνή πρότυπα. Ουσιαστικά ο επιθεωρητής του νηογνώμονα είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο και όχι την αποκατάσταση ή συμμόρφωση του πλοίου. Ως εκ τούτου λοιπόν ο νηογνώμονας παρέχει ανεξάρτητες υπηρεσίες.

⁵⁸ Φίλιος Χρ. Παύλος, «Ενοχικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2011

3.4.1 Το μέτρο της επιμέλειας και ο ρόλος του IACS

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού μας Κώδικα, άρθρο 652 παράγραφος 1, η επιμέλεια ως εξωτερική συμπεριφορά αποτελεί το περιεχόμενο της σύμβασης και συνεπώς η αθέτησή της συνιστά αντικειμενική προσβολή της ενοχής. Η αναμενόμενη επιμέλεια και φροντίδα που πρέπει να έχει ένα επιθεωρητής νηογνώμονα ξεπερνά αυτή που πρέπει να έχει ένας συνετός άνθρωπος. Θα πρέπει ο εργαζόμενος να έχει ειδικές γνώσεις και ικανότητες που απαιτούνται για την εκτέλεση της εργασίας αυτής. Το υποκειμενικό και αντικειμενικό κριτήριο ενός επαγγελματία θα πρέπει να ταυτίζονται διότι η προληπτική διαδικασία αναγνώρισης τεκμαίρει την ύπαρξη των ελάχιστων ορίων επαγγελματισμού⁵⁹.

Το μέτρο της επιμέλειας διαφοροποιείται ανάλογα με την εκτελούμενη επιθεώρηση. Οι επιθεωρήσεις ανάλογα με το είδος τους, δηλαδή εάν είναι τακτικές ή έκτακτες διαφοροποιούνται. Η διαφοροποίηση έγκειται ως προς το αντικείμενό τους, δηλαδή τα εξεταζόμενα μέρη του πλοίου αλλά και ως προς το περιεχόμενό τους, δηλαδή τη διάρκεια της επιθεώρησης και την ενδελέχεια αυτής.

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) παρέχει στα μέλη της ένα κώδικα δεοντολογίας. Ο κώδικας αυτός δεν έχει κανονιστικό χαρακτήρα, αλλά αποτελεί συμφωνία ιδιωτικής φύσεως μεταξύ των μελών της Ένωσης. Με τον κώδικα αυτό επικουρείται η δικαστική κρίση για τον προσδιορισμό της επιμέλειας και της καλής πίστης που αναμένεται από τα άτομα που βρίσκονται στον κλάδο της επιθεώρησης⁶⁰.

3.4.2 Ο Δημόσιος χαρακτήρας των εγγράφων που εκδίδει ο νηογνώμονας

Ένα μεγάλο ερώτημα που υπάρχει είναι αν τα δημόσιου χαρακτήρα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται από τους νηογνώμονες κατ' εξουσιοδότηση του Δημοσίου

⁵⁹ IACS, "Classification Societies- What, Why and How?", σελ.5-25 June 2011

⁶⁰ Κώδικας Δεοντολογίας Τραπεζών, ΔΕΕ 8-9/1998, σελ.773 επ. «Η διαφορά από τον κώδικα της IACS είναι ότι ο τελευταίος δεν έχει κανονιστικό χαρακτήρα, αλλά απλώς αποτελεί συμφωνία ιδιωτικής φύσης μεταξύ των μελών της Ένωσης»

μπορούν να θεωρηθούν δημόσια έγγραφα. Τα άρθρα 438, 439 και 440 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (ΚΠολΔ) αποσαφηνίζουν το παραπάνω ερώτημα⁶¹.

Το Άρθρο 438 ΚΠολΔ αναφέρει: «Έγγραφα που έχουν συνταχθεί κατά τους νόμιμους τύπους από δημόσιο υπάλληλο ή λειτουργό ή πρόσωπο που ασκεί δημόσια υπηρεσία ή λειτουργία αποτελούν πλήρη απόδειξη για όλους ως προς όσα βεβαιώνονται στο έγγραφο ότι έγιναν από το πρόσωπο που συνέταξε το έγγραφο ή ότι έγιναν ενώπιων του, αν το πρόσωπο αυτό είναι καθ' ύλην και κατά τόπον αρμόδιο να κάνει αυτή τη βεβαίωση. Ανταπόδειξη επιτρέπεται μόνο με προσβολή του εγγράφου ως πλαστού»⁶².

Το Άρθρο 439 ΚΠολΔ αναφέρει: «Έγγραφα συνταγμένα από αλλοδαπό δημόσιο υπάλληλο ή λειτουργό ή πρόσωπο που ασκεί δημόσια υπηρεσία ή λειτουργία καθ' ύλην και κατά τόπον αρμόδιο, τα οποία θεωρούνται ως δημόσια έγγραφα στον τόπο όπου εκδόθηκαν, έχουν την αποδεικτική δύναμη που ορίζει το άρθρο 438».

Το Άρθρο 440 ΚΠολΔ αναφέρει: «Τα έγγραφα που αναφέρονται στα άρθρα 438 και 439 αποτελούν πλήρη απόδειξη για όλους ως προς όσα βεβαιώνονται σ' αυτά, την αλήθεια των οποίων όφειλε να διαπιστώσει εκείνος που έχει συντάξει το έγγραφο επιτρέπεται όμως ανταπόδειξη».

Επομένως, σύμφωνα με τα ανωτέρω άρθρα τα δημόσιου χαρακτήρα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται από τους νηογνώμονες κατ' εξουσιοδότηση του Δημοσίου μπορούν να είναι απλά τεκμήρια πλωιμότητας δεκτικά ανταπόδειξης και δεν χαίρουν αποδεικτικής δύναμης των παραπάνω Άρθρων.

3.4.3 Ζητήματα εφαρμογής της ευθύνης του «προμηθευτή υπηρεσιών»

Βάσει του Άρθρου 8 του Νόμου 2251/94 περί προστασίας του καταναλωτή ορίζεται η νόθος αντικειμενική ευθύνη του προμηθευτή υπηρεσιών με την έννοια της αντιστροφής του βάρους αποδείξεως της υπαιτιότητας η οποία αξιολογείται με βάση τα ειδικότερα κριτήρια που ορίζονται στο Νόμο⁶³. Για να εφαρμοστεί η διάταξη του Νόμου αυτού ο νηογνώμονας θα πρέπει να μπορεί να χαρακτηριστεί ως προμηθευτής

⁶¹Βαθρακοκοίλης Βασίλης, «Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας», Ιδιωτική έκδοση, 2012

⁶²Μαργαρίτης Μιχαήλ, Μαργαρίτη Άντα, «Ερμηνεία Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας-Ερμηνευτικό συμπλήρωμα», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλας, 2016

⁶³Δούβλης Β., Μπώλος Ά., «Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτών», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2008

των υπηρεσιών και ο αντισυμβαλλόμενος, που συχνά είναι ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής, ως καταναλωτής.

Ο νηογνώμονας παρέχει κατά ανεξάρτητο τρόπο τις υπηρεσίες του. Δεν λαμβάνει υποδείξεις από τον αποδέκτη των υπηρεσιών ως προς το είδος, την ποιότητα, την μορφή και τον τρόπο διεξαγωγής. Επομένως, μπορεί όντως να χαρακτηριστεί ως προμηθευτής υπηρεσιών.

Στον ορισμό του καταναλωτή όμως παρουσιάζεται πρόβλημα. Αυτό συμβαίνει διότι στον Νόμο 2251/94 ως καταναλωτής χαρακτηρίζεται: «κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο για το οποίο προορίζονται τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που προσφέρονται στην αγορά ή το οποίο κάνει χρήση τέτοιων προϊόντων ή υπηρεσιών, εφόσον αποτελεί τον τελικό αποδέκτη τους. Καταναλωτής είναι και κάθε αποδέκτης του διαφημιστικού μηνύματος. Επιπροσθέτως ως καταναλωτής χαρακτηρίζεται εκείνος που ικανοποιεί μη επαγγελματικές του ανάγκες⁶⁴. Όπως διαπιστώνουμε, ο εν λόγω ορισμός είναι ευρύτατος, με αποτέλεσμα να απαιτείται, ad hoc, μια συστατική ερμηνεία του «χρειζοντος» προστασίας καταναλωτή.

3.4.4 Συντρέχον πταίσμα

Η συμβατική σχέση ανάμεσα στον νηογνώμονα και τον πλοιοκτήτη είναι κατά κανόνα διαρκής. Αυτό συμβαίνει διότι ο νηογνώμονας αναλαμβάνει όχι μόνο την έκδοση των πιστοποιητικών και της κλάσης αλλά κυρίως τη διατήρησή τους.

Ο πλοιοκτήτης βάσει της σύμβασης υπηρεσιών που έχει συνάψει με το νηογνώμονα, έχει μια σειρά υποχρεώσεων. Θα πρέπει να διευκολύνει τον έλεγχο του νηογνώμονα, να διαπιστώνει τυχόν ελλείψεις αλλά κυρίως να διατηρεί αληθινό το περιεχόμενο των πιστοποιητικών που εκδίδονται από το νηογνώμονα.

Εκτός από τα ανωτέρω, ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση να παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν στην κατάσταση του πλοίου στον νηογνώμονα, να διευκολύνει τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων και βέβαια να κάνει

⁶⁴ Δελούκα-Ιγγλέση Κορνηλία, «Δίκαιο του Καταναλωτή (Ενωσιακό και Ελληνικό), Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα, 2014

όλες τις απαραίτητες ενέργειες για να διατηρείται το πλοίο στην κατάσταση που αναφέρεται στα πιστοποιητικά.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 300 του Αστικού Κώδικα αν εκείνος που ζημιώθηκε συντέλεσε από δικό του πταίσμα στη ζημία ή την έκταση της, το δικαστήριο μπορεί να μην επιδικάσει αποζημίωση ή να μειώσει ο ποσό αυτής. Η μη τήρηση ή πλημμελής τήρηση των παραπάνω υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμό της ευθύνης ή ακόμα και σε απαλλαγή του νηογνώμονα.

3.5 Αξία Απαλλακτικών Ρητρών

Στα πιστοποιητικά κλάσης ή ασφάλειας συνήθως υπάρχει από τους νηογνώμονες ένας απαλλακτικός όρος για κάθε μορφή ευθύνης που μπορεί να προκύψει από την παροχή υπηρεσιών από τον νηογνώμονα. Μπορεί να πρόκειται είτε για πλήρη απαλλαγή ευθύνης είτε για ευθύνη μέχρι ενός ορισμένου ποσού. Πολλές φορές ο όρος αυτός συνοδεύεται από την ρήτρα που ονομάζεται «hold harmless». Η ρήτρα αυτή σε μια νομική σύμβαση δηλώνει ότι ένα άτομο ή οργάνωση δεν ευθύνεται για τυχόν τραυματισμούς ή ζημιές που προκλήθηκαν στο άτομο που υπέγραψε τη σύμβαση. Με άλλα λόγια ο αντισυμβαλλόμενος δεσμεύεται να αποκαταστήσει κάθε ζημιά του νηογνώμονα που ενδεχομένως προκύψει από αξιώσεις τρίτων εξαιτίας της πλημμελούς εκπλήρωσης ή της μη εκπλήρωσης της συγκεκριμένης σύμβασης⁶⁵.

Οι περισσότερες έννομες τάξεις είναι ευνοϊκές απέναντι σε συμβατικούς καταμερισμούς των κινδύνων, εκτός εάν η ζημιά που προκλήθηκε οφείλεται σε δόλο ή βαρεία αμέλεια. Η Γαλλική νομολογία εγκρίνει τις απαλλακτικές ρήτρες σύμφωνα με το άρθρο 1134 παράγραφος 3 του Αστικού της Κώδικα αρκεί βέβαια να υπάρχει συμβατική ελευθερία με την έννοια ότι τα συμβαλλόμενα μέρη αποφασίζουν το βαθμό της αμοιβαίας δέσμευσή τους, και δεν επιδεικνύουν δόλο ή βαρεία αμέλεια.⁶⁶ Η Αγγλική νομολογία δέχεται τις απαλλακτικές ρήτρες στο μέτρο του εύλογου και μόνο όταν αφορούν υλικές ζημιές. Το Γερμανικό δίκαιο αποδέχεται επίσης τις απαλλακτικές ρήτρες εκτός αν υπάρχει παράβαση από δόλο βασικών συμβατικών υποχρεώσεων. Η

⁶⁵ Σταθόπουλος Μ., «Γενικό Ενοχικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2004

⁶⁶ Σχινάς Ι., «Συμβατική ελευθερία, στάθμιση συμφερόντων και δημόσια τάξη στο δίκαιο της ναύλωσης, Ενθύμημα Άλκη Αργυριάδη II, σελ. 1237, Αθήνα 1996

Αμερικάνικη νομολογία είναι πιο επιφυλακτική και δεν δέχεται εύκολο τις απαλλακτικές ρήτρες χρησιμοποιώντας κυρίως επιχειρήματα δημόσιας τάξης.

Όσον αφορά το Ελληνικό δίκαιο η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων οδηγεί στην αποδοχή των απαλλακτικών ρητρών θέτοντας όμως κάποιους περιορισμούς. Όρια στις ρήτρες αυτές θέτει κατά βάσει το Άρθρο 332 του Αστικού Κώδικα παράγραφος 1, η οποία επιβάλλει περιορισμούς στην ελεύθερη δικαιοπρακτική βούληση των μερών φύσεως αναγκαστικού δικαίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι απαλλακτικές ρήτρες δεν πρέπει να συγχέονται με την ασφάλιση κατά της ευθύνης γιατί με την τελευταία δεν επέρχεται απαλλαγή της ευθύνης του οφειλέτη αλλά μετάστασή της σε άλλο πρόσωπο με αντάλλαγμα την καταβολή του ασφαλιστρού, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει δόλος του οφειλέτη. Η ακυρότητα των απαλλακτικών ρητρών στις περιπτώσεις του δόλου και της βαριάς αμέλειας Σύμφωνα με τη διάταξη του Αστικού Κώδικα άκυρη είναι κάθε από πριν συμφωνία που αποκλείει ή περιορίζει την ευθύνη από δόλο ή βαριά αμέλεια⁶⁷.

Ο δικαστικός έλεγχος μπορεί να γίνει βέβαια και από τα Άρθρα 178, 179 ή 281 του Αστικού Κώδικα. Πιο συγκεκριμένα κατά το Άρθρο 178 του Αστικού Κώδικα δικαιοπραξία που αντιβαίνει στα χρηστά ήθη είναι άκυρη. Ως κριτήριο των χρηστών ηθών χρησιμεύουν οι ιδέες του κοινωνικού ανθρώπου, που κατά την γενική αντίληψη σκέπτεται και πράττει χρηστά και με σύνεση, η δε αντίθεση προς αυτά, που καθιστά τη δικαιοπραξία άκυρη, κρίνεται από το περιεχόμενο αυτής, εν όψει και του συνόλου των περιστάσεων που την συνοδεύουν και πάντως όχι μεμονωμένα με την λήψη δηλαδή υπ όψιν του αιτίου που την προκάλεσε, ή του σκοπού που επιδιώκεται με αυτήν⁶⁸.

Κατά το Άρθρο 179 Αστικού Κώδικα, που αποτελεί ειδικότερη περίπτωση εφαρμογής του Άρθρου 178, άκυρη, ως αντίθετη προς τα χρηστά ήθη είναι, ιδίως η δικαιοπραξία με την οποία δεσμεύεται υπερβολικά η ελευθερία του προσώπου, ή η δικαιοπραξία με την οποία εκμεταλλεύεται κάποιος την ανάγκη, κουφότητα, ή την απειρία του άλλου και πετυχαίνει, να συνομολογήσει, ή να πάρει για τον εαυτό του, ή τρίτο, για κάποια

⁶⁷ Γεωργιάδης Απ., «Ο δικαστικός Έλεγχος του περιεχομένου των συμβάσεων ναυλώσεως, ΕΕΝΔ, Δημοσιεύματα αρ. 7, σελ.20-21, Αθήνα 1998

⁶⁸ Κοτζαμπάση Α., «Οι απαλλακτικές ρήτρες στους ΓΟΣ», εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2001

παροχή, περιουσιακά ωφελήματα, που κατά τις περιστάσεις βρίσκονται σε φανερή δυσαναλογία προς την παροχή⁶⁹.

Για να επέλθει το προβλεπόμενο αποτέλεσμα, δηλαδή η ακυρότητα της σύμβασης, που είναι απόλυτη και συνεπώς μπορεί να προταθεί απ οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον και να ληφθεί υπ όψιν και αυτεπαγγέλτως από το Δικαστήριο, απαιτούνται τρεις βασικές προϋποθέσεις.

Η πρώτη βασική προϋπόθεση είναι η ύπαρξη φανερής δυσαναλογίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής κατά το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης. Τέτοια θεωρείται εκείνη, που γίνεται αντιληπτή από λογικό άνθρωπο, που έχει πείρα των σχετικών συναλλαγών και υπερβαίνει το μέτρο κατά το οποίο είναι ανθρωπίνως φυσικό και εύλογο, να αποκομίσει όφελος από οικονομικού περιεχομένου σύμβαση με ζημία του άλλου.

Η δεύτερη είναι πως η συνδρομή ανάγκης, κουφότητας (δηλ. αφέλειας), ή απειρίας του αντισυμβαλλομένου, που είναι «αδήριτη» δηλαδή αδιαφορία και αμεριμνησία, εξ αιτίας της οποίας ο συναλλασσόμενος δεν μπορεί να εκτιμήσει τις συνέπειες των πράξεων του και απειρία, δηλαδή έλλειψη πείρας γύρω από τη ζωή και τις συναλλαγές, έστω και για ορισμένη κατηγορία αυτών, είτε λόγω ηλικίας, ελλιπούς μόρφωσης και διανοητικής κατάστασης. Τέλος η τρίτη προϋπόθεση είναι η εκμετάλλευση μιας τουλάχιστον των ανωτέρω καταστάσεων που να τη γνωρίζει ο αντισυμβαλλόμενος.

Από την άλλη μεριά, ανοιχτός είναι και ο δρόμος ελέγχου των απαλλακτικών ρητρών και μέσω του άρθρου 2 του Ν. 2251/94⁷⁰.

⁶⁹ Καράκωστας Ιωάννης, «Αστικός Κώδικας Ερμηνεία-Σχόλια-Νομολογία», Τόμος Τρίτος, Νομική Βιβλιοθήκη, 2006

⁷⁰ Βλ. αναλυτικά Δελούκα-Ιγγλέση, ό.π., σελ. 49, επ.

