

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΛΟΓΙΚΕΣ
ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ: ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Πρίμπα Ιωάννα Μαρία

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς
Δεκέμβριος 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Πολέμης Διονύσιος
- Σαμιώτης Γεώργιος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Σκοπός της εργασίας είναι να εξετασθούν οι φορείς, θεσμοί και διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι ασχολούνται με την πρόληψη/αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων που συνεπάγονται θαλάσσια μόλυνση. Επιπλέον, σκοπός της εργασίας είναι να εξετάσει τον τρόπο λειτουργίας του θεσμού της ναυτασφάλισης για να καλύψει το ενδεχόμενο κόστος από ένα ναυτικό ατύχημα, καθώς και το κατά πόσον τα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης της περιβαλλοντικής μόλυνσης από ναυτικά ατυχήματα επηρεάζουν τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, τον κ. Βλάχο Γεώργιο, για τις συμβουλές και τη βοήθεια που μου έδωσε για την εκπόνηση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας καθώς και για το συγγραφικό του έργο από το όποιο άντλησα χρήσιμες πληροφορίες και γνώσεις. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους άλλους καθηγητές – μέλη της εξεταστικής επιτροπής για τις γνώσεις που μου προσέφεραν στη διάρκεια των σπουδών μου και χάρη στις οποίες κατάφερα να ολοκληρώσω τη διπλωματική μου εργασία. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Μιχάλη Μποβιάτση που πάντα με βοηθούσε με τις απορίες που είχα παρόλο το φορτωμένο πρόγραμμά του.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους ειδικούς που έχουν ασχοληθεί με θέματα του ναυτιλιακού κλάδου και έχουν προσφέρει σημαντικό έργο από το οποίο μπόρεσα να αντλήσω σημαντικές πληροφορίες και χάρη στο οποίο κατάφερα να ολοκληρώσω την εργασία μου. Κυρίως, θα ήθελα να ευχαριστήσω αυτούς που ασχολήθηκαν με το ζήτημα των ναυτικών ατυχημάτων και των συνεπακόλουθων περιβαλλοντικών συνεπειών τους, καθώς χάρη στη δική τους έρευνα και δουλειά μπόρεσα να βρω πλήθος στοιχείων. Επιπροσθέτως, θα ήθελα να δηλώσω την ευγνωμοσύνη μου προς όλους τους διεθνείς οργανισμούς που παρέχουν τις συμβάσεις/κανονισμούς τους διαδικτυακά, δίνοντας τη δυνατότητα σε όλους να έχουν πρόσβαση σε αυτούς.

Τέλος, θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλη μου την οικογένεια και τους φίλους μου που με στήριξαν και σε αυτή μου την προσπάθεια με κάθε τρόπο και μου απέδειξαν πόσο σημαντικό είναι που τους έχω πάντα στο πλευρό μου.

Αφιερώνω με πολλή αγάπη τη διπλωματική μου εργασία στον παππού μου Γιάννη που πάντα μου λέει πως όλα θα πάνε καλά...

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	ii
ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	iii
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	iv
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	vi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΥΩΝ.....	x
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	x
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	x
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	xi
ABSTRACT.....	xii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ - ΡΥΠΑΝΣΗ	
1.1. Χαρακτηριστικά ναυτικού ατυχήματος.....	2
1.2. Θαλάσσια ρύπανση και κατηγορίες.....	7
1.3. Μόλυνση από πετρέλαιο και πετρελαιοκηλίδες.....	8
1.4. Πηγές θαλάσσιας ρύπανσης και ενδιαφέρον κοινής γνώμης.....	10
1.5. Συμπεράσματα.....	13
2. ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ	
2.1. Κράτος Σημαίας.....	16
2.2. Σημαίες Ευκαιρίας και υποβαθμισμένα πλοία.....	17
2.3. Παράλληλα και διεθνή νηολόγια.....	21
2.4. Συμπεράσματα.....	22
3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	
3.1. IMO (International Maritime Organization).....	24
3.1.1. SOLAS Convention (Safety of Life at Sea Convention)....	25
3.1.1.1. LRIT System (Long Range Identification System)...	27
3.1.1.2. AIS System (Automatic Identification System).....	27

3.1.1.3. ISPS Code (International Ship and Port Facilities Security Code).....	28
3.1.1.4. FSS Code (International Code for Fire and Safety Systems).....	29
3.1.1.5. IGS (Inert Gas System).....	30
3.1.2. MARPOL Convention (International Convention for the Prevention of Pollution).....	31
3.1.2.1. SBT (Segregated Ballast Tanks).....	34
3.1.3. IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code).....	34
3.1.4. COLREG Convention (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea).....	35
3.1.5. INMARAST Convention (Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System).....	36
3.1.6. OPRC Convention (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation Convention).....	37
3.1.7. Convention on Load Lines.....	38
3.1.8. Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution.....	38
3.1.9. CLC Convention (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage).....	39
3.1.10. FUND Convention (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage).....	41
3.1.11. Supplementary Fund Protocol.....	43
3.2. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	43
3.2.1. STCW Convention (Standards of Training Certification and Watch Keeping Convention) – IMO.....	46

3.2.2. ISM Code (International Safety Management Code)/SMS (Safety Management System) – IMO.....	48
3.2.3. ILO Organization (International Labor Organization).....	51
3.2.3.1. MLC (Maritime Labor Convention).....	52
3.2.4. ITF (International Transport Federation).....	53
3.3. ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).....	54
3.4. OPA (Oil Pollution Act).....	55
3.4.1. DH (Double Hull)/ DB (Double Bottom).....	59
3.5. UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)..	60
3.6. National Plan.....	63
3.7. Συμπεράσματα.....	64
4. PORT STATE CONTROL (PSC) & ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ / ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	
4.1. Port State Control: ανάλυση θεσμού.....	70
4.2. Νηογνώμονες (Classification Societies).....	73
4.3. Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνωμόνων – International Association of Classification Societies (IACS).....	74
4.4. Συμπεράσματα.....	77
5. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ	
5.1. Ανάλυση του θεσμού των Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs).....	82
5.2. Η Σύμβαση Κοινοπραξίας (The Pooling Agreement).....	90
5.3. Βασικά χαρακτηριστικά της ασφάλισης των ασφαλιστικών εταιρειών (ναυτιλιακός κλάδος).....	91
5.4. Βασικές διαφορές P&I Clubs & ασφαλιστικών εταιρειών.....	93
5.5. Νηογνώμονες & ναυτασφάλιση.....	95
5.6. Salvage Association & ναυτασφάλιση.....	96
5.7. Συμπεράσματα.....	98

6. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	
6.1.Στοιχεία για εμπορική ναυτιλία.....	103
6.2.Επίπεδα μέτρων ασφαλείας από τους διεθνείς κανονισμούς.....	105
6.3.Επένδυση.....	106
6.4.Τεχνολογική πρόοδος.....	110
6.5.Πρόστιμα.....	111
6.6.Ανθρώπινος παράγοντας.....	113
6.7.Συντηρήσεις.....	116
6.8.Κρατήσεις πλοίων.....	118
6.9.Συμπεράσματα.....	120
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΟΣ.....	124
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	126

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Υποβαθμισμένο Πλοίο και Ναυτικά Ατυχήματα.

Διάγραμμα 2: Αιτίες Ναυτικών Ατυχημάτων και Ποσοστά.

Διάγραμμα 3: Συνέπειες Ατυχημάτων και Κόστος.

Διάγραμμα 4: Επενδύσεις και Ασφάλεια.

Διάγραμμα 5: Τεχνολογική Πρόοδος και Ασφάλεια.

Διάγραμμα 6: Επιβολή Προστίμων και Ασφάλεια.

Διάγραμμα 7: Λειτουργικό Κόστος και Υποβαθμισμένα Πλοία.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Εξίσωση Βαθμού Ρύπανσης.

Πίνακας 2: Εξίσωση Υπολογισμού Συνολικού Κόστους Ρύπανσης.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Όρια της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή αποτελεί μια βιβλιογραφική ανασκόπηση του θέματος των ναυτικών ατυχημάτων και των περιβαλλοντικών τους προεκτάσεων, καθώς και πως η αντιμετώπιση και πρόληψη τους επηρεάζουν την λειτουργία μιας ναυτιλιακής εταιρείας και τον κλάδο της ναυτασφάλισης. Στόχος είναι η ανάλυση του θεσμού των P&I Club και της σχέσης του με τα ναυτικά ατυχήματα καθώς και των βασικών διεθνών συμβάσεων που ασχολούνται με τα ναυτικά ατυχήματα και του τρόπου με τον οποίο αυτές επηρεάζουν τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται τα απαραίτητα στοιχεία που σχετίζονται με τα ναυτικά ατυχήματα όπως οι αιτίες τους, τα αποτελέσματά που έχουν αυτά στο περιβάλλον και ο λόγος για τον οποίο οι διεθνείς οργανισμοί δίνουν έμφαση στην ατυχηματική ρύπανση σε σχέση με άλλες πηγές θαλάσσιας ρύπανσης. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται ένας βασικός παράγοντας πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων – οι Σημαίες Ευκαιρίας.

Στο τρίτο και εκτενέστερο κεφάλαιο αναλύονται όλες οι βασικές συμβάσεις διεθνών οργανισμών που είτε επιχειρούν να προλάβουν είτε να αντιμετωπίσουν τα ναυτικά ατυχήματα και τις συνέπειες τους. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η λειτουργία του Port State Control και των νηογνομόνων – IACS και πως αυτά σχετίζονται με τα ναυτικά ατυχήματα. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται ο λόγος που τα ναυτικά ατυχήματα καλύπτονται κυρίως από P&I και πως αυτά επιχειρούν να εκτιμήσουν τις εισφορές των μελών τους για να μπορούν να αντιμετωπίσουν ένα ενδεχόμενο ατύχημα. Τέλος, στόχος του έκτου κεφαλαίου είναι να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο τα μέτρα πρόληψης ενός ναυτικού ατυχήματος που επιβάλλονται στις ναυτιλιακές εταιρείες από τους διεθνείς θεσμούς επηρεάζουν τη λειτουργία διαχείρισης των πλοίων τους.

Λέξεις Κλειδιά: Ναυτικά Ατυχήματα – Θαλάσσια Ρύπανση – Διεθνείς Συμβάσεις – Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί – Πρόληψη και Αντιμετώπιση

ABSTRACT

This thesis constitutes a literature review concerning not only the issue of marine casualties and their environmental consequences but also the way prevention and correction measures affect shipping companies and the marine insurance sector. The goal of this thesis is to study the function of P&I Clubs and their connection with marine casualties as well as the main international conventions concerning marine accidents and the way they affect shipping companies.

The first chapter elaborates the necessary information – data about marine accidents like their causes, their consequences on the environment and the reason why international organizations place emphasis on accidental pollution and put other pollution sources aside. The second chapter mentions and analyzes one of the main causes of marine casualties: that is Flags of Convenience.

The third chapter, which is the most extended one, studies the main international conventions which either try to prevent or correct the environmental pollution as a result of marine casualties. The fourth chapter is about Port State Control and Classification Societies – IACS and how they are related to marine accidents. The fifth chapter explains the reason why marine accidents are mostly covered by P&I Clubs and how they try to estimate their income in order to compensate a possible accident. In conclusion, the purpose of the sixth chapter is to study the way prevention measures, imposed by the international organizations in order to prevent marine casualties from happening, affect the operation of a shipping company.

Key Words: Marine Casualties – Sea Pollution – International Conventions – P&I Clubs – Prevention and Correction

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή είναι αποτέλεσμα βιβλιογραφικής ανασκόπησης στοιχείων και πληροφοριών που σχετίζονται με τις διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την πρόληψη και αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης που αυτά μπορούν να προκαλέσουν. Ύστερα από τη μελέτη βιβλίων που σχετίζονταν με το θέμα καθώς και άρθρων και των ίδιων των συμβάσεων των διεθνών οργανισμών, ξεκίνησε μια προσπάθεια ομαδοποίησης και ταξινόμησης των κανονισμών αυτών ώστε να ξεκαθαριστεί ποιοι ασχολούνται με τα ναυτικά ατυχήματα και την μόλυνση που αυτά μπορεί να προκαλέσουν είτε σε επίπεδο αντιμετώπισης είτε πρόληψης.

Στόχος ήταν να γίνει μια επιλογή των βασικότερων συμβάσεων που σχετίζονταν με το θέμα και να αναλυθούν συνοπτικά. Τέλος, με την ίδια μέθοδο έγινε συλλογή πληροφοριών για τη σχέση ναυτικών ατυχημάτων/περιβαλλοντικής μόλυνσης πρώτον με τη ναυτασφάλιση και δεύτερον με τη διαχείριση των πλοίων από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η ανάλυση των δεδομένων βασίστηκε στα στοιχεία που συνέλεξα και σκοπός ήταν ύστερα από την καταγραφή τους να αναλυθούν στα πλαίσια των συμπερασμάτων σε κάθε κεφάλαιο. Η εργασία χωρίστηκε σε έξι κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρονται γενικά στοιχεία που σχετίζονται με τα ναυτικά ατυχήματα και τις περιβαλλοντικές τους προεκτάσεις. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται ο ρόλος του Flag State και το καθεστώς των Σημαιών Ευκαιρίας. Στο τρίτο αναλύονται όλες οι βασικές συμβάσεις διεθνών οργανισμών που ασχολούνται με τα ναυτικά ατυχήματα και την περιβαλλοντική καταστροφή που αυτά μπορούν να προκαλέσουν.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η λειτουργία των Port State Control και νηογνομόνων. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται η σχέση ναυτικών ατυχημάτων και P&I καθώς και η δυσκολία να προσδιοριστεί το κόστος τους (και συνεπώς τα επίπεδα εισφορών και αποζημίωσης) λόγω της απρόβλεπτης φύσης κάθε ναυτικού ατυχήματος. Τέλος, το έκτο κεφάλαιο εξετάζει το πως επηρεάζεται το λειτουργικό κόστος των πλοίων μέσω της υιοθέτησης διεθνών συμβάσεων με σκοπό την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων.

1. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – ΡΥΠΑΝΣΗ

1.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Ο IMO (International Maritime Organization) ορίζει ως ναυτικό ατύχημα (marine casualty) κάθε συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα:

- Το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου.
- Την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου.
- Την απώλεια, τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου.
- Υλική ζημιά στο πλοίο.
- Προσάραξη ή ανικανότητα του πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση.
- Υλική ζημιά που προήλθε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου.
- Ζημιά στο περιβάλλον που συνέβη από τη βλάβη πλοίου και που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή πλοίων¹.

Στην παρούσα έρευνα θα μας απασχολήσει η έβδομη κατηγορία αποτελεσμάτων ενός ναυτικού ατυχήματος, δηλαδή οι συνέπειες που μπορεί αυτό να έχει στο περιβάλλον. Τις συνέπειες από ένα ναυτικό ατύχημα μπορούμε να τις διακρίνουμε σε αναστρέψιμες και μη αναστρέψιμες. Παραδείγματος χάριν, η απώλεια περιουσίας είναι μια αναστρέψιμη συνέπεια ενώ η απώλεια ζωής είναι μη αναστρέψιμη. Οι συνέπειες που αφορούν το περιβάλλον γενικότερα αναμένεται να μην επιδράσουν μόνιμα σε αυτό οπότε μπορούν να χαρακτηριστούν ως μη αναστρέψιμες. Εντούτοις, υπάρχουν περιπτώσεις εκτεταμένης περιβαλλοντικής αλλοίωσης (κυρίως μετά από τη διαρροή χημικών και πετρελαίου) που θα μπορούσαν να προκαλέσουν μη αναστρέψιμες συνέπειες². Σήμερα, στην προσπάθεια να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας τα πλοία, και δη τα δεξαμενόπλοια, γιγαντώνονται. Το μεγαλύτερο μέγεθος των πλοίων συνεπάγεται μεγαλύτερο φορτίο. Συνεπώς, η ζημιά που θα μπορούσε να

¹ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

² Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

προκληθεί από την διαρροή μεγάλης ποσότητας πετρελαίου στο περιβάλλον μπορεί να είναι ανεπανόρθωτη³.

Τα ναυτικά ατυχήματα μπορούμε να τα διαχωρίσουμε στις ακόλουθες δυο κατηγορίες: τα σοβαρά και τα πολύ σοβαρά. Σοβαρό θεωρείται το ατύχημα που περιλαμβάνει πυρκαγιά, έκρηξη, προσάραξη, πρόσκρουση, βαριά ζημιά λόγω καιρού και ρήγματα, που έχουν ως αποτέλεσμα ζημιές στο πλοίο που το καθιστούν αναξιόπλοο, ρύπανση, βλάβη ή ανάγκη ρυμούλκησης ή βοήθειας από την ξηρά. Πολύ σοβαρό ατύχημα θεωρείται εκείνο που έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου, απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση⁴.

Από όλα τα μεγάλης έκτασης ατυχήματα προκύπτει σοβαρό κοινωνικό κόστος, το οποίο καλείται να φέρει η διεθνής κοινότητα κατά κύριο λόγο και οι κάτοικοι της πληγείσας περιοχής κατά δεύτερο. Αν θέλαμε να επισημάνουμε τις βασικές κατηγορίες αυτού του κόστους, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τις εξής συνέπειες:

- Συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον: Διατάραξη του οικοσυστήματος και εξαφάνιση ειδών κυρίως που τείνουν να εξαφανιστούν (μη κοστολογήσιμη ζημιά).
- Συνέπειες στις παράκτιες κοινότητες: Πτώση αξίας αστικής γης και κτισμάτων, λόγω υποβάθμισης του περιβάλλοντος.
- Συνέπειες στην τουριστική βιομηχανία: Ακυρώσεις κρατήσεων με αποτέλεσμα την απώλεια των αναμενόμενων εσόδων, μείωση του εισοδήματος ή και ανεργία των εργαζομένων στον κλάδο.
- Συνέπειες στην αλιευτική βιομηχανία: Μείωση των αναμενόμενων και των μελλοντικών αλιευμάτων των παρόντων και μελλοντικών κύκλων αναπαραγωγής, μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων στην αλιευτική βιομηχανία.
- Συνέπειες στη δημόσια υγεία: Από απλώς επιβαρυντικές σε περίπτωση ρύπανσης (αλλαγή σε φυσικούς και βιολογικούς χαρακτήρες του θαλάσσιου

³ Necmettin A., Shipping Accidents: A Serious Threat for Marine Environment. Ανασύρθηκε στις 07 Ιουλίου 2017 από: <file:///C:/Users/Gianna%20Primpa/Downloads/5000144486-5000230234-1-PB.pdf>.

⁴ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

νερού) έως πολύ σοβαρές σε περίπτωση μόλυνσης (όταν στις βιολογικές μεταβολές περιλαμβάνεται και η παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών).

- Συνέπειες στους εργασιακούς πόρους: Εξαιτίας της απώλειας συχνά μεγάλων ποσοτήτων από όλο και πιο δυσεύρετους ενεργειακούς πόρους.
- Κόστος απομάκρυνσης: Τόσο στην ανοιχτή θάλασσα όσο και στις ακτές.
- Κόστος απώλειας πλοίου: Στην περίπτωση των μεγάλων U.L.C.C. και V.L.C.C. συχνά ξεπερνά τις μερικές δεκάδες εκατομμύρια δολάρια⁵.

Για να γίνει εφικτή η αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων και η μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης που αυτά συνεπάγονται πρέπει να εξετασθούν, κατηγοριοποιηθούν και αξιολογηθούν από τη διεθνή κοινότητα οι αιτίες τους. Τα ναυτικά ατυχήματα μπορούν να οφείλονται σε εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες. Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται αιτίες όπως οι καιρικές συνθήκες και η κατάσταση των καναλιών και των ναυτικών μηχανημάτων ασφαλείας, ενώ στη δεύτερη μπορεί να έχουμε παράγοντες όπως η κατάσταση του πλοίου και η εκπαίδευση του προσωπικού⁶. Αναλυτικά, οι κύριες αιτίες πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων είναι οι ακόλουθες:

- ❖ Βύθιση πλοίου (foundering or sinking). Συνήθως λαμβάνει χώρα στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή μετατόπισης φορτίου με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δύο κομμάτια. Αυτή η μορφή ατυχήματος είναι συχνά η φυσική συνέχεια των άλλων ατυχημάτων. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι καίριας σημασίας σε αυτήν την περίπτωση, καθώς η απόφαση της πορείας που θα ακολουθήσει ένα πλοίο ή η μέθοδος στοιβασίας που θα επιλεγεί για κάθε φορτίο αποτελεί απόφαση της ναυτιλιακής εταιρείας και της διοίκησης.
- ❖ Προσάραξη πλοίου ή όταν το πλοίο εξοκείλει (πεσμένο έξω) (grounding or stranding). Αυτά συμβαίνουν συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία εξαιτίας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης

⁵ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

⁶ Viertola J., Storgard J., Overview on the Cost Effectiveness of Maritime Safety Policy Instruments, University of Turku. Ανασύρθηκε στις 15 Ιουλίου 2017 από: http://www.merikotka.fi/mimic/images/stories/Viertola_OVERVIEWONTHECOST-EFFECTIVENESS.pdf.

πλοήγησης. Τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία (VLCC και ULCC) είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα, κυρίως λόγω των διαστάσεών τους και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς. Ο ανθρώπινος παράγοντας μπορεί να παίζει σημαντικό ρόλο καθώς αυτού του είδους τα ατυχήματα εξαρτώνται από τη γνώση των μηχανημάτων πλοήγησης, των κανονισμών πλοήγησης και την εφαρμογή τους.

- ❖ Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου (collision or contact). Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε σε σύγκρουση με άλλο ή άλλα πλοία, κυρίως σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς, καθώς και στις θαλάσσιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία. Στη δεύτερη περίπτωση αναφερόμαστε στην επαφή με μια μόνιμη εγκατάσταση π.χ. προβλήτες λιμένων και πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου⁷. Από τα ατυχήματα που οφείλονται σε σύγκρουση, ένα μικρό ποσοστό οφείλεται σε μηχανικές βλάβες ή απρόβλεπτες καταστάσεις και η πλειονότητα των περιπτώσεων οφείλεται σε κακή εφαρμογή των κανόνων ναυσιπλοΐας⁸.
- ❖ Πυρκαγιά ή/και έκρηξη (fire or explosion). Είναι ένα πρόβλημα το οποίο όχι μόνο εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε ανθρώπινες απώλειες αλλά επίσης μπορεί να προκαλέσει εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση, καθώς το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή και συνήθως οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες. Ακόμη και με την καθιέρωση των συστημάτων Crude Oil Washing (C.O.W.) ή Πλύσιμο με Αργό Πετρέλαιο και Inert Gas System (I.G.S.) ή Σύστημα Αδρανούς Αερίου δεν έχει επιλυθεί το πρόβλημα της πρόληψης των εκρήξεων στα δεξαμενόπλοια, αφού η χρήση των παραπάνω συστημάτων αφορά κυρίως στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρύπανσης⁹. Βέβαια η καλή εκπαίδευση των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων θα μπορούσε να συνεισφέρει στην καταπολέμηση τέτοιων καταστάσεων¹⁰.

⁷ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

⁸ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

⁹ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

¹⁰ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

- ❖ Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (War loss).
- ❖ Ζημιές στη δομή του πλοίου (structure failure). Τέτοιες ζημιές επηρεάζουν κυρίως όταν αφορούν το εξωτερικό περίβλημα ή τα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια τη μη αντοχή των υλικών και τη μηχανική βλάβη. Βέβαια, η ανθεκτικότητα στην κατασκευή του πλοίου σχετίζεται άμεσα με την ηλικία του, στοιχείο που επιβαρύνεται από τον υψηλό μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων ιδίως των VLCCs.
- ❖ Μικτές μορφές των παραπάνω ατυχημάτων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα μεταξύ άλλων είναι πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και βύθιση, προσάραξη και πυρκαγιά καθώς και σύγκρουση και έκρηξη. Το φαινόμενο των μικτών μορφών ατυχημάτων προβάλλει αρκετές δυσκολίες στην κατηγοριοποίησή του, αφού εξαρτάται αποκλειστικά από το ποιος οργανισμός κάνει την επεξεργασία των στοιχείων¹¹.
- ❖ Καιρικές συνθήκες. Τα πλοία στις μέρες μας ενημερώνονται συνεχώς για τον καιρό. Είναι στη διακριτική ευχέρεια του πλοιάρχου να αποτρέψει τη δίοδο του πλοίου από καιρικά ανασφαλείς πορείες. Βέβαια, αναγνωρίζουμε τις γνωστές πιέσεις των πλοιοκτητριών εταιρειών για γρήγορη προσέγγιση σε κάποιο λιμάνι προκειμένου να τηρηθούν οι οικονομικοί όροι του συμβολαίου της θαλάσσιας μεταφοράς, αγνοώντας τους κινδύνους που προέρχονται από τα καιρικά φαινόμενα.
- ❖ Μηχανική βλάβη. Τέτοια ατυχήματα μπορούν να αποφευχθούν μέσω καλής και περιοδικής συντήρησης καθώς και με την ενδεδειγμένη λειτουργία μπορούν να ελαχιστοποιηθούν. Επομένως οι επιλογές του management καθώς και οι προσπάθειες συμπίεσης του μεταβλητού κόστους από πλευράς των ναυτιλιακών μπορεί να αυξήσει τις πιθανότητες μηχανικής βλάβης και συνεπώς ατυχήματος.
- ❖ Μη εξακριβωμένες αιτίες. Το ποσοστό ατυχημάτων που οφείλεται σε μη εξακριβωμένες συνθήκες ανέρχεται στο 20,43%. Ο ανθρώπινος παράγοντας φαίνεται να παίζει σημαντικό ρόλο και σε αυτή την κατηγορία ατυχημάτων¹².

¹¹ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

¹² Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

- ❖ **Slow Steaming.** Το Slow Steaming αποτελεί πρόκληση για την μηχανή. Λόγω της οικονομικής κρίσης συνηθίζεται τα πλοία να πηγαίνουν με λιγότερη από την κατασκευαστική τους ταχύτητα, με σκοπό να επιτυγχάνεται οικονομία στα καύσιμα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία έξτρα δονήσεων που μπορεί να προκαλέσουν κάποια εκδορά στη γάστρα του πλοίου με αποτέλεσμα να το καταστήσουν πιο ευάλωτο σε περίπτωση ατυχήματος¹³.

1.2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Σύμφωνα με τη σύμβαση UNCLOS 1982, μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ορίζεται η εισαγωγή από τον άνθρωπο με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ή ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις, όπως ζημιές στους βιολογικούς πόρους και στη θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρεμπόδιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της αλιείας και των άλλων νόμιμων χρήσεων της θάλασσας, αλλοίωση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος όσον αφορά τη χρήση του, και υποβάθμιση της αξίας του ως χώρου αναψυχής¹⁴.

Η μόλυνση του περιβάλλοντος μπορεί να κατηγοριοποιηθεί βάσει δύο εννοιών της οικονομικής και της φυσικής. Ενώ η φυσική έννοια τη μόλυνσης του περιβάλλοντος είναι κάθε απόρριψη στο περιβάλλον ουσιών που το μολύνουν, η οικονομική έννοια είναι κάθε είδος δραστηριότητας που υποβαθμίζει τους συντελεστές παραγωγής με τέτοιο τρόπο που η φύση δεν μπορεί από μόνη της να τους επαναφέρει στην προηγούμενη κατάσταση και έχει σαν συνέπεια την υποβάθμισή τους. Με άλλα λόγια, ένα ατύχημα που έγινε στη μέση του ωκεανού με συνέπεια τη διαφυγή 10.000 τόνων αργού πετρελαίου δε θεωρείται μόλυνση του περιβάλλοντος από οικονομική σκοπιά, εφόσον δεν υποβαθμίστηκε κάποιος συντελεστής παραγωγής, αν και υπάρχει η φυσική μόλυνση του περιβάλλοντος. Αντιθέτως, το ίδιο ατύχημα σε παράκτια τοποθεσία, ακόμα και με διαφυγή λιγότερης ποσότητας αργού πετρελαίου, με συνέπεια την υποβάθμιση των συντελεστών παραγωγής (πχ ακτές – θάλασσα) και τη μείωση εσόδων σε άλλους τομείς, όπως

¹³ Allianz. Safety and Shipping Review 2015. Ανασύρθηκε στις 04 Σεπτεμβρίου 2017 από: <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>.

¹⁴ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

τουρισμός και αλιεία κ.λπ., συνεπάγεται μόλυνση του περιβάλλοντος από οικονομική σκοπιά¹⁵.

Επίσης, μπορούμε να διακρίνουμε δύο μορφές ρύπανσης που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία: την λειτουργική και την ατυχηματική. Λειτουργική ορίζεται ως οποιαδήποτε μη ατυχηματική μορφή ρύπανσης που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Τέτοιου είδους ρύπανση μπορεί να σχετίζεται με κάθε φάση του κύκλου της ζωής ενός πλοίου, δηλαδή από την αρχή (κατασκευή του πλοίου), την κανονική οικονομική ζωή του (συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγίσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος (διάλυση πλοίου). Ατυχηματική ρύπανση είναι η μόλυνση η οποία προκαλείται από τις αιτίες που αναλύσαμε προηγουμένως, όπως προσάραξη του πλοίου, έκρηξη ή πυρκαγιά κ.ά.¹⁶. Ο βαθμός της ρύπανσης μπορεί να δοθεί από την ακόλουθη εξίσωση:

Πίνακας 1: Εξίσωση Βαθμού Ρύπανσης.

$$\text{Βαθμός Ρύπανσης} = \text{Συχνότητα} * \text{Μέγεθος Ρύπανσης}$$

Πηγή: Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων.

1.3. ΜΟΛΥΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΕΣ

Όταν αναφερόμαστε σε θαλάσσια ρύπανση που προκλήθηκε από ατυχήματα, κυρίως αναφερόμαστε στην έκχυση πετρελαίου στη θάλασσα και στη δημιουργία πετρελαιοκηλίδων, οι οποίες δύνανται να έχουν καταστρεπτικές συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον. Βέβαια μόλυνση μπορεί να προκληθεί κι από άλλες ουσίες που μπορεί να διαρρεύσουν στη θάλασσα σε περίπτωση ατυχήματος. Στην παρούσα έρευνα θα εξετάσουμε την έννοια της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προκύπτει από ναυτικά ατυχήματα, από τη σκοπιά της διαρροής πετρελαίου και τη δημιουργία πετρελαιοκηλίδων.

¹⁵ Γκιζιάκης Κ. Οικονομική προσέγγιση του Ελέγχου της Μόλυνσης του Περιβάλλοντος. Ανασύρθηκε στις 28 Ιουνίου 2017 από: <https://eclass.unipi.gr/modules/document/index.php?course=NAS247&openDir=/55f821b0016b>.

¹⁶ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

Πετρέλαιο (Oil,) είναι μια γενική έκφραση που υποδηλώνει ένα παχύρευστο υγρό που έχει πυκνότητα μικρότερη αυτής του νερού. Μπορεί να περιλαμβάνει από αργό πετρέλαιο (crude oil) καθώς και προϊόντα διύλισης πετρελαίου (refined oils) όπως καύσιμα ντίζελ (diesel oils), βαριά υγρά καύσιμα (heavy fuel oil), λιπαντικά υγρά (lubricating oil), κηροζίνη (kerosene) και βενζίνη (gasoline)¹⁷. Πετρελαιοκηλίδα (Oil Spill), είναι μια μορφή περιβαλλοντικής μόλυνσης κατά την οποία ελευθερώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον υγροί υδρογονάνθρακες πετρελαίου ως αποτέλεσμα της ανθρώπινης δραστηριότητας¹⁸.

Οι πετρελαιοκηλίδες μπορεί να είναι αποτέλεσμα είτε της λειτουργίας ενός πλοίου είτε ενός ατυχήματος. Οι πετρελαιοκηλίδες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν αναφορικά με το μέγεθός του σε μικρές (small spill) (μέχρι 7 τόνους πετρελαίου), σε μεσαίες (medium spill) (7-700 τόνους πετρελαίου) και σε μεγάλες (large spill) (άνω των 700 τόνων πετρελαίου). Οι μεγάλες πετρελαιοκηλίδες προέρχονται κυρίως από ναυτικά ατυχήματα και αποτελούν σοβαρό κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον¹⁹.

Το μέγεθος μιας πετρελαιοκηλίδας δεν είναι το μόνο που προκαλεί ανησυχία. Οι περιβαλλοντικές συνέπειες τους εξαρτώνται από το μέγεθός τους, τη διασπορά της ποσότητας του πετρελαίου, την τοξικότητα και την ανθεκτικότητα του πετρελαίου που χύθηκε, καθώς και την ευαισθησία της περιοχής όπου έγινε η διαρροή²⁰. Σημαντικό ρόλο παίζουν επίσης το κλίμα της περιοχής, η εποχή, τα βιολογικά και φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής, η σχετική ευαισθησία των ειδών και των βιολογικών κοινοτήτων που ζουν στην περιοχή, το είδος καθαρισμού που χρησιμοποιήθηκε καθώς και η μορφολογία της περιοχής όπου συνέβη η διαρροή.

¹⁷ Necmettin A., Shipping Accidents: A Serious Threat for Marine Environment. Ανασύρθηκε στις 07 Ιουλίου 2017 από: <file:///C:/Users/Gianna%20Primpa/Downloads/5000144486-5000230234-1-PB.pdf>.

¹⁸ Wikipedia. Oil Spill. Ανασύρθηκε στις 07 Ιουλίου 2017 από: https://en.wikipedia.org/wiki/Oil_spill.

¹⁹ Necmettin A., Shipping Accidents: A Serious Threat for Marine Environment. Ανασύρθηκε στις 07 Ιουλίου 2017 από: <file:///C:/Users/Gianna%20Primpa/Downloads/5000144486-5000230234-1-PB.pdf>.

²⁰ Environmental European Agency. Accidental Oil Spills from Marine Shipping. Ανασύρθηκε στις 07 Ιουλίου 2017 από: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/en15-accidental-oil-spills-from/en15-accidental-oil-spills-from>.

Παραδείγματος χάριν, αν η περιοχή είναι βραχώδης και εκτεθειμένη στα κύματα είναι πιο δύσκολο να απομακρυνθεί το πετρέλαιο. Επιπλέον, αν πνέουν δυνατοί άνεμοι είναι πιθανό είτε να απλώσουν την πετρελαιοκηλίδα, είτε να τη μεταφέρουν πιο κοντά στις ακτές, το οποίο συνεπάγεται ότι οι συνέπειές της θα είναι πιο δύσκολο και χρονοβόρο να αντιμετωπιστούν. Συνήθως, μακροπρόθεσμη βλάβη του περιβάλλοντος έχουμε εξαιτίας της χρήσης ακατάλληλων τεχνικών καθαρισμού και όχι εξαιτίας του ίδιου του πετρελαίου.

Όσον αφορά την αντιμετώπιση της πετρελαιοκηλίδας, είναι μη ρεαλιστικό να ορίσουμε την ανάκαμψη (recovery) από μια πετρελαιοκηλίδα ως επιστροφή στην κατάσταση που επικρατούσε πριν από αυτή²¹. Τα μέσα αντιμετώπισης μιας πετρελαιοκηλίδας ποικίλουν από παρατήρηση και παρακολούθηση, ενώ επιτρέπεται στο πετρέλαιο να διασκορπιστεί και να υποβαθμιστεί σταδιακά από τη φύση, μέχρι και πλήρους κλίμακας επέμβαση. Ο τρόπος αντιμετώπισης που θα προτιμηθεί εξαρτάται από τους παράγοντες που εξετάσαμε παραπάνω όπως ο καιρός και η μορφολογία της περιοχής. Πλήθος εξοπλισμού έχει εξελιχθεί για την αντιμετώπιση των πετρελαιοκηλίδων, όπως πλωτήρες (floating booms) που αποτρέπουν την εξάπλωση του πετρελαίου, αναρροφητές πετρελαίου (mops or skimmers) που ρουφούν και αδειάζουν με αντλίες το πετρέλαιο. Η χρήση ουσιών διασποράς του πετρελαίου (dispersants) επιτρέπεται σε περιοχές μακριά από τις ακτές που δεν έχουν μεγάλη βιοποικιλότητα και δεν είναι ευάλωτες στα χημικά²².

1.4. ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΚΟΙΝΗΣ ΓΝΩΜΗΣ

Στην πορεία καθιέρωσης ενός διεθνούς θεσμικού πλαισίου εναρμονισμένων κανόνων, που έχει ως άμεσο στόχο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

²¹ The International Tanker Owners Pollution Federation. The Environmental Impact of Marine Oil Spills. Ανασύρθηκε στις 25 Ιουνίου 2017 από: <http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Papers/environ.pdf>.

²² Great Barrier Reef Marine Park Authority. Management Status: Shipping and Oil Spills. Ανασύρθηκε στις 01 Σεπτεμβρίου 2017 από: <http://elibrary.gbrmpa.gov.au/jspui/bitstream/11017/660/1/State-of-the-Reef-Report-2006-Shipping-and-oil-spills.pdf>.

τέσσερις μορφές ρύπανσης έχουν εκτιμηθεί και κωδικοποιηθεί ως πηγές θαλάσσιας ρύπανσης:

- Ρύπανση από χερσαίες πηγές και την ατμόσφαιρα (land based and atmospheric pollution): Τα $\frac{3}{4}$ της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης οφείλονται στα ρυπογόνα στοιχεία που εισέρχονται στη θάλασσα από την ξηρά. Σε αυτά περιλαμβάνονται βιοχημικά λύματα και απορρίμματα που χύνονται απευθείας στη θάλασσα ή διαμέσου ποταμών, χημικά που χρησιμοποιούνται ως λιπάσματα και φυτοφάρμακα στη γεωργία κ.ά. Πολλά αναπτυσσόμενα κυρίως κράτη δεν επιθυμούν περιορισμούς στην οικονομική πολιτική τους διότι πιστεύουν ότι είναι πιθανόν αυτοί να οδηγήσουν σε βραδύτερους ρυθμούς ανάπτυξης· συνεπώς αυτή η μορφή θαλάσσιας ρύπανσης διέπεται από την εθνική νομοθεσία.
- Ρύπανση από τα εμπορικά πλοία (ship generated pollution): Όπως έχουμε ήδη αναλύσει εδώ συναντάμε δυο μορφές ρύπανσης την λειτουργική και την ατυχηματική.
- Ρύπανση από απορρίψεις (dumping): Αποτελεί μια μικτή μορφή θαλάσσιας ρύπανσης επειδή τα βιομηχανικά απόβλητα μεταφέρονται από την ξηρά με πλοία και αεροσκάφη με σκοπό να απορριφθούν στη θάλασσα. Τα κυριότερα είδη των αποβλήτων είναι ραδιενεργά κατάλοιπα, στρατιωτικό υλικό, υπολείμματα από βυθοκορήσεις, λύματα και βιομηχανικά απόβλητα. Οι διεθνείς συμβάσεις πλέον αντιμετωπίζουν το dumping ως ξεχωριστή μορφή ρύπανσης καθώς θεωρείται πάντοτε εσκεμμένη ενέργεια και ο συνηθέστερος λόγος ενός συγκεκριμένου θαλάσσιου ταξιδιού.
- Ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών (pollution from the exploration and exploitation of the seabed). Η εξερεύνηση του βυθού και της υφαλοκρηπίδας σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία συνοδεύεται από την αποκλειστική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους. Αυτή η μορφή ρύπανσης συνήθως δεν αποτελεί εσκεμμένη ενέργεια αλλά προκαλείται από διαρροές πετρελαίου και φυσικού αερίου, από πλωτές εγκαταστάσεις (πλατφόρμες, γεωτρήματα), από ατυχήματα λόγω εκρήξεων, από συγκρούσεις πλοίων και εγκαταστάσεων, καθώς και από ζημιές στους υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς.

Η πραγματική εικόνα σχετικά με το ποσοστό συμμετοχής των παραπάνω πηγών στη ρύπανση της θάλασσας είναι εντελώς διαφορετική από αυτή που είναι ευρέως διαδεδομένη και αποδίδει στη ναυτιλία τις σημαντικότερες ευθύνες. Πράγματι, έχει αποδειχθεί ότι η πλειοψηφία των ρύπων έχει χερσαία προέλευση και μόνο ένα μικρό ποσοστό οφείλεται στη ναυτιλία. Ειδικότερα, σε έρευνα των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον αποκαλύπτεται ότι από τους ρύπους που καταλήγουν στη θάλασσα το 44% οφείλεται σε απορροές και απόβλητα από τη ξηρά, το 33% σε μεταφερόμενους μέσω της ατμόσφαιρας ρύπους, το 10% σε απορρίψεις στους ωκεανούς, το 1% σε υποθαλάσσια άντληση πετρελαίου κ.λπ., ενώ μόνο το 12% οφείλεται στη ναυτιλία (λειτουργική και ατυχηματική ρύπανση μαζί).