Κεφάλαιο 4: Ζητήματα αδικοπρακτικής ευθύνης

Με τον όρο αδικοπραξία εννοούμε την ενοχή που πηγάζει από την τέλεση αδικοπραξίας, δηλαδή που προκαλεί ζημιά σε άλλον με παράνομο και υπαίτιο τρόπο. Τα άρθρα 914 έως 938 του Αστικού Κώδικα ορίζουν τα ζητήματα που προκύπτουν περί αδικοπραξιών. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 914 ορίζει ότι: «Όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει». Το άρθρο 915 ΑΚ ορίζει ότι: «Δεν ευθύνεται όποιος ζημίωσε άλλον χωρίς να έχει συνείδηση των πράξεών του ή ενώ βρισκόταν σε ψυχική ή διανοητική διαταραχή που περιόριζε αποφασιστικά τη λειτουργία της κρίσης και της βούλησής του. Όποιος κατά την επαγωγή της ζημίας έφερε τον εαυτό του σε τέτοια κατάσταση με χρήση οιοπνευματωδών ποτών ή άλλων παραπλήσιων μέσων, ευθύνεται για τη ζημιά, εκτός αν περιήλθε στην κατάσταση αυτή χωρίς υπαιτιότητά του».

Το άρθρο 914 του ΑΚ προβλέπει τη γένεση ενοχής εξ αιτίας μιας παράνομης και υπαίτιας πράξης. Η ευθύνη που καθιερώνει η συγκεκριμένη διάταξη του άρθρου είναι ευθύνη προς αποζημίωση λόγω υπαιτιότητας, υποκειμενικής δηλαδή ευθύνης του δράστη. Ανεξάρτητα αν ο δράστης επιθυμούσε, σκέφτηκε ή μπορούσε να προβλέψει ή να αποτρέψει τη ζημιά, τότε η ευθύνη αυτή ορίζεται ως αντικειμενική σύμφωνα με τον νόμο. Η αδικοπρακτική ευθύνη είναι πρωτογενής, εφόσον η ενοχική σχέση που υπάρχει ανάμεσα στον ζημιώσαντα και ζημιωθέντα δημιουργείται από τη στιγμή που συντρέξουν οι προϋποθέσεις του εν λόγω άρθρου.

Σύμφωνα με το άρθρο 914 ΑΚ υπάρχουν έξι βασικές προϋποθέσεις για την ύπαρξη ευθύνης προς αποζημίωση. Αρχικά θα πρέπει να πρόκειται για ανθρώπινη πράξη, ύστερα να υπάρχει παρανομία, να υπάρχει ικανότητα προς καταλογισμό, υπαιτιότητα, ζημιά και τέλος, αιτιώδης συνάφεια ανάμεσα στην παράνομη και υπαίτια πράξη και στη ζημιά⁷¹.

⁷¹ Αγαλλοπούλου Χρ. Πηνελόπη, «Βασικές Έννοιες Αστικού Δικαίου», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2003, σελ. 247

Σε περίπτωση πρόκλησης κάποιου ατυχήματος υπάρχει ένας ευρύς κύκλος προσώπων που μπορεί να εγείρουν αδικοπρακτικές αξιώσεις κατά του νηογνώμονα. Τέτοια πρόσωπα είναι οι επιβαίνοντες στο πλοίο, το πλήρωμα, ο αγοραστής του πλοίου, ο φορτωτής και ο παραλήπτης του φορτίου, η τράπεζα, οι λιμενικές αρχές καθώς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που συναλλάσσονται με τον πλοιοκτήτη του ταξινομημένου πλοίου. Ακόμα και το κράτος πολλές φορές δεν μένει εκτός, φέρει ευθύνη καθώς με την εξουσιοδότηση του κράτους ενεργεί ο νηογνώμονας.

Παρακάτω θα παρουσιαστεί μια σύγκριση του αγγλοσαξονικού δικαίου, του αμερικανικού δικαίου, του γερμανικού δικαίου και του ελληνικού δικαίου όσον αφορά τα ζητήματα αδικοπρακτικής ευθύνης.

4.1 Αγγλοσαξονικό δίκαιο

Στο αγγλοσαξονικό δίκαιο η αδικοπρακτική ευθύνη θεμελιώνεται στην υποχρέωση επιμέλειας. Πολλές φορές τα αγγλικά δικαστήρια έχουν απασχοληθεί με υποθέσεις όπου δεν είναι ξεκάθαρη η ύπαρξη ή μη υποχρέωσης επιμέλειας.

Οι απαιτήσεις που εγείρονται για την επιβολή της υποχρέωσης επιμέλειας είναι οι ίδιες ασχέτως του αν η ζημία προκλήθηκε από την παραβίαση της επιμέλειας είναι η σωματική βλάβη ή είναι ζημία καθαρά οικονομικής φύσεως. Όποια και αν είναι η φύση της ζημίας που υπέστη ο ενάγοντας, είναι απαραίτητο να εξεταστεί η προβλεψιμότητα της ζημίας, η φύση της σχέσης μεταξύ των μερών και αν είναι δίκαιη και κατά πόσο η υποχρέωση της επιμέλειας τηρήθηκε από τον εναγόμενο⁷².

Υπήρξαν διάφορες υποθέσεις που οδήγησαν την αγγλική νομοθεσία να αλλάξει και να εισάγει την έννοια της επιμέλειας έναντι τρίτου από ενδεχόμενη οικονομική ζημιά. Η υπόθεση *Anns v. Merton*⁷³ ήταν καταλυτική στο να τεθούν αυστηρότερα κριτήρια για την εφαρμογή της αρχής αυτής.

Στην υπόθεση αυτή το 1962 το τοπικό συμβούλιο του Merton ενέκρινε σχέδια οικοδόμησης, για την ανέγερση ενός συγκροτήματος μεζονετών. Τα εγκεκριμένα σχέδια έδειξαν ότι τα τοιχώματα βάσης και συγκεκριμένα τα θεμέλια του

⁷² Nicolai Lagoni, "The liability of classification societies", Springer, σελ. 113, 2007

⁷³ <http://www.e-lawresources.co.uk/cases/Anns-v-Merton-London-Borough-Council.php>

συγκροτήματος θα έπρεπε να ήταν τρία πόδια ή βαθύτερα από την επιφάνεια του εδάφους για να εγκριθούν από τις τοπικές αρχές και το Συμβούλιο. Το συγκρότημα μεζονέτων ολοκληρώθηκε το 1962. Ο εργολάβος (ο οποίος ήταν επίσης ο ιδιοκτήτης) χορήγησε 999 χρόνια μίσθωσης για τις μεζονέτες. Το 1970, ύστερα από ορισμένες δομικές κινήσεις, αποκαλύφθηκαν τα ελαττώματα του κτιρίου, το οποίο πλέον είχε ρωγμές στους τοίχους, κλίση στα δάπεδα και άλλες ατέλειες. Το 1972 οι ενάγοντες, οι οποίοι ήταν οι μισθωτές των μεζονέτων, κινήθηκαν νομικά εναντίον του εργολάβου και του Συμβουλίου. Οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν πως η ζημιά, προκλήθηκε από τα ανεπαρκή θεμέλια που χτίστηκαν από τον εργολάβο και την μη σωστή επιτήρηση της διαδικασίας ανοικοδόμησης από το Συμβούλιο. Έτσι, ύστερα από την εκδίκαση της υπόθεσης απεδείχθη ότι υπήρξε υποχρέωση επιμέλειας τόσο από τον εργολάβο όσο και από το Συμβούλιο⁷⁴.

Πιο συγκεκριμένα απαιτήθηκε να υπάρχει σχέση συνάφειας μεταξύ του ζημιώσαντος και του ζημιωθέντος, με τη μορφή της προβλεψιμότητας των επιζήμιων συνεπειών και επισημάνθηκε η σημαντικότητα της μείωσης των δικαιούχων. Εκτός από τη μείωση των δικαιούχων τονίστηκε και η ανάγκη της μείωσης της έκτασης της αποκαταστατέας ζημιάς⁷⁵. Επιπροσθέτως τονίστηκε η ανάγκη της αναγνώρισης πως η υποχρέωση της επιμέλειας θα πρέπει να είναι δίκαιη και εύλογη.

Η πρώτη φορά που αγγλικό δικαστήριο έλαβε υπόψη του τις ευθύνες έναντι τρίτων ήταν στην υπόθεση *Morning Watch*, η οποία αφορούσε αδιοπρακτική ευθύνη του νηογνώμονα *Lloyd's*⁷⁶. Για να συντρέχει λοιπόν υποχρέωση επιμέλειας έναντι τρίτων θα πρέπει ο νηογνώμονας να είναι σε θέση να προβλέψει επιζήμιες συνέπειες οι οποίες να είναι αποτέλεσμα της δραστηριότητας του, να υπάρχει μια σχέση συνάφειας με τον ενάγοντα ώστε να δικαιολογείται η υποχρέωση επιμέλειας και τέλος, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η επιβολή της υποχρέωσης αυτής να είναι δίκαιη και εύλογη.

⁷⁴<http://ebooklibrary.org/Results.aspx?PageIndex=1&SearchEverything=Anns%20v%20Merton%20LBC&SubjectType=1>

⁷⁵Λία Αθανασίου, ό.π., σελ. 70

⁷⁶*Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping*, σελ. 547, 1990

4.1.1 Η υπόθεση Nicholas H.

Το ζήτημα της αδικοπρακτικής ευθύνης επανεξετάστηκε με την υπόθεση Nicholas H. από τα αγγλικά δικαστήρια, ένα πολύ σημαντικό ναυάγιο που συνέβη το 1992.

Δύο εβδομάδες αφότου το Nicholas H. ξεκίνησε το ταξίδι του από το Περού προς την Ιταλία φορτωμένο με μόλυβδο και ψευδάργυρο, αγκυροβόλησε στα ανοικτά του Σαν Χουάν, αφού ανέφερε μια ρωγμή στο κύτος του.

Μετά από κάποιες επισκευές ο επιθεωρητής του πλοίου ο οποίος ενεργούσε για λογαριασμό του νηογνώμονα συνέστησε το πλοίο να συνεχίσει, τονίζοντας όμως ότι οι επισκευές στο πλοίο θα έπρεπε να διορθωθούν το συντομότερο δυνατό μετά την εκφόρτωση του φορτίου. Την ημέρα οπού το πλοίο απέπλευσε από το Σαν Χουάν με προορισμό το Περού ανέφερε ότι οι προσωρινές επισκευές συγκόλλησης είχε ραγίσει, με αποτέλεσμα το πλοίο να βυθιστεί λίγες μέρες αργότερα. Το ναυάγιο είχε σαν αποτέλεσμα την ολική απώλεια του φορτίου.

Ο ιδιοκτήτης του φορτίου έγειρε απαιτήσεις τόσο προς το νηογνώμονα για αμέλεια όσο και προς τον πλοιοκτήτη. Η ουσιαστική διαφορά μεταξύ των διαδίκων ήταν στο αν υπήρχε διαφορά στο είδος της αμέλειας ή απλώς στο βαθμό όπου η αμέλεια προκάλεσε σωματικές βλάβες σε πρόσωπο ή την περιουσία του ενάγοντος και περιπτώσεις όπου η ζημία ήταν αμιγώς οικονομικής φύσεως.

Ο φορτωτής στράφηκε κατά του νηογνώμονα και ζήτησε αποζημίωση για ποσό πέρα από αυτό που αντιστοιχούσε στην περιορισμένη ευθύνη του πλοιοκτήτη. Το Εφετείο Hirst J. ανέτρεψε την απόφαση του Πρωτοδικείου καθώς οι δύο από τις τρεις απαραίτητες προϋποθέσεις που πρέπει να ισχύουν για να συντρέχει υποχρέωση επιμέλειας έναντι τρίτων δεν ίσχυαν. Πιο συγκεκριμένα, δεν υπήρχε σχέση συνάφειας μεταξύ φορτωτή και νηογνώμονα καθώς επίσης και δίκαιη και εύλογη ευθύνη εις βάρος του νηογνώμονα⁷⁷.

⁷⁷ Indira Carr, "International Trade Law", Published by Routledge, σελ.225, New York, 2014

4.2 Αμερικανικό Δίκαιο

Στην αμερικανική έννομη τάξη, η ευθύνη του νηογνώμονα έναντι κάποιου τρίτου, ανάλογα με τα πραγματικά περιστατικά μπορεί να αναζητηθεί κυρίως σε δύο νομικές βάσεις. Η πρώτη νομική βάση είναι η ευθύνη από αδικοπραξία λόγω αμέλειας ή όπως ονομάζεται αλλιώς «tort of negligence». Η δεύτερη νομική βάση είναι η ευθύνη από αδικοπραξία λόγω παροχής «υπαίτιων ανακριβών δηλώσεων» ή όπως ονομάζεται αλλιώς «tort of misrepresentation». Τις περισσότερες φορές όπου υπάρχει αγωγή κατά του νηογνώμονα στηρίζεται στη νομική βάση αδικοπραξίας λόγω αμέλειας⁷⁸.

Όσον αφορά την πρώτη περίπτωση, δηλαδή την αδικοπραξία από ευθύνη λόγω αμέλειας, το αμερικάνικο δίκαιο έχει πολλές ομοιότητες με το αγγλικό. Ο ενάγοντας πρέπει να αποδείξει ότι ο εναγόμενος δεν επέδειξε το οφειλόμενο καθήκον επιμέλειας. Στην περίπτωση όπου υπάρχει φυσική απώλεια, σωματικές βλάβες ή ακόμα και θάνατος σπανίως γίνεται δεκτή η ύπαρξη υποχρέωσης επιμέλειας του νηογνώμονα έναντι τρίτων. Ο νηογνώμονας αναλαμβάνει την διενέργεια του ελέγχου και των επιθεωρήσεων του πλοίου. Έχει βέβαια και την υποχρέωση να γνωστοποιεί στον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή όλα τα ευρήματα που συλλέγει μετά από τους ελέγχους και να τους δίνει τις απαραίτητες συμβουλές και πληροφορίες. Ο νηογνώμονας δεν εγγυάται την αξιοπλοΐα του πλοίου, παρά μόνο ο πλοιοκτήτης παρέχει αυτή την εγγύηση έναντι τρίτων μερών.

Η δεύτερη περίπτωση, αυτή δηλαδή της αδικοπραξίας λόγω υπαίτιων ανακριβών δηλώσεων είναι η συνηθέστερη νομική βάση για τη θεμελίωση αξιώσεων κατά του νηογνώμονα και κυρίως όταν η ζημιά οφείλεται στην έκδοση πιστοποιητικών που δεν περιέχουν ακριβή και αληθή στοιχεία. Το αμερικανικό δίκαιο αναγνωρίζει τη ευθύνη αυτή ως ευθύνη *sui generis*. Η έκφραση *sui generis* χρησιμοποιείται για να δηλώσει ότι κάτι φέρει κυριολεκτικά την έννοια του δικού του είδους ή γένους, ή κατέχει μοναδικά χαρακτηριστικά που δεν μπορούν να ενταχθούν σε κάποιο ήδη προϋπάρχον ευρύτερο σύνολο. Με άλλα λόγια λοιπόν, η ευθύνη αυτή είναι διαφορετική από την καθιερωμένη αδικοπρακτική και συμβατική ευθύνη.

⁷⁸ Miller M., "Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law", Tul. Mar, L. J., σελ. 100, 1997

Όλες οι αποφάσεις και προϋποθέσεις για την αναγνώριση αυτού του είδους της ευθύνης συμπεριλήφθηκαν στο Second Restatement of Torts και πιο συγκεκριμένα στο Section 324 A που έχει ως τίτλο «ευθύνη έναντι τρίτων για εσφαλμένη εκπλήρωση μιας υποχρέωσης»⁷⁹. Στο Section 522 του Second Restatement of Torts, που έχει ως τίτλο «πληροφορίες προς καθοδήγηση τρίτων που παρέχονται αμελώς», ορίζεται ότι ο παρέχων εσφαλμένες πληροφορίες είναι υπεύθυνος έναντι τρίτων που στηρίχθηκαν στις πληροφορίες αυτές και εξαιτίας των πληροφοριών αυτών υπέστησαν ζημιές οικονομικής φύσεως⁸⁰. Προκειμένου να θεμελιωθεί η αξίωση στο Section 522 κατά του νηογνώμονα ο ενάγων πρέπει να αποδείξει κάποιους βασικούς ισχυρισμούς. Αρχικά ότι ο εναγόμενος δεν συνέλεξε τις απαραίτητες πληροφορίες με τη δέουσα επιμέλεια, έπειτα ότι ο εναγόμενος παρείχε στον ενάγοντα ανακριβείς πληροφορίες στα πλαίσια καθοδήγησης της επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Επίσης θα πρέπει να αποδειχτεί ότι ο ενάγων στηρίχθηκε στις ανακριβείς πληροφορίες που του έδωσε ο εναγόμενος γνωρίζοντας ότι οι πληροφορίες αυτές είναι δυνατόν να επηρεάσουν την απόφασή του. Τέλος θα πρέπει να υπάρχουν στοιχεία τα οποία θα αποδεικνύουν ότι ο ενάγων υπέστη οικονομική ζημιά.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που προκύπτει λοιπόν είναι αποδεικτικής φύσεως. Ο ενάγοντας πρέπει να αποδείξει ότι βασίστηκε στις παρεχόμενες πληροφορίες από το νηογνώμονα οι οποίες τον οδήγησαν σε ζημιά.

4.3 Γερμανικό Δίκαιο

Το Γερμανικό δίκαιο τονίζει ότι μόνο όταν υπάρχει σύμβαση μεταξύ των μερών μπορεί ο ένας να ζητήσει αποζημίωση από τον άλλο για μη σωστή παροχή συμβουλών που οδηγούν σε οικονομική ζημιά.

Αρχικά επικρατούσε η άποψη πως όταν κάποιος εκτιμάει ή διαβεβαιώνει κάποιον άλλον για ένα γεγονός ή μια κατάσταση και ο άλλος δέχεται την άποψη αυτή και την παρουσιάζει σε κάποιον τρίτο τότε αυτός ευθύνεται αν ο τρίτος διαθέσει περιουσιακά

⁷⁹Restatement of the law second, "Torts", The American Law Institute, Volume 2

⁸⁰Restatement of the law second, "Torts", The American Law Institute, Volume 3

του στοιχεία και υποστεί κάποια ζημιά. Η άποψη αυτή έχει επικριθεί καθώς δημιουργεί μια συμβατική σχέση μεταξύ των δύο μερών χωρίς να υπάρχει σύμβαση δέσμευσης⁸¹. Σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο και πιο συγκεκριμένα την παράγραφο 826 του BGB⁸², υπήρχε μια ανοχή στην επαγγελματική ευθύνη ως προς την απόδειξη της ύπαρξης κάποιου δόλου.

Πλέον χρησιμοποιείται περισσότερο ως νομική βάση ο θεσμός της ύπαρξης «σύμβασης με προστατευτική ενέργεια για τρίτα μέρη». Ουσιαστικά ο θεσμός αυτός επιτρέπει την αποζημίωση και καθαρώς οικονομικών ζημιών που μπορεί να έχει υποστεί ο ενάγων. Υπάρχει όμως και η δυνατότητα αντιστροφής και του βάρους της απόδειξης υπέρ του ενάγοντα.

Μια σύμβαση αναπτύσσει προστατευτική ενέργεια υπέρ τρίτων, όταν ο οφειλέτης βαρύνεται με καθήκοντα επιμέλειας και προστασίας τόσο έναντι του συμβαλλόμενου αλλά και έναντι ορισμένων τρίτων προσώπων τα οποία σε περίπτωση παραβίασης έχουν απευθείας αξίωση αποζημίωσης κατά του οφειλέτη σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες ενδοσυμβατικής ευθύνης.

Τρεις είναι οι βασικές προϋποθέσεις για την ύπαρξη αξίωσης κατά του οφειλέτη. Πρώτον, θα πρέπει να υπάρχει εγγύτητα στην παροχή, αυτό σημαίνει ότι ο τρίτος θα πρέπει να έρχεται σε άμεση επαφή με την κύρια παροχή του οφειλέτη ή το αντικείμενο αυτής. Δεύτερον, θα πρέπει να υπάρχει έννομη σχέση πρόνοιας ανάμεσα στον αντισυμβαλλόμενο και τον τρίτο. Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει διαγνωσιμότητα. Αυτό σημαίνει ότι ο οφειλέτης πρέπει να είναι σε θέση να αντιληφθεί ότι ο αντισυμβαλλόμενος τον εμπιστεύεται για την ασφάλεια των εμπλεκόμενων τρίτων προσώπων.

Τα γερμανικά δικαστήρια χρησιμοποιούν τον παραπάνω θεσμό για την θεμελίωση της επαγγελματικής ευθύνης όσων παρέχουν εξειδικευμένες πληροφορίες σε τρίτους. Στις περισσότερες περιπτώσεις που έχουν εκδικαστεί και αφορούν την ευθύνη του νηογνώμονα έναντι τρίτων μερών χρησιμοποιείται ως νομική βάση ο συγκεκριμένος θεσμός.

⁸¹Τριανταφυλλάκης Δ. Γεώργιος, «Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2009

⁸²<http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/>

4.4 Ελληνικό Δίκαιο

Το ελληνικό δίκαιο για τη θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης των νηογνώνων εξετάζει την πλήρωση της υπόθεσης του «παράνομου». Σύμφωνα με το άρθρο 914 του ΑΚ "όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια, έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει". Επομένως προϋποθέσεις της αγωγής προς αποζημίωση είναι πράξη, παρανομία της πράξης, υπαιτιότητα του προσώπου, ζημία και αντικειμενικός αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στην παράνομη και υπαίτια πράξη και την επέλευση της ζημίας. Ο κανονισμός αποτελεί λευκό κανόνα δικαίου, αφού δεν ορίζει τι είναι παράνομο, αλλά καθορίζει την κύρωση παραπέμποντας για τον χαρακτηρισμό του παράνομου στην έννομη τάξη, που είτε αποδοκιμάζει είτε επιδοκιμάζει μια πράξη. Σύμφωνα λοιπόν με την ερμηνεία που δίνεται στην γενική αυτή ρήτρα, ως παράνομη θεωρείται η συμπεριφορά που αντίκειται σε απαγορευτικό ή επιτακτικό κανόνα δικαίου.

Τα όρια της ερμηνείας της παράνομης πράξης έχουν διευρυνθεί. Ως παράνομη πράξη θεωρείται «όταν δεν τηρείται η επιμέλεια που μπορεί και δείχνει ένας μέσος άνθρωπος για την ασφάλεια και την προστασία προσώπων με τα οποία έρχεται σε επαφή έστω και αν δεν υπάρχει παράβαση ειδικά προβλεπόμενου απαγορευτικού ή επιτακτικού κανόνα δικαίου». Τα άρθρα 200, 281 και 288 του ΑΚ επιβάλλουν την επιμέλεια που πρέπει να δείχνει ο μέσος άνθρωπος καθώς προσδιορίζουν τις αρχές της καλής πίστης και των χρηστών ηθών⁸³.

4.4.1 Παράνομη συμπεριφορά του νηογνώμονα

Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι νηογνώμονες παρέχουν πίστη με την έννοια ότι έχουν την υποχρέωση να παρέχουν πρόνοια και ασφάλεια στις συναλλαγές τους⁸⁴. Στα ναυτιλιακά συναλλακτικά ήθη υπάρχουν δύο σημεία αναφοράς ως προς το κριτήριο εμπιστοσύνης. Το πρώτο σημείο αναφοράς βρίσκεται στη διαδικασία πιστοποίησης ως ιδιαίτερο πραγματικό πίστης αφού τα περιληπτικά πορίσματα δημοσιοποιούνται

⁸³Καράκωστας Κ. Ιωάννης, «Αστικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2013

⁸⁴Περάκης Ευάγγελος, «Ο τακτικός έλεγχος της Ανώνυμης Εταιρείας», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 1984

σύμφωνα με την παράδοση. Το δεύτερο σημείο αναφοράς είναι η αυξημένη και νομοθετικά αναγνωρισμένη αξιοπιστία που προσφέρει ένας φορέας ελέγχου⁸⁵.

Η σταδιακή υιοθέτηση ειδικών διατάξεων για την ρύθμιση της ευθύνης των επαγγελματιών που παρέχουν οικονομικής φύσεως πληροφορίες κρίθηκε απαραίτητη καθώς η εμπιστοσύνη των τρίτων θεωρήθηκε ότι δεν προστατεύεται επαρκώς από τις γενικές διατάξεις περί αδικοπρακτικής ευθύνης. Αυτό συνέβη κυρίως διότι υπάρχουν αποδεικτικές δυσχέρειες που συνδέονται κυρίως με την εφαρμογή τους.

Η υποχρέωση πρόνοιας των νηογνώμωνων δεν επιβάλλεται μόνο ως προς το αντικείμενο δραστηριότητας τους, αλλά και ως προς τη δημόσια πλευρά του ρόλου τους. Η ανάγκη ανάπτυξης ενός συστήματος ελέγχου και πιστοποίησης γεννήθηκε κυρίως λόγω των αναγκών των συναλλαγών και έπειτα υιοθετήθηκε από την έννομη τάξη ώστε να υπάρξει ένα σημείο αναφοράς το οποίο πρέπει να υπολογίζεται και από τρίτους. Ο νομοθέτης αναγνώρισε την ανάγκη ίδρυσης και λειτουργίας ενός ολοκληρωμένου μηχανισμού ελέγχου καθώς η θαλάσσια ασφάλεια είναι ένα από τα κύρια ζητήματα που απασχολούν κάθε κράτος. Πέραν αυτού, η θαλάσσια ασφάλεια αποτελεί ένα ζήτημα δημόσιου συμφέροντος. Έτσι θα πρέπει να υπάρχει μια σχέση εμπιστοσύνης ανάμεσα στο κράτος και τους φορείς πιστοποίησης. Η σχέση αυτή στοιχειοθετεί μια επαγγελματική υποχρέωση επιμέλειας από την πλευρά των νηογνώμωνων. Η υποχρέωση αυτή οριοθετείται αντικειμενικά με βάση το περιεχόμενο και την έκταση ελέγχου. Το περιεχόμενο και η έκταση του ελέγχου προβλέπονται από τους κανονισμούς του νηογνώμονα και τις εφαρμοζόμενες διατάξεις. Η παραβίαση της επιμέλειας αν συντρέχουν οι απαιτούμενες προϋποθέσεις θα πρέπει να θεμελιώνεται υπέρ των τρίτων φορέων αξιώσεων και έννομων συμφερόντων αδικοπρακτικής ευθύνης. Ο βαθμός της επιμέλειας διαφέρει ανάλογα με το είδος της επιθεώρησης που γίνεται από τον νηογνώμονα καθώς η διάρκεια και η εμβάθυνση των επιθεωρήσεων διαφέρουν.

Μια διαδικασία του νηογνώμονα η οποία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα εμπιστοσύνης είναι η ταξινόμηση του πλοίου. Η ταξινόμηση του πλοίου είναι μια διαδικασία η οποία αποτελεί τεκμήριο αξιοπλοΐας στις περισσότερες έννομες τάξεις. Η

⁸⁵Βελισσαροπούλου – Καράκωστα Ι., «Λόγοι Ευθύνης», Αθήνα 1993

ταξινόμηση του πλοίου επιτρέπει την ασφάλιση τόσο του πλοίου όσο και του φορτίου που αυτό μεταφέρει. Σύμφωνα με την κοινοτική Οδηγία 95/21/ΕΚ, η οποία αφορά τον έλεγχο από το κράτος του λιμένος, όλα τα πλοία των οποίων έχει ανασταλεί η κλάση θεωρούνται ως επικίνδυνα. Η ταξινόμηση πλέον αποτελεί μια υποχρεωτική διαδικασία σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινοτικού και διεθνούς δικαίου.

4.4.2 Ευθύνη του προμηθευτή υπηρεσιών κατά τον Νόμο 2251/94

Το άρθρο 8 του νόμου 2251/94, όπως ισχύει και με την τροποποίηση που επήλθε με τον νόμο 3587/2007, εισάγει ένα αυτοτελή νόμιμο λόγο ευθύνης του προσώπου που παρέχει υπηρεσίες προς τρίτους, κατά τρόπο πλημμελή. Με τη διάταξη αυτή καθιερώνεται η νόθος αντικειμενική ευθύνη του προσώπου που παρέχει τις υπηρεσίες έναντι του καταναλωτή⁸⁶. Αυτή η παράμετρος έχει πολύ μεγάλη σημασία καθότι «η αντιστροφή του βάρους αποδείξεως συνιστά την πεμπουσία του όλου συστήματος δικαστικής προστασίας τρίτων»⁸⁷.

Έτσι λοιπόν ο παθών ή αλλιώς ζημιωθείς θα πρέπει να αποδείξει τρία βασικά πράγματα. Αρχικά θα πρέπει να αποδείξει ότι υπήρξε η παροχή της υπηρεσίας. Έπειτα θα πρέπει να αποδείξει την ζημία που υπέστη από την συγκεκριμένη υπηρεσία και τέλος, την αιτιώδη σχέση μεταξύ της παροχής της υπηρεσίας και της ζημιάς. Από την άλλη πλευρά για να υπάρξει απαλλαγή από την ευθύνη ο παρέχων τις υπηρεσίες θα πρέπει να αποδείξει δύο βασικά πράγματα. Πρώτον, ότι δεν υπήρξε κάποια παράνομη ή υπαίτια πράξη και δεύτερον ότι δεν υπάρχει αιτιώδης σύνδεση της ζημιάς που προκλήθηκε με την παράνομη και υπαίτια πράξη του.

Όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 3 της παρούσας εργασίας, το πρόβλημα που προκύπτει είναι εάν ο αποδέκτης των υπηρεσιών του νηογνώμονα μπορεί να χαρακτηριστεί ως καταναλωτής με την έννοια που υπάρχει στο άρθρο 1 παράγραφος 4 του Νόμου 2251/1994 έτσι ώστε να εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 8 του ίδιου νόμου.

⁸⁶ Ευθυμίου Αιμιλία, «Η αρχή της διαφάνειας στο δίκαιο των Γ.Ο.Σ.», σελ. 21, Εκδόσεις Δίκαιο & Οικονομία- Π.Ν. Σάκκουλας, 2013

⁸⁷ Τριανταφυλλάκης, ό.π., σελ.129, 2009

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του Νόμου 2251/1994, υιοθετείται από την ελληνική νομοθεσία ένας πολύ ευρύς ορισμός της έννοιας του καταναλωτή. Σε αντίθεση με τις κοινοτικές οδηγίες για την προστασία του καταναλωτή, η ελληνική νομοθεσία αποδεσμεύεται από το στοιχείο της ικανοποίησης μη επαγγελματικών αναγκών.

Λόγω της ευρύτατης έννοιας που αποκτά ο όρος καταναλωτής σχεδόν όλα τα πρόσωπα που συναλλάσσονται με άλλα μπορούν να θεωρηθούν καταναλωτές⁸⁸. Έτσι πολλές φορές, μπορεί να υπάρξει καταχρηστική επίκληση της προβλεπόμενης προστασίας των καταναλωτών, από άτομα που είναι οικονομικά ισχυρά και διαθέτουν πείρα ώστε να διαπραγματευτούν τους όρους της σύμβασης. Πολλές φορές, είναι δυνατόν, όταν υπάρχει επίκληση της προστασίας καταναλωτή εκ μέρους συγκεκριμένου προσώπου, να είναι περιττή και άδικη για τον αντισυμβαλλόμενο προμηθευτή, παρά του ότι μπορεί να συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος.

Διαπιστώνεται έτσι η ανάγκη περιστολής του ορισμού του καταναλωτή. Αυτό μπορεί να γίνει με δύο τρόπος. Αρχικά με τον κατάλληλο χειρισμό της γενικής ρήτρας περί κατάχρησης δικαιώματος όπως περιγράφεται στο άρθρο 281 του ΑΚ. Κατά το άρθρο αυτό, η άσκηση του δικαιώματος απαγορεύεται εάν υπερβαίνει προφανώς τα επιβαλλόμενα όρια εκ της καλής πίστεως ή των χρηστών ηθών η εκ του κοινωνικού και οικονομικού σκοπού του δικαιώματος.

Κατά την έννοια του άρθρου 281 του ΑΚ, το δικαίωμα θεωρείται ότι ασκείται καταχρηστικά, εκτός άλλων, όταν η συμπεριφορά του δικαιούχου, που προηγήθηκε της άσκησης του και η πραγματική κατάσταση που διαμορφώθηκε, κατά το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μέχρι τότε, δεν δικαιολογούν επαρκώς τη μεταγενέστερη άσκηση του, από την οποία, αντίθετα, προκύπτει προφανής υπέρβαση των ορίων της καλής πίστης και των χρηστών ηθών ή του κοινωνικού ή οικονομικού σκοπού του δικαιώματος.

⁸⁸ Περάκης Ε., «Δίκαιο προστασίας καταναλωτή»(Ελληνικό-Ενωσιακό), σελ. 41-48, Επιμέλεια Αλεξανδρίδου Ε., Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2015

Επιπροσθέτως κατά την έννοια του άρθρου αυτού, κατάχρηση δικαιώματος θεωρείται ότι υφίσταται, όταν η προηγηθείσα της ασκήσεως συμπεριφορά του δικαιούχου και η διαμορφωθείσα πραγματική κατάσταση, όχι μόνον δεν δικαιολογεί την άσκηση του, λαμβανομένων υπ' όψει και των συμφερόντων του ιδίου, αλλά χωρεί κατά τρόπον επαγόμενο επαχθείς επιπτώσεις για τον υπόχρεο, κατά προφανή υπέρβαση των αρχών και σκοπών που περιέχει η διάταξη αυτή.

Η περιστολή του ορισμού του καταναλωτή γίνεται και με έναν ακόμη τρόπο, αυτόν της χρήσης της «στενής» ερμηνείας του όρου, ώστε την προστασία του νόμου να μπορούν να την επικαλεστούν μόνον εκείνα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία αποκτούν αγαθά ή υπηρεσίες για την κάλυψη μη επαγγελματικών αναγκών τους εφόσον μόνο στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι πράγματι οι τελικοί αποδέκτες αυτών των αγαθών ή υπηρεσιών⁸⁹. Στο άρθρο 4 του Νόμου 2251/1994 ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2002/45/EK με την οποία υιοθετείται η στενή έννοια του καταναλωτή.

Δυσκολία υπάρχει και στον ορισμό του τελικού αποδέκτη των προϊόντων ή υπηρεσιών που απαιτεί ο ορισμός του άρθρου 1 παράγραφος του ίδιου Νόμου. Στις περισσότερες περιπτώσεις αποδέκτης των υπηρεσιών είναι κατά κανόνα ο τελικός αποδέκτης τους, αφού η υπηρεσία ως αγαθό αναλώνεται με την παροχή της. κάποιες φορές όμως οι υπηρεσίες μπορεί να παρέχονται σε κάποιο πρόσωπο που δεν είναι ο τελικός αποδέκτης. Θα πρέπει έτσι με αντικειμενικά κριτήρια και όχι υποκειμενικά να κρίνεται αν κάποιο πρόσωπο αποτελεί τον τελικό ή όχι αποδέκτη της υπηρεσίας έτσι ώστε να επιτρέπεται στον προμηθευτή με βάση τις οριακές ενδείξεις να γνωρίζει και να υπολογίζει το πλαίσιο της ευθύνης του⁹⁰.

4.4.3 Περιορισμός της ευθύνης μέσω των διατάξεων Διεθνών Συμβάσεων

Υπάρχουν αρκετές Διεθνείς Συμβάσεις που καθορίζουν στην ναυτιλία τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά τα όρια ευθύνης για τους περισσότερους συμμετέχοντες στην

⁸⁹ Μεντής Γ., «Γενικοί όροι συναλλαγών σε καταναλωτές και εμπορικές συμβάσεις», Εκδόσεις Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2000

⁹⁰Περάκης Ε., ό.π., σελ. 58, 2015

αγορά. Η Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις του 1976, η οποία τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996 για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή αποτελεί μια από τις βασικότερες συμβάσεις για τον περιορισμό της ευθύνης. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στην Ελλάδα με τον Νόμο 1923/1991.

Μια ακόμα σημαντική Σύμβαση είναι η Διεθνής Σύμβαση για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, όσον αφορά τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη και του μεταφορέα. Με το πρώτο άρθρο του Νόμου 2107/1992 κυρώθηκαν από την Ελλάδα και αποτελούν εσωτερικό κανόνα δικαίου η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών της 25^{ης} Αυγούστου του 1924 "για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές" και τα τροποποιητικά αυτής πρωτόκολλα της 23^{ης} Φεβρουαρίου του 1968 και της 26^{ης} Δεκεμβρίου του 1979 (Κανόνες Χάγης -Βίσμπυ). Από τις διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3, 5, 6 και 10 της Σύμβασης προκύπτει το γεγονός ότι οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα και εφαρμόζονται, σε κάθε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, στην οποία τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, εφ' όσον η μεταφορά καλύπτεται από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο, που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων.

Η Διεθνής Σύμβαση περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που οφείλονται σε πετρελαιοειδή το 1992, η οποία συμπληρώθηκε με τη Σύμβαση του 1992 για τη δημιουργία του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις καθώς και το πρωτόκολλο του 2003 για τη δημιουργία του συμπληρωματικού ταμείου με ίδιο στόχο αποτελούν σημαντικές συμβάσεις για τον περιορισμό της ευθύνης.

Οι παραπάνω Διεθνείς Συμβάσεις παρέχουν προστασία στους περισσότερους συμμετέχοντες της ναυτιλιακής αγοράς από αξιώσεις αποζημίωσης. Τίθενται συγκεκριμένα ποσοτικά όρια ευθύνης και παράλληλα διασφαλίζεται το ύψος των ασφάλιστρων για την ασφάλιση από σχετικούς κινδύνους παραμένοντας σε εύλογα επίπεδα.