Η διαστρεβλωμένη αυτή εικόνα σχετικά με τις πραγματικές πηγές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η σχεδόν μονομερής λήψη μέτρων (θεσμοί) προς την κατεύθυνση ελέγχου της ναυτιλίας στο σχετικό φαινόμενο, δεν συμβάλει στην ουσιαστική αντιμετώπιση του προβλήματος. Επί δεκαετίες το ενδιαφέρον της επιστημονικής κοινότητας και των κυβερνήσεων σε σχέση με τη ρύπανση της θάλασσας είναι σχεδόν αποκλειστικά προσανατολισμένο προς τη ναυτιλία, χωρίς βέβαια η δραστηριότητα αυτή να είναι ούτε η μόνη αλλά ούτε κι η σημαντικότερη αιτία της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Υπάρχει εδραιωμένη μάλιστα η άποψη ότι ο σημαντικότερος (αν όχι ο μοναδικός) κίνδυνος για τη θάλασσα είναι τα ατυχήματα που κατά καιρούς συμβαίνουν με πετρελαιοφόρα πλοία²³. Παρόλο που τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων είναι αυτά που κατά κόρον απασχολούν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και την κοινή γνώμη, εντούτοις δεν είναι λιγότερα τα ατυχήματα που συμβαίνουν με όλα τα άλλα, φαινομενικά ακίνδυνα πλοία²⁴. Η ατυχηματική μόλυνση που μπορεί να προκύψει από πλοία εκτός δεξαμενόπλοιων όπως είναι container και πλοία γενικού φορτίου έχει αρχίσει να αποκτά πιθανότητες σημαντικής περιβαλλοντικής καταστροφής λόγω του γιγαντισμού των πλοίων και της αύξησης

²³ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

²⁴ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

της ποσότητας καυσίμων που χρειάζεται αυτά να μεταφέρουν στις δεξαμενές bunker²⁵.

1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Ο παράγοντας άνθρωπος είναι ιδιαίτερα σημαντικός όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα, καθώς κρύβεται πίσω από σχεδόν όλες τις αιτίες πρόκλησης τους. Συνεπώς, είναι αναγκαίο η διεθνής κοινότητα να λάβει μέτρα για την επίλυση του ζητήματος και να δώσει έμφαση συνολικά στην εκπαίδευση των εργαζομένων στο ναυτιλιακό κλάδο, και όχι μόνο των ναυτικών. Κατά την άποψη μου, έτσι θα αποτραπούν τα δυσάρεστα περιστατικά.
- Η κατάσταση του πλοίου αποτελεί έναν επιπλέον παράγοντα μεγάλης σημασίας που συμβάλει στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων. Η διεθνής κοινότητα είναι αναγκαίο να επιβάλει ενιαία, αυστηρά κατασκευαστικά πρότυπα για κάθε κατηγορία και μέγεθος πλοίου, να επιβάλει τακτικές συντηρήσεις και να θέσει όρια ηλικίας πέρα από τα οποία δε θα επιτρέπεται στο πλοίο να εκτελεί δρομολόγια.
- Οι ενδογενείς παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων σε αρκετά μεγάλο βαθμό μπορούν να ρυθμιστούν από κανονισμούς. Στην περίπτωση των εξωγενών παραγόντων τα πράγματα είναι πιο δύσκολα. Παραδείγματος χάριν, η ένταση των διάφορων καιρικών φαινομένων μπορεί να προβλεφθεί έως ενός βαθμού, όμως πάντα θα υπάρχει ένα ποσοστό ατυχημάτων τα οποία πέρα από τα μέτρα που θα ληφθούν θα συμβαίνουν, λόγω της απρόβλεπτης φύσης των συνθηκών κάτω από τις οποίες λειτουργεί η ναυτιλιακή βιομηχανία.
- Το φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων φαίνεται να ενισχύει την άγνοια της διεθνούς κοινότητας ως προς τις πιθανές συνέπειες ενός ατυχήματος. Καθώς το μέγεθος των πλοίων συνεχώς αυξάνεται και καθώς (όπως θα εξετάσουμε αργότερα) τα μέτρα των διεθνών οργανισμών λαμβάνονται a posteriori ενός ατυχήματος και μιας μεγάλης οικολογικής καταστροφής, σε λίγο καιρό δε θα γνωρίζουμε τα πιθανά αποτελέσματα τους. Δε θα μπορούν να προσδιοριστούν ούτε οι επιπτώσεις τους στο θαλάσσιο περιβάλλον, ούτε το

²⁵ UNCTAD. Liability and Compensation for Ship – Source Oil Pollution. Ανασύρθηκε στις 25 Αυγούστου 2017 από: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlftlb20114_en.pdf.

κόστος αποκατάστασης της ζημιάς. Όπως είδαμε και στην εξίσωση του βαθμού ρύπανσης, ένας παράγοντας που τον επηρεάζει είναι το μέγεθος της ρύπανσης, το οποίο με την αύξηση του μεγέθους του πλοίου αυξάνει και αυτό.

- Από το προηγούμενο συμπέρασμα γίνεται κατανοητό ότι υπάρχει ανάγκη για έρευνα στον κλάδο των ατυχημάτων και των συνεπειών τους. Μία λύση για να αποφευχθούν τα αναδρομικά μέτρα αντιμετώπισης του φαινομένου θα ήταν να διεξάγονται πειράματα προσομοίωσης στα οποία θα εξετάζονται διάφορα σενάρια.
- Η δημοσιότητα που παίρνουν τα ναυτικά ατυχήματα έχει αλλοιώσει την άποψη του κόσμου για το ποιες είναι οι πραγματικές πηγές μόλυνσης. Στο πλαίσιο αυτό, θεωρώ ότι οι διεθνείς θεσμοί και οι κυβερνήσεις λαμβάνουν μέτρα για τα ναυτικά ατυχήματα στα πλαίσια μιας στρατηγικής πολιτικής ώστε να μην αμφισβητηθεί από την κοινωνία η αποτελεσματικότητα της δράσης τους, μη παρέχοντας όμως ουσιαστική λύση στο πρόβλημα της ατυχηματικής μόλυνσης.
- Παρόλη την έμφαση που έχει δοθεί στην ατυχηματική μόλυνση, αποδεικνύεται ότι άλλες μορφές ρύπανσης και κυρίως η προερχόμενη από την ξηρά χρήζουν άμεσων και αυστηρών ρυθμίσεων. Η κύρια πηγή θαλάσσιας ρύπανσης είναι η ξηρά, χαρακτηριστικό της οποίας είναι η συνεχόμενη αποβολή ρύπων στη θάλασσα. Όπως γίνεται κατανοητό η συσσώρευση αυτών μακροπρόθεσμα θα έχει καταστροφικές συνέπειες (ίσως μη αναστρέψιμου χαρακτήρα) και τεράστιο κοινωνικό κόστος. Όπως μάλιστα εξετάσαμε και στην εξίσωση που μας δίνει το βαθμό ρύπανσης, η συχνότητα μόλυνσης είναι ένας παράγοντας που συμβάλει στο μέγεθος της ρύπανσης. Η ατυχηματική μόλυνση δεν χαρακτηρίζεται από συχνότητα, σε αντίθεση με τη χερσαία, η οποία αποτελεί καθημερινό φαινόμενο.
- Η λειτουργική ρύπανση επίσης χρήζει ρυθμίσεων. Καθώς αναφερόμαστε σε μια αέναη μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω της επιχειρησιακής ζωής των πλοίων, δεν μπορούμε να γνωρίζουμε την μακροπρόθεσμη συσσωρευτική της επίδραση στις θαλάσσιες μορφές ζωής καθώς επηρεάζει το βαθμό ρύπανσης όπως και η χερσαία ρύπανση.
- Για κάθε πετρελαιοκηλίδα είναι σημαντικό να εξετάζονται οι αντικειμενικές συνθήκες πριν ληφθούν μέτρα, καθώς η κάθε μια περίπτωση χρήζει

ξεχωριστής αντιμετώπισης ανάλογα με τις κλιματολογικές συνθήκες, τα χαρακτηριστικά και τη βιοποικιλότητα της περιοχής που συνέβη. Η επιλογή της λάθος μεθόδου μπορεί να επιδεινώσει σημαντικά την κατάσταση. Γίνεται κατανοητό πόσο σημαντική είναι η άμεση, αποτελεσματική και σωστή αντίδραση της πληγείσας χώρας και της διεθνούς κοινότητας. Ο παράγοντας άνθρωπος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην καταπολέμηση των πετρελαιοκηλίδων, καθώς είναι οι άνθρωποι που αποφασίζουν για την κατάλληλη μέθοδο αντιμετώπισής τους.

2. ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

2.1. ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Κάθε εμπορικό πλοίο είναι υποχρεωμένο να είναι εγγεγραμμένο σε ένα κράτος της επιλογής του και να φέρει τη σημαία αυτού. Ύστερα από την εγγραφή του πλοίου σε κάποια σημαία είναι υποχρεωμένο να έχει υψωμένη τη σημαία αυτού του κράτους και επίσης να ακολουθεί τους κανόνες που επιβάλλονται από αυτήν. Κράτος σημαίας (Flag State) ενός πλοίου εκφράζει την εγγραφή του πλοίου υπό το καθεστώς της σημαίας του κράτους καταγωγής της πλοιοκτησίας²⁶.

Η αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας είναι να διεξάγει ελέγχους στα πλοία που φέρουν τη σημαία του τόσο σε θέματα διοίκησης όσο και σε θέματα τεχνικά και κοινωνικού κόστους. Συγκεκριμένα, απαιτείται να λαμβάνουν μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια στη θάλασσα (συμπεριλαμβανομένης και της επάνδρωσης του πλοίου), τις συνθήκες εργασίας, την εκπαίδευση των πληρωμάτων, την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την αξιοπλοΐα του. Επιπλέον, είναι υποχρεωμένοι να εξασφαλίσουν ότι ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του κάθε πλοίου έχουν τα κατάλληλα προσόντα και τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Η πλήρης εφαρμογή των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, όπως αυτές απορρέουν από την υιοθέτηση των διεθνών προτύπων και κανονισμών, σημαίνει ότι το κράτος σημαίας θα πρέπει να διαθέτει ένα σημαντικό μέρος των εσόδων του για εξοπλισμό και οργάνωση. Γίνεται επομένως κατανοητό ότι το κίνητρο συμμόρφωσης με τις επιταγές των πρακτικών ασφάλειας και παροχής ποιοτικών υπηρεσιών είναι κυρίως οικονομικό. Ο πλοιοκτήτης, ο οποίος δρα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, επικεντρώνει τις προσπάθειες του στην ελαχιστοποίηση του κόστους ιδιαίτερα μάλιστα σε περιόδους κρίσης. Σημαντικό κίνητρο για τον πλοιοκτήτη που θέλει να επενδύσει σε ασφάλεια και ποιότητα και υψηλού επιπέδου ναυτεργατικό δυναμικό θα ήταν η ανταμοιβή του με υψηλότερου επιπέδου ναύλο.

Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να συμβαίνει πάντα και ως εκ τούτου ο περιορισμός των φαινομένων μη συμμόρφωσης επαφίεται στις υπηρεσίες ελέγχου, κυρίως των Port

²⁶ Marine Insight. What are Flag States in the Shipping Industry?. Ανασύρθηκε στις 21 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-are-flag-states-in-the-shipping-industry-2/>.

State Control και Classification Societies. Από την αποτυχία επομένως λειτουργίας του κράτους σημαία, και την επιθυμία των πλοιοκτητών να μειώσουν το λειτουργικό τους κόστος προκύπτουν οι σημαίες ευκαιρίας. Βέβαια προβλήματα προκύπτουν καθώς συναντάται έλλειψη ενοποιημένων κανόνων και τυποποίησης των ελέγχων των Flag State, PSC και Νηογνομένων. Το πρόβλημα της ομαλής συνεργασίας μεταξύ τους πρέπει να αντιμετωπιστεί και φαινόμενα όπως η ανομοιόμορφη ερμηνεία των απαιτήσεων της κλάσης και της σημαίας πρέπει να εκλείψουν. Για το λόγο αυτό θα ήταν σκόπιμη η παρουσία και των επιθεωρητών του PSC και αυτών της κλάσης του πλοίου από κοινού στο πλοίο για την επισήμανση τυχόν παραλήψεων ελλείψεων η ανακολουθιών κατά την εφαρμογή των κανονισμών και των οδηγιών²⁷.

2.2. ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΡΙΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Το κύριο χαρακτηριστικό του θεσμού των σημαίων ανοιχτού νηολογίου (open registries) ή αλλιώς σημαίες ευκαιρίας – ευκολίας είναι η απουσία «γνήσιου δεσμού» (genuine link) μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας και της εθνικότητας της σημαίας που φέρει το πλοίο. Τα κύρια σημεία – χαρακτηριστικά των πλοίων που τελούν υπό σημαίες ευκαιρίας και τα οποία προβληματίζουν λόγω της μη συμμόρφωσης τους στις επιταγές της ασφαλούς και ποιοτικής ναυτιλιακής υπηρεσίας θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι είναι τα ακόλουθα:

- Η πρόσβαση στο νηολόγιο είναι αρκετά εύκολη και η μεταφορά του πλοίου από το ανοιχτό νηολόγιο γίνεται ελεύθερα κατά την επιλογή του πλοιοκτήτη χωρίς περιορισμούς.
- Τα επίπεδα φορολογίας είναι πολύ χαμηλά έως και ανύπαρκτα.
- Το κράτος νηολόγησης επιτρέπει την πλοιοκτησία ή/και τον έλεγχο των εμπορικών πλοίων του από αλλοδαπούς²⁸. Επομένως, σε πολλές περιπτώσεις συναντάμε έλλειψη δεσμού μεταξύ του κράτους σημαίας και της πλοιοκτήτριας εταιρείας, οπότε εμφανίζεται αδυναμία επιβολής προστίμων²⁹.

²⁷ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

²⁸ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

²⁹ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

- Τα κράτη που θεωρούνται σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ή δεν είναι καθόλου αυστηρές οι απαιτήσεις αυτές για τη συντήρηση ή και την επάνδρωση των πλοίων³⁰. Για παράδειγμα συναντάται επίδειξη «χαλαρότητας» σε θέματα που άπτονται εργατικής νομοθεσίας (λ.χ. ασφάλεια, αποζημιώσεις, επαρκή επάνδρωση κ.λπ.)³¹.
- Το ανοιχτό νηολόγιο δεν έχει τη δυνατότητα ούτε διαθέτει τους απαραίτητους διοικητικούς μηχανισμούς, για να επιβάλει ή να ασκήσει κάποιου είδους έλεγχο στις εταιρείες (εθνική ή διεθνής νομοθεσία).
- Η επάνδρωση από αλλοδαπούς ναυτικούς επιτρέπεται εντελώς ελεύθερα, ενώ δεν υπάρχει εθνική νομοθεσία που να προστατεύει τον συνδικαλισμό.
- Οι μισθοί, τα ημερομίσθια, οι άδειες και τα επιδόματα είναι εξαιρετικά χαμηλά, αφού συνήθως σχετίζονται άμεσα με το εργατικό δίκαιο και τις οικονομικές συνθήκες που υπάρχουν στη χώρα που παρέχει τη σημαία³².
- Οι σημαίες ευκαιρίας χαρακτηρίζονται από έλλειψη επαρκών στελεχών και επιθεωρητών ικανών να παρακολουθούν τα πλοία. Επομένως, συναντάμε συχνά το φαινόμενο περιορισμένων μέτρων πρόληψης και αποφυγής εμφάνισης ελλείψεων ή/και κρατήσεων.
- Πολλές φορές συναντάται υπερβολική επίδειξη εχεμύθειας, με αποτέλεσμα τη διαρκή συγκάλυψη συμβάντων, γεγονός που επιφέρει μακροχρόνιες επιπτώσεις στη ναυτιλία³³.
- Τέλος, οι σημαίες ευκαιρίες έχουν την τάση να μην θέλουν την υιοθέτηση διεθνών κανονισμών, το οποίο ενισχύει την καθυστέρηση στη εφαρμογή τους διεθνώς και αποτρέπει τη βελτίωση της ναυτιλίας³⁴.

Για όλους τους προαναφερθέντες λόγους τα ανοιχτά νηολόγια αποτελούν στόχο της διεθνούς κοινότητας. Επίσης, στοχοποιούνται αφού συνήθως διαθέτουν πλοία

³⁰ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015

³¹ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

³² Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

³³ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

³⁴ WWF. Accidents at Sea. Ανασύρθηκε στις 28 Αυγούστου 2017 από: http://awsassets.panda.org/downloads/accidents_at_sea_lr_1.pdf.

μεγάλης ηλικίας, υποβαθμισμένα (sub-standard vessels), τα οποία ως επί το πλείστον χρησιμοποιούν φθηνά και σχετικά ανεκπαίδευτα πληρώματα, με αποτέλεσμα να εμπλέκονται συχνά σε ναυτικά ατυχήματα προκαλώντας εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση³⁵. Ένα ποιοτικό πλοίο σε αντίθεση με ένα υποβαθμισμένο, δεν παρουσιάζει τεχνικά ελαττώματα, συμμορφώνεται με τις διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς, ακολουθεί συγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης και βέβαια είναι επανδρωμένο από επαρκές, ικανό, εκπαιδευμένο και εφοδιασμένο με τα κατάλληλα πιστοποιητικά πλήρωμα³⁶.

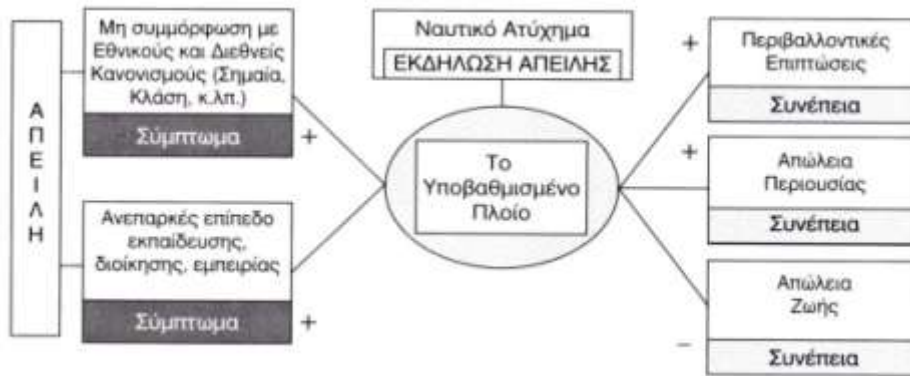
Τα υποβαθμισμένα πλοία είναι πλοία που δεν συμμορφώνονται προς τις υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας από μερίδα πλοιοκτητών, οι οποίοι λειτουργούν τα πλοία τους κυρίως κάτω από σημαίες ευκαιρίας αλλά και από παραδοσιακές σημαίες. Ως sub-standard vessel μπορούμε να χαρακτηρίσουμε ένα πλοίο όταν συντρέχουν κάποιες από τις παρακάτω υποθέσεις:

- ❖ Όταν δεν υπάρχει συμμόρφωση με τα πρότυπα που θέτει ο νηογνώμονας που το παρακολουθεί ή/και όταν δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της σημαίας την οποία φέρει.
- ❖ Όταν δεν ακολουθεί διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς.
- ❖ Όταν εμπλακεί σε σοβαρό ναυτικό ατύχημα με συνέπεια την απώλεια ανθρώπινης ζωής ή/και περιουσίας ή/και τη ρύπανση του περιβάλλοντος³⁷. Στο παρακάτω διάγραμμα μπορούμε να δούμε συνοπτικά το πως ένα υποβαθμισμένο πλοίο αυξάνει τις πιθανότητες ναυτικού ατυχήματος.

³⁵ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

³⁶ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

³⁷ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.



Διάγραμμα 1: Υποβαθμισμένο Πλοίο και Ναυτικά Ατυχήματα.

Πηγή: Ναυτιλιακή Οικονομία.

Αναλύοντας το κοινωνικό κόστος των εμπορικών πλοίων υπό σημαίες ανοικτού νηολογίου (που συνήθως είναι υποβαθμισμένα πλοία), θα λέγαμε ότι αυτό συνίσταται σε:

- Ναυτικά ατυχήματα: πιθανολογείται ότι ο μέσος όρος ατυχημάτων του στόλου των σημαιών ευκαιρίας είναι μεγαλύτερος από τον μέσο όρο ατυχημάτων των ρυθμιζόμενων στόλων (δηλαδή εμπορικοί στόλοι χωρών που υπακούουν σε συγκεκριμένη εθνική νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς).
- Θαλάσσια ρύπανση: αυτή με τη σειρά της δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία, στις παράκτιες κοινότητες, στη θαλάσσια ζωή, στη βιομηχανία αλιείας, στην τουριστική βιομηχανία και στην ποιότητα ζωής της παγκόσμιας κοινότητας.
- Απώλεια Ζωής και
- Ναυταπάτες, τα οποία δε θα μας απασχολήσουν στην παρούσα έρευνα.

Υπάρχει πλήθος λόγων που μπορεί να οδηγήσει τους εφοπλιστές στις σημαίες ευκαιρίας και οι οποίοι ποικίλλουν ανάλογα με τις συνθήκες της εποχής. Κάποιοι λόγοι είναι το χαμηλό λειτουργικό κόστος, λόγοι χρηματοοικονομικής πολιτικής όπως λιγότερη γραφειοκρατία, ευελιξία στην εφαρμογή των νόμων κ.λπ. Σήμερα, κοινή επιδίωξη όλων των πλοιοκτητών που τις επιλέγουν είναι η αποφυγή ρυθμίσεων οποιουδήποτε είδους, η μεγιστοποίηση του ιδιωτικού τους κέρδους και η ελαχιστοποίηση του ιδιωτικού τους κόστους και του επιπέδου της φορολογίας.

Η ύπαρξή τους ενισχύεται από το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός αλληλοπριματοδότησης από τους μηχανισμούς της ασφαλιστικής αγοράς και των

P&I Clubs, ενώ ταυτόχρονα το κοινωνικό κόστος των στόλων υπό σημαίες ευκαιρίας αντισταθμίζει το οριακό πλεονέκτημα του ιδιωτικού λειτουργικού κόστους που απολαμβάνουν οι στόλοι αυτοί σε σχέση με τους ρυθμιζόμενους στόλους.

2.3. ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη δεν έμειναν αδρανή απέναντι στη ραγδαία ανάπτυξη των ανοικτών νηολογίων. Στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν τη μαζική φυγή των πλοιοκτητών προς τα νηολόγια αυτά, θέσπισαν μέτρα με κύριο στόχο τη μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους. Το μέτρο που αποτελεί φαινόμενο των τελευταίων χρόνων, αποτελώντας την κύρια στρατηγική των παραδοσιακών κρατών σημαίας για την αντιμετώπιση των σημαιών ευκαιρίας, είναι η σύσταση και χρήση νέων νηολογίων.

Τα παράλληλα ή διπλά νηολόγια (offshore registries) δημιουργήθηκαν έτσι ώστε τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλα νηολόγια χαμηλού κόστους. Στηρίζονται στη σχέση κράτους και (κυρίως πρώην) αποικιακών εδαφών ή κτήσεων και σκοπός τους είναι να προσελκύσουν πλοία συγκεκριμένων χωρών. Ο τρόπος λειτουργίας τους συνίσταται στο να επιτρέπουν σε ένα εμπορικό πλοίο να υψώνει την εθνική σημαία, αλλά παράλληλα να μπορεί να απολαμβάνει μερικώς τα πλεονεκτήματα ενός ανοιχτού νηολογίου (λ.χ. χαμηλόμισθα πληρώματα). Αρκετοί πλοιοκτήτες φαίνεται να δείχνουν την προτίμησή τους σε τέτοιου είδους νηολόγια διότι εξασφαλίζουν άμεσα ένα σύνολο προνομίων, λ.χ. επιλογή πληρωμάτων, φορολογικά κίνητρα κ.α., αλλά παράλληλα διατηρούν και το δικαίωμα να υψώνουν τη σημαία της χώρα τους.

Ένα ακόμα αξιοσημείωτο φαινόμενο των τελευταίων ετών είναι η ανάπτυξη των διεθνών νηολογίων ή δευτέρων νηολογίων (international registries). Τα διεθνή νηολόγια επιτρέπουν στα εγγεγραμμένα πλοία να υψώνουν τη σημαία του εθνικού νηολογίου, αλλά υπόκεινται σε ειδικούς εθνικούς κανονισμούς που συνήθως αφορούν το management, την πλοιοκτησία, την επάνδρωση και το operation του πλοίου. Χώρες όπως η Γερμανία και η Δανία έχουν δημιουργήσει διεθνή νηολόγια, τα οποία

παρέχουν δυνατότητες απασχόλησης αλλοδαπών πληρωμάτων με χαμηλούς μισθούς, σε συνδυασμό με σημαντική μείωση των εργατικών και εργοδοτικών εισφορών³⁸.

2.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Ο θεσμός των σημαίων ευκαιρίας αποτελεί δυσλειτουργία της διεθνούς κοινότητας και των κρατών σημαίας να ρυθμίσουν τον κλάδο της ναυτιλίας με σκοπό την ασφαλή διεξαγωγή θαλάσσιων μεταφορών.
- Τα ανοιχτά νηολόγια αποτελούν σημαντική αιτία ναυτικών ατυχημάτων καθώς δεν επιβάλλουν στα πλοία τους κανόνες για την κατάσταση, την επάνδρωση και την συντήρησή τους. Επομένως, συναντάμε υποβαθμισμένα και παλιά πλοία με ανειδίκευτα πληρώματα που δεν συντηρούνται τακτικά και είναι άκρως επικίνδυνα για ατυχήματα.
- Τα υποβαθμισμένα αυτά πλοία όχι μόνο αυξάνουν τις πιθανότητες ατυχήματος, αλλά και στην περίπτωση που ένα ατύχημα συμβεί οι συνέπειες που θα επιφέρουν στο περιβάλλον θα είναι πολύ χειρότερες από αυτές ενός πλοίου ρυθμιζόμενου στόλου. Τα πλοία ρυθμιζόμενων στόλων έχουν καλύτερο εξοπλισμό, καλύτερη συντήρηση και καλύτερα εκπαιδευμένο πλήρωμα, το οποίο θα ξέρει να χειριστεί καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- Κατά τη γνώμη μου, η απόφαση των πλοιοκτητών να επιλέγουν πλοία υπό σημαία ευκαιρίας είναι βάσιμη καθώς με αυτά μειώνουν το λειτουργικό τους κόστος και αφού το υφιστάμενο ναυτασφαλιστικό σύστημα τους επιτρέπει να δικαιούνται ασφάλιση και αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος, η επιλογή κάποιας σημαίας ευκαιρίας είναι win – win situation.
- Καθώς ο παράγοντας άνθρωπος είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την αποφυγή ατυχημάτων, η ελευθερία στην επιλογή πληρώματος στις σημαίες ευκαιρίας τις καθιστά άκρως επικίνδυνες για πρόκληση σοβαρού ατυχήματος.
- Η διεθνής κοινότητα όχι μόνο δεν κατάφερε να ελέγξει τις σημαίες ευκαιρίας, αλλά έχουν προκύψει επιπλέον τα διεθνή και τα παράλληλα νηολόγια με επίσης ελαστικές απαιτήσεις για τα πλοία τους που εντείνουν τον κίνδυνο ναυτικού ατυχήματος και περιβαλλοντικής καταστροφής. Αυτοί οι νέοι τύποι κρατους σημαίας έχουν συνήθως μεγάλη ελευθερία στην επιλογή του πληρώματος,

³⁸ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

γεγονός ιδιαίτερης σημασίας, καθώς όπως είδαμε ο ανθρώπινος παράγοντας κρύβεται πίσω από τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα.

- Η δυσκολία των PSC, Flag State και Νηογνώμωνων να συνεργαστούν δε δίνει λύση στο πρόβλημα των πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα, αλλά τα συντηρεί.
- Η υφιστάμενη παγκόσμια οικονομική κρίση και η συνεπακόλουθη προσπάθεια των ναυτιλιακών εταιρειών να μειώσουν το λειτουργικό τους κόστος, θεωρώ πως θα ενισχύσει περαιτέρω το φαινόμενο των σημαιών ευκαιρίας με αποτέλεσμα την αύξηση και της πιθανότητας ναυτικών ατυχημάτων αλλά και των ίδιων των ατυχημάτων με σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Τα ναυτικά ατυχήματα και οι περιβαλλοντικές τους προεκτάσεις αποτελούν το αντικείμενο ή μέρος της ασχολίας πλήθους οργανισμών που μέσα από συμβάσεις, κώδικες, οδηγίες και πρωτόκολλα επιχειρούν να τα αντιμετωπίσουν. Εκτός από τους διεθνείς οργανισμούς επίσης προσπαθούν να περιορίσουν τα ναυτικά ατυχήματα το καθεστώς του Port State Control και ο θεσμός των Νηογνομώνων. Στα πλαίσια της αντίδρασης της διεθνούς κοινότητας στην ατυχηματική μόλυνση θα εξετασθούν σε αυτό το κεφάλαιο οι βασικοί διεθνείς οργανισμοί και κανονισμοί, καθώς και τα UCNLOS και η OPA '90 που ασχολούνται με αυτό το ζήτημα. Στο επόμενο κεφάλαιο θα εξετασθεί η σχέση του PSC και των Νηογνομώνων με τα ναυτικά ατυχήματα.

3.1. IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)

Ο βασικός διεθνής οργανισμός που ασχολείται με θέματα ναυτικής ασφάλειας, ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης είναι ο IMO (International Maritime Organization). Ο IMO μεταξύ άλλων επικεντρώνει τις λειτουργίες του στους τομείς της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ναυτικής ασφάλειας. Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται αφορά τη σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων (international conventions) τις οποίες, εφόσον κυρώσουν τα κράτη-μέλη, τις περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία – όσο πιο σημαντική είναι η σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση.

Τα τελευταία 25 χρόνια ο IMO μέσω της υιοθέτησης περισσότερων από 25 βασικών συμβάσεων για τη ναυτική ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης, την ευθύνη και αποζημίωση, καθώς και ενός μεγάλου αριθμού αυτοτελών κωδικών, υποχρεωτικών και μη, πέτυχε να μειώσει δραστικά τη ρύπανση από τα πλοία και απέδειξε τη δέσμευση του ίδιου του Οργανισμού και της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την προστασία του περιβάλλοντος.

Προβλήματα στην ομαλή λειτουργία του οργανισμού προκύπτουν, όταν εμφανίζονται φαινόμενα χρονοτριβής κατά τις διαδικασίες υπογραφής/επικύρωσης των συμβάσεων από τα κράτη μέλη. Αυτή η πραγματικότητα συνδυάζεται με το γεγονός ότι η εφαρμογή των διάφορων συμβάσεων, κωδικών και πρωτοκόλλων του IMO, τα οποία μόνο εφόσον κυρώσουν τα κράτη μέλη τότε τα περιλαμβάνουν στην

εθνική τους νομοθεσία, δεν είναι υποχρεωτική, δηλαδή εξαρτάται αποκλειστικά από τις διαθέσεις ενός κράτος – μέλους. Επίσης, οι κυβερνήσεις των χωρών μελών που έχουν κυρώσει τις συμβάσεις ιδίως σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, απαιτείται να στέλνουν τακτικές αναφορές στον IMO σχετικά με την πιστή εφαρμογή των διατάξεών τους. Πολλές φορές η διαδικασία αυτή αποδεικνύεται χρονοβόρα είτε λόγω του χρόνου καταγραφής που απαιτείται είτε λόγω της έλλειψης πλήρους εφαρμογής από τα κράτη και την προσπάθεια απόκρυψης στοιχείων.

Τέλος, φαίνεται ότι το έργο το IMO δυσχεραίνεται από μονομερείς νομοθεσίες λ.χ. η αμερικανική OPA '90. Η OPA αντιβαίνει στις συμβάσεις του οργανισμού στους τομείς της ευθύνης ενός πλοιοκτήτη, δεν ακολουθεί τα πρότυπα που θέτουν οι συμβάσεις CLC 1969 και FUND 1971 αλλά και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σχετικά με τις κατασκευαστικές απαιτήσεις νέων δεξαμενόπλοιων και αποτελεσματικών μέτρων αντιμετώπισης μιας σοβαρής ρύπανσης (παραμερίζει τις συμβάσεις MARPOL 73'78 και OPCR 1990). Έχει επίσης υποστηριχθεί ότι η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πρόσφατα δεν ακολουθεί κοινή πορεία με τον IMO, έχοντας υιοθετήσει κανονισμούς παρόμοιους με αυτούς που θέτει η OPA. Επομένως, η έλλειψη ομοιομορφίας των κανονισμών και μάλιστα διεθνώς, οδηγεί αναπόφευκτα σε δυσλειτουργία του συστήματος και αποτελεί απειλή για τα θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3.1.1. SOLAS CONVENTION (SAFETY OF LIFE AT SEA CONVENTION)

Μια βασική σύμβαση στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας που συνεισφέρει στη μείωση των ατυχημάτων είναι η Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (Convention on Safety of Life at Sea, SOLAS 1974) που τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η SOLAS αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων (Seaworthiness of Ships) και μπορεί να υποστηρίξει κάποιος ότι αλληλοσυμπληρώνεται με τη σύμβαση MARPOL όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης³⁹. Η αρχική σύμβαση τέθηκε σε εφαρμογή το 1914 ως ανταπόκριση της διεθνούς κοινότητας στη βύθιση του Τιτανικού το έτος

³⁹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

1912⁴⁰. Από τότε έχουν υπάρξει πολλές τροποποιήσεις. Το βασικό κείμενο πλέον περιλαμβάνει:

ΚΕΦ. I: Γενικές οδηγίες.

ΚΕΦ. II-1: Κατασκευές: Υποδιαίρεση και Ευστάθεια.

Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις.

ΚΕΦ. II-2: Προστασία και Πρόληψη από Πυρκαγιά.

Κατάσβεση Πυρκαγιάς.

ΚΕΦ. III: Σωστικά Μέσα και Διατάξεις.

ΚΕΦ. IV: Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία.

ΚΕΦ. V: Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας.

ΚΕΦ. VI: Μεταφορά φορτίων (εκτός από υγρά και αέρια).

ΚΕΦ. VII: Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων.

ΚΕΦ. VIII: Πυρηνοκίνητα Πλοία.

ΚΕΦ. IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

ΚΕΦ. X: Μέτρα ασφάλειας για σκάφη υψηλής ταχύτητας.

ΚΕΦ. XI-1: Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας προστασίας.

ΚΕΦ. XI-2: Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας.

ΚΕΦ. XII: Επιπλέον μέτρα προστασίας για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.

ΚΕΦ. XIII: Επιβεβαίωση συμμόρφωσης.

ΚΕΦ. XIV: Μέτρα ασφάλειας για πλοία που πλέουν σε πολιικά ύδατα.

Παράρτημα I: Πιστοποιητικά.

Παράρτημα II: Τροποποιήσεις του έτους 1991.

Παράρτημα III: Πιστοποιητικά και Έγγραφα που πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο.

Σύμφωνα με τη σύμβαση η δικαιοδοσία ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου αλλά και το παράκτιο κράτος έχει εάν βαθμό ελέγχου στην περίπτωση που αλλοδαπά πλοία που φέρουν τη σημαία κάποιου συμβαλλόμενου κράτους χρησιμοποιούν τα λιμάνια του. Όταν ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις της σύμβασης, οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε να μην επιτραπεί ο απόπλους, εκτός αν ο προορισμός του

⁴⁰ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters371542>.

πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές, χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και το πλήρωμα.

3.1.1.1. LRIT SYSTEM (LONG RANGE IDENTIFICATION SYSTEM)

Η SOLAS περιέχει ένα κεφάλαιο σχετικά με το Σύστημα Εντοπισμού και Ταυτοποίησης Μεγάλης Ακτίνας (Long Range Identification and Tracking System, LRIT), το οποίο στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος παρακολούθησης πλοίων, που αποτελεί στόχο της διεθνούς κοινότητας, αποτελεί μέθοδο εντοπισμού και αναγνώρισης πλοίων.

Ο κανονισμός καθιερώνει μια πολύπλευρη συμφωνία για να μοιράζονται LRIT πληροφορίες για ασφάλεια, έρευνα και σωστικούς σκοπούς ανάμεσα σε SOLAS εργολαβικές κυβερνήσεις, ώστε να εκπληρωθούν οι ναυτικές ανάγκες για ασφάλεια και άλλα συμφέροντα αυτών των κυβερνήσεων. Διατηρεί το δικαίωμα των σημαίων κρατών να προστατεύουν πληροφορίες για τα πλοία που δικαιούνται να ανυψώσουν τη σημαία τους, όπου αρμόζει, ενώ επιτρέπει σε παράκτια κράτη πρόσβαση σε πληροφορίες για πλοία που αποπλέουν από τις ακτές τους. Τα LRIT πληροφοριακά πλοία υποχρεούνται να εκπέμπουν συμπεριλαμβάνοντας την ταυτότητα του πλοίου, τη θέση του και την ημερομηνία και ώρα θέσης⁴¹.

3.1.1.2. AIS SYSTEM (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

Στην αναθεώρηση του κεφαλαίου V της SOLAS το 2000 εισήχθη μια νέα υποχρέωση αναφορικά με την εγκατάσταση οργάνων καταγραφής στοιχείων, τα οποία τίθενται σε λειτουργία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (Voyage Data Recorders, VDRs), έτσι ώστε να βοηθήσουν τις έρευνες σε περίπτωση ατυχήματος. Το νέο κεφάλαιο απαιτεί την εγκατάσταση επί του πλοίου αυτόματων συστημάτων αναγνώρισης (Automatic Identification System, AIS) ικανών να παρέχουν αυτόματα πληροφορίες για το πλοίο τόσο σε άλλα πλοία όσο και στις παράκτιες αρχές⁴².

⁴¹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁴² Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

Δεν υπάρχει κάποια σύνδεση μεταξύ LRIT και AIS. Ένας από τους βασικούς διαχωρισμούς μεταξύ τους, εκτός από την έκτασή τους που είναι εμφανής, είναι ότι ενώ το AIS είναι σύστημα εκπομπής, ενώ δεδομένα που απορρέουν από το LRIT είναι διαθέσιμα μόνο στους παραλήπτες που δικαιούνται να λαμβάνουν τέτοιες πληροφορίες. Επιπλέον, η εχεμύθεια σχετικά με την γνωστοποίηση των πληροφοριών – στοιχείων αυτών διασφαλίζεται με κανονισμούς⁴³.

3.1.1.3. ISPS CODE (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITIES SECURITY CODE)

Με αφορμή τα τραγικά γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 αποφασίστηκε από τον IMO η κατάρτιση νέων μέτρων για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η έννοια της ασφάλεια έχει διττή σημασία. Από τη μια πλευρά αναφέρεται στην διεξαγωγή της εργασίας στο χώρο του λιμένα που περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον (safety) και από την άλλη πλευρά αναφέρεται στο κλίμα ασφάλειας σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία (security). Καθώς στο θέμα του safety μπορούμε να πούμε εντάσσονται τα θέματα προστασίας και πρόληψης από ναυτικά ατυχήματα, θα ήταν χρήσιμο στα πλαίσια της ανάλυσης μας να γίνει μια αναφορά στο safety aspect του ISPS.

Ο κώδικας αποτελείται από δυο μέρη. Το πρώτο μέρος είναι το υποχρεωτικό και αποτελεί το αντικείμενο του ελέγχου του πλοίου, προκειμένου να πιστοποιηθεί η εφαρμογή του και το δεύτερο μέρος είναι προαιρετικό, όπου περιέχονται οδηγίες για την εφαρμογή του κώδικα. Κύριος στόχος του είναι η θέσπιση και η εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο, στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις από απειλές παράνομων ενεργειών και λάθος χειρισμών. Αναλυτικότερα στόχοι του παρόντος κώδικα είναι οι εξής:

- Η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών, υπηρεσιών και διοικήσεων για τον εντοπισμό απειλών για την

⁴³ IMO. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. Ανασύρθηκε στις 28 Ιουλίου 2017 από: <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/LEG%20MISC%208.pdf>.

ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποφυγή συμβάντων που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.

- Ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των μερών που εμπλέκονται στη ναυτική ασφάλεια έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών.
- Η εξασφάλιση μεθόδων οι οποίες επιτρέπουν τη γρήγορη και αποτελεσματική μεταφορά και ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν θέματα ασφάλειας.
- Η παροχή μεθοδολογίας διενέργειας αξιολογήσεων ασφάλειας, ώστε να εφαρμόζονται σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας.
- Η διασφάλιση επαρκών μέτρων ναυτικής ασφάλειας.

Η πολυπλοκότητα της λιμενικής εργασίας απαιτεί συνεχή και μεθοδική εκπαίδευση κατά τέτοιο τρόπο ώστε να γίνουν βίωμα στον εργαζόμενο η τήρηση των απαραίτητων μέτρων προστασίας καθώς και η τήρηση των βασικών κανόνων στον τρόπο εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών και χειρισμού του εξειδικευμένου λιμενικού εξοπλισμού. Η εκπαίδευση καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής είναι ο καλύτερος τρόπος για την αντιμετώπιση της πρόκλησης της αλλαγής⁴⁴. Ο ISPS ασχολείται και με αυτό το θέμα έτσι ώστε να περιοριστούν τα ατυχήματα εντός ή και κοντά στους λιμένες που μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον από οικονομική αλλά και οικολογική σκοπιά. Ατυχήματα μπορεί να προκύψουν από λάθη στο χειρισμό του φορτίου από εργαζόμενους του λιμένα, όπως η μη καλή τοποθέτηση – στοιβασία του φορτίου που θα καταστήσουν το πλοίο ευάλωτο σε ατυχήματα.

3.1.1.4. FSS CODE (INTERNATIONAL CODE FOR FIRE AND SAFETY SYSTEMS)

Το 2002 υιοθετήθηκαν τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS σχετικά με την προστασία και κατάσβεση της πυρκαγιάς, καθώς και ο νέος διεθνής κώδικας για τα συστήματα πυρασφάλειας (FSS). Το νέο αυτό κεφάλαιο ενσωματώνει δομικές

⁴⁴ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

αλλαγές στον τομέα της πυρασφάλειας⁴⁵. Παραδείγματος χάριν, αναλύονται διάφοροι τρόποι πυρόσβεσης, όπως τα Fixed Foam Fire Extinguishing System, Auto Sprinkler, Fire Detection and Fire Alarm System, Fixed Pressure Water and Water Spraying System καθώς και το I.G.S., ειδικά για την περίπτωση των tanker, μαζί με τα προαπαιτούμενα που αυτά τα συστήματα χρειάζονται και τις οδηγίες για την εγκατάσταση και τον έλεγχο τους⁴⁶.

3.1.1.5. IGS (INERT GAS SYSTEM)

Στα πλαίσια της SOLAS, καθιερώθηκε με το πρωτόκολλο του 1978 το Σύστημα Αδρανούς Αερίου (I.G.S.), καθώς πολλές εκρήξεις ιδίως στα VLCC δεξαμενόπλοια τις τελευταίες δεκαετίες είχαν προκαλέσει σημαντική ρύπανση. Για να δημιουργηθεί πυρκαγιά ή έκρηξη σε ένα χώρο όπως στις δεξαμενές φορτίου, πρέπει να συνυπάρχουν οξυγόνο σε ποσοστό μεγαλύτερο από 11%, καύσιμη ύλη και πηγή ανάφλεξης όπως σπινθήρες και στατικός ηλεκτρισμός. Εάν εκλείψει ένα από τα τρία στοιχεία, δεν είναι δυνατόν να συμβεί έκρηξη. Σύμφωνα με το I.G.S., μείγμα διαφόρων αδρανών αερίων από καυσαέρια της μηχανής του πλοίου ή της γεννήτριας παραγωγής αδρανούς αερίου διοχετεύεται στους χώρους των δεξαμενών φορτίου μετά από κατάλληλη επεξεργασία (πλύση, έλεγχο) στον πύργο καθαρισμού (scrubber), κατά τη διάρκεια που αυτές πλένονται με το σύστημα C.O.W. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η μείωση του οξυγόνου της ατμόσφαιρας των δεξαμενών τυπικά σε ποσοστό κάτω από 8% (για πρόσθετα μέτρα ασφάλειας γύρω στο 6%) δηλαδή σε όρια που δεν επιτρέπουν να προκληθεί ανάφλεξη ή έκρηξη. Η σωστή λειτουργία του συστήματος απαιτεί την κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος για το σωστό χειρισμό και τη διατήρησή του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Το σύστημα προσφέρει προστασία μόνο στους κλειστούς χώρους των δεξαμενών και συνεπώς θα πρέπει να τηρούνται αυστηρά μέτρα ασφαλείας στο πλοίο⁴⁷.

⁴⁵ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

⁴⁶ Marine Insight. What is Fire Safety System (FFS) Code on Ships?. Ανασύρθηκε στις 04 Αυγούστου 2017 από: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-fire-safety-system-fss-code-on-ships/>.

⁴⁷ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

3.1.2. MARPOL CONVENTION (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION)

Κυρίαρχη θέση στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατέχει η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 1973) του IMO με το πρωτόκολλο που τέθηκε σε ισχύ το 1983⁴⁸. Η καταστροφική προσάραξη του Torrey Canyon ήταν το ατύχημα που οδήγησε στην δημιουργία της σύμβασης MARPOL⁴⁹. Επιπλέον, το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Amoco Cadiz το 1978, του οποίου χάθηκε ο έλεγχος πλοήγησης και οδηγήθηκε στα βράχια, με αποτέλεσμα να κοπεί στα δύο και να εκχυθούν 220.000 τόνοι αργού πετρελαίου και 3.000 τόνοι καυσίμων μηχανής στις γαλλικές ακτές δύο μήνες πριν την τουριστική σεζόν⁵⁰, οδήγησε σε σημαντικές αναθεωρήσεις των συμβάσεων MARPOL και SOLAS.

Σε γενικές γραμμές η Σύμβαση αποσκοπεί στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες και στην ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής απόρριψης πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών⁵¹. Μια από τις διαφορές της MARPOL από την σύμβαση την οποία αντικατέστησε, την OILPOL1954, είναι ότι προβλέπει μέτρα για την αποφυγή και τον περιορισμό της ρύπανσης που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων. Η επικύρωση της σύμβασης υπήρξε χρονοβόρα.

Σύμφωνα με τη σύμβαση όλα τα δεξαμενόπλοια άνω των 150GRT και όλα τα υπόλοιπα πλοία άνω των 400GRT υπόκεινται σε επιθεωρήσεις (αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές, περιοδικές) με σκοπό να τους χορηγηθεί το πιστοποιητικό International Oil Pollution Prevention (IOPP). Η σύμβαση επεκτείνεται σε

⁴⁸ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁴⁹ TrainMos II. Shipping Accidents, damage assessment & accident consequences. Ανασύρθηκε στις 07 Αυγούστου 2017 από: <http://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2015/06/ship-accidents-1final.pdf>.

⁵⁰ Tietenberg T. Environmental and Natural Resource Economics, Addison Wesley Longman, 2001.

⁵¹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

διαχωρισμό υπαρχόντων και νέων πλοίων. Για τα υπάρχοντα πλοία η εγκατάσταση νέου εξοπλισμού που θα βοηθήσει στην αποφυγή ατυχημάτων μπορεί να γίνει ύστερα από μια περίοδο χάριτος. Γενικότερα, τα δεξαμενόπλοια από 40.000 έως 70.000 DWT μετά το 1987 έπρεπε υποχρεωτικά να διαθέτουν δεξαμενές ξεχωριστού έρματος (Segregated Ballast Tanks) ή εναλλακτικά σύστημα πλύσης δεξαμενών με αργό πετρέλαιο.

Το 1992 τροποποιήθηκε η MARPOL και υιοθετήθηκαν οι κανονισμοί 13F (αναφέρεται στις απαιτήσεις για τα νέα δεξαμενόπλοια) και 13G (αναφέρεται στα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια). Η εντύπωση που δίνουν αυτές οι τροποποιήσεις είναι ότι η πρόληψη της ατυχηματικής μόλυνσης από τα τάνκερ βασίζεται σε λύσεις που σχετίζονται με το σχεδιασμό και τη ναυπήγηση. Σύμφωνα με τον 13F για τα νέα δεξαμενόπλοια άνω των 600 τόνων DWT ίσχυαν τα εξής:

- ❖ Κατασκευή δεξαμενόπλοιων με διπλό πυθμένα (double bottom, DB) ή διπλό περίβλημα (double hull, DH).
- ❖ Κατασκευή δεξαμενόπλοιων με ενδιάμεσο κατάστρωμα.
- ❖ Οποιοδήποτε άλλο εναλλακτικό σχέδιο που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων.

Σήμερα, η μοναδική τεχνική που αναγνωρίζεται από τον IMO ως ισοδύναμη των διπλών τοιχωμάτων είναι εκείνη του ενδιάμεσου καταστρώματος. Σύμφωνα με τον κανονισμό 13G που τέθηκε σε ισχύ το 1995 τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια (20.000 – 30.000 τόνους dwt) έχουν ένα χρονικό περιθώριο 30 ετών από την ημερομηνία παράδοσής τους μέχρι να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 13F χωρίς κατασκευαστικές μετατροπές παρά μόνο με λειτουργικές διευθετήσεις, όπως διάθεση των πλευρικών δεξαμενών για χρήση έρματος.

Το 1999, ο IMO σε τροποποίηση του κανονισμού 13G, προβλέπει τις ίδιες κατασκευαστικές απαιτήσεις για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια των 20.000 – 30.000 DWT που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου με εκείνες που ισχύουν για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου. Καθίσταται σαφές ότι η ρύπανση που

προκαλείται από παράγωγα πετρελαίου είναι τόσο σοβαρή όσο και αυτή από αργό πετρέλαιο⁵².

Με τις τροποποιήσεις του 13G το 2003 επιταχύνθηκε η ημερομηνία σταδιακής απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους (πετρελαιοφόρα κατασκευασμένα πριν τη σύμβαση MARPOL) από το 2007 στο 2005 και των πετρελαιοφόρων μονού κύτους (πετρελαιοφόρα κατασκευασμένα μετά τη σύμβαση MARPOL και μικρότερα πετρελαιοφόρα) από το 2015 στο 2010.

Τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός 13G απαιτείται να υποβάλλονται σε πρόγραμμα εκτεταμένων ελέγχων κατά τη διάρκεια των ειδικών, των ενδιάμεσων και των ετήσιων επιθεωρήσεων. Ο σκοπός και η συχνότητα των επιθεωρήσεων αυτών είναι η συμμόρφωση των δεξαμενόπλοιων με τις οδηγίες του IMO.

Τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα ηλικίας άνω των 5 ετών υποχρεούνται να έχουν διαθέσιμο για κάθε αρμόδια αρχή κράτους-μέλους της διεθνούς σύμβασης MARPOL έναν πλήρη φάκελο επιθεωρήσεων, μετρήσεων και αναφορών ως προς τις εργασίες που εκτελέστηκαν. Επιπροσθέτως, στον φάκελο αυτό πρέπει να περιέχεται έκθεση εκτίμησης της κατάστασης του πλοίου μαζί με συμπεράσματα για την κατάσταση της κατασκευής του και τις επιτρεπόμενες ανοχές, θεωρημένη κατά τρόπο που να αποδεικνύεται ότι έχει γίνει αποδεκτή από την αρχή της σημαίας που φέρει το πλοίο.

Μια σημαντική τροποποίηση του 2003 ήταν η εισαγωγή ενός νέου κανονισμού, του 13H, σύμφωνα με τον οποίο απαγορεύεται η μεταφορά αργού πετρελαίου από πετρελαιοφόρα μονού κύτους χωρητικότητας μεγαλύτερης των 600 dwt αλλά μικρότερης από 5.000 dwt μετά το 2008⁵³. Τέλος, το 2005 τέθηκε σε εφαρμογή ένα επιπρόσθετο προληπτικό μέτρο που αναφέρεται σε ένα σχέδιο αξιολόγησης της κατάστασης του δεξαμενόπλοιου (Condition Assessment Scheme, CAS). Το σχέδιο CAS αναφέρει τη δομική κατάσταση του πλοίου και αποτελεί επαλήθευση ότι οι διαδικασίες αναφορικά με τα πιστοποιητικά και τις επιθεωρήσεις έχουν διεξαχθεί σωστά και ολοκληρωμένα.

⁵² Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

⁵³ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

3.1.2.1. SBT (SEGREGATED BALLAST TANKS)

Στο πλαίσιο της MARPOL έχει υιοθετηθεί το σύστημα SBT. Οι δεξαμενές ξεχωριστού φορτίου πρόκειται για δεξαμενές οι οποίες προορίζονται από κατασκευής ειδικά για τη μεταφορά θαλασσινού έρματος. Ολόκληρο το κύκλωμα εξυπηρέτησης τους, (αντλίες, σωληνώσεις, αντλιοστάσιο) είναι εντελώς ανεξάρτητο από το αντίστοιχο κύκλωμα φορτοεκφόρτωσης των δεξαμενών φορτίου και καυσίμων, εκμηδενίζοντας έτσι τις πιθανότητες για ρύπανση κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ερματισμού και αφερματισμού. Σχετικά με την πρόληψη ατυχημάτων, η εγκατάστασή τους προβλέπεται σε επιλεγμένες θέσεις (protective location) ώστε να παρέχεται προστασία πλοίου και φορτίου σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης. Σύμφωνα με την τεχνική αυτή, οι δεξαμενές SBT τοποθετούνται στα πλευρά ή στα διπύθμενα του πλοίου παρέχοντας επιπλέον ασφάλεια. Μειονεκτήματα του συστήματος είναι το υψηλό κόστος και ο περιορισμός της διαθέσιμης χωρητικότητας του πλοίου σε κόρους καθαρής χωρητικότητας, αφού αφαιρούν σημαντικό τμήμα από τις ήδη υπάρχουσες δεξαμενές φορτίου⁵⁴.

3.1.3. IMDG CODE (INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE)

Ο IMDG αποτελεί το νομικό όργανο για τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και μολυσματικών ουσιών. Ο IMDG αναπτύχθηκε από τον IMO με σκοπό να συμπληρώσει τις προβλεπόμενες αρχές από τις συμβάσεις SOLAS και MARPOL. Ο στόχος του IMDG είναι:

- Η ενίσχυση της ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και
- Η διευκόλυνση της ελεύθερης διακίνησης επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Ο κώδικας βασίζεται σε ένα διεθνώς συμφωνημένο σύστημα το οποίο:

- Ομαδοποιεί τα επικίνδυνα εμπορεύματα με βάση τους κίνδυνους που παρουσιάζουν στον τομέα των μεταφορών (ταξινόμηση).

⁵⁴ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

- Συσκευάζει/περιορίζει τα επικίνδυνα εμπορεύματα σε συσκευασίες/δεξαμενές που έχουν τα κατάλληλα χαρακτηριστικά, ώστε να αποτραπεί η διαρροή τους.
- Χρησιμοποιεί ετικέτες προειδοποίησης κινδύνων και πινακίδες για τον διακριτικό εντοπισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων στον τομέα των μεταφορών.
- Απαιτεί τη συμπλήρωση πρότυπων εγγράφων τεκμηρίωσης σε κάθε μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- Καθορίζει τις διαδικασίες, ώστε να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός των επικίνδυνων εμπορευμάτων που τυγχάνει να αλληλεπιδρούν.
- Καθορίζει τους χωροταξικούς κανόνες που πρέπει να τηρούνται επί του πλοίου, ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια στο στάδιο της μεταφοράς.
- Παρέχει συμβουλές και σχέδια έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση κινδύνων σε πιθανή πυρκαγιά ή διαρροή στο πλοίο.

3.1.4. *COLREG CONVENTION (CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA)*

Μια σημαντική σύμβαση που σχετίζεται άμεσα με την πρόληψη ατυχημάτων είναι η Σύμβαση για τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα (COLREG 1972), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977⁵⁵. Η σύμβαση αυτή θέτει κανόνες για τις διαδρομές που πρέπει να ακολουθούν τα πλοία και δικαιώματα πορείας και δράσης ενός πλοίου για να αποφύγει μια πιθανή σύγκρουση⁵⁶. Ανάμεσα στους κανόνες που προβλέπει η COLREG υπάρχουν και κανόνες για την ταχύτητα που επιτρέπεται να έχει κάθε πλοίο ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν όπως η ορατότητα, το ρεύμα και το βάθος των υδάτων όπου αυτό πλέει. Περιγράφονται οι δράσεις για την αποφυγή ενδεχόμενης σύγκρουσης και αναλύονται οι κανόνες του

⁵⁵ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁵⁶ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters371542>.

Traffic Separation Scheme που πρέπει να ακολουθεί κάθε πλοίο για να επικρατεί καθεστώς ασφαλούς ναυσιπλοΐας⁵⁷.

Το Traffic Separation Scheme/Traffic Separation Schemes into One Way Only Lanes καθιερώνει τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων, ειδικά σε θαλάσσιες οδούς που υπάρχει συχνή κυκλοφορία και διώρυγες⁵⁸. Τα TSSs έχουν καταφέρει να μειώσουν αισθητά τα ατυχήματα από σύγκρουση πλοίων σε στενά περάσματα, όπως κανάλια, και στην προσέγγιση λιμένων⁵⁹. Εκτός από τους κανόνες σε σχέση με την κίνηση των πλοίων, η COLREG περιέχει και κανόνες σχετικά με τα φώτα που απαιτούνται ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και τη θέση τους. Τέλος, μεταξύ άλλων ορίζονται τα προειδοποιητικά σήματα ανάλογα με τον ελιγμό που πρόκειται να κάνει το πλοίο για να αποφύγει πιθανό κίνδυνο ή γενικά για να δείξει την αλλαγή στην πορεία του⁶⁰. Ο IMO έχει υιοθετήσει πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για συγκεκριμένες περιοχές, όπως τα στενά της βαλτικής.

3.1.5. *INMARSAT CONVENTION (CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE SYSTEM)*

Καίριο ρόλο στην αποφυγή και άμεση αντιμετώπιση ενός ναυτικού ατυχήματος παίζει η τεχνολογία και τα μέσα ραδιοεπικοινωνίας. Καθώς πλέον τα συμβατικά μέσα ραδιοεπικοινωνίας δεν ανταποκρίνονταν στις ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλίας, ο IMO προχώρησε στην κατάρτιση της Σύμβασης για τη Σύσταση Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (INMARSAT, 1796) που τέθηκε σε ισχύ το 1979 με σκοπό τη βελτίωση των ναυτιλιακών επικοινωνιών αλλά και την ενίσχυση της ασφάλειας με την καθιέρωση ενός παγκόσμιου ναυτικού συστήματος κινδύνου

⁵⁷ Lloyd's Register Rulefinder 2005. COLREGS – International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Ανασύρθηκε στις 01 Σεπτεμβρίου 2017 από: <http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/COLREG-1972.pdf>

⁵⁸ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁵⁹ Necmettin A., Shipping Accidents: A Serious Threat for Marine Environment. Ανασύρθηκε στις 07 Ιουλίου 2017 από: <file:///C:/Users/Gianna%20Primpa/Downloads/5000144486-5000230234-1-PB.pdf>.

⁶⁰ Lloyd's Register Rulefinder 2005. COLREGS – International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Ανασύρθηκε στις 01 Σεπτεμβρίου 2017 από: <http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/COLREG-1972.pdf>

(Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS), όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο. Ως αποτέλεσμα της σύμβασης αυτής ιδρύθηκε ο INMARSAT, που λειτουργεί σήμερα ως ανεξάρτητο όργανο του ΟΗΕ.

Με την εφαρμογή του συστήματος αυτού προβλέπεται σαφής βελτίωση των υπηρεσιών των σωστικών συνεργείων, αφού χάρη στο δορυφορικό σύστημα θα αναγνωρίζει κανείς αμέσως τη θέση του διακινδυνεύοντος πλοίου. Από την άλλη πλευρά όμως η υιοθέτηση του GMDSS οδηγεί στην κατάργηση της ειδικότητας του ασυρματιστή (radio officer). Το θέμα αποκτά ιδιαίτερη σημασία, αφού στις μέρες μας οι επικοινωνίες συνδέονται τόσο με την ασφάλεια όσο και με την αποδοτικότητα και τη λειτουργικότητα του πλοίου. Έτσι καλούνται σήμερα οι αξιωματικοί καταστρώματος να επωμισθούν επιπλέον τον ρόλο του αξιωματικού ραδιοεπικοινωνιών επιβαρύνοντας το ήδη αυξημένο ωράριό τους⁶¹.

3.1.6. *OPRC CONVENTION (OIL POLLUTION PREPAREDNESS, RESPONSE AND CO-OPERATION CONVENTION)*

Η OPRC, 1990 αποτελεί σύμβαση του IMO που σχετίζεται με την άμεση αντιμετώπιση ενός ναυτικού ατυχήματος, δίνοντας έμφαση στη συνεργασία κρατών για το σκοπό αυτό. Σύμφωνα με την OPRC, απαιτείται από τα συμβαλλόμενα μέρη να πάρουν μέτρα για τη αντιμετώπιση περιστατικών μόλυνσης είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε συνεργασία με άλλες χώρες. Συγκεκριμένα, ορίζονται απαιτήσεις οι οποίες θα βοηθήσουν στην περίπτωση ζητήματος που θα προκύψει από διαρροή πετρελαίου λόγω κάποιου ατυχήματος. Περιληπτικά, κάθε πλοίο απαιτείται να έχει σχέδιο έκτακτης ανάγκης ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει άμεσα κάθε περιστατικό που δύναται να προκύψει. Στο άρθρο 4 ορίζεται η ανάγκη κάθε περιστατικό που συνεπάγεται διαρροή πετρελαίου να αναφέρεται άμεσα στην κοντινότερη παράκτια αρχή. Όταν οι αρμόδιες αρχές ενημερωθούν πρέπει να εφαρμόσουν άμεσα για την αντιμετώπιση του περιστατικού το σχέδιο έκτακτης ανάγκης, που είναι ήδη σχεδιασμένο και έχει θεσμοθετημένο το αντίστοιχο όργανο για την εφαρμογή του. Εάν εμπλέκονται περισσότερες από μια χώρες τότε γίνεται ο απαραίτητος υπολογισμός του πόσο μπορεί να συνεισφέρει κάθε μέλος και όταν κάποιο από αυτά δεν έχει επαρκή κεφάλαια μπορεί να ζητήσει τη βοήθεια του IMO για να βρεθούν. Τα

⁶¹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

κράτη – μέλη πρέπει να δώσουν τα απαραίτητα στοιχεία στον IMO ώστε να ξεκινήσει τις διαδικασίες της OPRC και πρέπει να συναφθούν διμερής ή πολυμερής συμβάσεις για τις διαδικασίες προετοιμασίας και άμεσης αντιμετώπισης περιστατικών μόλυνσης από πετρέλαιο⁶².

3.1.7. *CONVENTION ON LOAD LINES*

Το έτος 1930 αρκετά πριν από την ίδρυση του IMO είχε υιοθετηθεί μια διεθνής σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης, καθώς μια από τις κυριότερες αιτίες ναυτικών ατυχημάτων ήταν η υπερφόρτωση. Λόγω των πολλών αλλαγών και εξελίξεων που έχουν λάβει χώρα, κατά τη διάρκεια της 3^{ης} συνόδου του οργανισμού τονίσθηκε η αναγκαιότητα μιας νέας Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης (Convention on Load Lines, 1966). Η τελική πράξη της σύμβασης περιέχει τρία παραρτήματα: α) κανονισμοί για τις γραμμές φόρτωσης β) καθιέρωση εποχικών ζωνών και περιοχών γ) πιστοποιητικά. Η σύμβαση έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές λόγω των ραγδαίων εξελίξεων και αποτελεί μέτρο πρόληψης ναυτικών ατυχημάτων.

3.1.8. *CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION*

Με αυτήν την σύμβαση ο IMO ασχολείται με μέτρα αντιμετώπισης και ορίζει ποιο κράτος πρέπει να λάβει μέτρα σε περίπτωση ατυχήματος και θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, ανάλογα με το μέρος που έλαβε χώρα το ναυτικό ατύχημα. Στόχος της σύμβασης είναι η άμεση ανταπόκριση σε ένα ναυτικό ατύχημα.

Εφόσον το εμπορικό πλοίο βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, το παράκτιο κράτος μπορεί να πάρει μέτρα που θεωρεί αναγκαία (σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας). Αυτό συμβαίνει επειδή το πλοίο δεν είναι εν πλω και δεν ισχύει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης (right of innocent passage) και συνεπώς εμπίπτει στη δικαιοδοσία και την άσκηση των αρχικών δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους.

⁶² Centre for International Law. 1990 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co- operation. Ανασύρθηκε στις 30 Αυγούστου 2017 από:<http://www.unimc.it/maremap/it/datajus/1990InternationalConventiononOilPollutionPreparednessResponseandCoOperationpdf.pdf>.

Το ατύχημα του Torrey Canyon, το πλοίο το οποίο δεν ήταν εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά στην ανοιχτή θάλασσα και βομβαρδίστηκε από τις λιμενικές αρχές της Βρετανίας με σκοπό τη μείωση της ρύπανσης βάζοντας φωτιά σε όλο το φορτίο, ακολούθησαν επικρίσεις για τη νομιμότητα της πράξης και η κυβέρνηση της Βρετανίας έθεσε το θέμα στην αρμοδιότητα του IMO. Αποτέλεσμα ήταν η υιοθέτηση της σύμβασης του 1969.

Σύμφωνα με αυτήν, κάθε κράτος μπορεί να πάρει μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα ως αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές του από ρύπανση ή απειλή ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα μέτρα δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς. Το έτος 1973, υιοθετήθηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 1983⁶³. Το πρωτόκολλο ονομάστηκε Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution Other than Oil και αναφέρεται πλέον και σε επικίνδυνες ουσίες πέραν του πετρελαίου, οι οποίες μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, να βλάψουν τους έμβιους πόρους, τη θαλάσσια ζωή κ.α.⁶⁴. Επειδή όμως η σύμβαση και το πρωτόκολλο αναφέρονται στην ανοιχτή θάλασσα (διεθνή ύδατα), φαίνεται πως το παράκτιο κράτος δεν έχει δικαιοδοσία στην αποκλειστική οικονομική ζώνη.

Η σύμβαση του 1969 επικρίθηκε κυρίως: α) επειδή παρέχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια στο παράκτιο κράτος (άποψη των περικλειστων κρατών) και β) φαίνεται να περιορίζει το δικαίωμα άμυνας και κατάστασης ανάγκης για τα παράκτια κράτη (άποψη παράκτιων κρατών).

3.1.9. *CLC CONVENTION (CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE)*

⁶³ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁶⁴ Centre for International Law. 1969 International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties. Ανασύρθηκε στις 30 Αυγούστου 2017 από: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1969-International-Convention-relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties-1.pdf>.

Το ατύχημα του Torrey Canyon το 1967 θορύβησε τη διεθνή κοινότητα με αποτέλεσμα να τεθεί το ζήτημα της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Το κρίσιμο ερώτημα είναι εάν αυτό το όριο πρέπει να περιορίζεται σε ένα ορισμένο ποσό σύμφωνα με κάποια διεθνή σύμβαση ή να είναι απεριόριστο. Γεγονός είναι ότι η καθιέρωση της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη θα δημιουργούσε αυτόματα μεγάλα εμπόδια στη μεταφορά του πετρελαίου με πλοία, διότι τα θύματα από μια ενδεχόμενη ρύπανση θα είχαν απεριόριστες απαιτήσεις από τον πλοιοκτήτη.

Ο ΙΜΟ προχώρησε στην καθιέρωση της Διεθνούς Σύμβασης Περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές Ρύπανσης από Πετρέλαιο (CLC 1969), η οποία καθιέρωσε την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων και προέβλεψε σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης των πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων. Η σύμβαση αποτελεί προσπάθεια αποτελεσματικής αντιμετώπισης ενός ναυτικού ατυχήματος, παροχής αποζημίωσης και έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρύπανσης που προκαλούνται από τη διαφυγή πετρελαιοειδών από έμφορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος, την αιγιαλίτιδα ζώνη και την αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους. Το κριτήριο είναι ο τόπος και όχι η σημαία του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη. Η CLC εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις διαρροής πετρελαίου από δεξαμενόπλοια.

Η σύμβαση καθιερώνει αφενός την αντικειμενική ευθύνη και αφετέρου την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ως προς το δεύτερο υπήρξε σοβαρή διχογνωμία. Υποστηρίχθηκε ότι ο κίνδυνος συναρτάται προς το μεταφερόμενο προϊόν· μεταφορά πετρέλαιο. Αν επιχειρήσουμε όμως να το εξετάσουμε από μια διαφορετική σκοπιά, η σύμβαση δε θα μπορούσε να αποφασίσει διαφορετικά παρά να υιοθετήσει την αρχή της ευθύνης του πλοιοκτήτη, και αυτό διότι συχνά ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου αλλάζει από λιμάνι σε λιμάνι, όπως επίσης και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Η σύμβαση όμως, αναγνωρίζοντας τα απρόβλεπτα συμβάντα που μπορεί να αντιμετωπίσει ο πλοιοκτήτης κατά τη μεταφορά του φορτίου, προβλέπει πως δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του στο ποσό των 3 εκατομμυρίων SDR (Special Drawing Rights) για πλοίο χωρητικότητας μέχρι 5000 κ.ο.χ., ενώ αν η χωρητικότητα

είναι μεγαλύτερη, η ευθύνη περιορίζεται στα 420 SDR επιπλέον του ποσού που αναφέρεται παραπάνω για κάθε επιπλέον μονάδα χωρητικότητας.

Το καθεστώς της σύμβασης CLC επικρίθηκε ως ανεπαρκές, καθώς δεν μπορούσε να παρέχει πλήρη αποζημίωση στα θύματα της ρύπανσης. Επομένως ήταν εμφανής η ανάγκη καθιέρωσης ενός συστήματος συμπληρωματικής αποζημίωσης και ο IMO προχώρησε στην υιοθέτηση μίας επιπλέον σύμβασης.

3.1.10. *FUND CONVENTION (CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR THE COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE)*

Στη Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (FUND), λόγω του συμπληρωματικού της χαρακτήρα και του συνδετικού δεσμού με την CLC, συμβαλλόμενα μέρη γίνονται μόνο κράτη-μέλη της σύμβασης CLC.

Κύριοι στόχοι της σύμβασης είναι η παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τη σύμβαση CLC και η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για ποσοστό της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με τη σύμβαση CLC, εκτός εάν η ρύπανση προκαλείται «εκ προθέσεως παράβαση» του πλοιοκτήτη.

Η σύμβαση αυτή παρέχει αποζημιώσεις σε πρόσωπα που ζημιώθηκαν από ρύπανση πετρελαίου και δεν έλαβαν πλήρη και επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC διότι: α) ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση σύμφωνα με τη σύμβαση CLC, β) ο πλοιοκτήτης βρίσκεται σε οικονομική αδυναμία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τη σύμβαση ευθύνης και γ) η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη σύμβαση ευθύνης.

Η σύμβαση FUND δεν προβαίνει σε αποζημιώσεις : α) εάν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εχθροπραξιών, β) εάν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο ή κυβερνητικό πλοίο που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, γ) ο μηνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή της ρύπανσης ήταν πλοίο ή πλοία και δ) η ζημιά είναι αποτέλεσμα ολικώς ή μερικώς της εσκεμμένης ή παράνομης πράξης του μηνυτή.

Μετά τις τελευταίες τροποποιήσεις η σύμβαση καταβάλλει αποζημίωση του ποσού των 203 εκατομμυρίων SDR (260 εκατομμύρια δολάρια), στο οποίο περιλαμβάνεται και το ποσό που καταβλήθηκε από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή του σύμφωνα με τη σύμβαση CLC. Οι πληρωμές αποζημίωσης καλύπτονται από τις εισφορές ιδιωτών ή επιχειρήσεων των κρατών-μελών τα οποία προμηθεύονται πετρέλαιο σε ποσότητες πάνω από 150.000 τόνους τον χρόνο (αρχική εισφορά 0,004 δολάρια ανά τόνο πετρελαίου). Από το 1985 το 80% περίπου των ετήσιων εισφορών καταβάλλεται από βιομηχανικά κράτη⁶⁵.

Αποζημίωση και από το CLC και από το Fund Convention δίνεται σε κυβερνήσεις και άλλες αρχές καθώς και ιδιωτικές εταιρείες και άτομα που έχουν υποστεί το κόστος της μόλυνσης λαμβάνοντας μέρος στις διαδικασίες καθαρισμού, ως αποτέλεσμα του κάθε προληπτικού μέτρου που πάρθηκε ή σε σχέση με τα λογικά μέτρα για να ανακάμψει το περιβάλλον. Αποζημίωση δίνεται πια και σε αυτούς που έχουν υποστεί φυσικές και οικονομικές απώλειες από την μόλυνση του πετρελαίου όπως οι ψαράδες ή όσοι ασχολούνται με την τουριστική βιομηχανία⁶⁶.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι βάσει της αρχής της αποζημίωσης – επανόρθωσης, ο αιτών αποζημίωση πρέπει να είναι μετά την αποζημίωση στην ίδια κατάσταση που ήταν πριν από αυτή. Σε αυτή την περίπτωση συναντάται πρόβλημα όταν η ζημιά υφίσταται σε φυσικούς πόρους που δεν είναι εμπορικά εκμεταλλεύσιμοι. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ασαφής υπολογισμούς μέσω προσέγγισης με συγκεκριμένες φόρμουλες/τύπους για να καταλογιστούν χρηματικές ή εμπορικές αξίες στους τομείς του θαλάσσιου περιβάλλοντος που φαίνεται να έχουν πληγεί από μια πετρελαιοκηλίδα.

Για να παρέχουν μια λογική προσέγγιση στο πρόβλημα του υπολογισμού της αποζημίωσης για ζημιά από πετρελαιοκηλίδα, τα CLC και FUND Conventions ακολουθούν την αρχή της οικονομικής απώλειας (Economic Loss Rule) που ακολουθεί τα πρότυπα της επαναφοράς και αποκατάστασης. Αυτό το concept βασίζεται στο ρεαλιστικό κόσμο και έχει σχεδιαστεί να ωφελήσει το περιβάλλον που

⁶⁵ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁶⁶ UNCTAD. Liability and Compensation for Ship – Source Oil Pollution. Ανασύρθηκε στις 25 Αυγούστου 2017 από: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlftlb20114_en.pdf.

έχει υποστεί τη βλάβη⁶⁷. Σύμφωνα με το Economic Loss Rule, μόνο το συμβαλλόμενο μέρος που έχει υποστεί ζημιά μπορεί να εισπράξει αποζημίωση για αυτή βάσει μόνο της συμβατικής απαίτησης και όχι βάσει της θεωρίας της αδικοπραξίας, όπως αμέλειας ή αντικειμενικής ευθύνης. Ο νόμος περί αδικοπραξίας παρέχει τη βάση για ανάκαμψη από τραυματισμό ή ζημιά της περιουσίας⁶⁸.

3.1.11. SUPPLEMENTARY FUND PROTOCOL

Το Supplementary Fund Protocol υιοθετήθηκε από τον IMO το 2003 για να εισάγει μια τρίτη βαθμίδα αποζημίωσης στα CLC και Fund Convention. Το πρωτόκολλο παρέχει επιπρόσθετη αποζημίωση για αναγνωρισμένες απαιτήσεις από το Fund Convention μέχρι του ποσού των 1157,2\$ εκατομμυρίων δολαρίων ανά περιστατικό και μέχρι στιγμής δεν έχει υπάρξει κάποιο περιστατικό που να απαιτήσει τέτοια αποζημίωση⁶⁹.

3.2. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

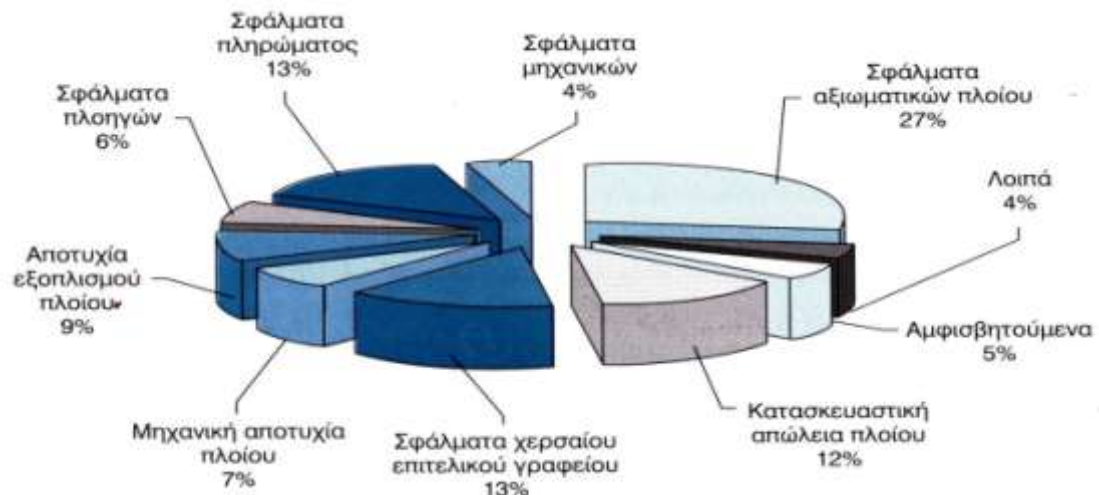
Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που σχετίζεται με την πρόκληση ατυχημάτων και τη ρύπανση είναι ο άνθρωπος. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία και όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί, περίπου το 60% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινα λάθη, ενώ μόλις το 30% στην κατάσταση του πλοίου. Η διάκριση αυτή δεν είναι απόλυτη αφού ο ανθρώπινος παράγοντας μπορεί να ευθύνεται και για λανθασμένους χειρισμούς των μηχανικών μερών του πλοίου ανεβάζοντας έτσι το ποσοστό ευθύνης του ανθρώπινου παράγοντα πάνω από 80%⁷⁰.

⁶⁷ The International Tanker Owners Pollution Federation. The Environmental Impact of Marine Oil Spills. Ανασύρθηκε στις 25 Ιουνίου 2017 από: <http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Papers/environ.pdf>.

⁶⁸ Bianco W.A. The Economic Loss Rule: Some Practical Consequences of the Distinction Between Contractual Duties and Other Legal Duties. Ανασύρθηκε στις 28 Ιουνίου 2017 από: https://www.dgslaw.com/images/materials/Bianco_EconomicRule.pdf.

⁶⁹ UNCTAD. Liability and Compensation for Ship – Source Oil Pollution. Ανασύρθηκε στις 25 Αυγούστου 2017 από: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlftlb20114_en.pdf.

⁷⁰ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.



Διάγραμμα 2: Αιτίες Ναυτικών Ατυχημάτων και Ποσοστά.

Πηγή: Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον.

Αυτά τα υψηλά ποσοστά ανάγκασαν τους διεθνείς οργανισμούς να στραφούν σε πακέτα προληπτικών μέτρων και στον καθορισμό της ποιότητας της ναυτικής εργασίας μέσω προτύπων. Από επιχειρηματική σκοπιά υποστηρίζεται ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι πολύ πιο σημαντικό αίτιο πρόκλησης ατυχημάτων στη θάλασσα παρά η ηλικία του πλοίου· και αυτό διότι ένα παλιό πλοίο που πληροί τις κατάλληλες προϋποθέσεις (τακτικές, έκτακτες συντηρήσεις, επιθεωρήσεις κ.α.) και διαθέτει σωστά εκπαιδευμένο πλήρωμα, μπορεί να λειτουργήσει εξίσου καλά με μια νέα κατασκευή.