Κεφάλαιο 5: Κράτος και Νηογνώμονας

Οι υπηρεσίες που προσφέρει ένας νηογνώμονας μπορεί πολλές φορές να έχουν δημόσιο χαρακτήρα. Επομένως πέρα από την συμβατική ή αδικοπρακτική ευθύνη που μπορεί να έχει ένας τέτοιος εξουσιοδοτημένος οργανισμός υπάρχει περίπτωση να εμπλέκεται και το κράτος. Υπάρχουν δύο προσεγγίσεις οι οποίες εξετάζουν τη σχέση του κράτους με τον νηογνώμονα. Η πρώτη προσέγγιση έχει αμυντικό χαρακτήρα και εξετάζει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ασυλία των κρατικών οργάνων προστατεύει και τη δραστηριότητα του ανάδοχου. Από την άλλη πλευρά, η δεύτερη προσέγγιση έχει επιθετικό χαρακτήρα και σχετίζεται με το θέμα εάν η ζημιογόνος συμπεριφορά του ανάδοχου της δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να θεμελιώσει αστική ευθύνη του κράτους⁹¹.

5.1 Ζητήματα δικαστικής ασυλίας

Το κράτος εξουσιοδοτεί επιλεγμένους οργανισμούς για την έκδοση των δημόσιων πιστοποιητικών, την προβλεπόμενη από την εθνική νομοθεσία ασυλία για το δημόσιο. Ο περιορισμός του ευεργετήματος της ετεροδικίας καθώς και η εφαρμογή του αλλοδαπού δικαίου είναι δύο από τα βασικά ζητήματα που απασχολούν το ελληνικό δίκαιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα προβλήματος δικαστικής ασυλίας τέθηκε στην υπόθεση *Sundancer*, όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 3 της παρούσας εργασίας. Στην υπόθεση αυτή οι νήσοι Μπαχάμες εξουσιοδότησαν τον Αμερικανικό Νηογνώμονα (ABS) να ενεργήσει εκ μέρους της⁹².

5.1.1 Ο περιορισμός του ευεργετήματος της ετεροδικίας

Η ετεροδικία μας ενδιαφέρει κυρίως ως ασυλία δικαιοδοσίας που δίδεται σε οργανισμούς και που η αλλοδαπή πολιτεία εξομοιώνει με τα κρατικά όργανα. Σύμφωνα με το Άρθρο 3 παράγραφος 2 του ΚΠολΔ «Εξαιρούνται από τη δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων οι αλλοδαποί που έχουν ετεροδικία, εκτός αν πρόκειται

⁹¹ Αθανασίου Ι. Λία, ό.π., σελ.115, 1999

⁹² Αθανασίου Ι. Λία, ό.π., σελ.115, 1999

για τις διαφορές που υπάγονται στις διατάξεις του άρθρου 29»⁹³. Το Άρθρο 29 παράγραφος 1 του ΚΠολΔ αναφέρει: «Διαφορές που αφορούν εμπράγματα δικαιώματα επάνω σε ακίνητα, τη νομή ή την κατοχή τους, διαίρεση κοινού, κανονισμό ορίων, απαιτήσεις κατά οποιουδήποτε διακατόχου, αποζημίωση για αναγκαστική απαλλοτρίωση, καθώς και διαφορές από μίσθωση ακινήτου ή δικαιώματος που συνδέεται με την εκμετάλλευσή του ή από επίμορτη αγροληψία, υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα του δικαστηρίου, στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται το ακίνητο».

Η αρχική άποψη που επικρατούσε ήταν πως η ασυλία δικαιοδοσίας της αλλοδαπής πολιτείας είναι απόλυτη. Σταδιακά όμως, η άποψη αυτή άρχισε να εγκαταλείπεται και να υιοθετείται πλέον η θεωρία της λειτουργικής ή περιορισμένης ασυλίας. Το αλλοδαπό κράτος μπορεί να ασκήσει ετεροδικία για πράξεις που αποτελούν ενάσκηση κυριαρχικής εξουσίας ή, αλλιώς, όπως ονομάζεται, «*jure imperii*». Πράξεις «*jure imperii*» χαρακτηρίζονται γενικά όλες εκείνες που τελεί ένα κράτος ή οι επίσημοι αντιπρόσωποι αυτού κατά την άσκηση της κυριαρχικής του εξουσίας. Πρόκειται για πράξεις δημόσιας φύσεως. Για τις πράξεις αυτές το διεθνές εθιμικό δίκαιο αναγνωρίζει την ετεροδικία σε ξένα κράτη. Αντιθέτως δεν μπορεί να ενεργεί το αλλοδαπό κράτος ως *fiscus* ή αλλιώς *jure gestionis*⁹⁴. Ως πράξεις *jure gestionis* χαρακτηρίζονται γενικά όλες εκείνες που τελεί ένα κράτος και οι οποίες θα μπορούσαν να τελεσθούν και από απλό ιδιώτη. Οι πράξεις αυτές δυνάμει ιδιωτικού χαρακτήρα εξαιρούνται της ετεροδικίας κατά το διεθνές δίκαιο και εκδικάζονται από τα εγχώρια δικαστήρια. Τα κριτήρια προσδιορισμού των παραπάνω πράξεων διαφέρουν από κράτος σε κράτος λαμβάνοντας υπόψη, κατά το εσωτερικό τους δίκαιο, άλλοτε την ενδόμυχο φύση της πράξης και άλλοτε τον σκοπό ή το αντικείμενο αυτής. Κατά γενική όμως ομολογία στις πράξεις αυτές περιλαμβάνονται όλες εκείνες που ανάγονται σε βιομηχανικές και εμπορικές εν γένει δραστηριότητες⁹⁵.

Η λειτουργική ασυλία έχει πλέον διεθνή απήχηση τόσο από νομολογική όσο και από νομοθετική άποψη. Τα κριτήρια διάκρισης μεταξύ των πράξεων *jure imperii* και *jure*

⁹³ Αθανασίου Ι. Λία, ό.π., σελ.116, 1999

⁹⁴ Βρέλλης Σ., «Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.215, Αθήνα, 2008

⁹⁵ Ανταπάσης Α., «Η Σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων», σελ. 158, Αθήνα 1998

gestionis είναι δυσδιάκριτα και αφήνουν μεγάλο περιθώριο ερμηνευτικής ευχέρειας. Ο χαρακτηρισμός της πράξης γίνεται ανάλογα με τις απόψεις και αντιλήψεις του εκάστοτε δικαστού της έννομης τάξης⁹⁶.

Όσον αφορά την Ελλάδα τις περισσότερες φορές χρησιμοποιείται η συσταλτική προσέγγιση για τα προνόμια που μπορεί να έχει το αλλοδαπό Δημόσιο. Για να γίνει αυτό πρέπει να υπάρχει η απαιτούμενη υπουργική άδεια. Η άδεια αυτή είναι αναγκαία όταν υπάρχουν μέτρα ασφαλιστικά ή εκτέλεσης που λαμβάνονται κατά του αλλοδαπού Δημοσίου και όχι κατά φυσικών ή νομικών προσώπων, οργανισμών ή ενώσεων, έστω και αν αυτά συνδέονται με στενό δεσμό με το αλλοδαπό Δημόσιο με έννομη σχέση ή εξαρτώνται από αυτό.

Όπως είναι γνωστό ο νηογνώμονας που είναι ένας τεχνικός οργανισμός δεν ταυτίζεται με το αλλοδαπό Δημόσιο και βέβαια δεν ελέγχεται από αυτό, εξουσιοδοτείται από αυτό για να παρέχει υπηρεσίες γενικού συμφέροντος. Επομένως δεν μπορεί να επικαλεσθεί το προνόμια της ετεροδικίας ή ασυλίας εκτέλεσης.

5.1.2 Η ασυλία σύμφωνα με το εφαρμοστέο αλλοδαπό δίκαιο

Όταν η ασυλία καλείται να εφαρμοστεί ως περιεχόμενο του ουσιαστικού αλλοδαπού δικαίου αποτελεί τελείως διαφορετικό ζήτημα. Η υπόθεση *Sundancer* είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Η εκδίκαση της υπόθεσης έγινε σε αμερικανικό δικαστήριο όπου ο δικαστής έκρινε πως εφαρμοστέο πρέπει να είναι το δίκαιο της σημαίας το οποίο προέβλεπε βάσει νόμου την ασυλία των οργάνων ή άλλων προσώπων από κάθε ευθύνη για πράξεις που ενήργησαν καλόπιστα κατά την ενάσκηση των δημόσιου χαρακτήρα καθηκόντων. Τα καθήκοντα αυτά προσδιορίζονται από τον νόμο *Bahamian Merchant Shipping Act*⁹⁷.

Για να αποφευχθεί η εφαρμογή της αλλοδαπής διάταξης περί αποκλεισμού ευθύνης των νηογνώμωνων θα πρέπει να ανατρέξουμε στο άρθρο 33 του ΑΚ που αναφέρεται στη επιφύλαξη δημόσιας τάξης και αναφέρει χαρακτηριστικά «Διάταξη αλλοδαπού δικαίου δεν εφαρμόζεται, αν η εφαρμογή της προσκρούει στα χρηστά ήθη ή γενικά

⁹⁶ Δεληκωστόπουλος-Σινανιώτης, «Ερμηνεία Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας», σελ.42, 1968

⁹⁷ Αθανασίου Ι. Λία, ό.π., σελ.118, 1999

στη δημόσια τάξη». Η δημόσια τάξη αναφέρεται και στο άρθρο 3 ΑΚ. Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 3 αναφέρει πως «Η ιδιωτική βούληση δεν μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή κανόνων δημόσιας τάξης» του ίδιου κώδικα έχοντας όμως πολύ ευρύτερη έννοια καθώς καλύπτει όλες τις διατάξεις του αναγκαστικού δικαίου.

Συμπερασματικά λοιπόν, κάθε κράτος έχει τις δικές του νομολογιακές λύσεις και εθνικές έννομες τάξεις για τον αποκλεισμό της ευθύνης. Η ευθύνη του νηογνώμονα είναι ένα θέμα που απασχολεί όλες τις χώρες.

5.2 Θεμελίωση της ευθύνης του Δημοσίου

Η δεύτερη διάσταση της σχέσης κράτους νηογνώμονα είναι η επιθετική. Το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητας του νηογνώμονα συνιστά δημόσια υπηρεσία. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να εξεταστεί αν υπάρχει και σε ποιο βαθμό κρατική ευθύνη για τυχόν ζημιά που προκλήθηκε από την παροχή υπηρεσιών του νηογνώμονα.

5.2.1 Θεμελίωση της ευθύνης του Δημοσίου με βάση τα άρθρα 104, 105 και 106 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα

Η Αστική Ευθύνη του Κράτους δεν ρυθμίζονταν από καμία γενική διάταξη του ελληνικού δικαίου μέχρι την 23^η Φεβρουαρίου του 1946, οπότε και εισήχθη ο ισχύων σήμερα ΑΚ. Το θέμα της αστικής ευθύνης του κράτους είχε απασχολήσει πολλές φορές τα ελληνικά δικαστήρια καθώς είχαν εισαχθεί σε αυτά μια σειρά υποθέσεων που απαιτούσαν την επίλυση του. Έτσι άρχισαν να δημιουργούνται νομολογιακές αρχές που είχαν σαν βάση τους το προϋπάρχον δίκαιο της ζημίας. Οι νομολογιακές αρχές είχαν περιοριστεί βασικά στην ευθύνη από δόλια πράξη υπαλλήλου. Η δημιουργία του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα είχε ως σκοπό να ρυθμίσει πληρέστερα την αστική ευθύνη του κράτους έχοντας ως παράδειγμα το πρότυπο της γερμανικής ρυθμίσεως και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 839 του γερμανικού ΑΚ. Έτσι καθιερώθηκε ένα άρτιο σύστημα αντικειμενικής ευθύνης του κράτους στα άρθρα 104, 105 και 106 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα.

Το άρθρο 104 ΕισΝΑΚ αναφέρει χαρακτηριστικά: «Για πράξεις και παραλείψεις οργάνων του δημοσίου, που ανάγονται σε έννομες σχέσεις του ιδιωτικού δικαίου ή σχετικές με την ιδιωτική του περιουσία, το δημόσιο ευθύνεται κατά τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα για τα νομικά πρόσωπα».

Το άρθρο 105 ΕισΝΑΚ αναφέρει: «Για παράνομες πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του δημοσίου κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας που τους έχουν ανατεθεί, το δημόσιο ενέχεται σε αποζημίωση, εκτός εάν η πράξη ή η παράληψη έγινε κατά παράβαση διάταξης, που υπάρχει για χάρη του γενικού συμφέροντος. Μαζί με το δημόσιο ευθύνεται εις ολόκληρον και το υπαίτιο πρόσωπο, με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων για την ευθύνη των υπουργών».

Το άρθρο 106 ΕισΝΑΚ αναφέρει: «Οι διατάξεις των δύο προηγούμενων άρθρων εφαρμόζονται και για την ευθύνη των δήμων, των κοινοτήτων ή των άλλων νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου από πράξεις ή παραλείψεις οργάνων που βρίσκονται στην υπηρεσία τους»⁹⁸.

Για να θεωρηθεί πως το κράτος έχει αστική ευθύνη θα πρέπει η ζημιολογία πράξη να έχει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι τα εξής:

- Η ζημία θα πρέπει να προέρχεται από όργανα του κράτους ή κάποιο άλλο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου
- Η ζημία θα πρέπει να ανήκε στην περιοχή της κυριαρχικής διοικήσεως
- Η ζημία θα πρέπει να έγινε κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας
- Η ζημία θα πρέπει να είναι παράνομη
- Η ζημία να μην έγινε κατά παράβαση διάταξης που υπάρχει για την προστασία του γενικού συμφέροντος

Στην περίπτωση των νηογνωμόνων δεν πληρείται ούτε η πρώτη προϋπόθεση, δηλαδή ότι η ζημία προέρχεται από όργανα του κράτους ή κάποιο άλλο Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου⁹⁹. Για να υπάρξει εφαρμογή της διάταξης αυτής θα πρέπει να η πράξη ή η παράλειψη να προέλθει είτε από όργανο του Δημοσίου, είτε από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Οι νηογνώμονες δεν αποτελούν δημόσιο νομικό

⁹⁸Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΔΣΑ «Ισοκράτης»

⁹⁹Δαγτόγλου Πρόδρομος Δ., «Γενικό Διοικητικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 850, Αθήνα 2015

πρόσωπο, αλλά είναι οργανισμοί ιδιωτικού δικαίου και δεν ανήκουν στην δημόσια διοίκηση. Επομένως το Δημόσιο, σύμφωνα με το άρθρο 105 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα δεν ευθύνεται για τις πράξεις των νηογνωμόνων¹⁰⁰.

5.3 Άλλες βάσεις ευθύνης

Νομικά Πρόσωπα Δημόσιου ή Ιδιωτικού Δικαίου, καθώς και φυσικά πρόσωπα χρησιμοποιούν στην καθημερινότητα τους άλλα Νομικά Πρόσωπα κάθε μορφής ή και φυσικά πρόσωπα στα οποία αναθέτουν την διεκπεραίωση υποθέσεων τους, οικονομικής ή επαγγελματικής φύσεως, επιτυγχάνοντας έτσι την επέκταση της επαγγελματικής τους δραστηριότητας και βεβαίως την δέσμευση της επιχειρηματικής τους δράσης.

Η λέξη πρόστηση η οποία προέρχεται από το ρήμα προΐστημι και σημαίνει διορίζω, προσλαμβάνω χρησιμοποιώ, θέτω κάποιον στην υπηρεσία μου, εκφράζει την σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ των προσώπων αυτών.

Σύμφωνα με την απόφαση 3387/1988 του ΜΠρΑθ, πρόστηση είναι η τοποθέτηση, ο διορισμός, η χρησιμοποίηση από ένα πρόσωπο που ονομάζεται προστήσαντας, ενός άλλου προσώπου, του προστηθέντος, σε θέση ή απασχόληση που μπορεί να είναι είτε διαρκής είτε προσωρινή και αποβλέπει στην εξυπηρέτηση των επαγγελματικών, οικονομικών ή άλλων συμφερόντων του προστήσαντος.

Η διάταξη του άρθρου 922 του ΑΚ αναφέρει χαρακτηριστικά: «Ο κύριος ή ο προστήσας κάποιον άλλον σε μια υπηρεσία ευθύνεται για τη ζημία που ο υπηρέτης ή ο προστηθείς προξένησε σε τρίτον παράνομα κατά την υπηρεσία του». Η διάταξη αυτή προβλέπει και καθιερώνει την ευθύνη από η σχέση αυτή. Η θέση της προστήσεως τις περισσότερες φορές στηρίζεται σε σύμβαση εργασίας έργου ή σε σύμβαση εντολής.

Από την σκοπιά των νηογνωμόνων, η σύμβαση η οποία συνάπτεται με το Δημόσιο είναι δημοσίου και όχι ιδιωτικού δικαίου. Το γεγονός αυτό όμως δεν εμποδίζει την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 922 του ΑΚ. Το πρόβλημα που παρουσιάζεται αφορά την ύπαρξη της σχέσης πρόστησης. Σύμφωνα με την νομολογία, απαιτείται το

¹⁰⁰Στασινόπουλος Μ. «Αστική Ευθύνη Κράτους», σελ.112, 1950, Ανατύπωση 1986

στοιχείο της εξάρτησης, με την έννοια την έννοια της εξουσίας παροχής οδηγιών ή εντολών από τον προστήσαντα στον προστηθέντα για την διεξαγωγή της υπόθεσης¹⁰¹. Η επίβλεψη όμως από τον προστήσαντα, λόγω της μεγάλης τεχνολογικής εξέλιξης και της εξειδικευμένης γνώσης, καθίσταται σχεδόν αδύνατη¹⁰². Για να μετατεθεί η ευθύνη αρκεί να εμπίπτει η δραστηριότητα του προστηθέντος στον επιχειρηματικό, κοινωνικό ή επαγγελματικό κύκλο δράσης του προστήσαντος. Ο προστήσαντας είναι αυτός που ουσιαστικά αποκομίζει όφελος από την εν λόγω δραστηριότητα και πρέπει συνεπώς να φέρει και τον αντίστοιχο κίνδυνο¹⁰³.