Η ναυτική εργασία είναι ένας κλάδος που εμπεριέχει πολλές ιδιαιτερότητες. Οι ναυτικοί εργάζονται μακριά από το σπίτι τους, όπου το υπόλοιπο πλήρωμα πιθανώς να μιλάει άλλες γλώσσες και να έχει διαφορετικές θρησκευτικές πεποιθήσεις και πολιτισμικό background. Επιπροσθέτως, οι ναυτικοί δεν απομακρύνονται από το εργασιακό τους περιβάλλον ακόμα και όταν θεωρητικά έχει τελειώσει το ωράριό τους και είναι τρωτοί σε πρακτικές εκμετάλλευσης, καθώς βρίσκονται μακριά από τη χώρα τους από όπου μπορούν και να διεκδικήσουν τα δικαιώματά τους⁷¹. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι για τους ναυτικούς δεν υπάρχει ξεκάθαρος διαχωρισμός ανάμεσα στη

⁷¹ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

δουλειά και στην ψυχαγωγία καθώς βρίσκονται για μήνες μέσα στο πλοίο χωρίς διαφυγή⁷².

Οι αιτίες στις οποίες μπορεί να οφείλεται το ανθρώπινο λάθος ως συνέπεια του οποίου μπορεί να προκληθεί ένα ατύχημα μπορούν να ταξινομηθούν στις εξής κατηγορίες:

- ❖ Στις επιχειρηματικές και διοικητικές πιέσεις.
- ❖ Στη δυσκολία συνεννόησης μεταξύ γραφείου, πλοίου, ξηράς και μεταξύ των μερών του πληρώματος λόγω πολυγλωσσίας.
- ❖ Στην ανεπαρκή εκπαίδευση και έλλειψη εμπειρίας των πληρωμάτων και ιδιαίτερα νέων αξιωματικών.
- ❖ Στην προσαρμογή του ανθρώπου στις συνθήκες του πλοίου και τη χρήση των μηχανημάτων.
- ❖ Στην ανεπαρκή τήρηση φυλακής, λόγω υπέρβασης των ωραρίων και γραφειοκρατικών αναγκών.
- ❖ Στην ανεπάρκεια συντήρησης των μηχανημάτων ναυσιπλοΐας τουλάχιστον εν πλω λόγω της έλλειψης της ειδικότητας ηλεκτρολόγου σε πλοία.
- ❖ Στην πολύ μεγάλη κόπωση κατά τη διάρκεια των φορτοεκφορτώσεων ή λόγω κάλυψης πολλαπλών λειτουργικών αναγκών στο πλοίο.
- ❖ Σε εμπορικές πιέσεις.
- ❖ Στην κόπωση (fatigue), που νοείται η εξασθένηση των ψυχοσωματικών και νοητικών λειτουργιών του ναυτικού με συνέπεια τη μείωση των αντανακλαστικών του. Κύρια αιτία της κατάστασης αυτής είναι περιβαλλοντικοί και ψυχολογικοί παράγοντες.

Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των ανθρώπινων λαθών πρέπει να εξετασθούν οι παρακάτω σχέσεις:

- Ναυτικό ατύχημα και επίπεδο εκπαίδευσης.
- Ναυτικό ατύχημα και μέση θαλάσσια εμπειρία.
- Ναυτικό ατύχημα και σημαίες ευκαιρίας.

⁷² Seaways. Fatigue: IMO guidance. Ανασύρθηκε στις 26 Ιουλίου 2017 από: http://www.nautinst.org/filemanager/root/site_assets/forums/fatigue_forum/fatigue_-_imo_guidance.pdf.

- Ναυτικό ατύχημα και επίπεδο διοίκησης.

Με τον ανθρώπινο παράγοντα και την επίδραση του στα ναυτικά ατυχήματα ασχολούνται ο ΙΜΟ καθώς και ο ΙΛΟ μέσω της δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου για την αποτελεσματική διαχείριση του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία, με στόχο τη θαλάσσια ασφάλεια και την αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων⁷³.

3.2.1. *STCW CONVENTION (STANDARDS OF TRAINING CERTIFICATION AND WATCH KEEPING CONVENTION) – IMO*

Η Σύμβαση STCW, 1978 καθορίζει συγκεκριμένους κανόνες για μια ενιαία παγκόσμια εκπαίδευση, αξιολόγηση της ικανότητας, έκδοση πιστοποιητικών και ανανέωσή τους για τους επαγγελματίες ναυτικούς όλων των τάξεων, ενώ για πρώτη φορά δίνει στον ΙΜΟ τη δύναμη να ελέγχει και να αξιολογεί το επίπεδο της ικανότητας των ναυτικών και να απαγορεύει τον απόπλου πλοίου, όταν συγκεκριμένοι λόγοι το απαιτούν⁷⁴. Η σύμβαση αυτή είναι αποτέλεσμα των συνεπειών του ναυτικού ατυχήματος Amoco Cadiz⁷⁵ και στοχεύει κυρίως στα ακόλουθα:

- Τον καθορισμό προτύπων για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία εν πλω, τα οποία θα ήταν δυνατόν να γίνουν αποδεκτά σε παγκόσμια κλίμακα.
- Την αποδοχή και την εφαρμογή των πιστοποιητικών από το σύνολο των PSC.
- Την αποδοχή των νέων προτύπων εκπαίδευσης και οργάνωσης επί του πλοίου⁷⁶.

Στα πλαίσια του STCW και της εκπαίδευσης νοείται και η εξοικείωση των ναυτικών με τις νέες τεχνολογίες όπως το ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) ενός συστήματος που βοηθά την αποφυγή των συγκρούσεων. Τα

⁷³ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

⁷⁴ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁷⁵ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters371542>.

⁷⁶ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

πλαίσια εκπαίδευσης ήδη έχουν καθοριστεί, αλλά σε κάποιες χώρες δεν έχουν επιτευχθεί εκπαίδευση και εξοικείωση των ναυτικών με αυτά⁷⁷.

Ύστερα από την αναθεώρηση του 1995 ήρθαν αλλαγές που μπορούν να επικεντρωθούν στα εξής σημεία:

- Το επίπεδο επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών δεν εξειδικεύεται πλέον ανάλογα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις για επαγγελματική κατάρτιση της κάθε χώρας, αλλά προβλέπονται τόσο οι μέθοδοι όσο και τα κριτήρια για την αξιολόγηση της επαγγελματικής ικανότητας του κάθε υποψηφίου μέλους του πληρώματος. Προβλέπονται πλέον λεπτομερώς οι απαιτήσεις γνώσεων και επαγγελματικών ικανοτήτων για την απόκτηση των πιστοποιητικών.
- Η αναβάθμιση το ρόλου του IMO. Για πρώτη φορά ο IMO αναλαμβάνει τον έλεγχο για την πλήρη συμμόρφωση των κρατών μελών με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης.
- Η αναβάθμιση των ευθυνών των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Η εταιρεία έχει πλέον το βάρος της απόδειξης ότι τα πλοία της είναι επανδρωμένα με καταρτισμένους ναυτικούς και λειτουργούν κάτω από την Εθνική Νομοθεσία.
- Η αναβάθμιση του PSC. Πλέον οι επιθεωρητές του PSC έχουν τη δυνατότητα κράτησης πλοίου, και οι επιθεωρήσεις τους έχουν συμπληρωματικό χαρακτήρα αυτών της αρχής κράτους σημαίας.
- Η εναλλακτική πιστοποίηση. Υπάρχει πλέον ευχέρεια στην έκδοση πιστοποιητικών.
- Εκπαίδευση του προσωπικού των αλιευτικών πλοίων⁷⁸.

Η νέα σύμβαση και ο κώδικας ισχύουν για ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους με εξαίρεση εκείνων που υπηρετούν σε: α) πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία στόλου ή άλλα κρατικά πλοία που δεν απασχολούνται σε εμπορικές υπηρεσίες, β) αλιευτικά σκάφη, γ) θαλαμηγούς αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικές και ξύλινα πλοία παρωχημένης τεχνολογίας.

⁷⁷ Allianz. Safety and Shipping Review 2015. Ανασύρθηκε στις 04 Σεπτεμβρίου 2017 από: <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>.

⁷⁸ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

Με τις τροποποιήσεις του 1995 παρουσιάζεται ένα πακέτο μέτρων τα οποία έχουν ως στόχο να καλύψουν τα κενά της αρχικής σύμβασης και να προάγουν διεθνώς το επίπεδο των ναυτικών. Στα πλαίσια αυτά αναπτύσσονται τρεις σημαντικές ενότητες:

- ❖ Ομοιομορφία στα πρότυπα ικανότητας.
- ❖ Μέτρα εξασφάλισης της εφαρμογής της σύμβασης από τα κράτη μέλη.
- ❖ Ευθύνη για τις εταιρίες⁷⁹.

3.2.2. *ISM (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE) & SMS (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM) – IMO*

Ο ISM νοείται ο κώδικας για την προαγωγή της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου και της πρόληψης της μόλυνσης. Στόχος του είναι η δημιουργία διεθνών προτύπων για ασφαλές management και ασφαλή λειτουργία του πλοίου ώστε να προληφθεί η μόλυνση. Η εταιρεία πρέπει να συμμορφώνεται με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις του ISM και για την επιβεβαίωση της ορθής εφαρμογής του κώδικα εκδίδονται πιστοποιητικά: ένα για την εταιρεία που καλείται πιστοποιητικό συμμόρφωσης (document of compliance) και ένα για το πλοίο που καλείται safety management certificate, δηλαδή πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης⁸⁰.

Το ατύχημα του πλοίου Herald of Free Enterprise το 1978 οδήγησε στην υιοθέτηση του ISM. Το ατύχημα συνέβη εξαιτίας ανθρώπινου σφάλματος, καθώς η μπουκαπόρτα έμεινε ανοιχτή με αποτέλεσμα να πεθάνουν οι 193 από τους 539 επιβάτες και πλήρωμα του πλοίου⁸¹. Το 1994 κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης του IMO αποφασίστηκε η πρόσθεση ενός νέου κεφαλαίου στο παράρτημα της SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του ISM⁸². Στα πλαίσια του ISM περιλαμβάνεται η εφαρμογή ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης (Safety

⁷⁹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁸⁰ IMO. ISM Code. Ανασύρθηκε στις 27 Ιουνίου 2017 από: <http://www.imo.org/en/Publications/PublishingImages/PagesfromEB117E.pdf>.

⁸¹ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters371542>.

⁸² Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

Management System, SMS) που αποτελεί θεσμικό πλαίσιο για ασφαλέστερες μεταφορές και συνεπώς αποφυγή ατυχημάτων⁸³.

Ο SMS συνεπάγεται ένα δομημένο και πιστοποιημένο σύστημα το οποίο καθιστά το προσωπικό της εταιρείας ικανό να εφαρμόσει αποτελεσματικά την πολιτική της ασφαλούς και περιβαλλοντικής προστασίας⁸⁴. Η εταιρεία σύμφωνα με τον SMS πρέπει να μπορεί να παρέχει όλα τα απαραίτητα κεφάλαια – οδηγίες και για τα πλοία της και για τα γραφεία της και να μπορεί να προσφέρει υποστήριξη στα πλοία από την ξηρά. Κάθε εταιρεία πρέπει να έχει ορίσει συγκεκριμένο ή συγκεκριμένα άτομα στην ξηρά που να έχουν άμεση πρόσβαση στα υψηλότερα στελέχη της διοίκησης της ναυτιλιακής και να είναι υπεύθυνοι για την παρακολούθηση και εφαρμογή του SMS⁸⁵.

Σύμφωνα με τον ISM η πολιτική που ακολουθεί η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να θέτει μεταξύ άλλων τους ακόλουθους στόχους:

- Ασφάλεια των πλοίων.
- Αποφυγή ατυχημάτων.
- Αποφυγή ρύπανσης του περιβάλλοντος.
- Αποφυγή ζημιάς στην περιουσία.

Συνεπώς, η μέθοδος επίτευξης των προαναφερθέντων στόχων καθιστά αναγκαίο η πολιτική της εταιρείας να επικεντρώνεται :

- Στη βελτίωση της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας (πλοίου-ξηράς).
- Στη συμμόρφωση των πλοίων με τους υποχρεωτικούς διεθνείς και εσωτερικούς κανονισμούς και συστάσεις.
- Στην υιοθέτηση των οδηγιών και των προτύπων που συνιστώνται.

⁸³ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

⁸⁴ IMO. ISM Code. Ανασύρθηκε στις 27 Ιουνίου 2017 από: <http://www.imo.org/en/Publications/PublishingImages/PagesfromEB117E.pdf>.

⁸⁵ Union of Greek Ship-owners. Prevention of Environmental Pollution by Ships Regulatory and Compensation Regimes and Industry Standards. Ανασύρθηκε στις 17 Ιουλίου 2017 από: <http://nee.gr/downloads/93UGS%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>.

- Στην ύπαρξη κανόνων που στοχεύουν στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων.
- Στην εξασφάλιση εργασιακού περιβάλλοντος αυξημένης ασφάλειας.
- Στην ενημέρωση του προσωπικού για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, για την αποφυγή των οποίων καθιερώνονται προληπτικά μέτρα⁸⁶.

Η αξία του ISM έγκειται στο ότι καθιερώνει ένα διεθνές πρότυπο για τη διαχείριση και τη λειτουργία των πλοίων με τη θέσπιση ενός συνόλου λειτουργικών κανόνων, που άπτονται όλου του οργανωτικού φάσματος της διοίκησης, τόσο της διαχειρίστριας εταιρείας όσο και των πλοίων που εξαρτώνται από αυτήν και αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης⁸⁷.

Ο έλεγχος της μη συμμόρφωσης ως προς τις διατάξεις του κώδικα πραγματοποιείται από το PSC, πάντα σε συνδυασμό με την εφαρμογή των κανονισμών STCW, SOLAS και MARPOL⁸⁸. Ουσιαστικά ο ISM επιβάλλει την ορθή τήρηση των ήδη υπαρχουσών διεθνών συμβάσεων και κυρίως των STCW, MARPOL και SOLAS. Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας αφορά στις γραπτές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται πιστά και αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς, όπως:

- ❖ Σχεδιασμός φόρτωσης και εκφόρτωσης (loading and discharging plans.)
- ❖ Σχεδιασμός ταξιδιού (passage plan).
- ❖ Διαδικασίες ελέγχου πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (check lists).
- ❖ Ανταλλαγή στοιχείων με τους πλοηγούς (pilot cards).
- ❖ Επικοινωνία πλοίου – γραφείου – ναυλωτών.
- ❖ Διαδικασίες ολικού ελέγχου από τον Πλοίαρχο κ.λπ.

Προκειμένου μια εταιρεία να προχωρήσει στην υλοποίηση και αποτελεσματική εφαρμογή του ISM/SMS, θα πρέπει πρώτα να έχει πεισθεί για τα οφέλη που θα αποκομίσει. Τα οφέλη αυτά μπορούν να συνοψιστούν στους εξής τομείς:

- Λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και κατ' επέκταση βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών.

⁸⁶ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

⁸⁷ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

⁸⁸ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

- Μεγαλύτερος βαθμός συμμόρφωσης και εναρμόνισης με τις ισχύουσες διεθνείς συνθήκες και κανόνες.
- Υιοθέτηση μιας σειράς μέτρων για την αποτροπή και τον περιορισμό των ατυχημάτων στο προσωπικό καθώς και για την αποσόβηση ενδεχόμενων ζημιών ή απωλειών στα πλοία, στον εξοπλισμό ή στο φορτίο τους.
- Μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της εταιρείας.
- Εκτέλεση της μεταφορικής υπηρεσίας με υψηλότερο βαθμό ασφάλειας και αξιοπιστίας, με απόρροια την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας.
- Ανάπτυξη διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου που εξασφαλίζουν την έγκαιρη αναγνώριση τυχόν σφαλμάτων, προβλημάτων και παραλείψεων τόσο στο πλοίο όσο και στην εταιρεία⁸⁹.

3.2.3. ILO ORGANIZATION (INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION)

Ο ILO είναι ο διεθνής οργανισμός ο οποίος διατυπώνει πρότυπα εργασίας υπό μορφή συνθηκών και συστάσεων, καθορίζει το κατώτατο επίπεδο των βασικών δικαιωμάτων εργασίας, όπως την κατάργηση της καταναγκαστικής εργασίας, την ισότητα ευκαιριών και μεταχείρισης. Ακόμη προωθεί την ανάπτυξη οργανώσεων από την πλευρά των εργοδοτών αλλά και των εργαζομένων καθώς επίσης παρέχει στις οργανώσεις αυτές υπηρεσίες γνωμοδοτικού χαρακτήρα.

Οι αντικειμενικοί στόχοι του ILO μπορούν να συνοψισθούν στους ακόλουθους:

- Η διατύπωση προτύπων, κανόνων και προγραμμάτων για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ζωής, για την αύξηση των θέσεων εργασίας και για την προώθηση των βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων.
- Η δημιουργία διεθνών προτύπων εργασίας με τα οποία πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται τα κράτη κατά την εφαρμογή τους.
- Η παροχή τεχνικής βοήθειας σε ζητήματα κοινωνικής πολιτικής, διοίκησης εκπαίδευσης και αξιοποίησης του εργατικού δυναμικού.
- Η υποστήριξη συνεταιριστικών οργανώσεων και αγροτικών βιομηχανιών.

⁸⁹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

- Η διεύρυνση των κοινωνικών προβλημάτων που προκαλεί ο διεθνής ανταγωνισμός, η ανεργία, η υποαπασχόληση, οι εργασιακές και βιομηχανικές σχέσεις, η οικονομική ανάπτυξη και οι αλλαγές στην τεχνολογία.
- Η προστασία των μεταναστών διεθνώς και η ανάδειξη της εργασίας ως συντελεστή για τη λήψη κοινωνικοοικονομικών αποφάσεων.

Ο ILO θεσμοθετεί και προωθεί τη δημιουργία συνθηκών και διεθνών προτύπων εργασίας μέσα από τη συνεργασία με άλλους διεθνείς οργανισμούς ανάλογα με τον τομέα στον οποίο επιθυμεί εφαρμογή κάποιων κανόνων. Χαρακτηριστική είναι η συνεργασία του με τον IMO για τα ναυτικά θέματα⁹⁰.

3.2.3.1. MLC (MARITIME LABOR CONVENTION)

Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC) είναι μια σύμβαση του ILO, η οποία δημιουργήθηκε το 2006 ως τέταρτος πυλώνας του διεθνούς ναυτικού δικαίου και ενσωματώνει «όλα τα πρόσφατα ισχύοντα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και συστάσεων ναυτικής εργασίας, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που βρίσκονται και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας». Οι άλλοι πυλώνες είναι οι SOLAS, MARPOL και STCW. Οι συνθήκες ισχύουν για όλα τα πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια των συμβαλλόμενων μερών της συνθήκης καθώς και για όλα τα κράτη που φέρουν τη σημαία του κράτους μέλους.

Η σύμβαση αποτελείται από δεκαέξι άρθρα που περιέχουν γενικές διατάξεις καθώς και έναν κώδικα. Ο κώδικας αποτελείται από πέντε τίτλους κατά τους οποίους οι ειδικές διατάξεις ομαδοποιούνται ανά κριτήριο:

- ❖ Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία των ναυτικών σε πλοίο.
- ❖ Τίτλος 2: Όροι απασχόλησης.
- ❖ Τίτλος 3: Διαμονή, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, σίτιση και τροφοδοσία.
- ❖ Τίτλος 4: Προστασία της υγείας και της ευημερίας, ιατρική περίθαλψη και προστασία της κοινωνικής ασφάλισης.
- ❖ Τίτλος 5: Συμμόρφωση και επιβολή.

⁹⁰ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

Για κάθε τίτλο υπάρχουν γενικά κριτήρια, τα οποία εξειδικεύονται περαιτέρω σε υποχρεωτικούς κανονισμούς (κατάλογος Α), καθώς και κατευθυντήριες γραμμές (κατάλογος Β). Οι κατευθυντήριες γραμμές σχηματίζουν γενικά τη μορφή εκτέλεσης του κανονισμού σύμφωνα με τις απαιτήσεις, ενώ τα μέλη είναι ελεύθερα να έχουν διαφορετικά μέτρα εφαρμογής. Οι κανονισμοί πρέπει κατ' αρχήν να εφαρμοστούν πλήρως, αλλά μια χώρα μπορεί να εφαρμόσει μια «ουσιαστικά ισοδύναμη» ρύθμιση, την οποία θα πρέπει να δηλώσει κατά την επικύρωση. Τα θέματα αυτά καθορίζονται μόνο από το πλήρωμα και τις εταιρείες.

Ενώ οι συντάκτες της MLC την αποκάλεσαν τον τέταρτο πυλώνα της θαλάσσιας πολιτικής, πολλοί ναυτικοί και φορείς του κλάδου την είδαν ως μια μάλλον αδύναμη σύμβαση η οποία δεν αλλάζει ουσιαστικά τη ζωή στη θάλασσα. Μερικοί ναυτικοί επικρίνουν τη σύμβαση, λέγοντας ότι δεν είναι αρκετά δυναμική, δεν αντιμετωπίζει τα πραγματικά προβλήματα και δεν περιζώνει τις σημαντικές ανάγκες των ναυτικών, όπως αξιοπρεπούς μεγέθους καμπίνες, άδεια παραμονής στην ακτή και ώρες ανάπαυσης, με την υπαγωγή τους στις κατευθυντήριες γραμμές (κατάλογος Β) της σύμβασης ή ακόμη χειρότερα με το να μην τις αντιμετωπίζει καθόλου⁹¹.

3.2.4. *ITF (INTERNATIONAL TRANSPORT FEDERATION)*

Ο ITF αποτελεί τον διεθνή οργανισμό που εργάζεται για την προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων στις μεταφορές σε διεθνές επίπεδο. Πρόκειται για τη διεθνή ένωση εργατικών σωματείων από 136 χώρες σε κάθε μέρος του κόσμου, στον κλάδο των μεταφορών, η οποία λειτουργεί ως ανεξάρτητος, μη κερδοσκοπικός οργανισμός και εκπροσωπεί περισσότερα από 5 εκατομμύρια μέλη.

Θέτει στους πλοιοκτήτες προϋποθέσεις για την απασχόληση των εργαζομένων και επιβάλλει υψηλά πρόστιμα, ακόμα και απαγόρευση απόπλου, για όσους δε συμμορφώνονται με τους κανονισμούς της. Πραγματοποιεί ελέγχους για να εξακριβώσει ποιες είναι οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων μέσα στα πλοία, με επισκέψεις σε αυτά όταν προσεγγίσουν κάποιο λιμάνι. Ο ITF παρέχει το ανάλογο πιστοποιητικό στα πλοία εκείνα που τηρούν τους κανονισμούς του.

⁹¹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

Ο ITF στρέφεται ιδιαίτερα εναντίον του καθεστώτος των σημαίων ευκαιρίας καθώς αυτές αφήνουν περιθώρια με το συχνά παρατηρούμενο ελλιπές νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν, για δυσμενείς συνθήκες εργασίας και ελλιπή λήψη μέτρων προστασίας των εργαζομένων. Τα πλοία που φέρουν σημαία ευκαιρίας παρουσιάζουν δυνατότητα πρόσληψης ναυτικών από αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίοι συνήθως δεν διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα. Λόγω της υψηλής ανεργίας στις χώρες καταγωγής τους δεν θέτουν ιδιαίτερες προϋποθέσεις προκειμένου να εργαστούν, οι δε αμοιβές τους ακολουθούν τον δείκτη τιμών καταναλωτού της χώρας προέλευσης τους και είναι σημαντικά χαμηλότερες από τις αντίστοιχες που απαιτούνται από ναυτικούς χωρών με ρυθμιζόμενη ναυτιλία⁹².

3.3. ISGOTT (INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS)

Ο Διεθνής Οδηγός Ασφάλειας Δεξαμενόπλοιων και Τερματικών Εγκαταστάσεων Πετρελαίου, γνωστός και ως I.S.G.O.T.T. συστάθηκε από τους International Chamber of Shipping (ICS) και Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) με σκοπό την παροχή οδηγιών στο προσωπικό των δεξαμενόπλοιων και των εγκαταστάσεων, ώστε να κατοχυρωθεί η ασφάλεια των εργασιών που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά και το χειρισμό των πετρελαιοειδών. Η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου πρέπει να είναι πάντα σε θέση να παρέχει θετική υποστήριξη, πληροφορίες και οδηγίες στον πλοίαρχο, ο οποίος έχει αναλάβει την καθημερινή διεύθυνση του πλοίου και η διεύθυνση της τερματικής εγκατάστασης πρέπει να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό της γνωρίζει το ενδιαφέρον της για την εφαρμογή ασφαλών μεθόδων εργασίας. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι οι παρεχόμενες οδηγίες εφαρμόζονται με την προϋπόθεση ότι δεν αντίκεινται σε κάποιο κανονισμό (εθνικό, τοπικό ή της τερματικής εγκατάστασης) και ότι αυτοί τους οποίους αφορά πρέπει να εξασφαλίζουν ότι είναι ενήμεροι σχετικά με κάθε τέτοια απαίτηση. Στα κεφάλαια του, εμπεριέχονται οι κίνδυνοι που ενέχουν τα πετρελαιοειδή, οι προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται στα δεξαμενόπλοια είτε βρίσκονται εν πλω είτε εν ορμώ, η λειτουργία του συστήματος I.G.S. κ.ά.⁹³.

⁹² Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

⁹³ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

3.4. OPA (OIL POLLUTION ACT)

Η οικολογική καταστροφή που προκάλεσε το ατύχημα του Exxon Valdez το 1989, οδήγησε στην πρώτη καθιέρωση πολιτικής και κανόνων από αρχές του PSC με πολλές διεθνείς συνέπειες. Αυτοί οι κανόνες αποτελούν την OPA, 1990 των Ηνωμένων Εθνών⁹⁴. Το ατύχημα συνέβη εξαιτίας ανθρώπινου λάθους λόγω αναποτελεσματικής βάρδιας-παρατηρητηρίου, φτωχών υπηρεσιών ναυσιπλοΐας τήρησης φυλάκων, μη λειτουργικών ραντάρ, μειωμένου πληρώματος, έλλειψης εποπτείας της ακτής, έλλειψης επίγνωσης της κατάστασης κ.ά., και είχε ως αποτέλεσμα την έκχυση 11 εκατομμυρίων gallons πετρελαίου σε έναν παρθένο κολπίσκο, δημιουργώντας μια από τις χειρότερες οικολογικές καταστροφές⁹⁵.

Η OPA δημιούργησε ένα αναλυτικό πρόγραμμα για την πρόληψη, αντιμετώπιση, ευθύνη και αποζημίωση για τα περιστατικά μόλυνσης από πετρέλαιο μέσα στα ύδατα των Ηνωμένων Εθνών. Μερικές από τις αλλαγές που επέφερε η OPA είναι ότι έθεσε κατασκευαστικά standards για τα πλοία (double hull), απαιτήσεις για τις άδειες και τα πιστοποιητικά εργασίας και επάνδρωσης του πληρώματος, δημιούργησε το εθνικό National Oil Spill Liability Trust Fund (αποζημίωσης μέχρι 1\$ δισεκατομμύριο ανά ναυτικό ατύχημα), απαίτησε την ύπαρξη σχεδίου έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος tanker, συνέδεσε τις άδειες οδήγησης του πλοίου με τις άδειες των ναυτικών και απαίτησε ύστερα από κάποιο ναυτικό ατύχημα εξετάσεις του πληρώματος για ποσοστά αλκοόλ και ναρκωτικών⁹⁶.

Σύμφωνα με την OPA κάθε πλοίο ή εγκατάσταση που ευθύνεται για έκχυση πετρελαίου στη θάλασσα για οποιοδήποτε λόγο, συμπεριλαμβανομένου και του ατυχήματος, πρέπει να αναλάβει τα έξοδα απομάκρυνσης του πετρελαίου και τα έξοδα αποκατάστασης της ζημιάς που προκάλεσε. Εξαιρέση αποτελούν τα κρατικά σκάφη, οι Onshore εγκαταστάσεις που έγκεινται στο νόμο για το Trans-Alaska

⁹⁴ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters371542>.

⁹⁵ SSY Consultancy & Research Ltd. The Costs to Users Substandard Shipping. Ανασύρθηκε στις 09 Ιουλίου 2017 από: <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/1827388.pdf>.

⁹⁶ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters 371542>.

Pipeline Authorization Act και οι απορρίψεις από τοπικό, κρατικό ή ομοσπονδιακό νόμο. Η OPA ορίζει τα όρια ευθύνης και αποζημίωσης για το κόστος αφαίρεσης μιας πετρελαιοκηλίδας τα οποία διαφοροποιούνται για αυτούς που συμμορφώνονται με τους κανόνες double hull / double bottom και για αυτούς που δεν συμμορφώνονται. Συγκεκριμένα, για τα πλοία μονού τοιχώματος (έστω κι αν διαθέτουν double bottom, και ανάποδα) η αποζημίωση μπορεί να ανέλθει αναλόγως του μεγέθους της ζημιάς στα 3.000\$ ανά gross ton, ενώ στα πλοία που διαθέτουν double hull και double bottom στα 1.900\$ ανά gross ton⁹⁷.

Σταδιακά απαγορεύτηκε η είσοδος στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ σε όσα δεξαμενόπλοια δεν είναι διπλού τοιχώματος. Μολονότι οι διατάξεις της OPA αφορούν αποκλειστικά την εγχώρια ναυτιλία, εντούτοις αρκετές από αυτές έχουν άμεση επίδραση και στα αλλοδαπά εμπορικά πλοία που πραγματοποιούν μεταφορές στις ΗΠΑ. Ευνόητο είναι ότι ο νόμος εφαρμόζεται όχι μόνο στα δεξαμενόπλοια αλλά και σε όλα τα πλοία που καταπλέουν στα αμερικανικά ύδατα και λιμάνια.

Από τη στιγμή που τέθηκε σε ισχύ η OPA εφαρμόζεται πλέον μια μονομερής πολιτική στις ΗΠΑ σε ότι αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία παραμερίζει μάλιστα σε μεγάλο βαθμό τις υπάρχουσες διεθνείς και περιφερειακές συμβάσεις, καθώς και το πεδίο εφαρμογής τους. Συγκεκριμένα, σε σχέση με τα ατυχήματα η OPA αναφέρεται ρητά στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και το επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (title VI) και περιέχει προβλέψεις για χρήση πλοηγών και συνοδών (ρυμουλκών) πλοίου, καθορίζει μέσω του IMO ελάχιστες αποδεκτές προδιαγραφές ικανότητας πλοιάρχου και πληρώματος, καθώς και εν γένει την επάνδρωση αλλοδαπών πλοίων που προσεγγίζουν τα αμερικανικά λιμάνια και προβλέπονται αυστηρότεροι κοινά αποδεκτοί κανονισμοί ελέγχου και επιθεωρήσεων από την πλευρά των νηογνομόνων. Επιπλέον, σύμφωνα με την OPA οι σταθμοί εκφόρτωσης στην ανοιχτή θάλασσα αποτελούν περιβαλλοντικά ανώδυνο τρόπο ελλιμενισμού και φορτοεκφόρτωσης σε σχέση με την απευθείας παράδοση είτε σε terminals είτε σε φορτηγίδες. Οι σταθμοί αυτοί παρέχουν

⁹⁷ Office of the Legislative Counsel, U.S. House of Representatives. Oil Pollution Act of 1990. Ανασύρθηκε στις 5 Πουλίου 2017 από: <https://legcounsel.house.gov/Comps/Oil%20Pollution%20Act%20Of%201990.pdf>.

μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία στο περιβάλλον διότι μειώνουν σε σημαντικό βαθμό τα ποσοστά ατυχημάτων όπως προσαράξεις, συγκρούσεις και εκρήξεις.

Η νέα αυτή νομοθεσία εξετάζει και το ζήτημα της αποτελεσματικής αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης, με την καθιέρωση σχεδίου άμεσης επέμβασης. Το σύγχρονο management απαιτεί ο πλοίαρχος και το πλήρωμα να είναι σωστά ενημερωμένοι ιδίως μάλιστα κατά τις κρίσιμες στιγμές για την πλήρη ενεργοποίηση του συστήματος Vessel's Response Plan (VRP) για την καλύτερη αντιμετώπιση ενός περιστατικού ρύπανσης. Ένα VRP πρέπει να καλύπτει τα εξής:

- Καθορισμό του Qualified Individual, δηλαδή ενός ιδιωτικού φορέα που θα αναλάβει την επιχείρηση αντιμετώπισης της ρύπανσης.
- Ακριβή καθορισμό της ποσότητας πετρελαίου που αναμένεται να διαρρεύσει στη χειρότερη περίπτωση ατυχήματος.
- Περιγραφή εκπαίδευσης και γυμνασιών.
- Εξασφάλιση ιδιωτικών κεφαλαίων για άμεση ανταπόκριση σε περίπτωση ατυχήματος.
- Διαδικασία ειδοποίησης.
- Εξοπλισμό περιορισμού πετρελαιοκηλίδων επί του πλοίου.

Η αναταραχή που προκάλεσε η OPA στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα οφείλεται πρώτον στην καθιέρωση των διπλών τοιχωμάτων ή/και διπλών πυθμένων στα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται στα αμερικανικά ύδατα και λιμάνια, εφαρμόζοντας μια χρονική περίοδο σταδιακής απόσυρσης (phasing-out schedule) των παλαιάς τεχνολογίας tankers και δεύτερον στην εφαρμογή του καθεστώτος απεριόριστης ευθύνης (unlimited liability) για αυτόν που θα προκαλέσει θαλάσσια ρύπανση, με όλες τις οικονομικές επιπτώσεις που απορρέουν από αυτό. Καθιερώνεται η αποκλειστική ευθύνη του πλοιοκτήτη, διαχειριστή ή εφοπλιστή (για πλοία) και του διαχειριστή (για εγκαταστάσεις) σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρελαιοειδή με σκοπό την κάλυψη των εξόδων απορρύπανσης μιας περιοχής αλλά και των ζημιών που προκύπτουν στους φυσικούς πόρους.

Το γεγονός ότι η νομοθεσία OPA εκχωρεί το δικαίωμα στις πολιτείες των ΗΠΑ να επιβάλλουν οποιοδήποτε όριο προστίμων θεωρούν αυτές ικανοποιητικό στους υπεύθυνους πρόκλησης της ρύπανσης για την αποκατάσταση των ζημιών, αποτέλεσε

έναν από τους κύριους λόγους που οι ΗΠΑ δεν προχώρησαν στην επικύρωση των τροποποιήσεων των συμβάσεων CLC 1969 και FUND 1971 του IMO.

Οι οικονομικές συνέπειες της εφαρμογής των δυο βασικών διατάξεων της OPA '90 είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Η ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων με διπλό κέλυφος αυξάνει το κόστος κατασκευής τουλάχιστον κατά 20% σε σχέση με τον συμβατικό τρόπο. Το παραπάνω συμπέρασμα σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το σταθερό κόστος για ένα δεξαμενόπλοιο αποτελεί το 50% των συνολικών ετήσιων εξόδων του, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η νέα κατάσταση έχει δραματικές επιπτώσεις στην αγορά των τάνκερ, καθώς το συνολικό ετήσιο κόστος ενός double hull/double bottom αυξάνεται κατά 10% σε σχέση με ένα συμβατικό δεξαμενόπλοιο. Το κόστος κατασκευής δεξαμενόπλοιων ανεβαίνει αισθητά με αποτέλεσμα να αυξηθεί το κόστος των εισαγωγών πετρελαίου στις ΗΠΑ.

Παράλληλα, η δανειοδότηση για την κατασκευή DH/DB πλοίων καθώς και οι μετασκευές πλοίων μεγάλου tonnage είναι πιο δύσκολη. Οι αυξήσεις στο κόστος κατασκευής και ναύλωσης επιδρούν και στο κόστος ασφάλισης από τα P&I Clubs. Για λόγους προστασίας των συμφερόντων τους, αλλά και αντιμετώπισης πιθανών υψηλών απαιτήσεων, τα P&I επέβαλαν μια πρόσθετη χρέωση κατά 32 cents/per GRT ανά ταξίδι για όλα τα τάνκερ που μεταφέρουν πετρέλαιο στις ΗΠΑ και κατά 16 cents για τα δεξαμενόπλοια που προσεγγίζουν των αποκλειστική οικονομική ζώνη ή μεταφορτώνουν στο LOOP όταν πραγματοποιούν περισσότερα από 10 ταξίδια το χρόνο.

Τέλος, τα εμπορικά πλοία άνω των 300 GRT για να μπορούν να εισέλθουν στα λιμάνια των ΗΠΑ πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το πιστοποιητικό οικονομικής ευθύνης. Με αυτόν τον τρόπο αποδεικνύουν ότι είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις ενδεχόμενες χρηματικές αποζημιώσεις στο έπακρον. Απλή κατοχή του πιστοποιητικού δεν εξασφαλίζει τον πλοιοκτήτη, εάν αυτή δε συνοδεύεται από την αντίστοιχη ασφαλιστική κάλυψη. Επομένως, η απόκτηση του πιστοποιητικού συνεπάγεται κόστος. Τα P&I με την υποστήριξη του IACS δεν είναι διατεθειμένα να εκδώσουν πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης πάνω από τα διεθνή ισχύοντα όρια που θέτουν τα πρωτόκολλα 1984 των συμβάσεων CLC και FUND. Γεγονός είναι ότι τα περισσότερα ασφαλιστικά συστήματα καλύπτουν μόνο το θέμα του πιστοποιητικού

που απαιτεί η αμερικανική ακτοφυλακή (υπό τους περιορισμούς της OPA) και σχεδόν αγνοούν το ζήτημα της απεριόριστης ευθύνης⁹⁸.

Τα ατυχήματα Prestige 2002 και Erika 1999 συνέβησαν και τα δύο σχεδόν στο ίδιο σημείο σε ευρωπαϊκά ύδατα με αποτέλεσμα την έκχυση πετρελαίου στις ακτές της Γαλλίας και της Ισπανίας. Τα γεγονότα αυτά έφεραν πολιτικές αναταραχές με αποτέλεσμα το Eur-OPA, το ισοδύναμο μέτρο της OPA για την Ευρώπη. Αυτά τα δύο ατυχήματα σε συνδυασμό με το Exxon Valdez προκάλεσαν την επιτάχυνση της απόσυρσης των πλοίων μονού τοιχώματος (single hulled vessels)⁹⁹. Στην ουσία το Eur-OPA απαιτούσε τη σταδιακή απόσυρση των Pre-Marpol τάνκερ στα 23 χρόνια (ή μέχρι το έτος 2005) και τα single hulled τάνκερ στα 28 χρόνια (ή μέχρι το 2013)¹⁰⁰

3.4.1. *DH (DOUBLE HULL)/DB (DOUBLE BOTTOM)*

Οι υποστηρικτές των DH και DB υποστηρίζουν ότι χάρη σε αυτά αποφεύγονται οι διαρροές σε περίπτωση προσαράξεων ή συγκρούσεων σε περιοχές πυκνής κίνησης. Η κατασκευαστική αντοχή του πλοίου αυξάνεται, αυξάνοντας έτσι την ικανότητά του να επιζήσει μετά από ένα ατύχημα. Αντίθετα, οι επικριτές της μεθόδου αυτής λένε ότι η προστασία των δεξαμενών λόγω του DH/DB μπορεί να επιτευχθεί μόνο όταν το πλοίο έχει ταχύτητα μικρότερη των 4 κόμβων ανά ώρα, γεγονός απίθανο καθώς η πιο πιθανή ταχύτητα είναι 7,3 κόμβου/ώρα. Επομένως, πιστεύεται ότι τα DH/DB προσφέρουν προστασία σε περίπτωση μη σφοδρής σύγκρουσης (low impact). Επιπλέον, οι αντίπαλοι το DH/DB υποστηρίζουν ότι στο κενό μεταξύ των δυο σκαφών συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες αερίων και καθώς η περιεκτικότητα σε οξυγόνο είναι μεγάλη, η δημιουργία σπινθήρων και η διαφυγή από τις ρωγμές εκρηκτικών αερίων μπορούν να προκαλέσουν εκρήξεις με τα γνωστά αποτελέσματα. Τέλος, η πρόσβαση στον κενό χώρο ανάμεσα στα εξωτερικά περιβλήματα και στις

⁹⁸ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

⁹⁹ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters371542>.

¹⁰⁰ SSY Consultancy & Research Ltd. The Costs to Users Substandard Shipping. Ανασύρθηκε στις 09 Ιουλίου 2017 από: <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/1827388.pdf>.

δεξαμενές είναι δύσκολη και η χρήση τους ως δεξαμενές έρματος μπορεί να προκαλέσουν διάβρωση¹⁰¹.

3.5. UNCLOS (UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA)

Παράλληλα με τις άλλες δραστηριότητες του, ο ΙΜΟ ανέπτυξε επιχειρηματικές δραστηριότητες και σχέσεις με διάφορους οργανισμούς που δεν συνδέονται με κάποιου τύπου καθεστώς με τα Ηνωμένα Έθνη, αλλά αποτελούν ιδιωτικούς οργανισμούς (μη διακυβερνητικούς) ή και διεθνείς ενώσεις. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η ενεργή συμμετοχή της Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας (με τις δυο πρώτες των ετών 1958 και 1960 αλλά και την τελευταία του έτους 1982, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1995) στις συνδιασκέψεις του ΙΜΟ¹⁰². Η UNCLOS δεν δημιουργεί κάποιον καινούριο τεχνικό κανόνα ή κανόνα ασφαλείας αλλά αναφέρεται στα standards που έχουν συμφωνηθεί μέσα στα πλαίσια λειτουργίας του ΙΜΟ. Η UNCLOS ωθεί τα μέλη της να συνεργαστούν σε μια παγκόσμια βάση με σκοπό να εφαρμοστούν από κοινού μέτρα και κανονισμοί. Η UNCLOS είναι η πρώτη προσπάθεια με σκοπό τη ρύθμιση της εκμετάλλευσης/χρήσης του ωκεανού, με σκοπό την καθοδήγηση προς μια ομοιόμορφη εξέλιξη των διεθνών κανονισμών και standards που σχεδιάστηκαν και υιοθετήθηκαν στα πλαίσια των συμβάσεων του ΙΜΟ¹⁰³.

Η UNCLOS θεωρείται προσωρινό σώμα κάτω από τη δικαιοδοσία της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ, και της οποίας η κύρια ενασχόληση είναι η κατανομή των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των παράκτιων κρατών και όχι τεχνικής φύσης ζητήματα του θαλάσσιου χώρου. Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δίνει μεγάλη σημασία κυρίως στη ρύπανση από τα πλοία, αντίθετα με τον ΙΜΟ που έχει ως αντικείμενό του όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης. Οι τρεις Συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations

¹⁰¹ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

¹⁰² Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹⁰³ Mihnave – Natova A. The Relationship between United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions. Ανασύρθηκε στις 28 Ιουλίου 2017 από: http://www.un.org/depts/los/nippon/unnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/natova_0506_bulgaria.pdf.

Conferences on the Law of the Sea – UNCLOS I, II, III) διαμορφώνουν το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην Τρίτη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις «διατρέχουν» πια ολόκληρο το κείμενο, ενώ ένα αμιγές τμήμα του κειμένου (Μέρος XII) είναι αφιερωμένο στην «προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος». Οι περιβαλλοντικές διατάξεις της νέας σύμβασης συγκεντρώνουν χαρακτηριστικά που τις καθιστούν ίσως το σημαντικότερο τμήμα του σύγχρονου διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου της θάλασσας (International Environmental Law of the Sea). Ενδεικτικά επισημαίνεται ότι οι προαναφερθείσες ρυθμίσεις:

- Αποτελούν επιτυχή συνδυασμό κωδικοποίησης, αλλά και προοδευτικής ανάπτυξης του περιβαλλοντικού δικαίου.
- Καλύπτουν συνολικά τον θαλάσσιο χώρο του πλανήτη.
- Περιλαμβάνουν όλες τις προσβολές και πηγές υποβάθμισης της θάλασσας.
- Καλύπτουν προστατευτικά το σύνολο του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Αναφέρονται στην προστασία της υποθαλάσσιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η Σύμβαση του 1982 ανάγει ως καίρια μέθοδο αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης την παγκόσμια συνεργασία παράλληλα με την περιφερειακή, όπου η στρατηγική αυτή κρίνεται σκόπιμη και αποδοτική. Στο πλαίσιο της διεθνούς συνεργασίας προβλέπεται:

- Υποχρέωση των κρατών για «γνωστοποίηση επικείμενου κινδύνου ζημιάς ή πραγματικής ζημιάς» με αποδέκτες τα κράτη που αφορά, καθώς και τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς (Άρθρο 198).
- Καθήκον διεθνούς συνεργασίας των κρατών «στο μέτρο του δυνατού» και διεθνών οργανισμών με σκοπό την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης εκπόνησης και υλοποίησης κοινών σχεδίων έκτακτης ανάγκης για τα περιστατικά αυτά (Άρθρο 199).
- Υποχρέωση κρατών και αρμόδιων διεθνών οργανισμών, σε παγκόσμιο ή περιφερειακό επίπεδο, για εκπόνηση μελετών, εκτέλεση προγραμμάτων έρευνας και ανταλλαγή πληροφοριών για τη ρύπανση της θάλασσας (Άρθρο 200). (Άρθρο 201).

Σύμφωνα με την UNCLOS το κράτος της σημαίας εξοπλίζεται με σειρά εξουσιών και αναδεικνύεται ως ο κατ' εξοχήν φορέας προώθησης εφαρμογής του καθεστώτος προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία. Επίσης, σημαντικές εξουσίες και αρμοδιότητες απονέμονται στο κράτος του λιμένα καθώς και στο παράκτιο κράτος¹⁰⁴. Για παράδειγμα στο άρθρο 219 προβλέπεται τα κράτη να μην επιτρέπουν τον απόπλου ενός πλοίου που κρίνουν ότι είναι επικίνδυνο για το περιβάλλον παρά μόνο εάν πρόκειται ο προορισμός τους να είναι κάποιο ναυπηγείο¹⁰⁵.

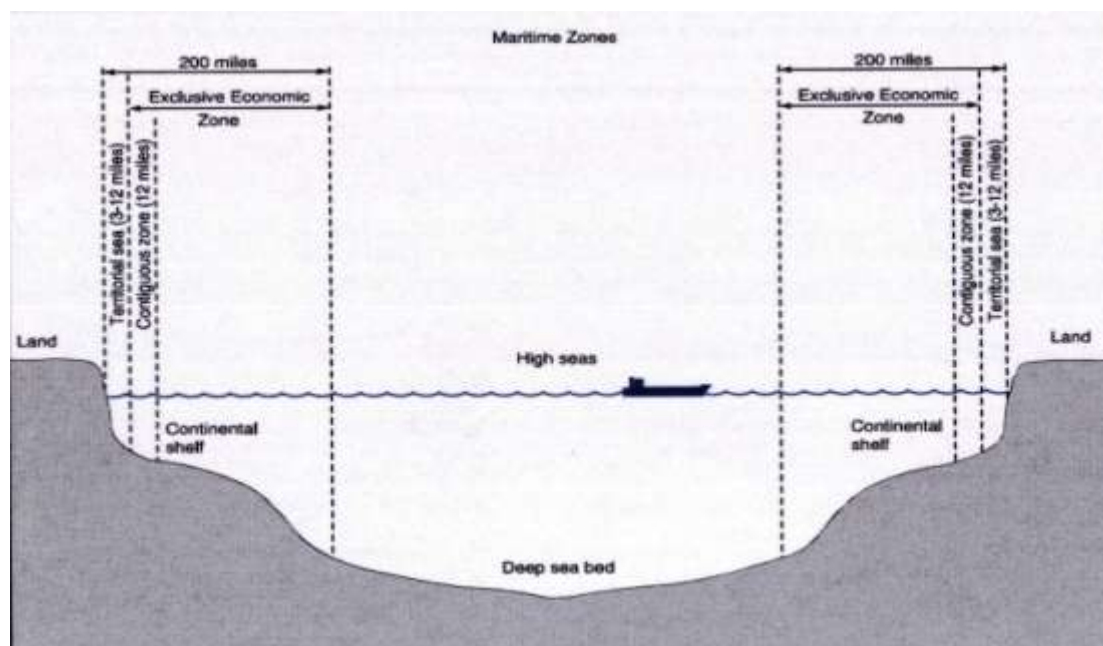
Η σύμβαση του 1982 περιέχει επίσης ένα εκτενές τμήμα όπου τίθενται ουσιαστικές και τυπικές εγγυήσεις σε σχέση με τον ορθή υλοποίηση των μέτρων προστασίας. Ορθή υλοποίηση υφίσταται όταν αφενός εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα των μέτρων προστασίας και αφετέρου εγγυάται τον σεβασμό των εύλογων και έννομων συμφερόντων και δικαιωμάτων των εμπλεκόμενων μερών. Σχεδόν το σύνολο των ρυθμίσεων αυτών αφορά άμεσα ή έμμεσα τα εμπορικά πλοία.

Σοβαρή καινοτομία της νέας σύμβασης έγκειται στην καθιέρωση της ΑΟΖ η οποία μπορεί να εκτείνεται έως και 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης που μετράται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης (Άρθρο 57). Ειδικότερα προβλέπεται ότι στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος έχει:

- Κυρίαρχα δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών και μη, των υπερκείμενων του βυθού της θάλασσας υδάτων και του βυθού της θάλασσας.
- Δικαιοδοσία σχετικά με την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

¹⁰⁴ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹⁰⁵ United Nations. United Nations Convention on the Law of the Sea. Ανασύρθηκε στις 04 Σεπτεμβρίου 2017 από: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.



Εικόνα 1: Όρια της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης.

Πηγή: Maritime Economics.

Όπως γίνεται κατανοητό η υιοθέτηση της ΑΟΖ βάσει της σύμβασης του 1982 περιορίζει δραστικά το χώρο της ανοικτής θάλασσας με αποτέλεσμα να έχουμε περιορισμό του θαλάσσιου χώρου που επιτρέπεται η ελεύθερη πρόσβαση και δράση από όλα τα κράτη με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος¹⁰⁶.

3.6. NATIONAL PLAN

Πέρα από τους διεθνείς οργανισμούς που αναλαμβάνουν την θέσπιση διεθνών κανονισμών για την μείωση ναυτικών ατυχημάτων και την αντιμετώπιση τους όταν συμβούν, είναι σημαντική η ύπαρξη για τα κράτη ενός Εθνικού Σχεδίου (National Plan), το οποίο συνεπάγεται μια πλήρη και οργανωμένη διοίκηση σε θέματα που αφορούν τα ναυτικά ατυχήματα και τις συνέπειες τους. Το National Plan πρέπει να βασίζεται σε πέντε σημαντικά συστατικά στοιχεία:

- Διοίκηση και τακτική που θα διασφαλίζει ανάληψη ευθυνών, αξιολόγηση κινδύνων, παροχή ξεκάθαρης στρατηγικής κατεύθυνσης και σύμπραξη με τους ενδιαφερόμενους.

¹⁰⁶ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

- Πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης μέσω ενός συστήματος ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων.
- Ετοιμότητα για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης μέσω μιας πολυεπίπεδης προσέγγισης με την ύπαρξη σχεδίου έκτακτης ανάγκης, εκπαίδευσης και ανάπτυξης προσωπικού έκτακτης ανάγκης, διατήρησης κεφαλαίων και υπηρεσιών για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών.
- Αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας μόλυνσης με την εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου.
- Ανάκαμψη της κοινότητας και του περιβάλλοντος από τις συνέπειες της θαλάσσιας μόλυνσης¹⁰⁷.

3.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- Ύστερα από την ανάλυση των κανονισμών της διεθνούς κοινότητας στα πλαίσια της ατυχηματικής μόλυνσης αποδεικνύεται ότι η πρόληψη κρίνεται καλύτερη από τη θεραπεία. Από περιβαλλοντική σκοπιά αυτό είναι το σωστό, αλλά από οικονομική σκοπιά η λήψη μέτρων πρόληψης από κάποιο σημείο και ύστερα αρχίζει να αποδεικνύεται αντιοικονομική, καθώς αυξάνουν πολύ το κόστος και μειώνουν ελάχιστα την πιθανότητα ατυχήματος (νόμος φθίνουσας απόδοσης). Το κατά πόσον το γεγονός αυτό λαμβάνεται υπόψη από τους διεθνείς οργανισμούς είναι άγνωστο. Η εμφάνιση ωστόσο φαινομένων όπως οι σημαίες ευκαιρίας αποδεικνύει το αντίθετο.
- Πλήθος συμβάσεων ασχολείται με την ατυχηματική ρύπανση. Όμως, λόγω της πραγματικότητας που ισχύει για την προέλευση της θαλάσσιας ρύπανσης, έμφαση πρέπει να δοθεί σε άλλες πηγές της (όπως η ξηρά), καθώς και στην λειτουργική ρύπανση. Η συνεχής προσθήκη μέτρων και απαιτήσεων θα οδηγήσει σε μη οικονομικά συμφέροντες κανονισμούς που δε θα εφαρμόζονται από τις ναυτιλιακές με αποτέλεσμα την περαιτέρω ενίσχυση των σημαιών ευκαιρίας. Η σημαντική μείωση των ατυχημάτων τα τελευταία χρόνια αποδεικνύει την αποτελεσματικότητα των ήδη υπαρχόντων μέτρων και

¹⁰⁷ AMSA. National Plan for the Maritime Environmental Emergencies. Ανασύρθηκε στις 24 Ιουλίου 2017 από: https://www.amsa.gov.au/forms-and-publications/Publications/national_plan.pdf.

την ανάγκη για έρευνα και εξέταση πολλών παραγόντων (οικονομικών, περιβαλλοντικών κ.ά.) πριν την λήψη νέων μέτρων ή τροποποίηση των παλαιών.

- Κατά την άποψη μου, ο κίνδυνος για ναυτικά ατυχήματα δεν οφείλεται πλέον στην απουσία επαρκών διεθνών κανονισμών, ούτε χρειάζεται να προστίθενται συνέχεια και άλλοι. Η χαλαρότητα με την οποία γίνεται η εφαρμογή και ο έλεγχος εφαρμογής τους, καθώς και ο μεγάλος αριθμός συμβάσεων που ρυθμίζουν αντίστοιχους κινδύνους είναι παράγοντες που προκαλούν σύγχυση, προβλήματα και αναποτελεσματικότητα.
- Ένα βασικό πρόβλημα με τις διεθνείς συμβάσεις είναι ότι υπάρχει η τάση πρώτα να συμβαίνει κάποιο ατύχημα και ύστερα να αναλαμβάνει η παγκόσμια κοινότητα να το επιλύσει, καθιερώνοντας αυστηρότερους κανονισμούς. Αυτή η πραγματικότητα δεν μπορεί να αποτρέψει ατυχήματα υπό διαφορετικές συνθήκες από το να συμβούν και θα έπρεπε να διεξάγεται περισσότερη έρευνα και πειράματα ώστε να μελετώνται πιθανά σενάρια ατυχημάτων και τρόποι αποφυγής τους. Κάθε ατύχημα αποτελεί ξεχωριστό συνδυασμό παραγόντων και συνθηκών και είναι επόμενο μέτρα βάσει ενός προγενέστερου ατυχήματος να μην είναι αποτελεσματικά και σε άλλες περιπτώσεις ώστε να χρήζουν ρυθμίσεων.
- Καίριο ζήτημα των υπαρχόντων ρυθμίσεων είναι και ο προαιρετικός χαρακτήρας τμημάτων των συμβάσεων αλλά και των ίδιων των συμβάσεων. Τα κράτη έχουν τη δυνατότητα να μην τις επικυρώσουν και να μην γίνουν μέρος της νομοθεσίας τους. Επομένως, δίνεται η δυνατότητα στα κράτη να μην αποδέχονται ίσως σημαντικές ρυθμίσεις ανάλογα με το συμφέρον τους, θέτοντας το περιβάλλον σε κίνδυνο και ενισχύοντας την ανομοιομορφία στο κανονιστικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που ισχύει στο θέμα των ατυχημάτων και της ρύπανσης.
- Επίσης, η χρονοτριβή στην υπογραφή των συμβάσεων δημιουργεί σημαντικά προβλήματα όπως καθυστέρηση επιβολής μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτή η πραγματικότητα αφήνει εκτεθειμένο το θαλάσσιο περιβάλλον σε κινδύνους και ατυχήματα που με την άμεση εφαρμογή κανονισμών θα μπορούσαν να αποφευχθούν.
- Επίσης, η καθιέρωση νέων συστημάτων και τεχνολογιών για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αποτελούν επενδύσεις οι οποίες στην περίπτωση της

ναυτιλίας απαιτούν χρόνο. Οι παραγγελίες πλοίων μέχρι να γίνουν βάσει των νέων προτύπων, να ολοκληρωθούν και τα νέα πλοία να αρχίσουν την επιχειρησιακή τους λειτουργία απαιτούν χρόνο (time lapse). Το ίδιο ισχύει και για την προσαρμογή των παλιών πλοίων στα νέα δεδομένα με μετατροπές. Αυτό το γεγονός αφήνει το περιβάλλον για αρκετά μεγάλα χρονικά διαστήματα (10 χρόνια και πάνω) εκτεθειμένο σε κινδύνους μόλυνσης που κρίνονται σημαντικοί και ήδη προκάλεσαν ατυχήματα. Επιπροσθέτως, εξαιτίας του ίδιου γεγονότος δεν μπορούν τα νέα προς υιοθέτηση μέτρα να εφαρμοστούν άμεσα και να εξεταστεί η αποτελεσματικότητά τους ώστε να ληφθούν εναλλακτικά μέτρα, τα οποία με τη σειρά τους απαιτούν χρόνο για την εφαρμογή και αξιολόγησή τους. Αυτή αποτελεί μια από τις βασικές δυσλειτουργίες της αντιμετώπισης ατυχημάτων μέσω νέων τεχνολογιών.

- Η κάθε σύμβαση επιβάλλει στα πλοία να φέρουν ξεχωριστά πιστοποιητικά ώστε να αποδεικνύεται η συμμόρφωση τους προς τους κανονισμούς. Επομένως, υπάρχει πλήθος πιστοποιητικών στα πλοία με αποτέλεσμα να δημιουργούνται χρονοτριβές κατά τη διαδικασία ελέγχου των πλοίων από τα αρμόδια όργανα. Οι καθυστερήσεις αυτές αυξάνουν τα λειτουργικά έξοδα των ναυτιλιακών εταιρειών.
- Οι νέες απαιτήσεις που επιβάλλουν οι νέοι κανονισμοί και ο αυξημένος ανταγωνισμός συνεπάγεται ότι η υιοθέτηση των νέων προτύπων ασφάλειας εμπεριέχει κόστος. Οι μεγάλοι παίκτες – ναυτιλιακές εταιρείες ωθούνται σε ακριβές επενδύσεις ενώ οι μεγάλες πιέσεις που υφίστανται οι μικροί και μεσαίοι παίκτες – ναυτιλιακές εταιρείες τους αναγκάζουν να βρουν διάφορους τρόπους να μείνουν οικονομικά βιώσιμοι. Συνήθως, οι δεύτεροι καταφεύγουν σε λύσεις όπως οι σημαίες ευκαιρίας που εντείνουν τα περιβαλλοντικά ζητήματα.
- Οι περισσότεροι κανονισμοί σχετικά με την πρόληψη ατυχημάτων σχετίζονται κυρίως με πλοία άνω των 400GT και δεξαμενόπλοια. Για μικρότερα πλοία ή πολεμικά και κυβερνητικά πλοία δεν ισχύουν οι αντίστοιχες ρυθμίσεις. Τα στοιχεία για τις συνέπειες ατυχημάτων αυτών των πλοίων είναι άγνωστες, αλλά όχι λιγότερο σημαντικές γιατί όπως εξετάσαμε δεν είναι μόνο το μέγεθος του πλοίου που παίζει ρόλο στην πρόκληση περιβαλλοντικής ζημιάς αλλά και η περιοχή που θα συμβούν κ.ά.. Θωρώ πως αυτές οι κατηγορίες

πλοίων χρήζουν εξειδικευμένων ρυθμίσεων προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις τους, αλλά όχι απαλλαγή συμμόρφωσης από τους διεθνείς κανονισμούς.

- Ένα επιπλέον ζήτημα είναι ότι οι διάφορες διεθνείς συμβάσεις προβλέπουν σε πρώτο επίπεδο τις ελάχιστες αποδεκτές απαιτήσεις και μέτρα ασφάλειας που πρέπει να ληφθούν. Συνεπώς, συναντάται συχνά το φαινόμενο τα πλοία να μην επιδιώκουν αυξημένα μέτρα αποφυγής ατυχημάτων καθώς αυξάνονται οι δαπάνες τους και μαζί το λειτουργικό τους κόστος. Όμως, αυτό είναι πιθανό να μην συμβάλλει αποτελεσματικά στην πρόληψη ατυχημάτων καθώς πολλοί κίνδυνο παραμένουν αφού δεν έχουν ρυθμιστεί επαρκώς και ομοιόμορφα.
- Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι καίριας σημασίας για τα ναυτικά ατυχήματα και η θεσμοθέτησή του από τους διεθνείς οργανισμούς κρίνεται απαραίτητη. Αν οι ήδη υπάρχουσες συμβάσεις ενοποιηθούν, βγουν ενιαία πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών και εφαρμοστούν ανεξαιρέτως σε όλα τα εμπορικά πλοία, τότε πιστεύω πως τα ναυτικά ατυχήματα θα μειωθούν σημαντικά. Επιπλέον, η εκπαίδευση των ναυτικών αποτελεί μια σχετικά οικονομική λύση, καθώς σε σχέση με άλλα προληπτικά μέτρα που επιβάλλουν τεχνολογικές επενδύσεις, η εκπαίδευση των ναυτικών απαιτεί λιγότερες δαπάνες, λιγότερο χρόνο εφαρμογής και φέρνει σημαντικά αποτελέσματα.
- Ο ανθρώπινος παράγοντας που ενισχύει την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων δεν αφορά μόνο τους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία αλλά και τους υπαλλήλους των ναυτιλιακών εταιρειών, των λιμένων, και των διάφορων ελεγκτικών σωμάτων. Η εκπαίδευση και η γνώση των κινδύνων και των τρόπων αντιμετώπισής τους εκ μέρους των προαναφερθέντων αποτελεί στόχο της διεθνούς κοινότητας καθώς αντιμετωπίζει τα ατυχήματα συνολικά. Ο ISM αποτελεί επιτυχημένη προσπάθεια ρύθμισης του ζητήματος αυτού.
- Η εκπαίδευση των ναυτικών είναι απαραίτητη καθώς οι νέες τεχνολογίες συνεχώς αλλάζουν και εισάγονται διάφορα μέσα εντοπισμού και επικοινωνίας στα πλοία. Ίσως βέβαια προκύψει άμεσα θέμα εξάρτησης της ναυτιλίας από την τεχνολογία στο θέμα της πλοήγησης. Η εξάρτηση από ηλεκτρονικά συστήματα πλοήγησης, εντοπισμού και επικοινωνίας μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στο μέλλον καθώς η cyber ασφάλεια είναι ακόμη ανασφαλές ζήτημα. Τα πλοία θα μπορούσαν να γίνουν εύκολοι στόχοι τρομοκρατίας (μην ξεχνάμε την προοπτική για μη επανδρωμένα πλοία) και με την παραβίαση των ηλεκτρονικών συστημάτων κάποιοι θα μπορούσαν να προκαλέσουν

(αλλάζοντας για παράδειγμα τις πορείες των πλοίων) ανυπολόγιστης ζημιάς ναυτικά ατυχήματα και περιβαλλοντικές καταστροφές.

- Η ίδρυση των CLC, FUND και Supplementary Protocol είναι σημαντική για την παροχή των κεφαλαίων που απαιτούνται ώστε να ξεκινήσουν άμεσα οι διαδικασίες αποκατάστασης της ζημιάς μετά από ένα ναυτικό ατύχημα. Μην ξεχνάμε ότι όπως εξετάσαμε η άμεση ανταπόκριση είναι σωτήρια για τη μη επέκταση της ζημιάς και την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών συνεπειών ενός ατυχήματος και της έκχυσης πετρελαίου.
- Κρίσιμη είναι και η ρύθμιση του ποιος έχει την ευθύνη ανταπόκρισης σε ένα ναυτικό ατύχημα ανάλογα με τον τόπο όπου συνέβη. Έτσι τα όρια επέμβασης που θεσμοθετήθηκαν από την Convention Relating to Intervention on High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties είναι σημαντικά για την άμεση ανταπόκριση σε ένα ατύχημα. Επίσης, η ανάγκη συνεργασίας που ορίζεται από την ίδια σύμβαση είναι σημαντική γιατί συμβάλλει στην αντιμετώπιση ενός ναυτικού ατυχήματος άμεσα και αποτελεσματικά.
- Μονομερείς νομοθεσίες όπως η OPA '90, φέρνουν εμπόδια στην ομαλή και ενιαία εφαρμογή προτύπων και κανονισμών πρόληψης ναυτικών ατυχημάτων με αποτέλεσμα ένα πλοίο να πρέπει για να καλύψει μια διαδρομή να έχει υιοθετήσει πολλούς κανονισμούς για τον ίδιον ναυτικό κίνδυνο. Αυτό φυσικά δύσκολα γίνεται εφικτό, καθώς συνεπάγεται υψηλό κόστος και πολλούς ελέγχους για τα πλοία, επιφέροντας καθυστερήσεις και παρεμποδίζοντας την ομαλή διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου, γεγονός το οποίο αυξάνει το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Η ύπαρξη ενιαίων προτύπων ασφάλειας αναδεικνύεται απαραίτητη.
- Η OPA και η επιβολή ενός καθεστώτος απεριόριστης ευθύνης, εγείρει πολλά ζητήματα σε σχέση με τις ναυτασφαλίσεις και τις πιθανές αποζημιώσεις που μπορούν να ζητηθούν από τα P&I. Οι ίδιοι οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί μπαίνουν σε μια διαδικασία αναπροσαρμογής των χρεώσεων των εισφορών τους για ταξίδια προς τις ΗΠΑ.
- Η UNCLOS αποτελεί την πρώτη ολοκληρωμένη προσπάθεια ομαδοποίησης των ήδη υπαρχόντων κανονισμών που αφορούν τη ρύθμιση της εμπορικής ναυτιλίας και την αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων. Η θέσπιση του Δικαίου της Θάλασσας αποδεικνύει ότι η διεθνής κοινότητα έχει αναγνωρίσει

το πρόβλημα που προκύπτει από την έλλειψη ενιαίων κανόνων ασφαλείας και το έχει ρυθμίσει.

- Η UNCLOS με τον καθορισμό της ΑΟΖ καταφέρνει να περιορίσει το τμήμα της ανοιχτής θάλασσας και να αυξήσει σε χωροταξικό επίπεδο την ευθύνη αυτού που προκαλεί ένα ατύχημα. Καταφέρνει επίσης να ρυθμίσει το ποιο κράτος έχει κάθε φορά την ευθύνη αντιμετώπισης ενός ατυχήματος, επισπεύδοντας έτσι τις διαδικασίες απομάκρυνσης του πετρελαίου. Με αυτό τον τρόπο τα μέτρα ασφαλείας απομακρύνουν περαιτέρω τα ναυτικά ατυχήματα από την ακτή και καθορίζουν μεγαλύτερη γεωγραφική έκταση ευθύνης αποζημίωσης για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

4. PORT STATE CONTROL (PSC) & ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ / ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

4.1. PORT STATE CONTROL: ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΣΜΟΥ

Το PSC αποτελεί την αντίδραση της διεθνούς κοινότητας στα κράτη σημαίας που αποτυγχάνουν να ανταποκριθούν στα πρότυπα που τους επιβάλλονται¹⁰⁸ και στην μη ορθή εφαρμογή ενιαίων προτύπων ασφάλειας και διεξαγωγή ελέγχων από τους Νηογνώμονες. Το ναυτικό ατύχημα του Amoco Cadiz έφερε στο προσκήνιο το ζήτημα της ανάγκης προσθήκης ελέγχων ασφαλείας, το οποίο οδήγησε το 1982 στο Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) το οποίο καθιέρωσε το PSC¹⁰⁹.

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων διακρίνονται σε επιθεωρήσεις κλάσης, κράτους σημαίας, ασφαλιστών πλοίου-φορτίου και ναυλωτών. Οι παραπάνω φορείς μπορούν είτε να διενεργήσουν αυτόματα τις απαραίτητες επιθεωρήσεις είτε ακόμα να εξουσιοδοτήσουν νηογνώμονες και σε μερικές περιπτώσεις εξειδικευμένες τεχνικές εταιρείες. Ανάλογα με το αντικείμενο της επιθεώρησης υφίστανται διάφορες κατηγορίες στις οποίες ο ρόλος του PSC είναι κατά κύριο λόγο συμπληρωματικός των επιθεωρήσεων των προαναφερθέντων φορέων. Από τους επιθεωρητές του PSC πρέπει να ελέγχεται το 25% των πλοίων που εισέρχονται σε κάθε λιμάνι.

Οι διαδικασίες ελέγχου που ακολουθούν τα PSC καθορίζονται με βάση τις διεθνείς συμβάσεις MARPOL, STCW και SOLAS σύμφωνα με τις οποίες ο έλεγχος πραγματοποιείται σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας. Τα αρμόδια λιμενικά όργανα προχωρούν σε έλεγχο του συνόλου των πιστοποιητικών και των εγγράφων που φέρει το πλοίο προκειμένου να διαπιστώσουν τυχόν ελλείψεις παραλείψεις ή ακόμα και σαφείς ενδείξεις για ελαττώματα επί του πλοίου. Οι έλεγχοι καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων τα κυριότερα εκ των οποίων είναι τα ακόλουθα:

¹⁰⁸ Southampton Solent University. 15 Years of Shipping Accidents: A review for WWF. Ανασύρθηκε στις 17 Αυγούστου 2017 από: http://awsassets.panda.org/downloads/15_years_of_shipping_accidents_a_review_for_wwf_.pdf.

¹⁰⁹ Keefe p. Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation. Ανασύρθηκε στις 22 Ιουλίου 2017 από: <https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters-371542>.

- ❖ Ύπαρξη πιστοποιητικών πλοίου και πληρώματος.
- ❖ Σωστικά μέσα και γυμνάσια εκπαίδευσης του πληρώματος.
- ❖ Μόνιμα καθώς και φορητά μέσα καταπολέμησης πυρκαγιάς/πυροπροστασία.
- ❖ Ασφάλεια ναυσιπλοΐας.
- ❖ Μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης.
- ❖ Ασφάλεια και κατασκευαστική ακεραιότητα.
- ❖ Ασφαλής διαχείριση του πλοίου¹¹⁰.

Το PSC κατηγοριοποιεί τα κράτη σημαίας σε λίστες. Υπάρχουν τρεις λίστες ανάλογα με τη συμμόρφωση της κάθε σημαίας με τα διεθνή πρότυπα και θεσμούς. Υπάρχουν η λευκή, η γκρι και η μαύρη λίστα. Αυτή η κατηγοριοποίηση δηλώνει το status του κάθε κράτους σημαίας βασιζόμενο σε στοιχεία από επιθεωρήσεις που έχουν προηγηθεί και χρησιμοποιείται ως ένδειξη για το ποια πλοία πρέπει να περάσουν απαραίτητως έλεγχο από το PSC και ποια όχι. Στη λευκή λίστα ανήκουν τα πλοία που φέρουν σημαίες που ακολουθούν ποιοτικά πρότυπα, στην γκρι κατατάσσονται πλοία που έχουν μέση βαθμολογία από το PSC και στη μαύρη λίστα ανήκουν πλοία που έχουν χαμηλά standard, δεν ακολουθούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και έχουν κρατηθεί αρκετές φορές¹¹¹.

Το Paris MoU εφάρμοσε από το 2011 μια νέο μέθοδο ελέγχου του PSC το λεγόμενο New Inspection Regime (NIR). Με την εισαγωγή του NIR έχει τεθεί ο στόχος να μην ελέγχεται μόνο το 25% όλων των πλοίων που εισέρχονται σε ένα λιμάνι κράτους – μέλους, αλλά να έχουμε πλήρη έλεγχο (100%) όλων των πλοίων που επισκέπτονται και αγκυροβολούν σε λιμάνια που ισχύει το Paris MoU. Επίσης, υπάρχει απαγόρευση σε πλοία που έχουν κρατηθεί πάνω από δύο φορές να εισέρχονται σε αυτά τα λιμάνια. Το καθεστώς χρησιμοποιεί πληροφορίες από τον παγκόσμιο ιστό που υπάρχουν πλέον διαθέσιμες για όλους χάρη στις λίστες κατάταξης των πλοίων που έχει δημιουργήσει¹¹².

¹¹⁰ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹¹¹ Southampton Solent University. 15 Years of Shipping Accidents: A review for WWF. Ανασύρθηκε στις 17 Αυγούστου 2017 από: http://awsassets.panda.org/downloads/15_years_of_shipping_accidents_a_review_for_wwf_.pdf.

¹¹² Union of Greek Ship-owners. Prevention of Environmental Pollution by Ships Regulatory and Compensation Regimes and Industry Standards. Ανασύρθηκε στις 17

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει προχωρήσει σε πρόσθετη ρύθμιση όσον αφορά στον έλεγχο των πλοίων των κρατών μελών η οποία παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να πραγματοποιούν πιο διεξοδικούς ελέγχους σε σχέση με τις δυνατότητες που παρείχε το PARIS MoU. Αντικείμενο ελέγχου δεν αποτελούν μόνο τα πλοία τα οποία ναυλοχούν στα λιμάνια και στους τερματικούς σταθμούς, που βρίσκονται μακριά από την ακτή, αλλά η παράκτια αρχή έχει το δικαίωμα να ελέγξει και διερχόμενα από τα ύδατα του κράτους μέλους πλοία. Επίσης, οι λιμενικές αρχές πια δεν ελέγχουν μόνο τα πιστοποιητικά αλλά έχουν τη δυνατότητα για εντονότερους ελέγχους όταν διαπιστώσουν παραλείψεις στην τήρηση των βιβλίων του πλοίου, στην επάνδρωση του πλοίου κ.ά. Σύμφωνα με την ίδια οδηγία, είναι στη δικαιοδοσία των λιμενικών αρχών να απαγορεύσουν την είσοδο πλοίων τα οποία απέπλευσαν χωρίς να πληρούν τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών είτε ακόμα δεν κατέπλευσαν στις υποδειχθείσες επισκευαστικές μονάδες.

Τέλος, στις ΗΠΑ ακολουθούνται επιπλέον συγκεκριμένα μέτρα ελέγχου των καταπλεόντων στα λιμάνια τους πλοίων. Εκτός των μέτρων ελέγχου που έχουν ορίσει οι λιμενικές αρχές στις ΗΠΑ, το PSC έχει προχωρήσει και στην αξιολόγηση και κατ' επέκταση στην κατηγοριοποίηση των Νηογνομώνων, βάσει ενός δείκτη κρατήσεων (Detentions Ratio)¹¹³.

Ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο θεσμός του PSC είναι η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων Port State Regimes. Η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα που έχουν γίνει, τις αιτίες τους καθώς και τις συστάσεις που έχουν γίνει στο κάθε πλοίου ή τον αριθμό φορών που έχει κρατηθεί, θα επίσπευδαν τη διαδικασία του ελέγχου των αρχών του PSC. Επομένως, είναι απαραίτητο το PSC να αποτελεί διεθνή βάση δεδομένων, οι πληροφορίες της οποίας να είναι εύκολα προσβάσιμες, δημόσια διαθέσιμες και χωρίς να χρειάζεται

Ιουλίου 2017 από: <http://nee.gr/downloads/93UGS%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>.

¹¹³ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

οικονομικό αντάλλαγμα για αυτές, έτσι ώστε να προάγεται η διαφάνεια των διαδικασιών και η προαγωγή της πρακτικής του Best Practice από τα PSC¹¹⁴.

4.2. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ (CLASSIFICATION SOCIETIES)

Οι Νηογνώμονες είναι γνωστοί διεθνώς ως εταιρείες ταξινόμησης ή κατάταξης πλοίων (Classification Societies). Είναι μη κερδοσκοπικοί ιδιωτικοί ως επί το πλείστον τεχνικοί οργανισμοί, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν, όσο και από άλλα κράτη, ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, αλλά και με τη φήμη την οποία έχουν.

Οι Νηογνώμονες παρακολουθούν και ελέγχουν κατά την κατασκευή αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου το κατά πόσον αυτό ανταποκρίνεται στην κλάση την οποία το έχουν οι ίδιοι ταξινομήσει. Οι λόγοι για τους οποίους ένα πλοίο μπορεί να χάσει την κλάση του (ανάκλαση κλάσης), ή να ταξινομηθεί σε χαμηλότερη κλάση αφορούν θέματα ποιότητας: κυρίως θέματα συντήρησης, αλλά και θέματα μη έγκαιρης ανανέωσης του πιστοποιητικού, ή ακόμα και τη μη καταβολή των τελών για τις επιθεωρήσεις, την έκδοση των πιστοποιητικών ή τις υπόλοιπες παρεχόμενες από τους Νηογνώμονες υπηρεσίες, κ.ά. Οι λειτουργίες των Νηογνώμωνων είναι οι ακόλουθες:

- Έγκριση των σχεδίων και προδιαγραφών των πλοίων που πρόκειται να ναυπηγηθούν. Οι επιθεωρητές που έχουν επιφορτισθεί με τη συνεχή παρακολούθηση της ναυπήγησης, θα πρέπει να φροντίζουν ώστε το πλοίο να ανταποκρίνεται πλήρως προς τις απαιτήσεις των σχετικών κανονισμών.
- Οι ήδη υπάρχοντες κανόνες προϋποθέτουν μια ειδική επιθεώρηση (special survey) κάθε τέσσερα χρόνια (συν ένα χρόνο παράταση) όπου επιθεωρούνται, συντηρούνται ή επισκευάζονται όλα τα μέρη του σκάφους και της μηχανής υπό την εποπτεία του επιφορτισμένου επιθεωρητή του Νηογνώμονα. Οι ειδικές επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν εκτεταμένους ελέγχους του πλοίου έξω από το νερό, ώστε να επιβεβαιώσουν ότι η δομή, οι κύριες και οι βοηθητικές μηχανές, τα συστήματα και ο εξοπλισμός πληρούν τους κανονισμούς. Ο σκοπός της επιθεώρησης είναι να διαπιστωθεί αν το πλοίο διατηρεί ακέραια

¹¹⁴ Southampton Solent University. 15 Years of Shipping Accidents: A review for WWF. Ανασύρθηκε στις 17 Αυγούστου 2017 από: http://awsassets.panda.org/downloads/15_years_of_shipping_accidents_a_review_for_wwf_.pdf.

τη δομή του και να εντοπισθούν τα σημεία εκείνα που πιθανώς να εμφανίζουν διάβρωση, ζημιές ή άλλου είδους αποκλίσεις από τους κανονισμούς. Βεβαίως υπάρχουν μέρη του πλοίου (π.χ. λέβητες, άξονας) που επιθεωρούνται σε πιο τακτά χρονικά διαστήματα και βέβαια τα συστήματα ασφάλειας του πλοίου που επιθεωρούνται κάθε χρόνο στον λεγόμενο ετήσιο έλεγχο (annual survey).

- Έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας. Μετά το τέλος της ναυπήγησης, αλλά και μετά από κάθε επιθεώρηση, οι Νηογνώμονες χορηγούν πιστοποιητικά σύμφωνα με τη SOLAS ή άλλους διεθνείς κανονισμούς που έχουν γίνει κοινά αποδεκτά. Στην περίπτωση που μια επιθεώρηση καταλήγει στον εντοπισμό διάβρωσης ή άλλων ελαττωμάτων, που κατά τη γνώμη του επιθεωρητή παρεμποδίζουν το πλοίο να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες του, πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα.
- Νηογνώμονες υψηλής φήμης διεξάγουν έρευνα με σκοπό τη βελτιστοποίηση της κατασκευής των πλοίων ή των μηχανών τους, πάντα με στόχο την επίτευξη υψηλότερων προτύπων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η παρακολούθηση των πλοίων από τους νηογνώμονες αποτελεί διεθνώς παραδεκτή ναυτιλιακή πρακτική καθώς είναι χαρακτηριστικό ότι πλοίο χωρίς κλάση είναι εξαιρετικά δύσκολο, αν όχι αδύνατο να ασφαλιστεί ή να ναυλωθεί. Οι διάφοροι κανονισμοί βασίζονται σε εμπειρία ετών, έτσι το πιστοποιητικό ενός καλής φήμης Νηογνώμονα είναι η επιβεβαίωση ότι ένα πλοίο έχει σχεδιαστεί και ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις καλύτερες προδιαγραφές και για να διατηρήσει μάλιστα την κλάση του, θα πρέπει να επιθεωρείται περιοδικά. Η κλάση ενός πλοίου έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ναυτασφαλιστές, τους ναυλωτές αλλά και για τους τραπεζικούς οργανισμούς με τους οποίους συνεργάζεται η ναυτιλιακή εταιρεία.