Οι αναγνωρισμένοι νηογνώμονες σύμφωνα με την Οδηγία 94/57/ΕΚ , η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το Προεδρικό Διάταγμα 32/97, δύνανται, εφόσον έχουν σχετική εξουσιοδότηση από την Ελλάδα, όπως και οι ειδικά εξουσιοδοτημένες τεχνικές εταιρείες να διενεργούν επιθεωρήσεις των πλοίων με ελληνική σημαία, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι αυτά συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κανονισμού και τις διατάξεις. Οι διατάξεις αυτές αναφέρονται στον έλεγχο, τις δοκιμές, τις επιθεωρήσεις και γενικά την ασφαλή εγκατάσταση και λειτουργία των ανυψωτικών μέσων των πλοίων¹⁰⁴.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει στη διάθεση του την Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Η Διεύθυνση αυτή αποτελεί την αρμόδια αρχή για την ορθή εφαρμογή των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων και είναι υπεύθυνη να ασκεί τον απαραίτητο έλεγχο και εποπτεία στους νηογνώμονες¹⁰⁵. Η ΔΕΕΠ έχει ως αρμοδιότητα την οργάνωση συσκέψεων με τους νηογνώμονες και επίσης την άσκηση τυπικού ελέγχου σε όλα τα εκδιδόμενα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Επιπροσθέτως, συγκεντρώνει πληροφορίες και δεδομένα για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, σύμφωνα με τα στοιχεία κρατήσεων που λαμβάνονται κατά τη διαδικασία ελέγχου από το κράτος του λιμένος. Οι κρατήσεις αυτές, συνοδεύονται από παρατηρήσεις οι οποίες αξιολογούνται έτσι ώστε να εντοπιστούν αυτές που αφορούν τα δραστηριότητες των νηογνώμωνων. Οι νηογνώμονες καλούνται να παράσχουν τις

¹⁰¹Γάζης Α., «Έννοια βοηθού εκπληρώσεως και προστηθέντος», σελ.287, Μελέτες και Άρθρα, Τόμος Ι, Αθήνα, 1998

¹⁰²Δεληγιάννης Ι.- Κορνηλάκης Α., «Ειδικό Ενοχικό Δίκαιο», Τόμος ΙΙΙ, Αθήνα, 1992

¹⁰³Γεωργιάδης Απόστολος, «Ενοχικό Δίκαιο», Γενικό Μέρος Ι, Θεσσαλονίκη, 1993

¹⁰⁴ΦΕΚ Α 212/25-7-01

¹⁰⁵<http://www.yen.gr/wide/home.html>

απαραίτητες πληροφορίες για τις επιθεωρήσεις και την κατάσταση του εκάστοτε πλοίου.

Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται και χρησιμοποιούνται για στατιστικούς λόγους. Με βάση τα αυτά, εκπονείται μια ετήσια έκθεση που έχει ως σκοπό την αξιολόγηση των νηογνωμόνων σε δύο επίπεδα. Το πρώτο επίπεδο αφορά τα ελληνικά πλοία που κρατήθηκαν σε ξένα λιμάνια και το δεύτερο επίπεδο αφορά τα ξένα πλοία που κρατήθηκαν σε ελληνικά λιμάνια. Κάθε δύο χρόνια προβλέπεται και η διενέργεια επιτόπιου ελέγχου, για τη παρακολούθηση της λειτουργίας των νηογνωμόνων. Οι ελληνικές αρχές αναγνωρίζουν και τον έλεγχο που διενεργείται από εμπειρογνώμονες του IACS. Η εποπτεία αυτή που γίνεται στους νηογνώμονες είναι ατελής. Αυτό συμβαίνει διότι δεν επιβάλλεται κάποια κύρωση ανάλογα με τον βαθμό της έλλειψης ή της πλημμέλειας που παρουσιάζουν.

Κεφάλαιο 6: Μελέτη Περίπτωσης (Case Law)

Στο Κεφάλαιο αυτό θα γίνει ανάλυση μια δικαστικής απόφασης. Ειδικότερα η μελέτη περίπτωσης που θα αναλύσουμε αφορά την: "Ευθύνη νηογνώμονος έναντι του αγοραστή πλοίου ένεκα ανακριβών πιστοποιητικών με βάση το άρθρο 8 του Ν 2251/1994 περί ευθύνης του παρέχοντος υπηρεσίες". Θα υπάρξει εκτενής ανάλυση των γεγονότων που συνέβησαν καθώς και παρουσίαση της απόφασης του δικαστηρίου.

Ο βασικός στόχος μιας μελέτης περίπτωσης είναι συνήθως η εφαρμογή της θεωρητικής γνώσης στην πράξη και η χρήση γνώσεων από διαφορετικά γνωστικά αντικείμενα. Υπό αυτή την έννοια, οι μελέτες περίπτωσης είναι ασκήσεις που βοηθούν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Σπάνια υπάρχει μία και μοναδική λύση σε μια μελέτη περίπτωσης. Ουσιαστικά, οι μελέτες περίπτωσης έχουν ως στόχο να αναπτύξουν την αναλυτική σκέψη, την κρίση και τις επικοινωνιακές δεξιότητες και πολύ περισσότερο, όταν πρόκειται για μια δικαστική απόφαση.

6.1 Καθορισμός του προβλήματος

Στην δική μας περίπτωση υπάρχει δικαστική διαμάχη μεταξύ δύο εταιρειών και επικαλείται η ευθύνη του νηογνώμονα. Το Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά εκδίκασε την υπόθεση αυτή, με αριθμό απόφασης 305/2011. Πιο συγκεκριμένα, ασκήθηκε αγωγή από ναυτιλιακή εταιρία-αγοράστρια πλοίου κατά εταιριών κατάταξης πλοίων, δηλαδή νηογνωμόνων, στο πλαίσιο της οποίας η ενάγουσα επικαλείται ευθύνη των εναγομένων ένεκα ανακριβών πιστοποιητικών που είχαν αυτές εκδώσει και στα οποία στηρίχθηκε η ενάγουσα για να σχηματίσει τη δικαιοπρακτική της απόφαση για την αγορά του πλοίου, το οποίο απεδείχθη εκ των υστέρων ότι έφερε σοβαρά ελαττώματα που θα έπρεπε να είχαν διαπιστωθεί από τις εναγόμενες.

Το βασικό ερώτημα που τίθεται είναι εάν βάσει των ιστορούμενων στην αγωγή πραγματικών περιστατικών δύναται να θεωρηθεί ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την ευθύνη των εναγομένων έναντι της ενάγουσας με βάση το άρθρο 8 του Νόμου 2251/1994 που αφορά την ευθύνη του παρέχοντος υπηρεσίες.

6.2 Παρουσίαση των πραγματικών περιστατικών¹⁰⁶

Η εταιρεία που κατέθεσε την αγωγή, είναι η νέα πλοιοκτήτρια εταιρεία η οποία αγόρασε το δεξαμενόπλοιο με το όνομα «Vessel», το οποίο έχει σημαία Μάλτας, στις 17 Μαΐου του 2007 από την αρχική πλοιοκτήτρια εταιρία, με την επωνυμία «Marine Company», που εδρεύει στη Μονρόβια της Λιβερίας.

Οι εναγόμενοι κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, μεταξύ των μερών για την αγορά του πλοίου, της υπογραφής του προσυμφώνου αγοράς του και μέχρι την παραλαβή του από την ενάγουσα, προκειμένου η τελευταία να προβεί στην αγορά, απέκρυψαν εν γνώσει τους από την ενάγουσα την πραγματική κατάσταση του πλοίου.

Πιο συγκεκριμένα, οι εναγόμενοι διαβεβαίωσαν την ενάγουσα ότι το υπό πώληση πλοίο ήταν και θα παραδιδόταν με την κλάση του σε πλήρη ισχύ. Διαβεβαίωσαν τους αγοραστές ότι το πλοίο και τα μηχανήματα αυτού θα παραδίδονταν σε κατάσταση καλής λειτουργίας, ότι το πλοίο είχε μετατραπεί σε διπλού τοιχώματος το 2005 και ήταν εφοδιασμένο με πιστοποιητικό θεώρησης κατάστασης CAP 1, το οποίο βεβαίωνε ότι η κατάσταση του χαλύβδινου περιβλήματος και των ενισχυτικών του πλοίου ήταν σε πολύ καλή κατάσταση. Ισχυρίζονταν επίσης πως η φθορά ήταν της τάξεως του 7-10%.

Το πλοίο παραδόθηκε από την αρχική πλοιοκτήτρια εταιρεία στην αγοράστρια στις 12 Ιουνίου του 2007 στο λιμάνι της Σιγκαπούρης. Το πλοίο ξεκίνησε το ταξίδι του από το λιμάνι της Σιγκαπούρης έχοντας ως προορισμό το λιμάνι Tuzla της Τουρκίας. Στο λιμάνι αυτό ήταν προγραμματισμένη η πραγματοποίηση επιθεώρησης.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης αυτής διαπιστώθηκε ότι τα ελάσματα και τα ενισχυτικά των εσωτερικών των δεξαμενών φορτίου, των διαμηκών ενισχυτικών αλλά και των εγκάρσιων νομέων, έφεραν φθορές ποσοστού 50-90%. Αυτό σημαίνει ότι λόγω των σημείων στα οποία διαπιστώθηκε η διάβρωση καθώς και του υψηλού ποσοστού των φθορών το πλοίο να κινδυνεύει να κοπεί. Η επιθεώρηση

¹⁰⁶Καράκωστας Ι.-Καραμπάτζος Α., «Ευθύνη του νηογνώμονος έναντι του αγοραστή πλοίου ένεκα ανακριβών πιστοποιητικών με βάση το άρθρο 8 του Ν 2251/1994 περί ευθύνης του παρέχοντος υπηρεσίες», Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιρειών, Τεύχος Απρίλιος/2011, σελ. 391

διενεργήθηκε από το Νορβηγικό νηογνώμονα (Det Norske Veritas), ο οποίος και προγενέστερα ήταν ο νηογνώμονας του πλοίου.

Οι επιθεωρητές του Νορβηγικού νηογνώμονα ζήτησαν από την ενάγουσα να προβεί σε εκτεταμένες αντικαταστάσεις λαμαρινών και ενισχυτικών. Σε περίπτωση όπου δεν γίνονταν οι απαραίτητες εργασίες και διορθώσεις των ζημιών τότε το πλοίο θα θεωρείτο, εκτός κλάσης. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα να του απαγορευτεί στο πλοίο να εκτελεί ταξίδια.

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία γνώριζε την ύπαρξη των φθορών των ελασμάτων του πλοίου. Η ύπαρξη των φθορών αυτών αποκρύφτηκαν από την ενάγουσα, και για το λόγο αυτό αφενός είχαν αποτρέψει την επιθεώρηση των εσωτερικών μερών του πλοίου πριν την παράδοση του στη νέα πλοιοκτήτρια εταιρεία. Επιπροσθέτως, η εταιρεία είχε προβεί στη βαφή των διαβρωμένων περιοχών, ώστε η φθορά να είναι δυσκολότερα ορατή με γυμνό μάτι.

Η εταιρεία για να επισκευάσει τα φθαρμένα μέρη του πλοίου, κατέβαλε στο ναυπηγείο της Τουρκίας, όπου πραγματοποιήθηκαν οι σχετικές εργασίες, το ποσό των 1.950.000 δολαρίων και για έξοδα μετακίνησης και αμοιβών των τεχνικών και των πρακτόρων που προέκυψαν λόγω των παραπάνω εργασιών, το ποσό των 764.615 δολαρίων και 104.847 ευρώ.

Η αξία του πλοίου, παρά την εκτεταμένη επισκευή του, μειώθηκε κατά το ποσό των 2.000.000 δολαρίων. Αυτό συνέβη διότι διαπιστώθηκε και καταγράφηκε στα αρχεία του νηογνώμονα η μακροχρόνια έλλειψη συντήρησης του πλοίου, και των φθορών που είχε υποστεί.

Το πλοίο είχε ναυλωθεί με ναυλοσύμφωνο χρονοναύλωσης για διάστημα 6 μηνών, έναντι ημερήσιου ναύλου 22.000 δολαρίων. Η ημερομηνία ναύλωσης ήταν η 14η Ιουνίου του 2007. Σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσύμφωνου που είχε υπογραφεί και από τις δύο πλευρές, η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα έπρεπε να παραδώσει το πλοίο στη ναυλώτρια εταιρεία όχι αργότερα από τις 10 Αυγούστου του 2007, με ημερομηνία ακύρωσης του ναυλοσύμφωνου τις 12 Αυγούστου του ίδιου έτους.

Η σύμβαση αυτή καταγγέλθηκε από τη ναυλώτρια εταιρεία στις 13 Αυγούστου αφού οι εργασίες επισκευής άργησαν πολύ να ολοκληρωθούν και πιο συγκεκριμένα

ολοκληρώθηκαν στις 11 Οκτωβρίου, σχεδόν δύο μήνες αργότερα, με αποτέλεσμα να μην παραδοθεί το πλοίο στη ναυλώτρια έγκαιρα, από υπαιτιότητα της εκναυλώτριας. Τα διαφυγόντα κέρδη της ενάγουσας λόγω της ακύρωσης της ναύλωσης για το πρώτο έτος ανέρχονται στο ποσό των 6.700.000 δολαρίων.

Επιπλέον λόγω της δέσμευσης του παραπάνω ναυλοσύμφωνου, η ενάγουσα προκειμένου το πλοίο να καταπλεύσει νωρίτερα στην Tuzla, και να μπορέσει να παραδοθεί έγκαιρα στη ναυλώτρια εκτέλεσε ταξίδι μεταξύ των λιμένων της Σιγκαπούρης και της Tuzla, χωρίς ναύλωση, με συνέπεια να απολέσει το ποσό των 732.792 δολαρίων. Θα μπορούσε η εταιρεία να ναυλώσει το πλοίο για το ταξίδι αυτό προκειμένου να μην χάσει ένα τόσο σημαντικό ποσό.

Τέλος λόγω της ακύρωσης του ναυλοσύμφωνου, για την αιτία που προαναφέρθηκε οι ναυλωτές δικαιούνται αποζημίωσης από την ενάγουσα, ποσού 2.000.000 δολάρια. Για την παραπάνω ζημία της ενάγουσας υπαίτιοι είναι οι εναγόμενοι, οι οποίοι αν και γνώριζαν την πραγματική κατάσταση του πλοίου, την απέκρυψαν από την ενάγουσα, παρουσιάζοντας της πιστοποιητικά, τα οποία δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα, με σκοπό να προβεί η τελευταία στην αγορά του πλοίου. Ένα η ενάγουσα γνώριζε την πραγματική κατάσταση του πλοίου δεν θα συμφωνούσε και δεν θα προχωρούσε στην αγορά του πλοίου.

Λόγω της παραπάνω υπαίτιας και παράνομης συμπεριφοράς των εναγόμενων, η ενάγουσα ζημιώθηκε κατά τα ποσά που προαναφέρθηκαν. Με την αγωγή που κατέθεσε, απαίτησε να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι, να της καταβάλουν για τις αιτίες που προαναφέρθηκαν το συνολικό ποσό των 10.741.995 ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στην ισοτιμία δολαρίου-ευρώ κατά την ημερομηνία μεταβίβασης του πλοίου, αλλιώς των 10.210.137 ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στην ισοτιμία δολαρίου-ευρώ, κατά το χρόνο της ολοκλήρωσης των επισκευών, αλλιώς το ποσό των 9.663.902 ευρώ που αντιστοιχεί στην ισοτιμία δολαρίου-ευρώ, κατά το χρόνο άσκησης της αγωγής.

Η ενάγουσα κατέθεσε αγωγή κατά εννέα εναγόμενων.

- Η πρώτη εναγομένη εξέδωσε το πιστοποιητικό κατάταξης του πλοίου «classification certificate»,

- Η δεύτερη εναγομένη εξέδωσε το πιστοποιητικό CAP 1,
- Ο τρίτος εναγόμενος με την ιδιότητα του τεχνικού διευθυντή της πρώτης εναγομένης, εξέδωσε το πιστοποιητικό κατάταξης (classification certificate),
- Ο τέταρτος των εναγομένων με την ιδιότητα του επιθεωρητή πλοίων στη δεύτερη εναγομένη εξέδωσε τη Δήλωση προγράμματος αξιολόγησης κατάστασης για τη μεταλλική κατασκευή του πλοίου, με ημερομηνία 24 Ιανουαρίου του 2006, σε βαθμό Cap 1,
- Ο πέμπτος εναγόμενος με την ιδιότητα του τεχνικού στελέχους της δεύτερης εναγομένης ενέκρινε και υπέγραψε την παραπάνω δήλωση,
- Ο έκτος εναγόμενος με την ιδιότητα του τεχνικού στελέχους της δεύτερης εναγομένης διενέργησε την αξιολόγηση της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου,
- Ο έβδομος και ο όγδοος των εναγομένων με την ιδιότητα των τεχνικών στελεχών της δεύτερης εναγομένης έλεγξαν και επιβεβαίωσαν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης,
- Ο ένατος εναγόμενος με την ιδιότητα του επικεφαλής επιθεωρητή της δεύτερης εναγομένης εξέδωσε το πιστοποιητικό δήλωσης κλάσης (Class Declaration) με ημερομηνία 11 Ιουνίου του 2007.

Με τα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από τους εναγόμενους βεβαιώνονταν ότι το προς αγορά πλοίο ήταν αξιόπλοο και δεν υπήρχε καμία παρατήρηση ως προς την κλάση του. Βεβαιωνόταν επίσης ότι το χαλύβδινο περίβλημα και τα ενισχυτικά του ήταν σε πολύ καλή κατάσταση.

Τα παραπάνω πιστοποιητικά ήταν ψευδή και παραπλανητικά καθώς οι φθορές των ελασμάτων που διαπιστώθηκαν το 2007 υπήρχαν και το 2005. Αυτό ισχύει διότι λαμβανομένου υπόψη ότι η ετήσια φθορά της λαμαρίνας του πλοίου, δεν υπερβαίνει το 0,1 m. m., ετησίως. Οι παραπάνω φθορές είχαν γίνει αντιληπτές από τους πλοιοκτήτες και τους επιθεωρητές της πρώτης εναγομένης που παρακολούθησαν τις εκτεταμένες επισκευές που έγιναν στο πλοίο το 2005 καθώς οι επιθεωρήσεις αυτές απαιτούσαν τη μέτρηση του πάχους της λαμαρίνας με υπέρηχους και με εξέταση από πολύ κοντά. Οι επιθεωρητές του νηογνώμονα ζήτησαν από την ενάγουσα να προβεί σε

εκτεταμένες αντικαταστάσεις λαμαρινών και ενισχυτικών, χωρίς την αποκατάσταση των οποίων το πλοίο θα θεωρείτο εκτός κλάσης, με αποτέλεσμα να του απαγορευτούν οι πλόες.