4.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ – INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS)

Ο κυριότερος εκφραστής της πολιτικής των Νηογνώμωνων είναι ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνώμωνων (IACS), ο οποίος εκπροσωπεί τους μεγαλύτερους Νηογνώμονες παγκοσμίως¹¹⁵. Ο IACS ιδρύθηκε το 1968 ώστε να επιτευχθεί όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διασφάλιση των προτύπων που οι ίδιοι έθεταν για τον έλεγχο

¹¹⁵ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

της ορθής λειτουργίας των πλοίων. Στόχο του είναι η ποιοτική αναβάθμιση και ο πληρέστερος έλεγχος ενός πλοίου σε όλα τα στάδια της ζωής του¹¹⁶. Σήμερα ο IACS αποτελείται από 13 μέλη τα οποία αθροιστικά επιθεωρούν το 90% της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Σκοπός του IACS είναι η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των μελών του και ο συντονισμός των δράσεων και της εκπροσώπησης του σε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, ναυπηγεία και ναυτιλιακούς οργανισμούς, όπως ο IMO. Κατ' αυτόν τον τρόπο προωθείται η καθιέρωση πιο αυστηρών τεχνικών χαρακτηριστικών με απώτερο στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής και τη διατήρηση του περιβάλλοντος. Επίσης, η συμμετοχή στον IACS προϋποθέτει την υιοθέτηση υψηλών προδιαγραφών στον τομέα της ταξινόμησης και επιθεώρησης των πλοίων. Η εφαρμογή κοινών κανόνων και διαδικασιών από όλα τα μέλη του IACS διευκολύνει τη μετακίνηση ενός πλοίου από έναν Νηογνώμονα σε έναν άλλον επίσης μέλος του IACS¹¹⁷.

Στην προσπάθεια της συνεχούς βελτίωσης, όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, ο IACS λειτουργεί ως σύμβουλος του IMO και έχει στενή συνεργασία με τις μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες και τους διεθνείς οργανισμούς. Ο IACS είναι συμβουλευτικός προς τον IMO και είναι ο μόνος μη κυβερνητικός οργανισμός που ασχολείται με νέους διεθνείς κανονισμούς οι οποίοι τελικά γίνονται αποδεκτοί από τη ναυτιλιακή κοινότητα ως τεχνικά πρότυπα. Τα μέλη του IACS εκπροσωπούνται σε περισσότερα από 100 κράτη – μέλη του IMO, όπου και πραγματοποιούν όλες τις προβλεπόμενες επιθεωρήσεις.

Το σύστημα πιστοποίησης ποιότητας καλύπτει θέματα όπως η κατάταξη των πλοίων σε σχέση με τον σχεδιασμό τους, την κατασκευή τους, τη λειτουργία τους και τη θεσμοθέτηση εργασιών επί του πλοίου σχετικά με τους νόμους της διοίκησης κάθε κράτους. Το έργο των μελών είναι αφιερωμένο στην προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι κατηγορίες των δραστηριοτήτων τους είναι: η κατάταξη των πλοίων, οι κατασκευαστικές υπηρεσίες, η έρευνα και η ανάπτυξη, καθώς επίσης και οι τεχνικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

¹¹⁶ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹¹⁷ Παζαρτζής Μ.Ι. Ναυτασφαλίσεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

Στο πλαίσιο των αυξημένων προτύπων που πρέπει να ακολουθούν πλέον οι Νηογνώμονες, η επέκταση των θεμάτων με τα οποία ασχολούνται τα μέλη του IACS είναι απαραίτητη. Σ' αυτήν την κατεύθυνση στρέφεται και η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων που συγκρότησε ο IMO, με κύρια αφορμή το ναυάγιο Estonia. Τα θέματα που αντιμετώπισε η επιτροπή εμπειρογνομόνων αφορούν:

- Τον ανθρώπινο παράγοντα. Στόχος της μελέτης του παράγοντα αυτού είναι ο εντοπισμός των περιπτώσεων που ο άνθρωπος ενέχεται άμεσα ή έμμεσα σε κάποιο ατύχημα και η ελαχιστοποίηση των τραγικών συνεπειών σε πλοία αλλά και επιβαίνοντες.
- Την ευστάθεια του πλοίου. Θα πρέπει να αναθεωρούνται οι απαιτήσεις για τη διατήρηση της ευστάθειας του πλοίου κατά την εισροή υδάτων, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα επιβατηγά πλοία.
- Την εισροή υδάτων. Θα πρέπει να καθοριστεί μια δεύτερη γραμμή άμυνας σε περίπτωση εισροής υδάτων στο κατώτερο κατάστρωμα των επιβατηγών πλοίων.
- Τους καταπέλτες. Θα πρέπει να αναθεωρηθεί το επίπεδο κατασκευαστικής αντοχής τόσο των καταπελτών, όσο και των εσωτερικών θυρών, με σκοπό την απόλυτη στεγανοποίηση μεταξύ των διαμερισμάτων του πλοίου.
- Τα συστήματα συναγερμού. Πρώτα απ όλα, θα πρέπει να γίνεται ενημέρωση των επιβαινόντων τόσο για την κατανόηση των συστημάτων συναγερμού, όσο και για τη χρήση και λειτουργία των σωστικών μέσων.
- Στην εκπαίδευση. Η εκπαίδευση του πληρώματος και του πλοιάρχου πάνω σε θέματα διαχείρισης άμεσης ανάγκης ή επικίνδυνων καταστάσεων είναι από τα πιο βασικά θέματα που πρέπει να συνδυάζεται με πλήρη γνώση γύρω από τα λειτουργικά όρια του σκάφους όπως αυτά τα θέτουν οι ναυπηγοί και οι σχεδιαστές του.
- Στις επικοινωνίες. Ένα σύστημα επικοινωνιών που θα επέτρεπε τη συνεχή παρακολούθηση και επαφή του πλοίου με επίγειο παράκτιο σταθμό καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του, θα μπορούσε να εγγυηθεί ασφαλέστερες μεταφορές.
- Στα σωστικά μέσα και συστήματα “SAR” (Search and Rescue). Η βελτίωση και ανάπτυξη των ήδη υπάρχοντων σωστικών μέσων είναι πλέον μια αναγκαιότητα. Οι Νηογνώμονες – μέλη του IACS θα πρέπει να επιδεικνύουν

μεγαλύτερη αυστηρότητα κατά τη διάρκεια της εγκατάστασης και του ελέγχου των μέσων αυτών. Επίσης, οι επίγειοι σταθμοί Έρευνας και Διάσωσης (SAR) θα πρέπει να είναι οργανωμένοι κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται η άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος από αέρα και θάλασσα.

- Τον Κώδικα ISM. Η ευθύνη για την ορθή εφαρμογή του κώδικα βαρύνει τόσο τις αρμόδιες κρατικές αρχές όσο και τα μέλη του IACS, που θα πρέπει να επιδεικνύουν αυξημένη αυστηρότητα όταν διενεργούν τους απαραίτητους ελέγχους.

Ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο θεσμός των Νηογνώμωνων είναι η μη ομαλή συνεργασία μεταξύ των επιθεωρητών του με τους επιθεωρητές του PSC. Το κύριο ζήτημα είναι η ανομοιόμορφη ερμηνεία των απαιτήσεων της κλάσης και της σημαίας των πλοίων¹¹⁸. Επιπλέον, λέγεται ότι οι Νηογνώμονες έχοντας αποτύχει να επιβάλλουν ενιαία standard για την λειτουργία των πλοίων και επιδιώκοντας εμπορικά συμφέροντα αντί να επιβάλλουν ποιοτικές απαιτήσεις και πρότυπα για τα πλοία, έχουν μερίδιο για την ύπαρξη μη ασφαλών και υποβαθμισμένων πλοίων. Η ικανότητα που έχουν οι Νηογνώμονες να διεξάγουν θεσμοθετημένες έρευνες και να εκδίδουν πιστοποιητικά για λογαριασμό σημαίων ευκαιρίας, αποδεικνύει την ύπαρξη καθαρής μάχης για συμφέρον, επιτρέποντας στα υποβαθμισμένα πλοία να διασφαλίσουν τα επίσημα έγγραφα που απαιτούνται για να συνεχίσουν της εμπορική τους δραστηριότητα¹¹⁹.

4.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Το PSC είναι ένα ελεγκτικό σώμα, αποτέλεσμα της αποτυχίας του κράτους σημαίας και των Νηογνώμωνων να αντιμετωπίσουν τις σημαίες ευκαιρίας και τα υποβαθμισμένα πλοία. Είναι ίσως από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους αντιμετώπισης του αυξημένου κινδύνου που ενέχουν πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας, μέσω της κράτησης τους στα λιμάνια, αν δεν συμμορφώνονται με

¹¹⁸ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹¹⁹ SSY Consultancy & Research Ltd. The Costs to Users Substandard Shipping. Ανασύρθηκε στις 09 Ιουλίου 2017 από: <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/1827388.pdf>.

τα πρότυπα ασφάλειας. Κρίσιμο βέβαια είναι να απαλλαχτούν οι επιθεωρήσεις του θεσμού από τον συμπληρωματικό τους χαρακτήρα και να αναλάβει περισσότερες αρμοδιότητες. Δε θα πρέπει να ελέγχει μόνο τα πιστοποιητικά του πλοίου αλλά να προχωράει και σε ελέγχους του ίδιου του πλοίου, όπως έχει ήδη ξεκινήσει να γίνεται στην Ευρώπη.

- Το PSC μέσω της κράτησης ενός πλοίου που κρίθηκε ότι δεν πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις, μπορεί να αυξήσει το κόστος λειτουργίας του σημαντικά. Με αυτόν τον τρόπο επιχειρείται η έμμεση αύξηση του λειτουργικού κόστους πλοίων υπό σημαία ευκαιρίας, οι οποίες συνεπάγονται εξαιρετικά μειωμένα λειτουργικά έξοδα, τα οποία δίνουν συγκριτικό πλεονέκτημα στα πλοία αυτά σε σχέση με τα πλοία ρυθμιζόμενων στόλων. Με την κράτηση τους, δημιουργείται τροχοπέδη στην περαιτέρω εξάπλωσή τους.
- Το PSC αποτελεί μια βάση δεδομένων μέσω της οποίας οι λιμενικές αρχές μαθαίνουν το ιστορικό κρατήσεων των πλοίων, τους λόγους κράτησης τους κ.ά. Το αποτέλεσμα σωστής εκμετάλλευσης αυτής της δυνατότητας κρίνω πως θα ήταν ο πιο στοχευμένος έλεγχος και σωστή επιλογή πλοίων που όντως είναι υποβαθμισμένα και επικίνδυνα. Έτσι, θα πραγματοποιούνταν γρήγορες και σωστά προσανατολισμένες διαδικασίες ελέγχου που θα μείωναν την εμπορική δραστηριότητα πλοίων που δεν πληρούν τα απαραίτητα πρότυπα.
- Το πρόβλημα με το PSC έγκειται στην περιορισμένη συνεργασία των PSC διάφορων χωρών και στην καθυστέρηση μεταφοράς (πολλές φορές με παραλείψεις) πληροφοριών μεταξύ τους, με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της ομαλής λειτουργίας του θεσμού. Αυτό το ζήτημα συνεπάγεται καθυστέρηση στους ελέγχους πλοίων και άσκοπους ελέγχους με αποτέλεσμα τα «επικίνδυνα» πλοία να συνεχίζουν την εμπορική τους δραστηριότητα.
- Στόχος μετά το 2011 είναι ο 100% έλεγχος όλων των πλοίων που περνούν από λιμάνια. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα πλοία πρέπει να ελέγχονται από τους επιθεωρητές του PSC. Αυτός είναι ένας στόχος που σίγουρα θα εξασφαλίσει μεγαλύτερη ασφάλεια, όμως είναι πιθανό να επιφέρει αύξηση του χρόνου των ταξιδιών όλων των πλοίων, με συνεπακόλουθη αύξηση του μεταφορικού κόστους στο σύνολό του, το οποίο θα επιβαρύνει τελικά τους καταναλωτές. Κατά τη γνώμη μου, μέσω της αξιοποίησης των στοιχείων που μπορεί να πάρει το PSC ενός λιμένα από άλλα PSC σχετικά με τις κρατήσεις και το

ιστορικό των πλοίων, θα ήταν προτιμότερο να διεξάγονται πιο σωστά προσανατολισμένοι έλεγχοι και όχι έλεγχοι όλων των πλοίων.

- Το PSC δρα με σκοπό την αποτροπή ατυχημάτων· έχει επομένως προληπτικό χαρακτήρα. Χρήσιμο θα ήταν να μπορούν οι αρχές του PSC να αναπτύξουν και μέσα αντιμετώπισης των ναυτικών ατυχημάτων και της μόλυνσης που αυτά μπορούν να προκαλέσουν, κυρίως λόγω της γνώσης που έχουν οι PSC επιθεωρητές μέσω των ελέγχων κάθε πλοίου και της εγγύτητας της δράσης τους με θαλάσσιους χώρους που υπάρχουν αυξημένοι κίνδυνοι για ναυτικά ατυχήματα, όπως τα λιμάνια.
- Οι Νηογνώμονες επιβλέπουν τα πλοία από την κατασκευή μέχρι και τη διάλυση τους. Μια κύρια ασχολία τους είναι η δημιουργία και επιβολή τεχνικών προτύπων για τα πλοία. Επομένως, κρίνεται αναγκαία η διεξαγωγή έρευνας για την επιβολή οικονομικά συμφερόντων και αποτελεσματικών κατασκευαστικών μέτρων που ενισχύουν την ασφάλεια των πλοίων αλλά και προϋποθέτουν την εφαρμογή τους από τις ναυτιλιακές. Από τις δικές τους έρευνες πρέπει οι διεθνείς οργανισμοί να αντλούν πληροφορίες και να υιοθετούν κατασκευαστικά πρότυπα για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων.
- Οι Νηογνώμονες είναι το μόνο όργανο που μπορεί γνωρίζει απόλυτα την κατάσταση ενός πλοίου. Επομένως, το έργο τους πρέπει να χαρακτηρίζεται από επιβολή υψηλών προτύπων και διεξαγωγή αντικειμενικών επιθεωρήσεων. Πρέπει να λειτουργούν για να προωθούν υψηλά κατασκευαστικά πρότυπα και το έργο τους να έχει αδιάβλητο χαρακτήρα παρέχοντας τα αληθινά στοιχεία σχετικά με την κατάσταση των πλοίων που παρακολουθούν όποτε τους ζητείται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα κάποιων προβλημάτων του θεσμού είναι η έκδοση πιστοποιητικών για σημαίες ευκαιρίας, επιτρέποντάς τους να συνεχίζουν την εμπορική τους λειτουργία θέτοντας το περιβάλλοντος σε κίνδυνο.
- Ο IACS επιθεωρεί ουσιαστικά το 90% της παγκόσμιας ναυτιλίας, μέσω των 13 μελών που είναι εγγεγραμμένα σε αυτόν. Όπως γίνεται κατανοητό τα περισσότερα εμπορικά πλοία κατασκευάζονται και επιτηρούνται με βάση τις προδιαγραφές του. Η εφαρμογή ενιαίων – ομοιόμορφων προτύπων κατασκευής, συντήρησης, επισκευής και ελέγχων βάσει αυστηρών και αδιάβλητων προτύπων θα μείωνε σημαντικά τα ατυχήματα. Οι διεθνείς

οργανισμοί όπως IMO θα πρέπει να αναλάβουν να ελέγχουν το έργο του IACS.

- Η αποτυχία επιβολής ενιαίων προτύπων ασφαλείας από πλευράς του IACS ενισχύει την ύπαρξη σημαιών ευκαιρίας. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ομοιόμορφων προτύπων ασφαλείας για τα πλοία, διατυπωμένων με ξεκάθαρο τρόπο, ώστε να μην επιδέχονται εναλλακτικών ερμηνειών και να έχουμε λιγότερες πιθανότητες ατυχημάτων.
- Η μη ομαλή συνεργασία μεταξύ των επιθεωρητών του PSC και των Νηογνομόνων, έχει οδηγήσει σε ανομοιόμορφη ερμηνεία των απαιτήσεων του κράτους σημαίας. Κατά την άποψη μου, θα έπρεπε να υπάρχει συνεργασία των δυο αυτών θεσμών σε επίπεδο αποδοχής προτύπων και κατά τη διαδικασία ελέγχου του πλοίου να βρίσκονται πάνω στο πλοίο επιθεωρητές και του PSC και των Νηογνομόνων.
- Οι προαναφερθέντες θεσμοί που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο των εμπορικών πλοίων πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες από το κράτος σημαίας του πλοίου με σκοπό την επίσπευση της διαδικασίας ελέγχου. Επίσης, οι Νηογνώμονες πρέπει να παρέχουν εύκολα και γρήγορα τα στοιχεία σχετικά με το πλοίο που παρακολουθούν στο PSC ώστε να μην προκύπτει χρονοτριβή των διαδικασιών ελέγχου.

5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ PROTECTION & INDEMNITY CLUBS (P&I CLUBS)

Η Ασφάλιση Προστασίας και Αποζημίωσης, ευρύτερα γνωστή ως ασφάλιση P&I, είναι μια μορφή αμοιβαίας θαλάσσιας ασφάλισης που παρέχεται από ένα P&I Club. Τα P&I καλούνται να παρέχουν προστασία και αποζημίωση στα μέλη τους. Η προστασία (protection) αφορά τις ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου ως σκάφους. Η αποζημίωση (indemnity) παρέχει κάλυψη από ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου όχι μόνο ως σκάφος αλλά και ως μεταφορέας φορτίων.

Τα P&I καλύπτουν με κάποιες αποκλίσεις που εμφανίζονται από οργανισμό σε οργανισμό, κάποιες συγκεκριμένες κατηγορίες κινδύνων – που όπως προαναφέραμε είναι οι λεγόμενοι μη μετρίσιμοι κίνδυνοι. Οι αποκλίσεις που εμφανίζονται εξαρτώνται από τον ειδικό τύπο του συνεταιρισμού καθώς επίσης κι από το αντικείμενο του. Ειδικότερα μπορούμε να αναφέρουμε ότι τα P&I καλύπτουν τα ακόλουθα:

- ❖ Ποσοστό 25% από ζημιές που θα προκληθούν σε άλλο πλοίο ή περιουσία μετά από σύγκρουση. Το υπόλοιπο 75% καλύπτεται τουλάχιστον για τα ασφαλισμένα στην Βρετανική ασφαλιστική αγορά πλοία, από την ασφάλεια του σκάφους (Hull & Machinery).
- ❖ Απώλεια ή ζημιά στο φορτίο του ασφαλισμένου πλοίου.
- ❖ Απώλεια ή ζημιά σε λιμάνι, εξέδρα ή προβλήτα κ.ά.
- ❖ Ευθύνη του ασφαλισμένου πλοίου σαν μέλος της συμφωνίας των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων για ρύπανση, η οποία αποκαλείται TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution). Η ασφάλεια κατά της ρύπανσης προϋποθέτει την καταβολή συμπληρωματικών εισφορών (calls) και περιορίζεται σε κάποιο μέγιστο ποσό.
- ❖ Δαπάνες ή αποζημίωση για θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια τόσο των μελών του πληρώματος όσο και τρίτων που απλώς επιβαίνουν ή βρίσκονται πλησίον του πλοίου ή εργάζονται για την διακίνηση του φορτίου.
- ❖ Αποζημίωση για απώλεια προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και μισθών λόγω ναυαγίου.
- ❖ Έξοδα λιμένος.

- ❖ Έξοδα ρυμουλκήσεως.
- ❖ Καραντίνα. Περιλαμβάνει έξοδα αλλά όχι απώλειες, οι οποίες πραγματοποιούνται εξαιτίας κάποιας μολυσματικής ασθένειας που παρατηρείται στο ασφαλισμένο πλοίο.
- ❖ Πετρέλαιο ή άλλες ρυπαντικές ουσίες που μπορεί να διαφύγουν στη θάλασσα από ένα πλοίο, προκαλώντας ρύπανση για την οποία ένα μέλος μπορεί να ευθύνεται. Περιλαμβάνει αποζημίωση που είναι πληρωτέα σε οποιοδήποτε άτομο επιβαρυνθεί από τη ρύπανση και την απορρύπανση (δαπάνες μέτρων που ελήφθησαν με σκοπό την πρόληψη, την ελαχιστοποίηση ή και τον καθαρισμό οποιασδήποτε ρύπανσης). Ακόμη, περιλαμβάνει συμβάσεις για το κόστος και τις δαπάνες της ευθύνης ενός μέλους, σχετικά με τη ρύπανση από πετρέλαιο και τα πρόστιμα που μπορεί να υποστεί ένα μέλος σχετικά με τη ρύπανση.
- ❖ Κόστος υποχρεωτικής ανύψωσης και μετακίνησης ναυαγήσαντος πλοίου ύστερα από σύγκρουση¹²¹. Η απομάκρυνση των ναυαγίων γίνεται όλο και πιο περίπλοκο και ακριβό ζήτημα καθώς εγείρονται περιβαλλοντικές ανησυχίες και η τεχνολογία που απαιτείται για τη ναυαγιαίρεση γίνεται όλο και πιο δαπανηρή, με αποτέλεσμα να έχουμε μεγαλύτερες απαιτήσεις για τους ship operators και τους ασφαλιστές. Όπως απέδειξε η ναυαγιαίρεση του Costa Concordia, η όλη διαδικασία μπορεί να κοστίσει περισσότερο από την ίδια την αξία του πλοίου¹²².
- ❖ Έξοδα παρέκκλισης της πορείας του πλοίου καλύπτονται μόνο στην περίπτωση που υπάρχει άτομο σοβαρά τραυματισμένο ή άρρωστο και η ζωή του τίθεται σε κίνδυνο¹²³.

Τα μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να έχουν κάλυψη για όλους τους κινδύνους αλλά κάθε μέλος μπορεί να διαπραγματευτεί τους κινδύνους τους οποίους επιθυμεί να ασφαλίσει¹²⁴. Η ομαδική κάλυψη των προαναφερθέντων κινδύνων που παρέχουν τα

¹²¹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹²² Allianz. Safety and Shipping Review 2015. Ανασύρθηκε στις 04 Σεπτεμβρίου 2017 από: <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>.

¹²³ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹²⁴ Παζαρζής Μ.Ι. Ναυτασφαλίσεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

P&I για μεγάλο αριθμό πλοίων, δημιουργεί κυρίως πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα για τον ασφαλιζόμενο¹²⁵. Ένα πλεονέκτημα είναι ότι αν χρειαστεί αποζημίωση το Club στο οποίο ανήκει θα μπορέσει να τον καλύψει οικονομικά, ενώ ένα μειονέκτημα είναι ότι θα πρέπει να συνεισφέρει οικονομικά στις απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν, όχι μόνο στον ίδιο αλλά και σε όλα τα εγγεγραμμένα μέλη του Club¹²⁶.

Ένα από τα πλεονεκτήματα των P&I είναι η λειτουργία τους ως μέσο βελτίωσης της θέσης των ασφαλιζομένων και αύξησης της διαπραγματευτικής τους δύναμης. Τα P&I παρέχουν στα μέλη της, τη δυνατότητα ομαδικής και ισχυρής θέσης διαπραγμάτευσης των όρων της ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων. Αν δεν υπήρχαν τα P&I, οι μικρές ναυτιλιακές μονάδες, που η κάθε μια ελέγχει ασήμαντο μέρος της συνολικής ζήτησης ασφαλιστικών υπηρεσιών, θα ήταν σε αντικειμενική αδυναμία να επηρεάσουν ουσιαστικά τους όρους της ασφαλιστικής κάλυψης των κινδύνων τους και θα ήταν υποχρεωμένες σε αποδοχή των όρων που κάθε φορά θα αποφάσιζαν οι ασφαλιστές.

Βέβαια, είναι ευνόητο ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των μεμονωμένων ναυτιλιακών μονάδων ενός P&I και όσο περισσότερο διαφοροποιημένη είναι η θέση της κάθε επιχείρησης, ιδίως από αριθμητικής άποψης και ποιοτικής συγκρότησης της χωρητικότητάς της, τόσο δυσχερέστερη γίνεται η συμφωνία για πιθανή συνεταιριστική συνεργασία. Για τον λόγο αυτό, έχουν δημιουργηθεί P&I που καλύπτουν όμοιους κινδύνους.

Το σύνολο των μη ασφαλίσιμων κινδύνων – που καλύπτουν τα P&I, δημιουργεί μεγάλο μέγεθος ευθύνης που δεν μπορεί να αναληφθεί από κάθε ναυτιλιακή μονάδα χωριστά χωρίς κάποια μορφή κάλυψης. Η αντιμετώπιση του προβλήματος επιδιώχθηκε και επιτεύχθηκε μέσω των P&I, με τη συνένωση δηλαδή πολλών πλοιοκτητριών ναυτιλιακών μονάδων που υπόκεινται σε όμοιους κινδύνους, με σκοπό την κατάτμηση κάθε επερχόμενης ζημιάς μεταξύ τους κατά το μερίδιο της συμμετοχής κάθε μονάδας στη αλληλασφάλεια. Χαρακτηριστικό αυτής της μορφής

¹²⁵ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹²⁶ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

κάλυψης είναι το ότι η σχετική δαπάνη που βαρύνει τα μέλη είναι μεταβλητή. Προσδιορίζεται με βάση τα πραγματοποιηθέντα αποτελέσματα από πλευράς ζημιών¹²⁷.

Τα P&I έχουν κοινό ταμείο, στο οποίο συγκεντρώνονται τα χρήματα από τις συνδρομές των μελών – πλοιοκτητών. Με αυτά καλύπτουν σε περίπτωση ατυχήματος τις αποζημιώσεις επαγγελματιών για την καταστροφή ή μείωση των δραστηριοτήτων τους, τις οικολογικές καταστροφές, τις πιθανές ζημιές ή ελλείψεις στο φορτίο κ.λπ., μέχρι το ποσό που αφορά η ασφάλιση που έχει κάνει ο ενδιαφερόμενος, ενώ το υπόλοιπο ποσό θα πρέπει να καλυφθεί από όποιον ευθύνεται για την πρόκληση της ρύπανσης. Το χρηματικό όριο της αποζημίωσης ποικίλλει ανάλογα και επηρεάζεται αναμφίβολα από τον αριθμό των συμβάντων που έχουν προηγηθεί τα προηγούμενα χρόνια. Όσο μεγαλύτερη είναι η αύξηση των περιστατικών, τόσο περισσότερο ευαισθητοποιούνται οι αρμόδιοι και επιβάλλονται πιο αυστηρά προληπτικά μέτρα¹²⁸.

Δεδομένης της αβεβαιότητας απαιτήσεων που μπορεί να προκύψουν σε μια ασφαλιστική περίοδο, η διαχείριση του Club καλείται στην αρχή της χρονιάς να εκτιμήσει το εισόδημα από εισφορές που απαιτεί ο όμιλος ως σύνολο και από κάθε μέλος χωριστά.

Για τον προσδιορισμό του συνολικού εισοδήματος από εισφορές, λαμβάνεται υπόψη ότι οι πληρωμές των απαιτήσεων δεν είναι ταυτόχρονες, όπως επίσης υπολογίζονται και το κόστος διοίκησης αλλά και τα ασφάλιστρα επανασφάλισης. Μετά τον συνυπολογισμό των προαναφερθέντων παραγόντων, οι Διαχειριστές μπορεί να ζητήσουν από τους Διευθυντές του ομίλου να εγκρίνουν γενική αύξηση προς όλα τα μέλη ανεξάρτητα από τα μεμονωμένα αποτελέσματα του καθενός¹²⁹.

Αναφορικά με τη γενικότερη πολιτική που ακολουθεί κάθε Club θα πρέπει να αναφέρουμε ότι όλα προσπαθούν να διαθέτουν ένα σύστημα αντασφάλισης, προκειμένου να εξασφαλίζουν προστασία από τους πιθανούς κινδύνους. Επίσης εφαρμόζουν τη μέθοδο της επιπρόσθετης εισφοράς των μελών τους, στην περίπτωση

¹²⁷ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹²⁸ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹²⁹ Παζαρζής Μ.Ι. Ναυτασφάλισεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

που κατά τη διάρκεια του έτους αναγκάστηκαν να καταβάλουν για αποζημιώσεις υψηλότερα ποσά από ότι είχε αρχικά προβλεφθεί, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ανάγκη ρευστότητας ή κάλυψης των αποθεμάτων.

Τα P&I Clubs επιδιώκουν με αντασφαλίσεις και συνεργασίες με άλλα Club να μειώσουν τα ποσά των αποζημιώσεων, τα οποία θα κληθούν να καταβάλουν στους δικαιούχους σε περίπτωση που υπάρξει κάποιο ατύχημα. Ιδιαίτερη μέριμνα καταδεικνύεται για τις περιπτώσεις που προκαλείται ρύπανση από πετρελαιοειδή και γίνεται ιδιαίτερη κάλυψη για overspill. Η σύναψη τέτοιου είδους κάλυψης ξεπερνά το σύνθηες ναυτασφαλιστικό συμβόλαιο του Club. Βέβαια, όσοι πραγματοποιούν τέτοιου είδους ασφάλειες παρέχουν παράλληλα στα μέλη τους μεγαλύτερη ασφάλεια, παρά τις απόψεις ορισμένων ότι η επένδυση αυτών των κεφαλαίων σε άλλους τομείς της οικονομίας θα δημιουργούσε μεγαλύτερη ωφέλεια. Στις μέρες μας, τα Clubs διαθέτουν εξειδικευμένους επαγγελματίες, οι οποίοι αναλαμβάνουν την καλύτερη δυνατή επένδυση των κεφαλαίων που διαθέτουν, ώστε να επιτυγχάνονται κάποια επιπλέον έσοδα.

Ένας σημαντικός αριθμός ενώσεων διατηρούν χρηματικά αποθέματα, προκειμένου να είναι σε θέση να καλύπτουν τις επιπρόσθετες ανάγκες που προκύπτουν για την κάλυψη απαιτήσεων που προέρχονται από περιστατικά ρύπανσης από πετρελαιοειδή ξεπερνώντας τις αντασφαλιστικές διευθετήσεις, καθώς και να είναι έτοιμες να αντιμετωπίσουν τυχόν άσχημες χρονιές. Η ύπαρξη αποθεματικών ή όχι αποτελεί καθοριστική διαφοροποίηση της φιλοσοφίας που υιοθετεί κάθε Club. Όσοι δεν προβλέπουν την τήρηση αποθεματικών, υποστηρίζουν ότι δε θα ήταν χρήσιμη η ύπαρξή τους, διότι αυτά θα παραμένουν ουσιαστικά ανεκμετάλλευτα για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Αντίθετα, πιστεύουν ότι αυτά τα αποθέματα θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν πιο παραγωγικά με πολλούς άλλους τρόπους¹³⁰.

Τα P&I βρίσκονται σε μια διαδικασία αναπροσαρμογής των αποθεματικών διαθεσίμων τους. Αυτό συμβαίνει γιατί από τη μία υπάρχουν πιέσεις, ώστε να μην αυξηθούν οι εισφορές, αλλά από την άλλη οι απαιτήσεις συνεχώς αυξάνονται. Τα P&I φοβούνται ότι η δύναμη τους χάνεται, εφόσον οι συνεχώς αυξημένες απαιτήσεις αποδυναμώνουν τα αποθεματικά τους. Αυτό συμβαίνει καθώς στις μέρες μας η

¹³⁰ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

διεθνής κοινότητα συνεχώς λαμβάνει καινούρια μέτρα ασφαλείας και αυξάνει τις απαιτήσεις ειδικά για την ατυχηματική μόλυνση.

Ένα P&I πριν κάνει αποδεκτό κάποιο μέλος, πρέπει να γνωρίζει τις παρακάτω λεπτομέρειες:

- Το είδος του μεταφερόμενου φορτίου.
- Την έκταση των καλύψεων.
- Τον τύπο, το μέγεθος και την ηλικία του πλοίου.
- Τη γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται το πλοίο.
- Την εθνικότητα του πληρώματος.
- Τη σημαία του πλοίου.
- Το ιστορικό του πλοίου, όσον αφορά τις ζημιές.
- Το Hull & Machinery.

Όταν η αίτηση γίνει δεκτή, το Club δίνει ένα πιστοποιητικό στο νέο μέλος, το “Certificate of Entry”¹³¹. Τα P&I έχουν διάφορες κατηγορίες εισφορών που ζητούν ή μπορούν να ζητήσουν από τα μέλη τους. Αρχικά εκτιμάται το συνολικό – αναγκαίο ποσό που θα πρέπει να καταβάλει το νέο μέλος, γνωστό και ως «Εκτιμηθείσα Ολική Εισφορά» (Estimated Total Call), και ενημερώνεται. Οι εισφορές που καταβάλλονται από τα μέλη διακρίνονται ως ακολούθως:

- Προκαταβολική ή πρωταρχική εισφορά (Advanced or Initial Call).

Οι περισσότεροι όμιλοι συλλέγουν το 70% της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς στην έναρξη της ασφαλιστικής περιόδου την οποία συνήθως τα μέλη καταβάλλουν σε δόσεις κατά την διάρκεια των 12 μηνών του ασφαλιστικού έτους¹³². Το προκαταβαλλόμενο ασφάλιστρο, το επονομαζόμενο call έχει υπολογισθεί βάσει εκτιμήσεων του πιθανού ύψους των πληρωμών που μπορεί να κάνει το Club κατά τη διάρκεια του έτους. Στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου μετά από τη σύγκριση των εισπραχθέντων calls προς τις καταβληθείσες ασφαλιστικές αποζημιώσεις προκύπτει το αν θα πρέπει να γίνει συμπληρωματική καταβολή (Supplementary Call) ή όχι¹³³.

¹³¹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹³² Παζαρχής Μ.Ι. Ναυτασφαλίσεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

¹³³ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

- Επιπρόσθετη εισφορά ή εισφορά κλεισίματος (Supplementary Call or Closing Call).

Ανάλογα με τα αποτελέσματα του Ομίλου λοιπόν, ενδέχεται να ζητηθεί επιπρόσθετη εισφορά από τα μέλη προκειμένου να καλυφθούν οι επιπλέον απαιτήσεις που δεν είχαν προβλεφθεί.

- Εισφορές ανανέωσης (Renewal Call).

Πρόκειται για τις εισφορές που πρέπει να καταβάλλονται στο τέλος κάθε ασφαλιστικής χρονιάς για την ανανέωση της ασφαλιστικής σύμβασης. Το ύψος τους καθορίζεται με βάση το αρχικό ασφάλιστρο, τις λεγόμενες προβλέψεις και τα στατιστικά μεγέθη του παρελθόντος.

- Εισφορές απαλλαγής.

Πρόκειται για είδος επασφαλιστρού που επιβάλλει το Club στα μέλη που αποχωρούν και διακόπτουν την ασφαλιστική σύμβαση¹³⁴. Όταν αυτό πληρωθεί, ο πλοιοκτήτης δεν έχει περαιτέρω ευθύνη για επιπλέον ασφάλιστρα. Όμως αυτό δεν σημαίνει ότι απαλλάσσεται και από την υποχρέωσή του, δηλαδή να πληρώσει τα supplementary calls, αν του ζητηθεί¹³⁵.

- Laid up εισφορές.

Αφορά την εισφορά που επιστρέφεται σε αναλογική βάση στις περιπτώσεις που το πλοίο παροπλίζεται ή σταματά την εκτέλεση πλόων λόγω επισκευής σε ασφαλές λιμάνι.

Η καταβολή εισφορών είναι καταλυτική για την βιωσιμότητα και την εκπλήρωση των σκοπών των P&I και γι αυτό το λόγο η μη καταβολή αυτών επιφέρει σημαντικές κυρώσεις για τα μέλη. Μεταξύ άλλων, η πλέον σημαντική για τα μέλη κύρωση είναι η άρση της ασφαλιστικής κάλυψης. Όχι μόνο παύει να υφίσταται η ασφαλιστική κάλυψη από το πέρασμα της σχετικής προθεσμίας καταβολής των οφειλών, αλλά δεν υπάρχει κάλυψη και για απαιτήσεις που ενδέχεται να είχε εγείρει

¹³⁴ Παζαρζής Μ.Ι. Ναυτασφαλίσεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

¹³⁵ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

το μέλος προγενέστερα. Επίσης μπορεί να επιβληθεί στο μέλος αναδρομική ακύρωση της ασφαλιστικής κάλυψης. Σε αυτή την περίπτωση, η ακύρωση της ασφαλιστικής κάλυψης ενεργεί και για τις απαιτήσεις που εγέρθηκαν σε χρόνο προγενέστερο της υπερημερίας του μέλους. Τέλος, ένα αποτέλεσμα, όχι κύρωση της μη καταβολής εισφορών, είναι η δημιουργία δυσκολιών στην μετεγγραφή μέλους σε άλλο Club και το πιθανότερο είναι να απορριφθεί η αίτηση του από άλλα P&I.¹³⁶

Ένα πρόβλημα που φαίνεται να αντιμετωπίζουν τα P&I αφορά τον τρόπο μέτρησης του τονάζ, σύμφωνα με τον οποίο υπολογίζεται το ασφάλιστρο που πληρώνουν τα μέλη. Η Διεθνής Σύμβαση για τη Μέτρηση του Τονάζ των πλοίων (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969), δήλωνε ότι τα πλοία ναυπηγημένα μετά τον Ιούλιο του 1982 θα έχουν ως βάση μέτρησης της χωρητικότητας τους κανονισμούς της Σύμβασης σύμφωνα με το Παγκόσμιο Σύστημα Μέτρησης (Universal Measurement System, UMS). Πλοία που είχαν ναυπηγηθεί πριν από τον Ιούλιο του 1982 έκαναν επαναμέτρηση της χωρητικότητάς τους, κάτω από το UMS στις 18 Ιουλίου 1994. Κάθε πλοίο που συμμορφώνεται με τους κανονισμούς της σύμβασης αυτής θα πιστοποιείται με το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμέτρησης (International Tonnage Certificate) και ο όρος Ολική Χωρητικότητα (Gross Register Tonnage (G.T.) θα αντικαταστήσει τον όρο Ολική Νηολογημένη Χωρητικότητα (Gross Register Tonnage – G.R.T.). Η διαφορά του GRT με το GT στα πλοία τύπου bulk και τα δεξαμενόπλοια είναι μικρή, περίπου 5% - 10% κατά μέσο όρο. Για τα πλοία τύπου RO/RO και Ferries η παραπάνω διαφορά είναι αρκετά σημαντική, κατά μέσο όρο από 40% - 60%, με το ενδεχόμενο ότι για ορισμένα άλλα πλοία μπορεί να είναι μεγαλύτερη. Βέβαια σε κάθε περίπτωση υπάρχει πρόβλημα λόγω της αύξησης των ασφαλιστρών.

Ένα σημαντικό ερώτημα για τους πλοιοκτήτες κυρίως τάνκερ είναι ποια P&I θα τους παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια: τα μεγάλα ή τα μικρά. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα των μεγάλων P&I είναι ο μεγάλος αριθμός των μελών τους. Πολλά μέλη σε ένα P&I, δίνουν τη δυνατότητα για μεγαλύτερα εισοδήματα στο ταμείο της. Έτσι, αποκτά μια οικονομική ανωτερότητα και δημιουργεί αποθεματικά ικανοποιητικά για την αντιμετώπιση και των πιο μεγάλων απαιτήσεων. Ίσως αυτό να

¹³⁶ Παζαρζής Μ.Ι. Ναυτασφαλίσεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

είναι και το πιο σημαντικό στοιχείο που διαμορφώνει την επιλογή του πλοιοκτήτη¹³⁷. Κατ' επέκταση τα υψηλά αποθέματα προσφέρουν επιπρόσθετη ασφάλεια στον ασφαλιζόμενο και θα αποφεύγονται με αυτόν τον τρόπο οι συμπληρωματικές εισφορές κατά τη διάρκεια του έτους. Είναι γεγονός ότι οι μεγάλες ενώσεις που έχουν επαρκή αποθεματικά έχουν ως μέλη πολλά δεξαμενόπλοια, τα οποία σε περιπτώσεις ατυχημάτων προκαλούν μεγαλύτερη ρύπανση συγκριτικά με τα φορτηγά πλοία και αυξάνουν τις αποζημιώσεις που πρέπει να καταβληθούν¹³⁸.

Τα μικρά Club με το μικρότερο εισόδημα είναι περισσότερο επιρρεπή στα μεγάλα ποσά απαιτήσεων. Η οικονομική αδυναμία τους, που υποδηλώνεται και από την αδυναμία να διατηρούν ικανοποιητικά αποθεματικά, ίσως φανερώνει το σημαντικότερο μειονέκτημά τους, όμως μέχρι σήμερα, χρησιμοποιώντας διάφορες τεχνικές, ποτέ δεν έχουν αφήσει ακάλυπτο κάποιο μέλος τους¹³⁹. Το μεγάλο πλεονέκτημα είναι η δυνατότητά τους για προσωπική προσέγγιση κάθε μέλους τους, σε αντίθεση με τα μεγάλα Club, τα οποία διοικούνται από απρόσωπα συμβούλια που δεν απασχολούνται με τα επιμέρους προβλήματα, παρά μόνο με τις γενικότερες κατευθυντήριες γραμμές. Τέλος, μεγάλη βαρύτητα θα πρέπει να δίνεται στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η οποία σε πολλές περιπτώσεις παίζει καθοριστικό ρόλο στην απόφαση των πλοιοκτητών άσχετα με το μέγεθος του Club¹⁴⁰.

5.2. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ (THE POOLING AGREEMENT)

Παρά το γεγονός ότι τα P&I του International Group of P&I Clubs ανταγωνίζονται μεταξύ τους στο επιχειρηματικό πεδίο, είναι προς όφελος όλων των πλοιοκτητών να είναι ασφαλισμένοι από τα P&I του Group, γιατί τα σωματεία συγκεντρώνουν μεγαλύτερους κινδύνους. Η κοινοπραξία (pool) ρυθμίζεται από τη σύμβαση συνεργασίας που καθορίζει τους κινδύνους που μπορούν να συγκεντρωθούν και πώς οι απώλειες θα πρέπει να κατανέμονται μεταξύ των Club που συμμετέχουν. Η κοινοπραξία παρέχει ένα μηχανισμό για τη διανομή όλων των απαιτήσεων άνω των

¹³⁷ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹³⁸ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹³⁹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹⁴⁰ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

US \$ 9.000.000 και μέχρι τα US \$ 7.5 δισεκατομμύρια, μέχρι και σήμερα. Τα υψηλά επίπεδα αποζημίωσης που παρέχονται από το Pool ως επί το πλείστον αφορούν τις υψηλές απαιτήσεις που προκύπτουν από ναυτικά ατυχήματα κυρίως δεξαμενόπλοιων και διαρροή πετρελαίου.

Η Σύμβαση κοινοπραξίας (Pooling Agreement) είναι μια ετήσια ανανέωση της συμφωνίας μεταξύ των Club για την αμοιβαία αντασφάλιση με ανταλλαγή αξιώσεων μεταξύ τους. Δεν υπάρχει καταβολή ασφαλιστρών μεταξύ των Club βάσει της συμφωνίας, και οι αξιώσεις είναι απλά μοιρασμένες σε συμφωνηθείσες αναλογίες σύμφωνα με τους τύπους πλοίων. Επειδή τα P&I του Group μοιράζονται αξιώσεις μέσω του συστήματος κοινοπραξίας, έχουν κοινό συμφέρον στην πρόληψη απώλειας και ελέγχου, καθώς και στη διατήρηση των προτύπων ποιότητας σε ολόκληρη τη διάρκεια που είναι μέλη. Στη σύμβαση κοινοπραξίας προβλέπονται τα εξής:

- Οι αρχές στις οποίες μπορούν να συγκεντρωθούν οι απαιτήσεις (claims).
- Οι τύποι απαιτήσεων (claims) που μπορούν να συγκεντρωθούν.
- Οι τύποι των απαιτήσεων που εξαιρούνται από την κοινοπραξία.
- Η μέθοδος με την οποία υπολογίζονται οι απαιτήσεις για τους σκοπούς της κοινοπραξίας.
- Οι τύποι συνεισφοράς.
- Η πρόβλεψη για νέες αιτήσεις στην κοινοπραξία¹⁴¹.

5.3. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ)

Οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι κερδοσκοπικές εταιρείες οι οποίες αποτελούν φορείς ιδιωτικής ασφάλισης που παρέχουν ασφάλιση με καταβολή ασφαλίστρου εκ μέρους του ασφαλιζόμενου. Σε αυτό το είδος ασφάλισης, ο ασφαλιστικός φορέας, που είναι μια ασφαλιστική εταιρεία, δικαιούται την είσπραξη των ασφαλιστρών και κατ' επέκταση υποχρεούται την κάλυψη των ασφαλιστικών κινδύνων¹⁴². Οι

¹⁴¹ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹⁴² Παζαρτζής Μ.Ι. Ναυτασφάλισεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

ασφαλιστικές δαπάνες αποτελούν το 14% του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου, ποσοστό που αλλάζει ελαφρώς από πλοίο σε πλοίο¹⁴³.

Η ύπαρξη ασφαλιστικής σύμβασης, δηλαδή ασφαλιστηρίου συμβολαίου, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την έννοια της ιδιωτικής ασφάλειας. Σε αυτήν συμμετέχουν τουλάχιστον δυο συμβαλλόμενα μέρη (ασφαλιστική εταιρεία και ασφαλισμένος). Τα χαρακτηριστικά του ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι ότι αποτελεί σύμβαση προσχώρησης, καθώς η ασφαλιστική εταιρεία έχει αναλάβει να συντάξει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και εν συνεχεία να το προωθήσει στον υποψήφιο ασφαλισμένο προς υπογραφή.

Επιπλέον είναι σύμβαση ενοχική και αμφοτεροβαρούς χαρακτήρα καθώς και για τα δυο συμβαλλόμενα μέρη εγείρονται δικαιώματα και υποχρεώσεις: συγκεκριμένα ο ασφαλισμένος πρέπει να καταβάλλει το ασφάλιστρο και ο ασφαλιστής έχει την υποχρέωση, σε περίπτωση έλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου, να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο. Ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να απαιτήσει την καταβολή των ασφαλίσεων αλλιώς να ακυρώσει το συμβόλαιο και ο ασφαλισμένος να απαιτήσει την αποζημίωση. Τέλος, είναι σύμβαση διαρκούς παροχής με την έννοια ότι ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να καλύπτει τον ασφαλισμένο έναντι οποιουδήποτε κινδύνου αναφέρεται στο συμβόλαιο καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης.

Το ασφάλιστρο αποτελεί τη μόνη υποχρέωση του ασφαλιζομένου προς την ασφαλιστική εταιρεία για τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης και την καταβολή της αποζημίωσης, εάν και εφόσον επέλθουν οι κίνδυνοι που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και προκύψουν απώλειες ή ζημιές στο ασφαλισμένο αντικείμενο και κατά συνέπεια δαπάνες που πρέπει να καταβληθούν για την αποκατάστασή του και την επαναφορά του στην κατάσταση που βρισκόταν κατά το χρόνο επέλευσης του κινδύνου. Το ασφάλιστρο στις ασφαλίσσεις μεταφορών εκφράζεται σε ποσοστό επί τοις εκατό του ασφαλιστικού ποσού και διαμορφώνεται από τον ασφαλιστή μετά την εξέταση ενός πλήθους παραγόντων.

Στόχος του ασφαλιστή είναι να καθορίζει τα βασικά ασφάλιστρα στο ύψος εκείνο που θα του επιτρέπουν να δημιουργεί τα απαραίτητα αποθεματικά για την

¹⁴³ Stopford M. Maritime Economics 3rd Edition. Routledge, USA, 2009.

πληρωμή των αποζημιώσεων, να αντιμετωπίζει τα γενικά έξοδα και τα έξοδα προμηθειών, να αποκομίζει ένα λογικό κέρδος και ταυτόχρονα να παραμένει ανταγωνιστικός. Προκειμένου ο ασφαλιστής να καταλήξει στην τιμολόγηση ενός κινδύνου ή ομάδας συνδυασμένων κινδύνων, πρέπει να λάβει υπόψη μια σειρά από παράγοντες¹⁴⁴. Η δαπάνη για τους ασφαλισίμους κινδύνους εξαρτάται από:

- Την ηλικία και την κατάσταση των υπό ασφάλιση πλοίων. Όταν όλοι οι άλλοι παράγοντες είναι αμετάβλητοι, τα πλοία, πέραν ενός ορίου ηλικίας καθώς και τα πλοία που τυχόν μειονεκτούν ποιοτικά, επιβαρύνονται με αυξημένα ποσοστά ασφαλιστρών.
- Την κατηγορία των μεταφορών και των πλόων για την οποία προορίζονται τα πλοία. Όταν η φύση των μεταφορών προκαλεί αυξημένους κινδύνους, για παράδειγμα οι μεταφορές εύφλεκτων φορτίων – το ασφάλιστρο τείνει να αυξάνεται.
- Το ύψος της καλυπτόμενης, μέσω της ασφάλισης, αξίας των πλοίων. Είναι φανερό ότι οι ασφαλιστές αξίες είναι χαμηλότερες, για σχετικά παλιά πλοία.
- Την προηγούμενη ασφαλιστική συμπεριφορά της ασφαλιζόμενης επιχείρησης, δηλαδή από την έκταση και τη μορφή των απαιτήσεων, που έχει εγείρει στο παρελθόν. Τυχόν δημιουργία στους ασφαλιστές αμφιβολίας για το αν ο ασφαλιζόμενος δείχνει την επιμέλεια και την καλή πίστη για την πρόληψη ζημιών ή για τον περιορισμό της έκτασης τους, όταν η επέλευση του κινδύνου γίνεται αναπότρεπτη, οδηγεί ευθέως στην επιβάρυνση του με σχετικά αυξημένα ποσοστά ασφαλιστρου¹⁴⁵.

5.4. ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ P&I CLUBS & ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Ολοκληρώνοντας των ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών των P&I και των ασφαλιστικών εταιρειών θα ήταν χρήσιμο να δούμε συγκριτικά τις διαφορές τους. Ενώ μια ασφαλιστική εταιρεία παρέχει κάλυψη «για το κύτος και τα μηχανήματα» στους εφοπλιστές και κάλυψη του φορτίου για τους ιδιοκτήτες φορτίου, ένα P&I προσφέρει κάλυψη για κινδύνους που παραδοσιακά οι ασφαλιστικές εταιρείες διστάζουν να ασφαλίσουν. Οι εταιρείες θαλάσσιων ασφαλειών προσφέρουν

¹⁴⁴ Παζαρζής Μ.Ι. Ναυτασφαλίσεις, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

¹⁴⁵ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

ασφάλιση για μετρήσιμους κινδύνους: ασφαλίσεις σκαφών και μηχανημάτων για πλοιοκτήτες και ασφάλιση φορτίου για τους ιδιοκτήτες του φορτίου. Τα P&I Club παρέχουν ασφάλιση για ευρύτερα απροσδιόριστους κινδύνους που οι ασφαλιστικές συνήθως δεν καλύπτουν, όπως τη ρύπανση του περιβάλλοντος. Γίνεται κατανοητό πως η αντιμετώπιση της ατυχηματικής ρύπανσης σχετίζεται πρωτίστως με τα P&I¹⁴⁶.

Τα P&I παρέχουν επίσης στους πλοιοκτήτες τη δυνατότητα να προστατεύσουν τους εαυτούς τους από τις ποικίλες νομικές διαμάχες και άλλα συναφή έξοδα, στα οποία είναι δυνατόν να εκτεθούν κατά τη διάρκεια των εργασιών τους. Τα P&I παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές συγκριτικά με τις ιδιωτικές εταιρείες ασφαλειών καθώς σκοπός τους δεν είναι το κέρδος αλλά η καλύτερη εξυπηρέτηση των μελών τους¹⁴⁷. Οι εταιρείες θαλάσσιων ασφαλίσεων είναι συνήθως κερδοσκοπικές εταιρείες που χρεώνουν τους πελάτες με ένα ασφάλιστρο για να καλύψουν πλήρως τα πλοία και τα φορτία κατά το χρονικό διάστημα που διαρκεί το συμβόλαιο. Σε αντίθεση ένα P&I Club λειτουργεί ως ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός και η ασφάλιση χρηματοδοτείται από τα call. Τα μέλη της λέσχης συμβάλλουν στην κοινή ομάδα κινδύνου του συλλόγου σύμφωνα με τις διατάξεις της συμφωνίας Pooling. Αν η ομάδα κινδύνου δεν μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες απαιτήσεις, τα μέλη του συλλόγου θα κληθούν να πληρώσουν ένα επιπλέον call. Αν το pool έχει πλεόνασμα, ο σύλλογος θα ζητήσει ένα χαμηλότερο call το επόμενο έτος ή θα κάνει μια επιστροφή στα μέλη. Σε αντίθεση με μια εταιρεία θαλάσσιων ασφαλειών, η οποία δίνει αναφορά στους μετόχους της, ένα P&I δίνει αναφορά μόνο στα μέλη του¹⁴⁸.

Ένα πρόβλημα που σχετίζεται και με τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα P&I είναι η ασφάλιση των υποβαθμισμένων πλοίων. Και οι δύο τύποι ασφάλισης υπάρχουν περιπτώσεις που παρέχουν κάλυψη σε υποβαθμισμένα πλοία. Αν οι ασφαλιστές δεν εφαρμόσουν μια λεπτομερή αξιολόγηση κινδύνων, οι ιδιοκτήτες υποβαθμισμένων πλοίων θα συνεχίζουν να βρίσκουν ασφαλιστική κάλυψη για τα πλοία τους. Μέσω αυτής, οι ασφαλιστές μειώνουν κάθε οικονομικό ρίσκο που αλλιώς θα συνδεόταν με τα πλοία αυτά. Στην πραγματικότητα η συμμόρφωση με ορισμένες από τις

¹⁴⁶ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

¹⁴⁷ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹⁴⁸ Βλάχος Γ.Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015.

σημαντικές απαιτήσεις ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του ISM, δεν αποτελεί προϋπόθεση για κάλυψη από μερικούς ασφαλιστές. Η ίδια έλλειψη αξιολόγησης κινδύνων ισχύει και για τα P&I. Παρόλο που μπορεί να ασκηθεί αποτελεσματικός και ποιοτικός έλεγχος και από τους δύο στους πελάτες τους, οι δυνάμεις της αγοράς μπορεί να μπουκ στην μέση και έτσι οι πλοιοκτήτες που ταυτίζονται με κακά ρίσκα να μπορούν να ασφαλιστούν σε ασφαλιστικές ή P&I που, εξαιτίας των χειρότερων στοιχείων που έχουν σχετικά με ναυτικά ατυχήματα, θα είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν υψηλότερες εισφορές¹⁴⁹.

5.5. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ & ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Μια βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση ενός πλοίου είναι η τεχνική επιθεώρησή του και η ένταξή του σε κάποιο αναγνωρισμένο Νηογνώμονα. Αυτό ικανοποιεί την ανάγκη των ναυτασφαλιστών για γνώση της πραγματικής κατάστασης του πλοίου προκειμένου αυτοί εν συνεχεία να εκτιμήσουν τη δυνατότητα ανάληψης του κινδύνου και τον προσδιορισμό του ύψους του ασφαλιστρου. Η ηλικία του πλοίου, το είδος, το επίπεδο συντήρησης μαζί με μια σειρά από άλλα χαρακτηριστικά λαμβάνονται υπόψη για την ένταξη του πλοίου σε κάποιου Νηογνώμονα.

Παράλληλα με το ερευνητικό έργο που παράγουν οι Νηογνώμονες και το συλλογικό τους όργανο ο IACS, προμηθεύουν τα απαραίτητα εφόδια για την υιοθέτηση ενός αυστηρότερου κανονιστικού πλαισίου. Παράγονται νέοι κανονισμοί που διέπουν την κατασκευή ποιοτικότερων πλοίων και τη ναυσιπλοΐα γενικότερα, με απώτερο σκοπό την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος και της περιουσίας. Ουσιαστικά, καταπολεμούνται οι αιτίες που προκαλούν τα ναυτικά ατυχήματα και μειώνεται το πλήθος και η βαρύτητα των περιστατικών κάτω από τα οποία μπορεί να επέλθει κάποιος ασφαλιστικός κίνδυνος. Το άμεσο όφελος για την ναυτασφαλιστική αγορά είναι η καταβολή χαμηλότερων αποζημιώσεων και κατά συνέπεια η δυνατότητα ευνοϊκότερης τιμολόγησης για τα πλοία και τις ναυτιλιακές εταιρείες που παρουσιάζουν θετικότερο αρχείο επιδόσεων.

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει το γεγονός ότι οι επιθεωρήσεις των Νηογνώμωνων δεν περιορίζονται στο πλοίο, αλλά μπορούν να συμπεριλαμβάνουν και

¹⁴⁹ SSY Consultancy & Research Ltd. The Costs to Users Substandard Shipping. Ανασύρθηκε στις 09 Ιουλίου 2017 από: <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/1827388.pdf>.

άλλους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας όπως φορτίο, βιομηχανία, οδικές – αεροπορικές μεταφορές. Με αυτό τον τρόπο διευρύνεται η σημασία του έργου που επιτελούν οι Νηογνώμονες για την ασφαλιστική αγορά.

5.6. SALVAGE ASSOCIATION & ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στο πλαίσιο των ναυτικών ατυχημάτων και των προεκτάσεων του κόστους τους στη ναυτασφάλιση θα πρέπει να εξεταστεί και ο Salvage Association που λειτουργεί και συμβάλει σημαντικά προς όφελος της ναυτασφαλιστικής αγοράς. Αρχικά, ο όρος salvage μπορεί να αποδοθεί ως διάσωση ή ως ναυαγιαίρεση. Έτσι η παροχή υπηρεσιών salvage είναι δυνατόν να αναφέρεται είτε στην παροχή επιθαλάσσιας αρωγής σε περίπτωση επέλευσης ναυτιλιακού κινδύνου είτε στη διαδικασία της απομάκρυνσης του σκάφους από τη θαλάσσια περιοχή όπου αυτό είχε βυθιστεί ή προσαράξει. Σε κάθε περίπτωση, η διαδικασία της αναζήτησης ευθυνών στην περίπτωση ναυτικών ατυχημάτων και ο συντονισμός των απαιτούμενων διαδικασιών για την όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη διαχείριση της διαδικασίας της διάσωσης απαιτούν υψηλή τεχνική, εξειδίκευση και αμεροληψία.

Χαρακτηριστικό τη έννοιας του salvage ο υποχρεωτικός χαρακτήρας του. Ο διασώστης μπορεί να δεσμεύεται με συμβατική υποχρέωση για να προσφέρει υπηρεσίες διάσωσης. Ωστόσο, ακόμα και αν δεν υπάρχει τέτοιου είδους συμβατική υποχρέωση, υπάρχει πρόνοια για υποχρεωτική παροχή βοήθειας προκειμένου να διασωθεί ένα πλοίο και να αποφευχθεί η μόλυνση του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον Maritime Conventions Act, κάθε πλοίο που πλέει σε περιοχή πλησίον ενός άλλου το οποίο διατρέχει κίνδυνο είναι υποχρεωμένο να παράσχει κάθε δυνατή βοήθεια για τη διάσωση των ανθρωπίνων ζωών, της περιουσίας και του περιβάλλοντος. Για τις παρεχόμενες υπηρεσίες ο διασώστης μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση (salvage charges) και δικαιούται να λάβει αμοιβή, η οποία ορίζεται ως αποζημίωση διάσωσης.

Η παροχή αποζημίωσης στους διασώστες αποσκοπεί πρωταρχικά στην κάλυψη των εξόδων που απαιτείται να καταβληθούν για τη χρηματοδότηση των διαδικασιών salvage. Ο διασώστης θα χρειαστεί να δεσμεύσει το πλοίο και τα λοιπά τεχνικά μέσα για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, με ότι αυτό συνεπάγεται από πλευράς κόστους μισθοδοσίας, καυσίμων, αναλώσιμων υλικών και λοιπών εξόδων. Επίσης, καθ' όλη τη διάρκεια των διαδικασιών salvage το πλοίο του διασώστη απέχει από τη

συνήθη παραγωγική του δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφυγόντα κέρδη.

Αρχικά, ο Salvage Association ήταν μη κερδοσκοπικός οργανισμός. Πλέον και μετά από μια σειρά πωλήσεων έχει ιδιωτικοποιηθεί και ανήκει στην Braemar και έχει μετονομαστεί σε Braemar Incorporating the Salvage Association και καλύπτει ένα ευρύ φάσμα από δραστηριότητες που εκτείνονται και σε μη ναυτιλιακούς κλάδους. Όσον αφορά το πελατολόγιο του οργανισμού παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος απαρτίζεται από ασφαλιστές και P&I και δευτερευόντως από πλοιοκτήτες και ιδιοκτήτες φορτίων.

Στην λειτουργία της ναυτασφαλιστικής αγοράς είναι ιδιαίτερος σημαντική η συμβολή του Salvage Association, κυρίως λόγω της υψηλής επαγγελματικής του εξειδίκευσης και της αμεροληψίας που διέπει τις λειτουργίες του. Από τη στιγμή που θα επέλθει ένα ατύχημα ή άλλος ασφαλισμένος κίνδυνος είναι αναγκαία η εκτίμηση των ζημιών της γάστρας του πλοίου των μηχανημάτων και των εξαρτημάτων αυτού. Αυτός ο ρόλος μπορεί να ανατεθεί στο Salvage Association. Παράλληλα αναλύονται τα τεχνικά και μη χαρακτηριστικά των παραμέτρων ενός ατυχήματος, όπως για παράδειγμα η ταχύτητα πρόσκρουσης, η επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα αλλά και οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες.

Ο Salvage Association μεριμνά και για την προστασία του περιβάλλοντος. Εκτός από την αποκατάσταση της οικολογικής ισορροπίας, λόγω π.χ. διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα, οι επιθεωρητές του μπορούν να συνδράμουν στην πρόληψη και αποφυγή περαιτέρω επιβάρυνσης του φυσικού περιβάλλοντος μέσω του μετριασμού της οικολογικής καταστροφής. Βασικός σκοπός είναι η ελαχιστοποίηση της ζημιάς του φυσικού περιβάλλοντος και κατ' επέκταση της αναλογούσας ασφαλιστικής αποζημίωσης.

Είναι δυνατόν να ανατεθεί στο Salvage Association η επίβλεψη των εργασιών αποκατάστασης των ζημιών και ο γενικότερος συντονισμός των εργασιών περιορισμού των ζημιών. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι ο Salvage Association δε διαθέτει δικά του μέσα ναυαγιαίρεσης (ρυμουλκά, πλωτούς γερανούς κ.ά.). Έχει όμως τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει έρευνα σχετικά με τις ναυπηγοεπισκευαστικές δυνατότητες που προσφέρει η ευρύτερη περιοχή, όπου πραγματοποιήθηκε το ατύχημα, και να προτείνει τη μίσθωση των υπηρεσιών τους,

προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των διαδικασιών ναυαγιαίρεσης. Απόρροια της συχνής χρήσης των ναυπηγοεπισκευαστικών μέσων που διατίθενται σε μια περιοχή, είναι η δημιουργία μιας μεγάλης βάσης δεδομένων από το Salvage Association. Με αυτόν τον τρόπο είναι εφικτή η ταχύτερη δυνατή ανταπόκριση του οργανισμού σε περιπτώσεις ατυχημάτων ακόμα και στις πιο απομακρυσμένες περιοχές του πλανήτη.

Τέλος, ο Salvage Association κατά κανόνα δεν αναλαμβάνει την εκπόνηση έκθεσης σχετικά με τον υπολογισμό των απαιτήσεων και των αναλογούντων αποζημιώσεων. Η μοναδική περίπτωση που ο Salvage Association δύναται να προβεί σε εκτίμηση όσον αφορά τις απαιτήσεις και τα ποσά προς αποζημίωση είναι εάν υπάρχει περίπτωση δόλου. Σε αυτήν την περίπτωση μπορεί να συνεργαστεί με τους ασφαλιστές και να υποβάλει προτάσεις σχετικά με τον περαιτέρω χειρισμό της υπόθεσης¹⁵⁰.

5.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- ❖ Όπως προκύπτει από την ανάλυση του ασφαλιστικού καθεστώτος, τα ναυτικά ατυχήματα και οι περιβαλλοντικές τους συνέπειες, αποτελούν μέρος της κάλυψης που παρέχουν τα P&I. Οι ασφαλιστικές εταιρείες χρησιμοποιούν ορθολογικά στοιχεία και δεδομένα για να υπολογίσουν – τιμολογήσουν το ασφάλιστρο με σκοπό να παρέχουν αποζημίωση για πιθανή ζημιά. Οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός ατυχήματος όμως είναι δύσκολο να υπολογιστούν, λόγω του απρόβλεπτου χαρακτήρα τους. Δεν γνωρίζουμε, παραδείγματος χάριν, ούτε τον τόπο που μπορεί να λάβει χώρα ένα ατύχημα και τις επιπτώσεις που θα έχει μια πετρελαιοκηλίδα στο συγκεκριμένο μέρος (άλλες θα είναι οι επιπτώσεις ενός ατυχήματος στα μέσα του ωκεανού και άλλες κοντά σε ένα νησί που βασίζεται στην αλιεία και τον τουρισμό), ούτε τις καιρικές συνθήκες την ώρα του ατυχήματος και το πως αυτές μπορεί να επηρεάσουν την εξάπλωση της πετρελαιοκηλίδας και την μόλυνση που αυτή θα προκαλέσει. Όλοι αυτοί οι παράγοντες (μαζί με πολλούς άλλους που έχουν αναλυθεί) μπορεί να προκαλέσουν απρόβλεπτη διακύμανση του ύψους των απαιτήσεων με συνέπεια οι ασφαλιστικές εταιρείες να μην έχουν κάνει

¹⁵⁰ Παζαρζής Μ.Ι. Ναυτασφάλισης, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015.

σωστές εκτιμήσεις για τα ασφάλιστρα που χρειάζονται και να μην μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις.

Όπως γίνεται κατανοητό, η κάλυψη των ναυτικών ατυχημάτων γίνεται κυρίως από P&I και όχι από ασφαλιστικές εταιρίες, διότι μια ασφάλιση έναντι περιβαλλοντικής καταστροφής μπορεί να εγείρει απεριόριστες ευθύνες στην ασφαλιστική εταιρεία. Τα ασφάλιστρα για τέτοιου είδους καλύψεις θα έπρεπε να είναι πολύ υψηλά και οικονομικά ασύμφορα για την ναυτιλιακή εταιρεία, ενέχοντας και πάλι τον κίνδυνο να μην καλύψουν μια περιβαλλοντική καταστροφή μεγάλης έκτασης. Για τον λόγο αυτό, οι ασφαλιστικές εταιρείες συνήθως δεν καλύπτουν οικολογικές καταστροφές από ναυτικά ατυχήματα και πόσο μάλλον την έκχυση πετρελαίου. Το ρόλο αυτό έχουν αναλάβει τα P&I, που αποτελούν ουσιαστικά κεφάλαια των ίδιων των πλοιοκτητών συγκεντρωμένα. Το γεγονός ότι τα P&I δεν αποτελούν κερδοσκοπικές εταιρείες (όπως οι ασφαλιστικές) συνεπάγεται ότι δεν επιδιώκουν το κέρδος. Επομένως, τα κεφάλαια τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν με την έλευση του κινδύνου έως την πλήρη κάλυψη των απαιτήσεων, χωρίς να υπάρχει η πιθανότητα χρεοκοπίας όπως στην περίπτωση της ασφαλιστικής εταιρείας.

- ❖ Στα πλαίσια της αποζημίωσης κάποιας περιβαλλοντικής καταστροφής ως αποτέλεσμα κάποιου ναυτικού ατυχήματος, ο προσδιορισμός των εισφορών των μελών από τα P&I δεν ακολουθεί κάποια συγκεκριμένη φόρμουλα. Καθότι το κόστος αποκατάστασης της ζημιάς δεν είναι σταθερό, δεν μπορεί δηλαδή να προσδιορισθεί ούτε το κατώτατο αλλά ούτε το ανώτατο όριο αποζημίωσης καθώς εξαρτάται για κάθε ατύχημα από τις επικρατούσες συνθήκες, επικρατεί αβεβαιότητα ως προς το ποσό που μπορεί να χρειαστεί και συνεπώς το ποσό των εισφορών δεν είναι σταθερό. Οι εισφορές χαρακτηρίζονται από μεταβλητότητα. Κάθε χρόνο τα P&I συνυπολογίζουν διάφορους παράγοντες όπως τα αποθεματικά τους, το ύψος των αποζημιώσεων που χρειάστηκαν την προηγούμενη χρονιά και τις προβλέψεις που κάνουν οι αναλυτές τους για μελλοντικές απαιτήσεις, βάσει πιθανών αλλαγών στους διεθνείς κανονισμούς. Αν για παράδειγμα το προηγούμενο διάστημα έχουν συμβεί σοβαρά ναυτικά ατυχήματα, τότε τα μέτρα που θα λάβει η διεθνής κοινότητα θα αυξήσουν τα μέτρα ασφαλείας και συνεπακόλουθα τις αποζημιώσεις. Τα P&I με τη σειρά τους θα πρέπει να

αυξήσουν τις εισφορές τους. Οι εισφορές λοιπόν αποτελούν εκτίμηση των πιθανών απαιτήσεων που θεωρούν τα Club ότι θα τους ζητηθούν. Η μεταβλητότητα που συνεπάγεται η κάλυψη των περιβαλλοντικών καταστροφών αποδεικνύεται κι από το γεγονός ότι τα Club δεν έχουν σταθερό επίπεδο εισφορών. Το Renewal Call που ζητείται από τα μέλη κάθε χρόνο αλλάζει λαμβάνοντας υπόψη την αρχική εισφορά, τα γεγονότα και τις απαιτήσεις του παρελθόντος καθώς και τις εκτιμήσεις για το μέλλον. Επίσης, σε περίπτωση ενός σοβαρού ατυχήματος (κυρίως σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας) οι απαιτήσεις μπορεί να είναι απεριόριστες, επομένως τα Club έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν από όλα τα μέλη τους να προβούν σε επιπλέον εισφορές για να μπορέσει το Club να αντεπεξέλθει στο κόστος αυτό, τις λεγόμενες Supplementary Calls.

- ❖ Λόγω των νέων κανονισμών ασφαλείας που προστίθενται και τις αναθεωρήσεις των παλιών, με συνεχείς αναπροσαρμογές και αυξήσεις των αποζημιώσεων που αυτοί απαιτούν, τα P&I βρίσκονται σε συνεχή αναπροσαρμογή των αποθεματικών και των εισφορών τους. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των απαιτήσεων και των αποζημιώσεων θα τεθεί σε κίνδυνο η λειτουργία των Club, καθώς υπάρχει περίπτωση να μην μπορούν να καλύψουν μια σειρά από πολλά δυσάρεστα γεγονότα που θα συμβούν σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Επομένως, η πρόληψη των ατυχημάτων και της ρύπανσης πιστεύω πως είναι κρίσιμη για τη λειτουργία των P&I.
- ❖ Για το λόγο αυτό, ο θεσμός των Νηογνώμωνων έχει μεγάλη συμβολή στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων. Μέσω των προτύπων που επιβάλλουν μειώνουν τις πιθανότητες ναυτικών ατυχημάτων αλλά και τις συνέπειες τους εάν συμβούν. Επομένως, τα P&I παρέχοντας ασφαλιστική κάλυψη σε πλοία ενταγμένα σε έναν αναγνωρισμένο Νηογνώμονα, σε περίπτωση ατυχήματος θα χρειαστεί να καταβάλουν μικρότερες αποζημιώσεις και συνεπώς θα μπορέσουν με τη σειρά τους να μην αλλάξουν τις εισφορές που απαιτούν. Επίσης, χάρη στα στοιχεία που μπορεί να παρέχει ένας Νηογνώμονας στα P&I, τα τελευταία μπορούν να εκτιμήσουν τους κινδύνους που ενέχει το κάθε πλοίο (στην περίπτωσή μας για πρόκληση ατυχήματος) και να απορρίψουν το αίτημα για ασφαλιστική κάλυψη.
- ❖ Ο Salvage Association με τη σειρά του μπορεί να διευκολύνει το έργο των P&I καθώς στην περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, με την εξειδίκευση και την

αμεροληψία που διέπει τις λειτουργίες του, μπορεί να αναζητήσει ευθύνες, να εκτιμήσει τις ζημιές, να επιβλέψει τις διαδικασίες αποκατάστασης της περιβαλλοντικής καταστροφής και να συντονίσει τις διαδικασίες αντιμετώπισης ενός ατυχήματος. Επομένως, το έργο του δρα ενισχυτικά του έργου των P&I, μειώνοντας τις δαπάνες που απαιτούνται από αυτά και επομένως διατηρώντας τα επίπεδα εισφορών που ζητούνται από τα μέλη τους.

- ❖ Η ύπαρξη αποθεματικών και οι αντασφαλίσεις αποτελούν στρατηγική πολλών Club για να εγγυηθούν την βιωσιμότητά τους, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις μεγάλων απαιτήσεων, όπως από ναυτικά ατυχήματα. Τα αποθεματικά εγγυώνται την άμεση παροχή αποζημιώσεων και οι επενδύσεις μπορούν να αυξήσουν τα κεφάλαια των P&I αυξάνοντας τα όρια αποζημίωσης.
- ❖ Η Σύμβαση Κοινοπραξίας αποτελεί μια μορφή αμοιβαίας αντασφάλισης η οποία μπορεί να παρέχει αποζημιώσεις που προκύπτουν από ναυτικά ατυχήματα με τρομακτικές περιβαλλοντικές καταστροφές. Αυτή η συνεργασία πολλών Club μαζί παρέχει τα απαραίτητα κεφάλαια για να καλυφθούν αποζημιώσεις που τα Club μεμονωμένα δε θα μπορούσαν να παρέχουν. Σε μια εποχή που οι αποζημιώσεις που απαιτούνται για ρύπανση από ατυχήματα συνεχώς αυξάνονται η σύμβαση αυτή είναι αναγκαία για τη βιωσιμότητα των P&I και την αποκατάσταση των ζημιών. Η αποκατάσταση ζημιών που οφείλονται στα όλο και μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια (γιγαντισμός πλοίων) επίσης επιβάλλει την ύπαρξη μεγαλύτερων αποθεματικών.
- ❖ Τα πετρελαιοφόρα που μπορεί να προκαλέσουν μεγάλης έκτασης καταστροφή συνήθως επιλέγουν μεγάλα P&I. Αυτό θεωρώ πως είναι σωστό εκ μέρους της στρατηγικής τους, καθώς τα μικρά P&I ίσως να μην μπορούσαν να ανταποκριθούν σε μεγάλης έκτασης απαιτήσεις, με αποτέλεσμα η ναυτιλιακή εταιρεία να έπρεπε να πληρώσει η ίδια μέρος της αποκατάστασης της ζημιάς (που ίσως να μην ήταν σε θέση να το κάνει). Επίσης, λόγω της καθυστέρησης μέχρι να λυθεί το θέμα, θα καθυστερήσουν οι διαδικασίες αποκατάστασης με αποτέλεσμα μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή.
- ❖ Το κόστος λειτουργίας του θεσμού της ναυτασφάλισης και κυρίως των P&I (που ασχολούνται με ατυχήματα) επιβαρύνεται από το γεγονός ότι το σύστημα επιτρέπει σε κάποιες περιπτώσεις να ασφαρίζονται και να αποζημιώνονται πλοία χαμηλών προδιαγραφών που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα. Επομένως, το συνολικό κόστος εισφορών των Club αυξάνεται,

επιβαρύνοντας όλους του πλοιοκτήτες που είναι μέλη ενός P&I. Επίσης, μέσω της παροχής κάλυψης σε αυτά τα πλοία (συνήθως υπό καθεστώς σημαιών ευκαιρίας) αυξάνονται τα οφέλη που συνεπάγεται η λειτουργία τους, καθώς πέρα από το μειωμένα λειτουργικά έξοδα δεν επιβαρύνονται χρηματικά σε περιπτώσεις ατυχημάτων, παράγοντας που θα μπορούσε να δράσει ανασταλτικά στην ύπαρξή τους.

6. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

6.1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι αυτές που επωμίζονται το κόστος που απορρέει από την πιθανότητα ή την πραγματικότητα ενός ναυτικού ατυχήματος. Είναι αυτές που πρέπει να λάβουν προληπτικά μέτρα, να συμμορφωθούν με τους διεθνείς κανονισμούς και να μειώσουν την πιθανότητα κάποιου ναυτικού ατυχήματος ή ύστερα από ένα ναυτικό ατύχημα πρέπει να πληρώσουν για την αποκατάσταση της ζημιάς. Όπως έχουμε ήδη εξετάσει στον τομέα της αποκατάστασης και αντιμετώπισης μιας περιβαλλοντικής καταστροφής συνήθως την αποζημίωση – το κόστος αντιμετώπισης που προέκυψε από αυτή – αναλαμβάνουν τα P&I, βάσει των εισφορών που δίνουν σε αυτά οι πλοιοκτήτες. Οπότε, σε επίπεδο αντιμετώπισης οι ναυτιλιακές εταιρείες ενδιαφέρονται κυρίως για τον υπολογισμό του ύψους των εισφορών τους στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς στα πλαίσια των λειτουργικών τους εξόδων, πράγμα που εξετάσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Όπως μάλιστα είδαμε το κόστος για την αντιμετώπιση δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια καθώς τα ναυτικά ατυχήματα ενέχουν ένα μεγάλο βαθμό αβεβαιότητας και γίνονται εκτιμήσεις όχι υπολογισμοί. Αν ο πλοιοκτήτης δεν έχει κάποια ασφάλεια προς τέτοιους κινδύνους, θα πρέπει να καλύψει ο ίδιος τα έξοδα αποκατάστασης της ζημιάς – γεγονός οικονομικά ασύμφορο λόγω του ύψους των απαιτήσεων.

Στο παρόν κεφάλαιο θα εξετάσουμε πως μια ναυτιλιακή εταιρεία, υιοθετεί διάφορα πρότυπα ασφάλειας και συμμορφώνεται με διεθνείς κανονισμούς ώστε να πετύχει την πρόληψη – αποφυγή ατυχημάτων. Αυτές οι ενέργειες από πλευράς της ναυτιλιακής εταιρείας συνεπάγονται κόστος το οποίο συμπεριλαμβάνεται στα λειτουργικά της έξοδα. Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε λοιπόν πως επηρεάζεται το λειτουργικό κόστος των εταιρειών στην προσπάθεια τους να συμμορφωθούν με πρότυπα για την εκπαίδευση, τις επενδύσεις και την τεχνολογική πρόοδο καθώς και τις συντηρήσεις των πλοίων. Επίσης θα εξετάσουμε πως επηρεάζεται το λειτουργικό κόστος εάν λόγω της μη συμμόρφωσης ενός πλοίου, αυτό κρατηθεί από τις αρχές του PSC ή εάν του επιβληθεί κάποιο πρόστιμο. Στα πλαίσια αυτά εξετάζονται και οι λόγοι για τους οποίους τα υποβαθμισμένα πλοία αποτελούν οικονομικά ελκυστικές λύσεις για τους πλοιοκτήτες.

Η εμπορική ναυτιλία λειτουργεί κυρίως σε μια ανταγωνιστική και ελεύθερη αγορά όπου οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης λειτουργούν χωρίς εμπόδια. Το ερώτημα που προκύπτει είναι ποιες είναι οι κύριες οικονομικές αρχές που πρέπει να διέπουν την πολιτική για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας; Η λειτουργία του οικονομικού συστήματος της ελεύθερης αγοράς στηρίζεται στην «αυτορρύθμιση» με την οποία εξασφαλίζεται η σωστή χρήση των συντελεστών παραγωγής με σκοπό την μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα. Όταν όμως υπάρχουν εξωτερικές οικονομίες τότε η «αυτορρύθμιση» της ελεύθερης αγοράς δεν λειτουργεί αποτελεσματικά με συνέπεια την χρησιμοποίηση των συντελεστών παραγωγής με τέτοιο τρόπο ώστε η οικονομική αποδοτικότητα τους να μην είναι η μέγιστη. Όταν τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς δημιουργούν το καθένα εξωτερικές οικονομίες τότε διαστρεβλώνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Τα ατυχήματα, που μπορεί να προκαλούν ζημιές ή κόστη στις ναυτιλιακές εταιρείες, το περιβάλλον και σε τρίτους, είναι μια πηγή δημιουργίας εξωτερικών αντιοικονομιών, διότι ανάλογα με το θεσμικό πλαίσιο που υπάρχει, όση οικονομική ζημιά δεν έχει αποζημιωθεί υπάγεται σε αυτές.