6.3 Ζητήματα που τέθηκαν ενόψει του δικαστηρίου

Από την εκτίμηση των καταθέσεων των μαρτύρων των διαδικών αποδεικνύονται, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, μια πληθώρα πραγματικών περιστατικών. Η ενάγουσα που εδρεύει στη Βαλέττα Μάλτας εκδήλωσε κατά το τέλος του έτους 2006 ενδιαφέρον να προβεί στην αγορά του δεξαμενόπλοιου με σημαία Λιβερίας, που είχε συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους της Λιβερίας την 22^η Ιουλίου του 1997. Το παραπάνω πλοίο είχε κατασκευαστεί το έτος 1980 και το 2005 κατά τη διάρκεια εκτεταμένων επισκευών είχε μετατραπεί σε πλοίο διπλού τοιχώματος. Κατά την έναρξη των διαπραγματεύσεων η ενάγουσα ζήτησε από τους εκπροσώπους της πωλήτριας να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο που περιελάμβανε ερωτήσεις για τη γενική κατάσταση του πλοίου, αλλά και για πιο ειδικευμένα θέματα τεχνικής κατάστασης και ιδιοτήτων που ενδιέφεραν την υποψήφια αγοράστρια. Μεταξύ των θεμάτων αυτών, που αναφέρονταν στην ταξινόμηση του πλοίου από το νηογνώμονα αυτού, η αγοράστρια θέλησε να πληροφορηθεί εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό θεώρησης κατάστασης CAP και ποια είναι η τελευταία κατηγοριοποίηση του. Στο παραπάνω θέμα η ενάγουσα έλαβε την απάντηση ότι το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με πιστοποιητικό CAP¹⁰⁷.

Η δήλωση CAP (Condition Assessment Programme) δεν είναι υποχρεωτική για τα δεξαμενόπλοια και εκτιμά την κατάσταση του πλοίου κατά τη στιγμή της σχετικής επιθεώρησης του. Η δήλωση CAP για ένα πλοίο περιέχει βαθμολόγηση της κατάστασης αυτού και εκδίδεται μετά από επιθεώρηση και έλεγχο της κατάστασης του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων παχυμετρήσεων που λαμβάνονται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για τις παχυμετρήσεις ανά πενταετία, ή ανά δυόμισι έτη για τα πλοία άνω των 10 ετών. Από τις επιθεωρήσεις και τις παχυμετρήσεις αυτές διαπιστώνεται η ύπαρξη ή μη φθορών και ελαττωμάτων στα χαλύβδινα ελάσματα και

¹⁰⁷ Καράκωστας Ι.-Καραμπάτζος Α., ό.π., σελ.398

τα ενισχυτικά. Από την αξιολόγηση και σύγκριση των πιθανών φθορών και ελαττωμάτων με τα ελάχιστα όρια ασφάλειας καθώς και όρια υψηλότερα αυτών, προκύπτει η βαθμολόγηση του πλοίου.

Στην κρινόμενη περίπτωση το πλοίο είχε βαθμολογηθεί ως προς τις οροφές των δεξαμενών με CAP2, και από τις παχυμετρήσεις και από την σύνεγγυς επιθεώρηση, ενώ η γενική εικόνα των δεξαμενών χαρακτηρίστηκε ως CAP1. Πρέπει να σημειωθεί ότι η παραπάνω δήλωση απεικονίζει την κατάσταση του πλοίου, κατά το χρόνο που διενεργείται, πλην όμως με βάση την εικόνα αυτή, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να εκτιμήσει και τις επερχόμενες φθορές στα ελάσματα, μαζί και με τους λοιπούς παράγοντες που επηρεάζουν τη διάβρωση ενός πλοίου.

Μετά την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων τα μέρη κατέληξαν σε συμφωνία για την αγορά του πλοίου και την 17^η Μαΐου 2007 υπεγράφη το προσύμφωνο αγοραπωλησίας πλοίου, σύμφωνα με το οποίο η ενάγουσα αγόρασε το πλοίο από την πωλήτρια έναντι τιμήματος 9.250.000 δολαρίων. Το τίμημα εξοφλήθηκε κατά τον τρόπο που είχε συμφωνηθεί στο συμφωνητικό MOA (memorandum of association) , η κυριότητα του μεταβιβάστηκε στην ενάγουσα στις 12 Ιουνίου του 2007 και το πλοίο παραδόθηκε στην ενάγουσα στο λιμάνι της Σιγκαπούρης. Μετά την παραλαβή και την επιβίβαση του πληρώματος της νέας πλοιοκτήτριας το πλοίο έπλευσε άμεσα στο λιμένα της Tuzla της Τουρκίας, όπου κατέπλευσε την 12^η Ιουλίου, προκειμένου να περάσει από δεξαμενισμό και την ενδιάμεση επιθεώρηση στο ναυπηγείο. Με βάση τα αρχεία του νηογνώμονα και την κατάσταση του, όπως αυτή προέκυπτε από τα πιστοποιητικά του πλοίου, η ενάγουσα δεν περίμενε να χρειαστεί αντικατάσταση λαμαρινών, αλλά στην αρχή της επιθεώρησης ο Επιθεωρητής του νηογνώμονα, που το παρακολουθούσε, παρατήρησε ότι υπήρχαν αποκολλημένα, κατεστραμμένα και σπασμένα διαμήκη ενισχυτικά κάτω από το κύριο κατάστρωμα στην περιοχή των δεξαμενών φορτίου. Με βάση τις παραπάνω παρατηρήσεις ο νηογνώμονας ζήτησε να τοποθετηθούν εκτεταμένες σκαλωσιές ώστε να μπορέσει να γίνει εξέταση και πλήρης μέτρηση του πάχους σε όλα τα ενισχυτικά όπως επίσης και σε όλα τα άλλα σημεία του πλοίου.

Σημαντικό ζήτημα για την ευθύνη των εναγομένων σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου, είναι η διερεύνηση του εάν οι φθορές που προαναφέρθηκαν και οφείλονται στην τοπική διάβρωση των ελασμάτων στις δεξαμενές του πλοίου, υπήρχαν το 2005, οπότε έλαβαν χώρα οι πιο πρόσφατες παχυμετρήσεις, στις οποίες στηρίχθηκε η έκδοση της βεβαίωσης CAP ή εάν αυτές ήταν δυνατό να παρουσιαστούν κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2005 και 2007, οπότε και διαπιστώθηκαν οι φθορές.

Η διάβρωση που παρατηρήθηκε τοπικά εντοπίστηκε κυρίως στην πρωραία φρακτή συγκρούσεως, στα διαμήκη ενισχυτικά κάτω από το κατάστρωμα στις κεντρικές δεξαμενές φορτίου, στις συγκολλήσεις μεταξύ των διαμηκών ενισχυτικών και των διαμηκών ενισχυτικών των φρακτών στις πλευρικές δεξαμενές έρματος, ενώ παρατηρήθηκε κατά μέσο όρο απώλεια πάχους κατά 43% σε σχέση με το αρχικό πάχος των 11 mm.

6.4 Επιστημονική έρευνα για τη διάβρωση πλοίων

Καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και η υποψήφια Διδάκτορας του Πολυτεχνείου συνεργάστηκαν με σκοπό την διενέργεια μια έρευνας. Η τεχνική έκθεση που συνέταξαν αναφέρεται στους παράγοντες που αλληλεπιδρούν και επηρεάζουν τη διάβρωση των δεξαμενόπλοιων. Στους παράγοντες αυτούς περιλαμβάνονται το διαβρωτικό περιβάλλον, η σύσταση και οι ιδιότητες του φορτίου, η υγρασία, η θερμοκρασία, η οξύτητα, η αλατότητα, η παρουσία οξυγόνου, η λειτουργία, ο χρόνος ερματισμού, η διαδρομή, οι πλύσεις των δεξαμενών, τα αδρανή αέρια και ο δομικός σχεδιασμός αν υπάρχουν δηλαδή διπλά τοιχώματα και εάν έχει γίνει χρήση χάλυβα υψηλής αντοχής.

Η έκθεση ανέφερε χαρακτηριστικά¹⁰⁸: «Ο ρυθμός της διάβρωσης καθορίζεται από τη διάχυση των αντιδρώντων από και προς την επιφάνεια του μετάλλου, έτσι οι γυμνές επιφάνειες του μετάλλου διαβρώνονται με μεγαλύτερο ρυθμό από εκείνες που έχουν επικάλυψη ή που φέρουν ένα συμπαγές στρώμα προϊόντων της διάβρωσης, ενώ περιοχές που καλύπτονται από ένα λεπτό στρώμα υγρασίας, όπως οι δεξαμενές

¹⁰⁸ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών, ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International) 305/2011 ΠΠΡ ΠΕΙΡ, σελ.6

έρματος ή ο κενός χώρος στην κορυφή των δεξαμενών όπου παγιδεύεται αέρας, εμφανίζουν πολύ υψηλότερες ρυθμούς διάβρωσης από τις περιοχές που είναι βυθισμένες στο νερό, όπου η περιεκτικότητα σε οξυγόνο είναι χαμηλή. Η διάβρωση, περαιτέρω, είναι περισσότερο περίπλοκη σε δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος, εξαιτίας του εσωτερικού και του εξωτερικού κελύφους και της μεταφοράς θερμότητας. Μερικά δεξαμενόπλοια με δομή διπλού τοιχώματος παρουσίασαν εντονότερα το φαινόμενο της διάβρωσης σε σχέση με αυτά μονού τοιχώματος και μάλιστα σε χρόνους πολύ μικρότερους από τους αναμενόμενους, ενώ οι δεξαμενές φορτίου στα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος λειτουργούν σε σχετικά υψηλότερες θερμοκρασίες από εκείνες ίων δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος λόγω του φαινομένου "Thermos", σύμφωνα με το οποίο το πετρέλαιο στα πλοία διπλού τοιχώματος ψύχεται με πολύ χαμηλότερο ρυθμό, με αποτέλεσμα να μην προλαβαίνει να ψυχθεί στη θερμοκρασία της θάλασσας σε σύντομα ταξίδια. Εάν, επομένως, η μέση θερμοκρασία της δεξαμενής σε δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος είναι 200 Κελσίου υψηλότερη από εκείνη των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, ο ρυθμός διάβρωσης θα είναι 400% υψηλότερος στα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος».

Ακόμη ανέφερε πως: «Έντονη διάβρωση εμφανίζεται στα άνω εσωτερικά ελάσματα των δεξαμενών, καθώς και στα ελάσματα στον κενό χώρο πάνω από το φορτίο σε γεμάτες δεξαμενές. Η μορφή της διάβρωσης που συναντάται στις περιοχές αυτές είναι ομοιόμορφη και μπορεί να προκαλέσει έως και διάτρηση των ελασμάτων. Όλα τα πλοία μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων και των δεξαμενόπλοιων, υφίστανται διάβρωση. Η έκταση και η ένταση της εξαρτώνται από παράγοντες όπως το φορτίο, η θερμοκρασία, η υγρασία και το σύστημα προστασίας. Ο συνδυασμός αυτού του διαβρωτικού περιβάλλοντος στις δεξαμενές φορτίου, όπως εξηγήθηκε με το φαινόμενο "Thermos", μαζί με τις μεγάλες παραμορφώσεις κάμψης των ελασμάτων του χάλυβα υψηλής αντοχής (εξαιτίας του μικρότερου πάχους και του υψηλότερου επιπέδου τάσεων), προκαλεί τη δημιουργία έντονης διάβρωσης (ομοιόμορφης καθώς και διάβρωσης σε αυλακώσεις) ιδιαίτερα στα σημεία σύνδεσης των διάφορων σημείων της μεταλλικής κατασκευής (διάβρωση συγκολλήσεων)».

Συμπερασματικά λοιπόν, η έντονη διάβρωση εμφανίζεται στα ανώτερα τμήματα των δεξαμενών φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των ελασμάτων, των ενισχυτικών και των

συγκολλήσεων τους. Ο ρυθμός διάβρωσης στο ανώτερο τμήμα των δεξαμενών φορτίου σε δεξαμενόπλοια ηλικίας 20 ετών μπορεί να ανέλθει και σε τιμές πολύ υψηλότερες από τις αναμενόμενες, δηλαδή σε τιμές της τάξης των 8,7 mm. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της παραπάνω τεχνικής έκθεσης, τα οποία υιοθετεί και το Δικαστήριο, η φθορά που παρατηρήθηκε στα προαναφερθέντα μέρη του πλοίου, λόγω της διάβρωσης, κατά το χρονικό διάστημα από το έτος 2005 έως το έτος 2007 δικαιολογείται σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης, και τις πρόσφατες έρευνες που παρουσιάστηκαν. Οφείλεται δε στον αυξανόμενο ρυθμό της διάβρωσης σε πλοία ηλικίας ανάλογης με αυτήν του επίδικου, σε συνδυασμό με την ήδη προϋπάρχουσα του 2005 φθορά.

Συνεπώς, αφού η φθορά, λόγω διάβρωσης που παρουσιάστηκε στο πλοίο, αν και είναι αυξημένη, δικαιολογείται επιστημονικά, αποδεικνύεται ότι οι μετρήσεις που διενέργησε ο Νορβηγικός νηογνώμονας το έτος 2005 δεν ήταν εσφαλμένες, ούτε βέβαια κατασκευασμένες προς όφελος της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Επιπλέον, αφού το 2005 η πλοιοκτήτρια εταιρεία, προέβη σε εκτεταμένες επισκευές προκειμένου το πλοίο να μετατραπεί σε διπλού τοιχώματος, προσθέτοντας σε αυτό 2.000 τόνους χάλυβα και αντικαθιστώντας 250 τόνους ατσάλινου υλικού, δεν αποδείχθηκε κάποιος λόγος για τον οποίο η πλοιοκτήτρια δεν θα προέβαινε και στην αντικατάσταση των φθαρμένων ελασμάτων στις οροφές των δεξαμενών φορτίου, εάν αυτές παρουσίαζαν φθορά τέτοιου μεγέθους που θα απαιτούσε την αλλαγή τους.

6.5 Διατύπωση προβληματισμού

Ο βασικός προβληματισμός που τίθεται στην παρούσα μελέτη περίπτωσης βάση των ιστορούμενων στην αγωγή πραγματικών περιστατικών είναι εάν δύναται να θεωρηθεί ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την ευθύνη των εναγομένων έναντι της ενάγουσας με βάση το άρθρο 8 του Νόμου 2251/1994 περί ευθύνης του παρέχοντος υπηρεσίες.

Η τελευταία τροποποίηση του άρθρου 8 για την ευθύνη του παρέχοντος υπηρεσίες του Νόμου 2251/1994 επήλθε με τον Νόμο 3587/2007. Η τροποποίηση αυτή δεν επέφερε ουσιώδεις αλλαγές στις βασικές συνιστώσες της αρχικής ρύθμισης. Εισάγει

όμως έναν ειδικό, αυτοτελή νόμιμο λόγο ευθύνης του προσώπου εκείνου που παρέχει υπηρεσίες κατά τρόπο πλημμελή. Η διάταξη αυτή της ελληνικής νομοθεσίας έχει ευρεία εφαρμογή καθώς καλύπτει ένα μεγάλο φάσμα υπηρεσιών. Υπάρχουν όμως και υπηρεσίες οι οποίες δεν καλύπτονται. Το άρθρου 8 παράγραφος 2 του Νόμου 2251/1994 αναφέρει χαρακτηριστικά: «Δεν είναι υπηρεσία, με την έννοια αυτού του άρθρου, παροχή η οποία έχει ως άμεσο και αποκλειστικό αντικείμενο την κατασκευή προϊόντων ή τη μεταβίβαση εμπραγμάτων δικαιωμάτων ή δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Ως παρέχων υπηρεσίες θεωρείται όποιος παρέχει κατά τρόπο ανεξάρτητο υπηρεσία στο πλαίσιο της άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας».

Για να εφαρμοστεί η διάταξη αυτή δεν απαιτείται ως προϋπόθεση η ύπαρξη συμβατικής σχέσης μεταξύ ζημιώσαντος και ζημιωθέντος. Θα πρέπει ο ζημιώσας να είναι πάροχος υπηρεσιών και ο ζημιωθείς καταναλωτής. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4α του Νόμου 2251/1994: «Καταναλωτής είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ενώσεις προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα για τα οποία προορίζονται τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που προσφέρονται στην αγορά και τα οποία κάνουν χρήση των προϊόντων ή των υπηρεσιών αυτών, εφόσον αποτελούν τον τελικό αποδέκτη τους. Καταναλωτής είναι και: α) κάθε αποδέκτης διαφημιστικού μηνύματος, β) κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εγγυάται υπέρ καταναλωτή, εφόσον δεν ενεργεί στο πλαίσιο της επαγγελματικής ή επιχειρηματικής δραστηριότητάς του»¹⁰⁹¹¹⁰.

Επιπροσθέτως θα πρέπει η προκληθείσα ζημία να συνδέεται αιτιωδώς με την παροχή υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, με την ειδική αυτή ρύθμιση ο παρέχων υπηρεσίες μπορεί να ευθύνεται όχι μόνον έναντι του αντισυμβαλλομένου του, αλλά και έναντι κάθε τρίτου ζημιωθέντος εξαιτίας της πλημμελούς παροχής των υπηρεσιών.

6.5.1 Προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν για την ύπαρξη ευθύνης

Η πρώτη βασική προϋπόθεση που πρέπει να συντρέχει είναι ότι η παροχή υπηρεσιών θα πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ανεξάρτητο και στο πλαίσιο άσκησης επαγγελματικής

¹⁰⁹ Βάρκα-Αδάμη Α., «Εισαγωγή στο Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή», σελ.6, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2010

¹¹⁰ Δελούκα-Ιγγλέση Κορνηλία, «Δίκαιο του Καταναλωτή, Ενωσιακό και Ελληνικό», σελ. 33, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα 2014

δραστηριότητας. Η παροχή της υπηρεσίας κατά τρόπο ανεξάρτητο σημαίνει ότι ο παρέχων τις υπηρεσίες δεν δεσμεύεται από συγκεκριμένες υποδείξεις, εντολές ή κατευθύνσεις του αποδέκτη των υπηρεσιών ως προς το είδος, την ποιότητα, τη μορφή τους, ούτε ως προς τον τρόπο διεξαγωγής τους. Συνεπώς, ο παρέχων τις υπηρεσίες πρέπει να δρα αυτόνομα και ανεξάρτητα, έχοντας την πρωτοβουλία και την ευχέρεια να προσδιορίζει ο ίδιος τον τρόπο παροχής των υπηρεσιών του. Επίσης θα πρέπει να τονιστεί ότι η παροχή των υπηρεσιών πρέπει να συνδέεται με την επαγγελματική δραστηριότητα ενός προσώπου και το προσδοκώμενο από αυτήν κέρδος. Αυτή η επαγγελματική δραστηριότητα συνίσταται σε οιαδήποτε δραστηριότητα που είναι οργανωμένη κατά σταθερό και διαρκή τρόπο και πραγματοποιείται με σκοπό τον βιοπορισμό.

Η δεύτερη βασική προϋπόθεση είναι ο αποδέκτης της υπηρεσίας να είναι καταναλωτής. Ως καταναλωτής νοείται «κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ενώσεις προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα για τα οποία προορίζονται τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που προσφέρονται στην αγορά και τα οποία κάνουν χρήση των προϊόντων ή των υπηρεσιών αυτών, εφόσον αποτελούν τον τελικό αποδέκτη τους».

Λόγω της ευρείας έννοιας του καταναλωτή που υιοθετείται από την ελληνική νομοθεσία, για να θεωρηθεί κάποιος ως καταναλωτής θα πρέπει η χρήση του προϊόντος ή της υπηρεσίας να γίνεται από πρόσωπο φυσικό ή νομικό που συνιστά τον τελικό αποδέκτη τους, ανεξάρτητα από το αν το προϊόν ή η υπηρεσία προορίζεται για την ικανοποίηση των επαγγελματικών ή προσωπικών αναγκών του συγκεκριμένου προσώπου.

Η τρίτη βασική προϋπόθεση αφορά την παρανομία και υπαιτιότητα από μέρους του παρέχοντος υπηρεσίες. Για να θεμελιωθεί κάτι ως παράνομο θα πρέπει να υπάρχει είτε παραβίαση συγκεκριμένου κανόνα δικαίου που απαγορεύει ή επιβάλλει ορισμένη συμπεριφορά, είτε παραβίαση των γενικών συναλλακτικών υποχρεώσεων πρόνοιας και ασφάλειας. Οι παραβάσεις αυτές απορρέουν κατά βάση από τις γενικές διατάξεις των άρθρων 281, 288 και 330 του ΑΚ.

Με τον όρο της υπαιτιότητας, το άρθρο 8 του Νόμου 2251/1994 εξειδικεύει τις συναλλακτικές υποχρεώσεις του παρέχοντος υπηρεσίες, με την έννοια ότι η

υπαιτιότητά του καταφάσκειται, όταν η παρεχόμενη υπηρεσία του δεν ανταποκρίνεται στην «ευλόγως προσδοκώμενη ασφάλεια». Αν λάβουμε υπ' όψιν και το σύνολο των ειδικών συνθηκών που μνημονεύονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 του Νόμου 2251/1994 και συνιστούν ειδικότερους προσδιοριστικούς παράγοντες των συναλλακτικών υποχρεώσεων, οι οποίες συνδέονται με την παροχή μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας. Όταν λοιπόν ο πάροχος μιας υπηρεσίας δρα υπαιτίως, είτε όταν οι υπηρεσίες του δεν ανταποκρίνονται στην ευλόγως προσδοκώμενη ασφάλεια, είτε όταν παραβιάζονται γενικότερα οι συναλλακτικές υποχρεώσεις πρόνοιας και ασφάλειας.

Η τέταρτη προϋπόθεση είναι η πρόκληση της ζημιάς να γίνεται στο πρόσωπο του αποδέκτη των υπηρεσιών. Στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του Νόμου 2251/1994 αναφέρεται πως: «ο παρέχων υπηρεσίες ευθύνεται για κάθε περιουσιακή ζημία ή ηθική βλάβη». Έτσι, σύμφωνα με τον νόμο επιτρέπεται η αποκατάσταση κάθε μορφής ζημιάς που συνδέεται αιτιωδώς με την παροχή της υπηρεσίας.

Η πέμπτη και τελευταία προϋπόθεση αφορά την ύπαρξη συνάφειας μεταξύ παροχής της υπηρεσίας και ζημιάς. Η ευθύνη του παρέχοντος υπηρεσίες γεννάται, εφόσον υφίσταται και αιτιώδης συνάφεια μεταξύ παροχής της υπηρεσίας και ζημιάς σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του Νόμου 2251/1994. Οι γενικοί κανόνες του δικαίου που αφορούν την αποζημίωση από αιτιότητα, και κυρίως η θεωρία της πρόσφορης αιτιότητας, σύμφωνα με την οποία αιτιώδης συνάφεια μεταξύ ζημιολογίου συμπεριφοράς και ζημιάς υφίσταται όταν κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας το φερόμενο ως ζημιολογίο γεγονός ήταν πρόσφορο, κατά τη συνήθη και κανονική πορεία των πραγμάτων ή τις ειδικές περιστάσεις της συγκεκριμένης περίπτωσης, να επιφέρει το ζημιολογίο αποτέλεσμα, το οποίο και πράγματι επέφερε.

6.6 Παρανομία και υπαιτιότητα από μέρος των εναγόμενων

Σύμφωνα με τα πραγματικά περιστατικά που εκτίθενται στην αγωγή προκύπτει ότι η υπηρεσία που προσφέρθηκε από τις εναγόμενες δεν ανταποκρίνονταν στην κατά τον νόμο απαιτούμενη, και πιο συγκεκριμένα δεν υπήρχε η «ευλόγως αναμενόμενη

ασφάλεια». Κάθε νηογνώμονας είναι υποχρεωμένος να παρέχει πρόνοια και ασφάλεια σύμφωνα με τους κανόνες. Η παραβίαση των κανόνων αυτών αποτελεί παράνομη και υπαίτια πράξη σύμφωνα με τα άρθρα 281, 288 και 330 του ΑΚ. Στην προκειμένη περίπτωση οι εναγόμενες παραβίασαν κανόνες διαπράττοντας παράνομη και υπαίτια πράξη.

Πιο συγκεκριμένα, αν οι εναγόμενες είχαν ενεργήσει επιμελώς, όπως οι μέσοι εκπρόσωποι του κλάδου των νηογνωμόνων, τηρώντας τους ειδικούς κανόνες που διέπουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα και οι οποίοι απορρέουν ακόμη και από διεθνείς συμβάσεις όπως αυτό αναφέρθηκε και σε παραπάνω Κεφάλαιο, θα είχαν μετά βεβαιότητας διαπιστώσει τα σοβαρά προβλήματα που εμφάνιζε το πλοίο.

Πέραν τούτου, θα τα είχαν καταγράψει στις σχετικές τους εκθέσεις και βέβαια δεν θα είχαν προχωρήσει στην χορήγηση των πιστοποιητικών «Classification Certificate», «Class Declaration Certificate» και «CAP1 Certificate» βάσει των οποίων διαβεβαίωναν ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο και δεν υπήρχε καμία παρατήρηση αναφορικά με την «κλάση» του, ειδικότερα δε ότι το χαλύβδινο περίβλημά του και τα ενισχυτικά του βρίσκονταν σε αρίστη κατάσταση επιπέδου «CAP1», με φθορά δηλαδή χαλύβδινων μερών μικρότερη από 7-10%. Όταν υπάρχουν τα παραπάνω πιστοποιητικά τότε οι υποψήφιοι αγοραστές κλείνουν θετικά ως προς την αγορά του πλοίου καθότι η κατάσταση του πλοίου είναι καθοριστικής σημασίας.

Λαμβάνονταν υπ' όψιν όλα τα γεγονότα που κατεγράφησαν στην αγωγή η απόκλιση από τις εμπεριεχόμενες στα ανωτέρω πιστοποιητικά διαβεβαιώσεις ήταν πολύ μεγάλη, δεδομένου ότι, μεταξύ άλλων, η διάβρωση νευραλγικών τμημάτων του χαλύβδινου περιβλήματος και των ενισχυτικών βρέθηκε να είναι της τάξεως του 50-90%, στοιχείο που καθιστούσε το πλοίο όχι μόνον εντελώς αναξιόπλοο και ακατάλληλο για την προορισθείσα χρήση του, αλλά και άκρως επικίνδυνο για τα φορτία που θα έφερε και για το θαλάσσιο περιβάλλον, προπάντων όμως για τη ζωή του πληρώματος που θα επέβαινε σε αυτό.

Παρότι οι σχετικές επιθεωρήσεις είχαν διεξαχθεί το 2005 και η διαπίστωση της σοβαρής διάβρωσης της τάξεως του 50-90% έγινε δύο περίπου χρόνια αργότερα και πιο συγκεκριμένα το 2007, δεν απαλλάσσει τις εναγόμενες από την ευθύνη τους,

δεδομένου ότι, σύμφωνα με τα εκτιθέμενα στην Αγωγή, ο ετήσιος ρυθμός διάβρωσης των διαμηκών ενισχυτικών καταστρώματος έχει καταγραφεί διεθνώς ότι ανέρχεται από 0,03 χιλιοστά έως το πολύ 0,1 χιλιοστά, οπότε θεωρείται τεχνικά αδύνατο να προκλήθηκε η διαπιστωθείσα διάβρωση μέσα στο σύντομο χρονικό διάστημα των δύο περίπου ετών. Συνεπώς, οι φθορές που διαπιστώθηκαν το 2007 δεν μπορεί να μην υπήρχαν ήδη το 2005 και άρα μπορούσαν και έπρεπε να διαπιστωθούν τότε από τις εναγόμενες.

Εφόσον υπήρχε διαπίστωση των ανωτέρω σοβαρών ελαττωμάτων με τη μη καταγραφή τους παρά την ενδεχόμενη διαπίστωσή τους ή τη μη αναφορά στα εν λόγω πιστοποιητικά οποιασδήποτε σχετικής σύστασης ή παρατήρησης ιδίως σε σχέση με την «κλάση» του πλοίου, οι εναγόμενες διέψευσαν την ευλόγως αναμενόμενη ασφάλεια. Επιπροσθέτως δεν υπήρχε η εύλογη προσδοκία ασφάλειας που είχε η ενάγουσα, ως αποδέκτης των υπηρεσιών ενός νηογνώμονος που είχε διεθνή φήμη αλλά και διεθνές κύρος.

Έτσι λοιπόν, η ενάγουσα υφίσταται βαρύτατη αμέλεια από μέρους των εναγομένων. Οι εναγόμενες μπορούσαν εύκολα να διαγνωσθούν όλα τα ελαττώματα που εμφανίσθηκαν στο πλοίο. Όφειλαν και μπορούσαν να είχαν προβλέψει και αποφύγει την προσβολή ξένων εννόμων αγαθών, τηρώντας τις συναλλακτικές υποχρεώσεις που τις βαρύνουν. Η βαρύτατη αυτή πλημμέλεια που φέρουν κατά την παροχή των υπηρεσιών τους καθιστά τη συμπεριφορά τους παράνομη και υπαίτια.

6.6.1 Η Ζημία που υπέστη η ενάγουσα

Λόγω της συμπεριφοράς των εναγομένων γίνεται σαφές ότι η ενάγουσα υπέστη σοβαρότατες περιουσιακές ζημίες. Με τις υποδείξεις τους οδηγήθηκε στην αγορά ενός βαρύτατα ελαττωματικού πλοίου, το οποίο έπρεπε να υποβληθεί σε εκτεταμένες επισκευές, προκειμένου να μη καθυστερήσει άλλο η επιχειρηματική του εκμετάλλευση. Εάν δεν ολοκληρωνόντουσαν οι απαραίτητες εργασίες το πλοίο δεν θα μπορούσε να ναυλωθεί.

Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του Νόμου 2251/1994 πρέπει να αποκατασταθεί κάθε περιουσιακή ζημία ή ηθική βλάβη που συνδέεται αιτιωδώς με

την πλημμελή παροχή της υπηρεσίας. Όλες οι αναφερόμενες στην αγωγή ζημιές, αλλά και τα διαφυγόντα κέρδη πρέπει να αποκατασταθούν από τις εναγόμενες.

6.6.2 Αιτιώδης σχέση μεταξύ παροχής της υπηρεσίας και της ζημίας

Θα πρέπει να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παροχής υπηρεσίας και της ζημίας που προκλήθηκε. Στην παρούσα περίπτωση, οι εναγόμενοι συνέταξαν και παρέδωσαν ανακριβή πιστοποιητικά τα οποία οδήγησαν στην πρόκληση μεγάλης ζημιάς προς την ενάγουσα.

Τα πιστοποιητικά των νηογνομόνων είναι έγγραφα βαρυσήμαντα. Δημιουργούν ένα κλίμα αυξημένης επαγγελματικής εμπιστοσύνης, το οποίο μπορεί με τη σειρά του, στο πλαίσιο της συνήθους ναυτιλιακής πρακτικής, να οδηγήσει στη λήψη μιας κρίσιμης δικαιοπρακτικής απόφασης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας απόφασης είναι η αγορά ενός πλοίου.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι προφανές ότι η ενάγουσα, ως καλόπιστος μέσος συναλλασσόμενος και στο πλαίσιο της σχετικής συνήθους ναυτιλιακής πρακτικής, στηρίχθηκε κατά τον σχηματισμό της δικαιοπρακτικής της απόφασης στα αυξημένης συναλλακτικής πίστης πιστοποιητικά των Εναγομένων και προέβη τελικά επί τη βάση αυτών στην αγοραπωλησία του εν λόγω πλοίου, η οποία όμως της προκάλεσε αμέσως και αιτιωδώς τις σοβαρές περιουσιακές ζημιές.

Μάλιστα οι εναγόμενες, όταν εξέδωσαν το πιστοποιητικό κλάσης, γνώριζαν ότι επρόκειτο να στηριχθεί σε αυτό η ενάγουσα, ως υποψήφια αγοράστρια του πλοίου, αφού το εν λόγω πιστοποιητικό εκδόθηκε ειδικώς για τον σκοπό της μεταβίβασης του πλοίου στην ενάγουσα.

Είναι επίσης φανερό ότι, αν η ενάγουσα γνώριζε την ανακρίβεια των παρουσιασθέντων σε αυτήν πιστοποιητικών και συναφώς την πραγματική κατάσταση του πλοίου, δεν θα προχωρούσε στην αγορά αυτού. Σύμφωνα λοιπόν με τα γεγονότα αυτά καθίσταται πρόδηλος ο αποφασιστικός ρόλος που διαδραμάτισαν τα εν λόγω

πιστοποιητικά κατά τον σχηματισμό της δικαιοπρακτικής απόφασης της ενάγουσας για την αγορά του πλοίου.

Κατά συνέπεια, υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της πλημμελούς παροχής υπηρεσίας από μέρους των εναγομένων και της περιουσιακής ζημίας που υπέστη η ενάγουσα, δίδοντας πίστη στα ανακριβή πιστοποιητικά της πρώτης και προχωρώντας βάσει αυτών στην αγορά του πλοίου. Έτσι, πληρούται και ο τελευταίος όρος του άρθρου 8 του Νόμου 2251/1994, που είναι αναγκαίος για την κατάφαση της ευθύνης των εναγομένων ως παρεχουσών υπηρεσιών.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ενάγουσα για τη λήψη της επίμαχης δικαιοπρακτικής της απόφασης δεν στηρίχθηκε μόνον στα πιστοποιητικά που εξέδωσαν οι εναγόμενοι, αλλά και στις επίσης ανακριβείς διαβεβαιώσεις των πωλητών για την κατάσταση του πλοίου, σε καμία περίπτωση δεν περιορίζει την ευθύνη των εναγομένων. Σύμφωνα με τη ρύθμιση του άρθρου 6 παράγραφος 11 του Νόμου 2251/1994 ισχύει ότι: «Η ευθύνη του παραγωγού δεν μειώνεται αν η ζημία οφείλεται σωρευτικώς, τόσο σε ελάττωμα του προϊόντος, όσο και σε πράξη ή παράλειψη τρίτου, εκτός εάν συντρέχει πταίσμα του ζημιωθέντος ή προσώπου για το οποίο ευθύνεται ο ζημιωθείς».

6.7 Απόφαση Δικαστηρίου και Συμπεράσματα

Σύμφωνα λοιπόν με όλα τα στοιχεία της αγωγής μπορούμε να προβούμε στο συμπέρασμα πως συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις για την ευθύνη των εναγομένων έναντι της ενάγουσας με βάση το άρθρο 8 του Νόμου 2251/1994 περί ευθύνης του παρέχοντος υπηρεσίες. Επειδή δε η ευθύνη του παρέχοντος υπηρεσίες διαμορφώνεται κατά τον νόμο ως νόθος αντικειμενική, η ενάγουσα αρκεί να αποδείξει την παροχή της υπηρεσίας, τη ζημία που υπέστη, καθώς επίσης και τη μεταξύ τους αιτιώδη συνάφεια, ενώ οι εναγόμενες φέρουν το βάρος απόδειξης της έλλειψης υπαιτιότητας και παρανομίας, υποχρεούμενες έτσι, προκειμένου να απαλλαγούν από την ευθύνη τους, να αποδείξουν ότι η παρασχεθείσα υπηρεσία τους ήταν σύμφωνη με τους κανόνες του νόμου, της επιστήμης ή της τέχνης, συναφώς δε ότι τηρήθηκαν όλες οι σχετικές υποχρεώσεις πρόνοιας και ασφάλειας

Θα πρέπει να τονισθεί ότι στο πλαίσιο απόδειξης της αιτιώδους συνάφειας η ενάγουσα αρκεί να αποδείξει ότι το συγκεκριμένο είδος υπηρεσιών, δηλαδή οι υπηρεσίες ενός νηογνώμονος, είναι γενικά αιτιωδώς ικανές να προκαλέσουν ζημίες, χωρίς να χρειάζεται να υποδείξει τη συγκεκριμένη πράξη ή παράλειψη που επέφερε το ζημιογόνο αποτέλεσμα.

Όπως διαπιστώθηκε από τα παραπάνω στοιχεία, η γενική αυτή προσφορότητα αναμφίβολα υφίσταται στην περίπτωση του έργου των νηογνωμόνων, δεδομένου ότι τα πιστοποιητικά τους είναι εν γένει απολύτως πρόσφορα να δημιουργούν ένα πραγματικό αυξημένης επαγγελματικής εμπιστοσύνης, το οποίο μπορεί με τη σειρά του να οδηγήσει στη λήψη μιας κρίσιμης δικαιοπρακτικής απόφασης, από την οποία και μπορεί να προκληθεί σοβαρή περιουσιακή ζημία.

Με βάση τα παραπάνω πραγματικά περιστατικά σε συνδυασμό με την παραδοχή της παρούσας απόφασης ότι τα πιστοποιητικά με τα οποία ήταν εφοδιασμένο το πλοίο ανταποκρίνονταν στην πραγματική του κατάσταση κατά τον χρόνο έκδοσης τους, δεν αποδείχθηκε κάποια αμέλεια των μετόχων της πλοιοκτήτριας εταιρίας ως προς τη συντήρηση του πλοίου, καθώς αφενός αποδείχθηκε ότι η γενική κατάσταση του πλοίου ήταν πολύ καλή και σύμφωνη με τις απαιτήσεις του νόμου, της σημαίας και του νηογνώμονα του και αφετέρου δεν αποδείχθηκε ότι οι μέτοχοι της πωλήτριας - εταιρείας γνώριζαν ή ήταν σε θέση να γνωρίζουν την αυξημένη τοπικά διάβρωση που παρουσιάστηκε στις δεξαμενές φορτίου και έρματος του πλοίου.

Η τεχνική έκθεση του Καθηγητή του Μετσόβιου Πολυτεχνείου και της βοηθού του αποδείχθηκε καταλυτικής σημασίας καθώς αποδείχθηκε βάσει επιστημονικής έρευνας ότι η διάβρωση που υπέστη το εν λόγω πλοίο ήταν φυσιολογική λόγω της ηλικίας του. Επομένως σύμφωνα με τα προαναφερθέντα πραγματικά περιστατικά το δικαστήριο απέρριψε τις κρινόμενες αγωγές ως ουσιαστικά αβάσιμες. Η ενάγουσα δεν έλαβε κανένα χρηματικό ποσό από αυτά που ζητούσε στην αγωγή της, αλλά της επιβλήθηκε να καταβάλει τη δικαστική δαπάνη των εναγόμενων λόγω της ήττας της στην υπόθεση.

Συμπεράσματα

Ένας από τους βασικότερους στόχους της ναυτιλίας ήταν, είναι και θα είναι η βελτίωση της ασφάλειας. Αν και οι ζημιές που προκαλούνται από ναυτικά ατυχήματα συνεχίζουν τη μακρόχρονη πτωτική τάση τους υπάρχουν πολλοί παράγοντες που αποτελούν τροχοπέδη στην πρόοδο του τομέα της ασφάλειας. Η συμπίεση του κόστους λόγω των συνθηκών της αγοράς, οι οικονομικές πιέσεις καθώς και οι καιρικές συνθήκες αποτελούν τέτοιους παράγοντες. Στην περίπτωση της Ελλάδας και σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία που εξέδωσε η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος τον Μάιο του 2016 η μέση ζημία μειώθηκε σε όλες τις κατηγορίες των σκαφών εκτός αυτών στα επαγγελματικά με πλήρωμα. Ταυτόχρονα, υπήρξε μείωση στην μέση συχνότητα ζημίας στα σκάφη προσωπικής αναψυχής και των επαγγελματικών σκαφών χωρίς πλήρωμα. Αντιθέτως, αυξήθηκε η συχνότητα ζημιών στα επαγγελματικά σκάφη με πλήρωμα. Οι κύριες αιτίες καταβολής αποζημιώσεων έχουν σχέση με πρόσκρουση/σύγκρουση (17,4%), μηχανικές βλάβες (12,6%) και κλοπή (11,2%)¹¹¹.

Η θεμελιώδης αιτία ίδρυσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization) ήταν η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων. Η δραστηριότητα του οργανισμού αυτού μέχρι και σήμερα έχει αφιερωθεί στην προετοιμασία Κανόνων, Κανονισμών, Κωδίκων και Συμβάσεων για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής πάνω στο πλοίο. Αν και η προσπάθεια που έχει καταβάλει ο οργανισμός αυτός είναι μεγάλη, τα αποτελέσματά της δεν επιδέχονται περαιτέρω βελτίωση. Αυτό συμβαίνει διότι, τα προβλήματα της ασφάλειας των ναυτιλιακών μεταφορών δεν είναι τεχνικά αλλά κυρίως οικονομικά. Για το λόγο αυτό το υφιστάμενο μοντέλο αντιμετώπισης των θεμάτων ασφάλειας αποδεικνύεται ότι λειτουργεί ως ένας φαύλος κύκλος. Η κανονιστική προσέγγιση που έχει υιοθετηθεί μέχρι σήμερα έχει δείξει ότι όλα τα διοικητικά μέτρα που έχουν ληφθεί στόχευαν και στοχεύουν περισσότερο προς τα συμπτώματα των προβλημάτων και λιγότερο προς τις βαθύτερες αιτίες τους οι οποίες στη ρίζα τους φαίνεται ότι είναι οικονομικές.

¹¹¹ Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, Υπηρεσία Μελετών και Στατιστικής, Οικονομικές Μελέτες, σελ.2, Μάιος 2016

Για το λόγο αυτό, η ναυτιλιακή αγορά παρουσιάζει έντονη κυκλικότητα στη διαμόρφωση των ναύλων της, έτσι παρόλο ότι είναι μια ανταγωνιστική αγορά, παρουσιάζει σημαντικές ατέλειες στη διατήρηση της ποιότητας της με συνέπεια να απαιτείται παρέμβαση.

Αναμφίβολα οι νηογνώμονες αποτελούν το βασικό εργαλείο για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Λειτουργούν σύμφωνα με τους κανονισμούς που θέτει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), βασίζονται σε Διεθνείς Συμβάσεις, θέτουν όρια και δικούς τους κανονισμούς έχοντας ως απώτερο σκοπό την προάσπιση της ασφάλειας.

Η παρούσα εργασία ασχολήθηκε ως επί το πλείστο με τη νομική διάσταση των νηογνωμόνων. Παρουσιάστηκαν οι κυριότερες Διεθνείς Συμβάσεις που ασχολούνται με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στο πλοίο, αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πως αυτές βοήθησαν στο έργο των νηογνωμόνων. Επίσης παρουσιάστηκαν ζητήματα συμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης καθώς και η σχέση του νηογνώμονα με το κράτος. Επιπροσθέτως, παρουσιάστηκε μελέτη περίπτωσης πραγματικών περιστατικών, με στόχο την μελέτη της ευθύνης του Νηογνώμονα.

Κρίνεται απαραίτητο να αναφέρουμε πως τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μεγάλη αύξηση των αξιώσεων που στρέφονται κατά των νηογνωμόνων. Έτσι τίθεται το ζήτημα οριοθέτησης της ευθύνης των οργανισμών αυτών και κυρίως της αδικοπρακτικής τους ευθύνης. Λόγω της νομικά περιορισμένης ευθύνης τους αναζητούνται νέες πηγές αποζημίωσης.

Όπως αναλύθηκε στο Κεφάλαιο 3 και 4 της παρούσας εργασίας, υπάρχουν μεγάλες διαφορές στις εθνικές νομολογίες των κρατών. Οι νομολογίες αυτές προσπαθούν να εξισορροπήσουν ανάμεσα σε δύο βασικούς στόχους οι οποίοι είναι αντικρουόμενοι. Ο πρώτος βασικός στόχος είναι η αναγνώριση της υποχρέωσης επιμέλειας από πρόσωπα που δίνουν πληροφορίες, εκτιμήσεις ή παρέχουν υπηρεσίες. Ο δεύτερος στόχος αφορά τον περιορισμό της έκτασης της ευθύνης των νηογνωμόνων και του αριθμού των δικαιούχων αποζημίωσης.

Είναι προφανές πως οι στόχοι αυτοί είναι δύσκολο να επιτευχθούν. Αυτό συμβαίνει διότι δεν έχουν αποσαφηνιστεί πλήρως μέσα από τη νομολογία τα όρια ευθύνης των νηογνωνμόνων. Μέσα από τις διάφορες Οδηγίες την Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και μέσα από την εθνική νομολογία γίνεται προσπάθεια περιορισμού της ευθύνης τους.

Βιβλιογραφία

A. Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αγαλλοπούλου Χρ. Πηνελόπη, «Βασικές Έννοιες Αστικού Δικαίου», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2003
- Αθανασίου Λία, «Έργο και Ευθύνη των Νηογνωμόνων», Εκδόσεις Σάκκουλα, 1999
- Αθανασίου Λία, «Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή, 2005
- Αλεξοπούλου Αρ., Φουρναράκης Ν., «Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες», Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2006
- Ασημομύτης Ι., «Νηογνώμονες-Επιθεωρήσεις», Εκδόσεις Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, Πειραιάς 2001
- Ανταπάσης Α., «Η Σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων», Αθήνα 1998
- Βαθρακοκοίλης Βασίλης, «Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας», Ιδιωτική έκδοση, 2012
- Βάρκα-Αδάμη Α., «Εισαγωγή στο Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2010
- Βελισσαροπούλου, Καρακωστα Ι., «Λόγοι Ευθύνης», Αθήνα 1993
- Βλάχος Π. Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007
- Βλάχος Π. Γεώργιος, «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007
- Βλάχος Π. Γεώργιος, «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Σημειώσεις Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Πειραιάς 2015
- Βρέλλης Σ., «Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2008

- Γάζης Α., «Έννοια βοηθού εκπληρώσεως και προστηθέντος», Μελέτες και Άρθρα, Τόμος Ι, Αθήνα, 1998
- Γεωργιάδης Απόστολος, «Ενοχικό Δίκαιο», Γενικό Μέρος Ι, Θεσσαλονίκη, 1993
- Γκιζιάκης Κ., Γουλιέλμος Α., « Έλεγχος της Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 2005
- Γκολογκίνα - Οικονόμου Ελένη, «Αστική Ευθύνη στη Διεθνή Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών - Σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών (1974-1976) και το Πρωτόκολλο του 2002», Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, 2007
- Δαγτόγλου Πρόδρομος Δ., «Γενικό Διοικητικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα 2015
- Δεληγιάννης Ι., Κορνηλάκης Α., «Ειδικό Ενοχικό Δίκαιο», Τόμος ΙΙΙ, Αθήνα, 1992
- Δεληκωστόπουλος-Σινανιώτης, «Ερμηνεία Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας», 1968
- Δελούκα-Ιγγλέση Κορνηλία, «Δίκαιο του Καταναλωτή (Ενωσιακό και Ελληνικό)», Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2014
- Δούβλης Β., Μπώλος Ά., «Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτών», Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2008
- Δουμάνης Δ.Α., «Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα», Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Εκδόσεις Ναυτικών και τεχνικών Βιβλίων Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, Πειραιάς, 2004
- Ευθυμίου Αιμιλία, «Η αρχή της διαφάνειας στο δίκαιο των Γ.Ο.Σ.», Εκδόσεις Δίκαιο & Οικονομία- Π.Ν. Σάκκουλας, 2013
- Ιωάννου Κ.-Στρατή Α., «Δίκαιο της Θάλασσας», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2000
- Καράκωστας Ιωάννης, «Αστικός Κώδικας Ερμηνεία-Σχόλια-Νομολογία», Τόμος Τρίτος, Νομική Βιβλιοθήκη, 2006
- Καράκωστας Ι.-Καραμπάτζος Α., « Ευθύνη του νηογνώμονος έναντι του αγοραστή πλοίου ένεκα ανακριβών πιστοποιητικών με βάση το άρθρο 8 του Ν 2251/1994 περί ευθύνης του παρέχοντος υπηρεσίες», Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιρειών, Τεύχος Απρίλιος/2011

- Κοτζάμπαση Α., «Οι απαλλακτικές ρήτρες στους ΓΟΣ», εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2001
- Μαργαρίτης Μιχαήλ, Μαργαρίτη Άντα, «Ερμηνεία Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας-Ερμηνευτικό συμπλήρωμα», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλας, 2016
- Μεντής Γ., «Γενικοί όροι συναλλαγών σε καταναλωτές και εμπορικές συμβάσεις», Εκδόσεις Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2000
- Μπρεδήμας Α., «Διεθνείς Οργανισμοί», Τόμος Β΄, Εκδόσεις Α. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή, 1990
- Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης, «Ναυτιλία- Έννοιες-Τομείς-Δομές», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 2004
- Περάκης Ε. σε: «Δίκαιο προστασίας καταναλωτή»(Ελληνικό-Ενωσιακό), Επιμέλεια Αλεξανδρίδου Ε., Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2015
- Περάκης Ευάγγελος, «Ο τακτικός έλεγχος της Ανώνυμης Εταιρείας», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 1984
- Περράκης Ε. Στέλιος, «Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1996
- Πουλαντζάς Μ. Νικόλαος, «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σταμούλη, 2005
- Σταθόπουλος Μ., «Γενικό Ενοχικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2004
- Στασινόπουλος Μ. «Αστική Ευθύνη Κράτους», 1950, Ανατύπωση 1986
- Σχινάς Ι., «Συμβατική ελευθερία, στάθμιση συμφερόντων και δημόσια τάξη στο δίκαιο της ναύλωσης, Ενθύμημα Άλκη Αργυριάδη ΙΙ, Αθήνα 1996
- Τριανταφυλλάκης Δ. Γεώργιος, «Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2009
- Τσελέντης Βασίλης, «Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 200
- Φίλιος Χρ. Παύλος, «Ενοχικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2011

B. Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- American Bureau of Shipping, "The history of American Bureau of Shipping", 6th Edition, ABS, 2006
- Clough M., Randolph F., "Shipping and EC Competition Law", Butterworth, 1991
- Capt Philip McCarter, "STCW '95:implementation issues", Marine Policy, Vol. 23, No. 1, pp. 11-24, 1999
- Donald Liu, "Structural Safety of Ships", Page 15, 2001
- Gold John R., Revil George, "Landscape of Defence", Routledge, 2000
- Greek Shipping Co-operation Committee, "Annual Report 2014-2015", Page 12-14
- IACS, "Classification Societies- What, Why and How?", σελ.5-25 June 2011
- Indira Carr, "International Trade Law", Published by Routledge, σελ.225, New York, 2014
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS),International Maritime Organization,2013
- ISM Code "International Safety Management Code", Electronic Edition, 2010
- Jane Jing Haider," Towards a new era in ship registration", The International Journal of Logistics Management, Vol. 24 Iss 1 pp. 87 – 100
- Jean Oudot, Fre´de´ ric Chaillan, "Pyrolysis of asphaltenes and biomarkers for the fingerprinting of the Amoco-Cadiz oil spill after 23 years", Comptes Rendus Chimie, 2010
- Jurgen Basedow, Wolfgang Wurmnest, "Third- party liability of classification societies", Springer, Germany, 2005
- Kariotis C. Theodore, "Greece and the Law of the Sea", Page 67-113, Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 1997
- Kit-Fai Pun, "Safety management system registration in the shipping industry", International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 20 Iss 6 Page 704 – 721,2003
- Lagoni Nicolai, "The liability of classification societies", Springer, 2007, page 113

- Lam-Bee GOH , Tsz Leung YIP, "A Way Forward for Ship Classification and Technical Services", The Asian journal of shipping and logistics, Volume 30 Number 1 April 2014 pp. 51-74
- Langavant E., Boisson Ph., "L' affaire du naufrage de la drague "Cap-de-la-Hague" et le probleme des societies de classification, DMF 1981, σελ. 131
- Lloyd's Register Rulefinder 2005 – Version 9.4, SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea, 2009
- Marine Pollution Bulletin, Volume 22, Issue 5, May 1991, Pages 218-129
- Mariola marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping,1990, page 547
- Pengfei Zhang, Efwaed Phillips , "Safety first: Reconstructing the concept of seaworthiness under the maritime labor convention 2006" , Marine Policy, 2016
- Psaraftis, H.N., "Maritime Safety: To Be or Not to Be Proactive", WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 1, Page 3-16, October 2002
- Restatement of the law second, "Torts", The American Law Institute, Volume 2
- Restatement of the law second, "Torts", The American Law Institute, Volume 3
- STCW A guide for Seafarers, Taking into account the 210 Manila amendments, International Transport Worker's Federation,2015
- The liability of classification societies in the marine industry context, LUX, Classification Societies, LLP, 1993
- Tunc A., "La distinction des obligations de résultat et des obligations de diligence", La Semaine Juridique 1945, I σελ. 449
- Wayne K. Talley , "The safety of sea transport: determinants of crew injuries", Applied Economics, Σελ. 1365, 2010

C. Διαδικτυακές πηγές

- <http://www.e-lawresources.co.uk/cases/Anns-v-Merton-London-Borough-Council.php>
- <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/>
- <http://www.hrs.gr/Contents.aspx?CatId=8>
- <http://www.iacs.org.uk/publications/CommonRulePublications.aspx?pageid=4§ionid=2>
- <http://www.ilo.org/global/standards/lang--en/index.htm>
- [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>
- http://www.iso.org/iso/home/standards_development.htm
- <http://www.lr.org/en/who-we-are/heritage/brief-history/>
- <http://www.maritime-database.com/activity.php?aid=31>
- <http://www.maritime-database.com/company.php?cid=211933>
- <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?10339>

D. Δικαστικές αποφάσεις

- Απόφαση Εφετείου Πειραιά 1088/03, Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας 32/04, Σελ. 22, Πειραιάς 2003
- Απόφαση Εφετείου Πειραιά 155/02, Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας 30/01, Σελ. 448, Πειραιάς 2002
- Απόφαση Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς 305/2011

E. Αποφάσεις, Οδηγίες, Κανονισμοί & Ελληνικά Νομοθετικά Κείμενα

- Απόφαση 81/971/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1981, περί καθιέρωσης ενός κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για τον έλεγχο και

τη μείωση της ρυπάνσεως που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων στη θάλασσα (ΕΕ L 355 της 10.12.1981, σ. 52).

- Απόφαση 86/85/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Μαρτίου 1986, για την καθιέρωση κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στη θάλασσα (ΕΕ L 77 της 22.3.1986, σ. 33).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του ΙΜΟ σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 1).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) (ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ.14).Στον τομέα της προστασίας και της διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (μέρος XII της σύμβασης)
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 613/91 του Συμβουλίου, της 4ης Μαρτίου 1991, για τη μετανηολόγηση πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας (ΕΕ L 68 της 15.3.1991, σ. 1) και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2158/93 της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 1993, για την εφαρμογή τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, του 1974, καθώς και της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, του 1973, για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 613/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 194 της 3.8.1993, σ. 5).
- Οδηγία 75/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1975, περί διαθέσεως των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων (ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 23).
- Οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί των στερεών αποβλήτων (ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 34).
- Οδηγία 93/103/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 1993, σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη (13η ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16 παράγραφος 1 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 307 της 13.12.1993, σ. 1).
- Οδηγία 93/75/ΕΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία

κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19).

- Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (οδηγία για τις εταιρείες κατάταξης) (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20).
- Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 28).
- Οδηγία 95/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) (ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1).
- Οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με το θαλάσσιο εξοπλισμό (ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 25).
- Πρόταση για την απόφαση του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων και προτύπων για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και Ελέγχου Πλοίων, COM (93), 19/5/1993, Σελ.3
- Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΔΣΑ «Ισοκράτης»
 - Ν 948/1979 (ΦΕΚ Ά 167/25-7-79)
 - Ν 4211/1929 (ΦΕΚ Ά 246/25-7-29)
 - Ν 4004/1929 (ΦΕΚ Ά 77/28-2-29)
 - Ν 4369/1929 (ΦΕΚ Ά 291/17-8-29)
 - Ν 4505/1930 (ΦΕΚ Ά 102/7-4-30)
 - Ν 4674/1930 (ΦΕΚ Ά 156/12-5-30)
 - Ν 1130/1981 (ΦΕΚ Ά 38/13-3-81)
 - Ν 30/31.10.1935 (ΦΕΚ 509/31-10-35)
 - Ν 4473/1965 (ΦΕΚ Ά 102/31-5-65)
 - ΒΔ 542/68 (ΦΕΚ Ά 181/20-8-68)
 - ΒΔ 197/69 (ΦΕΚ Ά 53/26-3-69)

- ΠΔ 175/88 (ΦΕΚ Α 77/25-4-88)
- ΠΔ 32/97 (ΦΕΚ Α 212/25-7-01)