Ο κύριος στόχος των διεθνών οργανισμών είναι η μείωση των ατυχημάτων με παράλληλη ελάττωση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος από τα ναυτικά ατυχήματα. Ο σκοπός αυτός πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι οι οικονομικοί πόροι που διατίθενται είναι περιορισμένοι και πρέπει να επιδιώκεται η μέγιστη αποδοτικότητά τους. Ο κύριος στόχος του IMO είναι η μείωση των ατυχημάτων με παράλληλη ελάττωση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος από τα ναυτικά ατυχήματα. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι οι οικονομικοί πόροι που διατίθενται είναι περιορισμένοι και πρέπει να επιδιώκεται η μέγιστη αποδοτικότητά τους¹⁵¹.

¹⁵¹ Γκιζιάκης Κ. Οικονομικά της Ατυχηματικής Μόλυνσης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Ανασύρθηκε στις 16 Ιουλίου 2017 από: <https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS247/%CE%A5%CE%9B%CE%97%20%CE%95%CE%9E%CE%95%CE%A4%CE%91%CE%A3%CE%95%CE%A9%CE%9D%20PART%20TIME%20%26%20FULL%20TIME%202016//17/%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AC%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%91%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82%20%CE%9C%CF%8C%CE%BB%CF%85%CE%BD%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%85%20%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%AC%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%BF%CF%82.pdf>.

Βλέπουμε ότι στην πλειοψηφία τους οι διεθνείς κανονισμοί αντιμετωπίζουν την πρόληψη ως προτιμότερη από την καταστολή. Το επιχείρημα αυτό ενισχύεται από τις προτάσεις της επιτροπής θαλάσσιου περιβάλλοντος του IMO 1993 και της OPA 1990 για διπλά περιβλήματα στα νέα δεξαμενόπλοια και τη βελτίωση της ευστάθειας των πλοίων RO/RO καθώς και από τη γενικότερη εξέταση των διεθνών κανονισμών που εξετάσαμε στο 3^ο κεφάλαιο¹⁵².

Σε περιόδους χαμηλών ναύλων η υπόθεση ποιότητα μεταφορικής υπηρεσίας είναι αλληλένδετη με την βιωσιμότητα της επιχείρησης. Ιδιαίτερα σε χρονικές περιόδους παρατεταμένης ύφεσης, ο πλοιοκτήτης που εξαντλεί τα όρια κερδοφορίας του είναι αναγκασμένος να λειτουργήσει σε συνθήκες μείωσης των ελαστικών του δαπανών. Από αυτές ξεχωρίζουν οι δαπάνες που αναφέρονται στο λειτουργικό κόστος και ως επί το πλείστον αυτές του πληρώματος, του επιπέδου συντήρησης, των δαπανών για ανταλλακτικά και τέλος οι ασφαλιστικές δαπάνες.

6.2. ΕΠΙΠΕΔΑ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ

Τα επίπεδα ασφάλειας που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς και μπορούν να υιοθετηθούν από κάθε εταιρεία δεν είναι μόνο το ανώτατο και το κατώτατο, αλλά κυμαίνονται ανάμεσα σε αυτές τις δύο συνιστώσες και ανάλογα έχουμε διακυμάνσεις του κόστους. Τα όρια του ανώτατου και του κατώτατου επιπέδου ασφάλειας και κατ' επέκταση λειτουργικών δαπανών εξαρτώνται από τη συγκεκριμένη αγορά στην οποία λειτουργεί το πλοίο, καθώς επίσης και από το ύψος των ναύλων τη δεδομένη χρονική στιγμή. Τα σχετικά επίπεδα δαπανών διαμορφώνονται ως ακολούθως:

- **Ανώτατο.** Αντιπροσωπεύει το μέγιστο επίπεδο δαπανών που μπορεί να έχει μια επιχείρηση και επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τη δυνατότητα κερδοφορίας στη συγκεκριμένη αγορά καθώς επίσης κι από τη γενικότερη οικονομική κατάσταση της επιχείρησης σε σχέση με το σύνολο των εξόδων. Η επιχείρηση με την πλήρη εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας και ποιότητας (όπως αυτοί απορρέουν από τους διεθνείς κανονισμούς και τις συμβάσεις) μειώνει τις πιθανότητες πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος, ενσωματώνοντας

¹⁵² Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.

το αντίστοιχο κοινωνικό κόστος. Η στρατηγική αυτή ακολουθείται από μια μικρή μειοψηφία των πλοιοκτητών και προϋποθέτει αφενός μεν υψηλό επίπεδο ναύλων αφετέρου δε σχετικά μεγάλα περιθώρια καθαρού κέρδους.

- Καλής πρακτικής. Θεωρείται ένα υψηλό επίπεδο δαπανών το οποίο υιοθετείται από μια μεγαλύτερη μειοψηφία των πλοιοκτητών. Δείχνει ότι η επιχειρηματική πολιτική που ακολουθείται έχει ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα παραμονής του πλοιοκτήτη στην αγορά, με στόχο την μελλοντική μεγιστοποίηση των εσόδων του.
- Κοινής πρακτικής. Αποτελεί ένα μέσο επίπεδο εξόδων που υιοθετείται από την πλειονότητα των πλοιοκτητών.
- Συνήθης πρακτική. Αντιπροσωπεύει το ελάχιστο επίπεδο δαπανών που διασφαλίζει τη συμμόρφωση της επιχείρησης με τα βασικά πρότυπα ασφάλειας και ποιότητας τα οποία διέπουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αναφέρεται στην πλειονότητα των πλοιοκτητών σε περίπτωση μακροχρόνιας ναυτιλιακής κρίσης.
- Κατώτατο. Είναι το επίπεδο στο οποίο ο πλοιοκτήτης λειτουργεί ένα υποβαθμισμένο πλοίο χωρίς να εντοπίζεται από τις αρμόδιες αρχές. Η λειτουργία ενός πλοίου στο επίπεδο αυτό σχετίζεται με το επίπεδο της ναυλαγοράς αλλά και με την φιλοσοφία του management της επιχείρησης. Με αυτό το επίπεδο κινείται μια μικρή μειοψηφία πλοιοκτητών¹⁵³.

6.3. ΕΠΕΝΔΥΣΗ

Η Διεθνής κοινότητα, αλλά και οι επιμέρους κυβερνήσεις, προκειμένου να αντιμετωπίσουν το αυξανόμενο πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης, προχώρησαν στην κατάρτιση αυστηρότερων νομοθετικών ρυθμίσεων αναφορικά τόσο με την πρόληψη, όσο και με την καταστολή της, ρυθμίσεις οι οποίες καθορίζουν συγκεκριμένους τρόπους κατασκευής των νέων πλοίων, αλλά και προσαρμογής των υπαρχόντων στις νέες ρυθμίσεις¹⁵⁴. Για να είναι αποτελεσματικές και οικονομικά συμφέρουσες οι επενδύσεις πρέπει να ικανοποιείται η παρακάτω σχέση:

¹⁵³ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹⁵⁴ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

Πίνακας 2: Εξίσωση Υπολογισμού Συνολικού Κόστους Ρύπανσης

$$\text{Κόστος προστασίας (Κπ) (επένδυση + λειτουργικό κόστος)} < \text{ολικό κόστος ρύπανσης (Κρ)}$$

Πηγή: Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων.

Αναφορικά με τα νεοαυπηγηθέντα πλοία, καθορίζεται ότι θα πρέπει να διαθέτουν διπλό πυθμένα ή περίβλημα και ενδιάμεσο κατάστρωμα για να είναι πιο ανθεκτικά και να περιορίζεται η διαφυγή πετρελαίου. Επίσης, προβλέπεται ότι τα υπάρχοντα πλοία θα πρέπει να εγκαταστήσουν ειδικά συστήματα για την εναλλακτική πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο, δεξαμενές καταλοίπων (Slop Tanks), ξεχωριστές δεξαμενές έρματος, διαχωριστήρα νερού και πετρελαίου και σύστημα αδρανούς αερίου. Τα ήδη υπάρχοντα πλοία πρέπει να μετασκευαστούν για να συμμορφωθούν στις απαιτήσεις.

Φυσιολογικό είναι να στρέψουμε το ενδιαφέρον μας στις αλυσιδωτές οικονομικές επιπτώσεις που υφίστανται όσοι συμμετέχουν στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, λόγω των προαναφερθέντων ρυθμίσεων. Τα νέα δεξαμενόπλοια και η μετατροπή των παλιών δημιουργούν προϋποθέσεις εξαιρετικά δαπανηρές και πολλές φορές ασύμφορες για τους πλοιοκτήτες. Συγκεκριμένα, καθώς το κόστος κατασκευής και μετασκευής των πλοίων αυξάνει, επηρεάζεται το μεταφορικό κόστος του πετρελαίου (το οποίο υπολογίζεται γύρω στα 2 σεντς./τόνο), αλλά και οι τιμές των ναύλων των πλοίων. Όταν ο πλοιοκτήτης αναγκάζεται να επενδύσει σημαντικά κεφάλαια για την κατασκευή ενός πλοίου ή τη μετασκευή ενός παλαιότερου, τότε είναι φυσιολογικό να απαιτεί και υψηλότερη απόδοση από αυτό (συγκριτικά με τα πλοία παλιάς τεχνολογίας) διαφορετικά αποφεύγει να κινείται σ' αυτή τη ναυλαγορά. Έτσι, ζητά υψηλότερους ναύλους, τους οποίους μπορεί να πετύχει σε περιπτώσεις που στη συγκεκριμένη περιοχή (και για το συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο μέσα στο οποίο πρέπει να αποσταλούν τα προϊόντα) υπάρχουν σχετικά λίγα διαθέσιμα πλοία.

Όμως καθώς οι τιμές των ναύλων είναι συνάρτηση της προσφοράς και της ζήτησης της αγοράς, σε ελάχιστες περιπτώσεις επιτυγχάνουν οι πλοιοκτήτες να εξασφαλίσουν τόσο υψηλούς ναύλους. Επομένως, πολλές φορές με την υιοθέτηση προτύπων ασφάλειας δεν εξασφαλίζεται κέρδος. Στην περίπτωση που η προσφορά

των πλοίων είναι μεγάλη, τότε το λογικό θα είναι να πραγματοποιούνται ναυλώσεις σε χαμηλά επίπεδα, ακόμα και για τα πλοία που είναι εξοπλισμένα με τα πλέον σύγχρονα μέσα.

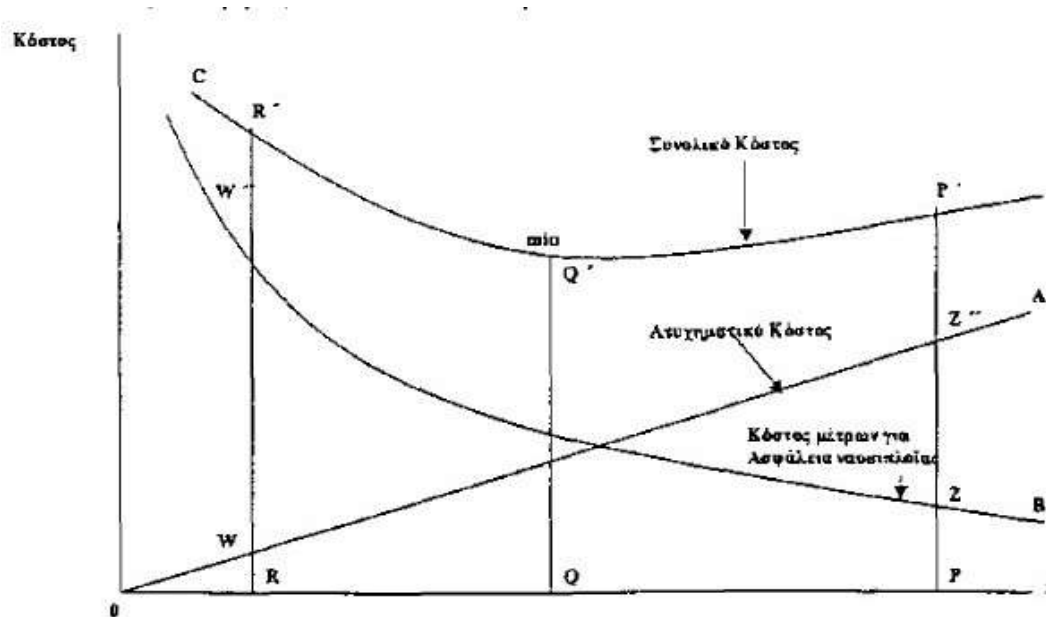
Συγκεκριμένα, οι ναυλωτές όταν έχουν να επιλέξουν μεταξύ πλοίων με σημαντική διαφορά ηλικίας και τεχνολογίας, προτιμούν, συνήθως, το νεότερο και πιο σύγχρονο, οπότε τα παλαιότερα πλοία αναγκάζονται να ταξιδεύουν με χαμηλότερο ναύλο. Οι τιμές των αγαθών που καλούνται τελικά να πληρώσουν οι καταναλωτές επηρεάζονται ανάλογα με τις διαφοροποιήσεις στην τιμή του κάθε μεταφερόμενου προϊόντος. Κάθε διαπραγματευόμενος προσθέτει, συνήθως, το κόστος μεταφοράς του προϊόντος που εμπορεύεται στην τελική τιμή την οποία ζητά, με αποτέλεσμα σε κάθε αύξηση του μεταφορικού κόστους να σημειώνεται ανάλογη αύξηση στα αγαθά. Αναπόφευκτα επηρεάζονται και οι τιμές των αγοραπωλησιών, καθώς οι πλοιοκτήτες αποφεύγουν να επενδύσουν σε πλοία παλαιάς τεχνολογίας, τα οποία είναι πιθανόν σε σύντομο χρονικό διάστημα να αναγκαστούν να τεθούν εκτός λειτουργίας, ή ακόμα και να οδηγηθούν στα διαλυτήρια όπου πωλούνται μόνο για το βάρος τους σε παλιοσίδερα (scrap)¹⁵⁵.

Στο πλήρες ανταγωνιστικό περιβάλλον που υφίσταται σήμερα, μας ενδιαφέρει η εύρεση του ελάχιστου κόστους του συνολικού συστήματος μεταφοράς. Ο όρος σύστημα μεταφοράς περιλαμβάνει όλο το κόστος των ατυχημάτων (και της υποβάθμισης του περιβάλλοντος) καθώς και το κόστος εφαρμογής όλων των υποχρεωτικών κανόνων για την ασφάλεια της ναυτιλίας. Δηλαδή, εάν εφαρμόσουμε ένα σύστημα πυρασφάλειας στο πλοίο, που φυσικά έχει κόστος, μας προφυλάσσει από μεγάλες καταστροφές που ίσως θα κόστιζαν πολύ περισσότερο. Το σύστημα θα έχει επιτυχία εάν το κόστος της πυρασφάλειας και το κόστος των ατυχημάτων μαζί είναι μικρότερο από το κόστος των ατυχημάτων χωρίς το σύστημα πυρασφάλειας.

Αυτή η πραγματικότητα παρουσιάζεται σχηματικά στο διάγραμμα 4, όπου το κόστος σε χρηματικές μονάδες μετριέται στον άξονα των Y και ο αριθμός ατυχημάτων στον οριζόντιο άξονα των X. Η ευθεία A δηλώνει το κόστος (ιδιωτικό και κοινωνικό) από τα ατυχήματα. Θεωρητικά ξεκινάμε από το σημείο μηδέν, γιατί

¹⁵⁵ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

εάν δεν υπήρχαν ατυχήματα δεν θα υπήρχε κόστος. Αυτή η σχέση απεικονίζεται στην καμπύλη Α.



Διάγραμμα 4: Επενδύσεις και Ασφάλεια.

Πηγή: Οικονομική της Ατυχηματικής Μόλυνσης Του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Η καμπύλη Β δείχνει το κόστος της επένδυσης σε συστήματα για την αποφυγή των ατυχημάτων (ιδιωτικό και κοινωνικό κόστος). Αυτή η καμπύλη αποτελεί τη σχέση των επενδύσεων για αποφυγή ατυχημάτων και του αριθμού των ατυχημάτων. Εάν η αξία των επενδύσεων για αποφυγή ατυχημάτων - που μετρείται στον άξονα Y - είναι πολύ μικρή, τότε ο αριθμός των ατυχημάτων είναι πολύ μεγάλος και μετρείται στον άξονα X. Καθώς περισσότερα χρήματα διατίθενται για προστασία από τα ατυχήματα, ο αριθμός των ατυχημάτων μειώνεται. Βάσει του οικονομικού νόμου της φθίνουσας απόδοσης, η οριακή χρηματική μονάδα που επενδύεται για αποφυγή ατυχημάτων έχει όλο και μικρότερο αποτέλεσμα στη μείωση του αριθμού τους. Όταν οι επενδύσεις για την αποφυγή των ατυχημάτων είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα - μετρείται στον άξονα τον Y - η οριακή χρηματική μονάδα που επενδύεται έχει μια σημαντική επίδραση στην μείωση τους.

Όταν οι επενδύσεις για την αποφυγή των ατυχημάτων είναι σε πολύ υψηλά επίπεδα, τότε η οριακή χρηματική μονάδα που επενδύεται δεν έχει σημαντική απόδοση στη μείωση τους ή τουλάχιστον τόσο όσο στη παραπάνω περίπτωση. Αυτή η σχέση εκφράζεται με την καμπύλη Β. Επομένως, τα συνεχώς αυξανόμενα μέτρα

πρόληψης που σχετίζονται με επενδύσεις από ένα σημείο και μετά παύουν να είναι οικονομικά συμφέροντα για τις εταιρείες.

Η καμπύλη του συνολικού κόστους C είναι το άθροισμα των άλλων δύο καμπυλών. Εάν είμαστε κοντά στο 0 από άποψη αριθμού ατυχημάτων, το οποίο αποτελεί το κοινωνικά αποδεκτό σημείο, συνεπάγεται ότι ένα μεγάλο ποσό πρέπει να έχει επενδυθεί στην αποφυγή των ατυχημάτων. Δηλαδή εάν το κόστος σε επενδύσεις, (λ.χ. δαπάνες για την εφαρμογή συστημάτων και κανόνων) είναι πολύ μεγάλο, τότε το κόστος των ατυχημάτων είναι πολύ μικρό. Το άθροισμά τους παρουσιάζεται με την καμπύλη C στο σημείο $FT = RW+RW''$.

Αντίθετα, στο σημείο P υπάρχουν πολύ μικρές επενδύσεις, δαπάνες για την αποφυγή ατυχημάτων. Στο σημείο αυτό το κόστος των ατυχημάτων είναι πολύ μεγάλο. Το συνολικό κόστος απεικονίζεται στην καμπύλη C στο σημείο P' και ισούται με $PZ+PZ''$. Μεταξύ των δύο ακραίων περιπτώσεων υπάρχει ένα ελάχιστο συνολικό κόστος, που φαίνεται στην καμπύλη C και είναι το σημείο Q . Το σημείο αυτό είναι το άριστο οικονομικό επίπεδο των ατυχημάτων για το σύνολο της οικονομίας.

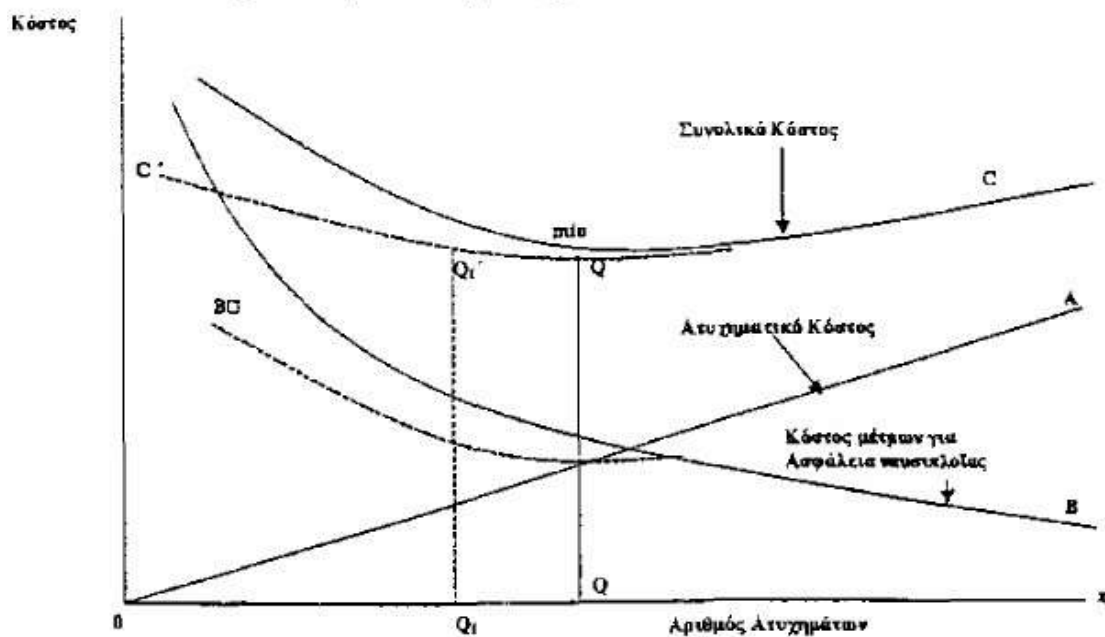
Το σημείο Q εκφράζει την οικονομική αρχή ότι το οριακό κόστος των μέτρων για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας πρέπει να ισούται με το οριακό κόστος των ατυχημάτων. Οι διεθνείς οργανισμοί στη διαδικασία σύνταξης και επιβολής νέων μέτρων ασφαλείας πρέπει να λαμβάνουν αυτή την αρχή υπόψη για να προάγουν οικονομικά συμφέροντα μέτρα για τις ναυτιλιακές και όχι να δρουν μόνο βάσει περιβαλλοντικών κριτηρίων επιβάλλοντας μη οικονομικά συμφέροντα πρότυπα.

6.4.ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΟΔΟΣ

Από οικονομική σκοπιά τεχνολογική εξέλιξη σημαίνει ότι με πιο λίγους οικονομικούς πόρους έχουμε το ίδιο αποτέλεσμα ή με τους ίδιους οικονομικούς πόρους έχουμε καλύτερο αποτέλεσμα ή συνδυασμό και των δύο. Αυτή η τεχνολογική εξέλιξη ωθεί την καμπύλη B προς τα κάτω (BB') και άρα το Q μετακινείται προς το $Q1$ (διάγραμμα 5) δηλαδή λιγότερα ατυχήματα. Η τεχνολογική πρόοδος επηρεάζει την καμπύλη B ανισομερώς, διότι αποτελείται από μια σειρά μέτρων για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, και είναι δύσκολο να επηρεασθούν όλοι οι κανονισμοί ταυτοχρόνως. Περισσότερη έμφαση δίνεται κυρίως στο άκρο της καμπύλης που

βρίσκεται προς την αρχή των αξόνων, και αφορά προαιρετικά μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας.

Εάν ο αριθμός των ατυχημάτων που ισορροπεί η αγορά Q_1 είναι μη αποδεκτός από την πολιτική ηγεσία τότε υπάρχει παρέμβαση από τον ΙΜΟ με επιπλέον μέτρα έτσι ώστε να αυξηθούν οι οικονομικοί πόροι για αποφυγή των ατυχημάτων σε σημείο μεταξύ 0 και Q . Με επιβολή πιο αυστηρών μέτρων που θα επιβάλλουν πιο ακριβές τεχνολογίες, οι ναυτιλιακές θα βρουν τρόπους να αποφύγουν τα μέτρα των διεθνών οργανισμών, όπως σημαίες ευκαιρίας. Κάθε προσπάθεια των διεθνών οργανισμών να διατεθούν πόροι για αποφυγή ατυχημάτων πέραν του Q_1 θα βρίσκει αντιμέτωπες τις δυνάμεις της αγοράς που θα προσπαθούν να βρουν τρόπους να τους αποφύγουν. Γενικά, η μετακίνηση της καμπύλης B προς τα κάτω δια της τεχνολογικής προόδου (μέχρι το σημείο Q_1) είναι οικονομικά συμφέρουσα για τις εταιρείες και η ανταγωνιστική αγορά στην αρχή θα ανταποκριθεί θετικά.



Διάγραμμα 5: Τεχνολογική Πρόοδος και Ασφάλεια.

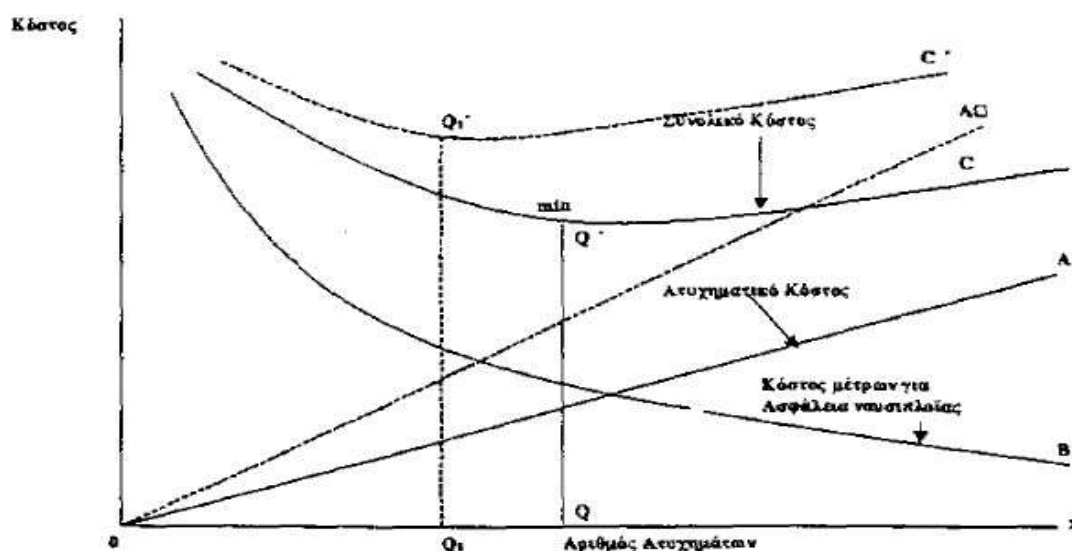
Πηγή: Οικονομική της Ατυχηματικής Μόλυνσης Του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

6.5. ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Κάθε επιχείρηση λόγω του σκοπού της μεγιστοποίησης του κέρδους επιθυμεί να διατηρήσει το κόστος παραγωγής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών όσο το δυνατόν χαμηλότερο. Το κόστος των ατυχημάτων μπορεί να διακριθεί σε κόστος που

ενσωματώνεται στην τιμή της υπηρεσίας και σε κόστος που δεν ενσωματώνεται. Το κόστος που δεν ενσωματώνεται – εξωτερικές οικονομίες όπως μόλυνση – το επιβαρύνονται άλλοι ή συνολικά η κοινωνία. Τέτοιες επιδράσεις εφόσον επιτρέπεται από τον εθνικό νόμο ή τους διεθνείς οργανισμούς μένουν εκτός κόστους παραγωγής των οικονομικών μονάδων που τις προκαλούν. Όλες οι εξωτερικές οικονομίες μπορούν να μετατραπούν σε εσωτερικές μέσω τις επιβολής προστίμων εάν το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των οικονομικών μονάδων αλλάζει αναλόγως.

Στο διάγραμμα 6 φαίνεται πως με την επιβολή προστίμου θα μετακινηθεί η καμπύλη A στην θέση A' με συνέπεια την μετατόπιση του Q στο Q1, δηλαδή λιγότερο αριθμό ατυχημάτων. Επομένως, είναι δυνατή η μείωση των ατυχημάτων δια μέσου επέμβασης στην καμπύλη κόστους A. Όσο η καμπύλη A, πάει επάνω, θέση A', τότε το σημείο Q μετακινείται προς το σημείο Q1¹⁵⁶.



¹⁵⁶ Γκιζιάκης Κ. Οικονομικά της Ατυχηματικής Μόλυνσης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Ανασύρθηκε στις 16 Ιουλίου 2017 από: <https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS247/%CE%A5%CE%9B%CE%97%20%CE%95%CE%9E%CE%95%CE%A4%CE%91%CE%A3%CE%95%CE%A9%CE%9D%20PART%20TIME%20%26%20FULL%20TIME%202016//17/%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AC%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%91%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82%20%CE%9C%CF%8C%CE%BB%CF%85%CE%BD%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%85%20%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%AC%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%BF%CF%82.pdf>

Διάγραμμα 6: Επιβολή Προστίμων και Ασφάλεια.

Πηγή: Οικονομική της Ατυχηματικής Μόλυνσης Του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Βάσει του γεγονότος ότι ακόμα και ένα πολύ υψηλό πρόστιμο δε θα μπορούσε να επαναφέρει το θαλάσσιο περιβάλλον στην προ μόλυνσης κατάσταση, θα μπορούσε να επισημανθεί ότι η πρόληψη είναι καλύτερη από τη θεραπεία – αντιμετώπιση. Για το λόγο αυτό οι διεθνείς κανονισμοί, βάσει όχι μόνο οικονομικών αλλά και οικολογικών κριτηρίων, δίνουν έμφαση στην πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων. Συνεπώς, είναι προτιμότερο να αποφεύγεται η μόλυνση αντί να τιμωρούνται με πρόστιμα αυτοί που προκάλεσαν μόλυνση λόγω ναυτικού ατυχήματος¹⁵⁷.

6.6. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Όπως έχουμε ήδη αναλύσει στις πιο πολλές περιπτώσεις ο ανθρώπινος παράγοντας είναι υπεύθυνος για τα ναυτικά ατυχήματα. Είναι επόμενο ότι οι προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας θα πρέπει να επικεντρωθούν στην αναβάθμιση της ποιότητας και της εκπαίδευσης του ναυτεργατικού δυναμικού και στην ποιοτική αντιμετώπιση του θέματος των θαλάσσιων μεταφορών. Η ποιοτική αναβάθμιση έχει επεκταθεί πλέον εκτός του πλοίου και στο γραφείο της ναυτιλιακής επιχείρησης και στην εκπαίδευση αλλά και στους επιφορτισμένους επιθεωρητές (νηογνώμονες, port state control, κλπ.).

Το γενικότερο συμπέρασμα στο οποίο καταλήγουμε είναι ότι ανεξάρτητα με τα χαρακτηριστικά ηλικία, σημαία, νηογνώμονας κ.ά., κάθε πλοίο μπορεί να λειτουργήσει χωρίς προβλήματα ελλείψεων ή κρατήσεων ακόμη και χωρίς την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος, εάν επανδρώνεται από πλήρωμα ποιοτικά και ποσοτικά ικανό. Ιδιαίτερα εάν η πλοιοκτησία διαθέτει τα απαραίτητα μέσα, εφόδια και τον σωστό προγραμματισμό συντήρησης και επισκευών, το κάθε πλοίο μπορεί να παράσχει ποιοτική μεταφορική υπηρεσία. Στο κόστος που σχετίζεται με τις δαπάνες επάνδρωσης περιλαμβάνονται:

- Η μισθοδοσία, οι αποζημιώσεις για υπερωριακή απασχόληση και οι έκτακτες εργασίες, οι άδειες με αποδοχές οι επιβαρύνσεις για ενδιάπιση κ.λπ.

¹⁵⁷ Gokce C.C. The Impact of Shipping Accidents on Marine Environment: A Study of Turkish Sea. Ανασύρθηκε στις 04 Αυγούστου 2017 από: <http://eujournal.org/index.php/esj/article/viewFile/3929/3809>.

- Οι εισφορές που επιβαρύνουν το πλοίο για κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος, αλλά και οι ασφαλιστικές εισφορές κατά των κινδύνων που καλύπτονται συνήθως από τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς.
- Οι δαπάνες τροφοδοσίας και ψυχαγωγίας.

Το επίπεδο των δαπανών επάνδρωσης διαφοροποιείται μεταξύ πλοίων διαφορετικών σημαιών. Μπορεί επίσης να παρουσιάζει ουσιώδεις διαφορές μεταξύ πλοίων με την ίδια σημαία, ακόμη κι αν είναι της ίδιας χωρητικότητας και παρόμοιων χαρακτηριστικών. Ιδιαίτερος είναι ο ρόλος της διεύθυνσης και του ναυτιλιακού management, όταν από τις αποφάσεις της εξαρτάται η αριστοποίηση της σχέσης μεταξύ του οριακού κόστους και της οριακής ωφέλειας, ως προς κάθε εργασία που εκτελείται πάνω στο πλοίο¹⁵⁸. Όφελος της επάνδρωσης των πλοίων με ποιοτικά και ποσοτικά ικανούς ναυτικούς είναι η επιμελημένη συντήρησή τους, ελαττώνοντας έτσι τις επισκευές, άρα και τις σχετικές καθυστερήσεις των πλοίων και τείνουν να διευρύνουν την προσφορά¹⁵⁹.

Όπως είχαμε εξετάσει σε παραπάνω κεφάλαιο, οι σημαίες ευκαιρίας έχουν ελαστικά πρότυπα όσο αφορά την επάνδρωση. Συνεπώς δημιουργείται αποφασιστικής σημασίας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις ναυτιλιακές μονάδες που δρουν κάτω από τέτοια σημαία έναντι ομοειδών επιχειρήσεων υπό σημαίες άλλων χωρών.

Ο ρόλος του κόστους επάνδρωσης στη διαμόρφωση και στη διαφοροποίηση του συνολικού μεταβλητού κόστους των ναυτιλιακών μονάδων και κατ' επέκταση στην ανταγωνιστικότητά τους, τείνει να εξασθενεί όσο τα μεγέθη των πλοίων αυξάνουν και η αυτοματοποίηση των λειτουργιών πάνω στα πλοία διευρύνεται. Οι δυο αυτές εξελίξεις τείνουν να περιορίζουν τον αριθμό των μελών του πληρώματος που είναι αναγκαίος ανά χιλιάδα τόνων μεταφορικής ικανότητας των πλοίων και κατά συνέπεια να μειώνουν το ποσοστό συμμετοχής των δαπανών επάνδρωσης στο συνολικό κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου. Είναι επόμενο ότι κάτω από τις συνθήκες αυτές αποκτά ιδιαίτερη σπουδαιότητα το θέμα της προαγωγής των

¹⁵⁸ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

¹⁵⁹ Βλάχος Γ.Π. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

συστημάτων και της στάθμης της εκπαίδευσης των στελεχών και των μελών των πληρωμάτων των πλοίων με σκοπό την αύξηση παραγωγικότητας και αποτελεσματικότητας όλων των εργασιών που εκτελούνται στις ναυτιλιακές, καθώς και πάνω στο πλοίο για τη διαφύλαξη της ασφάλειας.

Το πρόβλημα της χρηματοδότησης και της οργάνωσης επαρκών ποσοτικά και ποιοτικά συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης τείνει να γίνει δισεπίλυτο διότι:

- Περιορίζεται εξελικτικά το ποσοστό των εκπαιδευόμενων που σταδιοδρομούν μακροχρόνια στο εμπορικό ναυτικό ως εργαζόμενοι πάνω στα πλοία. Η πλειονότητα αποτελείται από πρόσωπα τα οποία μετά από σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα μεταπηδούν σε άλλα επαγγέλματα σχετικά με τη βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών ή μη.
- Απορροφώνται σε χερσαίες απασχολήσεις για λογαριασμό ναυτιλιακών μονάδων (διοικητικά στελέχη).
- Εναλλάσσουν από καιρό σε καιρό την απασχόληση τους σε χερσαία επαγγέλματα με την απασχόληση τους πάνω στα πλοία.

Η τάση αυτή προκαλεί αυξημένο κόστος και οδηγεί σε ανάγκη εκπαίδευσης μεγαλύτερων αριθμών προσώπων που όμως δεν προσφέρονται χωρίς αυξημένα κίνητρα. Όσο διευρύνεται η κινητικότητα της εργασίας, ένα αυξανόμενο ποσοστό των εκπαιδευόμενων, με δαπάνες της χώρας θα τείνει να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε ναυτιλίες άλλων χωρών που αποκομίζουν τη σχετική ωφέλεια, χωρίς να μετέχουν στο κόστος της δημιουργίας των ειδικευμένων στελεχών που προσελκύουν. Στην έκταση που η τάση αυτή είναι από χώρες με σχετικά χαμηλά επίπεδα μισθών, δηλαδή από λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, προκαλείται μεταφορά εισοδήματος από τις πρώτες στις δεύτερες, ενώ το αντίθετο θα όφειλε να συμβαίνει εάν επρόκειτο να περιορισθούν οι ανισότητες στην κατανομή του εισοδήματος μεταξύ των εθνών¹⁶⁰.

Αν οι εταιρείες επεκτείνουν την «διευθέτηση – φροντίδα» του ανθρώπινου παράγοντα πέρα από το πλοίο και στις εταιρείες και αποκτήσουν μια νοοτροπία ασφάλειας (safety culture) θα αποκομίσουν τα ακόλουθα οικονομικά οφέλη:

- ❖ Μείωση στις χαμένες-μη παραγωγικές ώρες εργασίας.

¹⁶⁰ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

- ❖ Μείωση στο κόστος δαπανών για νοσοκομεία.
- ❖ Μείωση στο κόστος αναρρωτικών αδειών.
- ❖ Μείωση στο κόστος αντιμετώπισης της μόλυνσης.
- ❖ Μείωση στις βλάβες του μεταφερόμενου φορτίου.
- ❖ Μείωση στα ασφάλιστρα¹⁶¹.

6.7. ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΙΣ

Στην ομάδα αυτή περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών που αφορούν αφενός την εκτέλεση των συνηθισμένων εργασιών συντήρησης, τόσο των πλοίων όσο και των χερσαίων εγκαταστάσεων των ναυτιλιακών μονάδων και αφετέρου των περιοδικών επιθεωρήσεων οι οποίες επιβάλλονται από διεθνείς και άλλους κανονισμούς. Το συνολικό μέγεθος των δαπανών συντήρησης διαφοροποιείται από επιχείρηση σε επιχείρηση ακόμα κι όταν αφορά πλοία ίδιας ηλικίας και κατασκευής. Στη διαφοροποίηση αυτή συμβάλλουν διάφοροι παράγοντες όπως οι ακόλουθοι:

- Η επιτυχής και η επιμελημένη ή όχι συντήρηση των πλοίων.
- Η επιλογή του κατάλληλου χρόνου και τόπου εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης και επισκευών, όπως και η επιλογή των περισσότερων πρόσφορων όρων και κόστους εκτέλεσης των εργασιών σε συνάρτηση με την αναμενόμενη ποιότητα εργασίας, την ταχύτητα εκτέλεσης αυτής και τη σημασία του παράγοντα του χρόνου αδράνειας ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς.
- Η διάρκεια της αναγκαστικής ακινητοποίησης των πλοίων για την εκτέλεση των αναγκαίων εργασιών συντήρησης και επισκευών.

Κάποιοι παράγοντες που επηρεάζουν την αποδοτικότητα ενός πλοίου άμεσα είναι οι μέρες που το πλοίο τελεί υπό ναύλωση και οι μέρες όπου το πλοίο τίθεται εκτός ναύλου, είτε λόγω κράτησης του στο λιμάνι είτε λόγω επιδιορθώσεων και επισκευών. Το κόστος της διορθωτικής ενέργειας, η οποία απαιτείται προκειμένου το πλοίο να συνεχίσει την επιχειρηματική του δραστηριότητα, διαφέρει ανάλογα με το

¹⁶¹ International Shipping Federation. Safety Culture. Ανασύρθηκε στις 26 Ιουλίου 2017 από: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/safetycultureleaflet.pdf>.

επίπεδο κόστους λειτουργίας. Σε δεδομένο επίπεδο ναύλου και κόστους διορθωτικής ενέργειας, η συνάρτηση υπολογισμού της απόδοσης του πλοίου στα διάφορα επίπεδα κόστους λειτουργίας διαμορφώνεται σύμφωνα με τον τύπο:

$$P = X * (F - FC - OC) - Y * (LF + OC + FC + RC), \text{ όπου:}$$

$P = H$ αποδοτικότητα πλοίου σε χρονικό διάστημα ενός μηνός (σε \$).

$X = O_i$ ημέρες λειτουργίας του πλοίου υπό ναύλο.

$F = O$ ναύλος ανά μέρα.

$FC = T_o$ σταθερό κόστος (σε \$/ημέρα).

$OC = T_o$ λειτουργικό κόστος (σε \$/ημέρα).

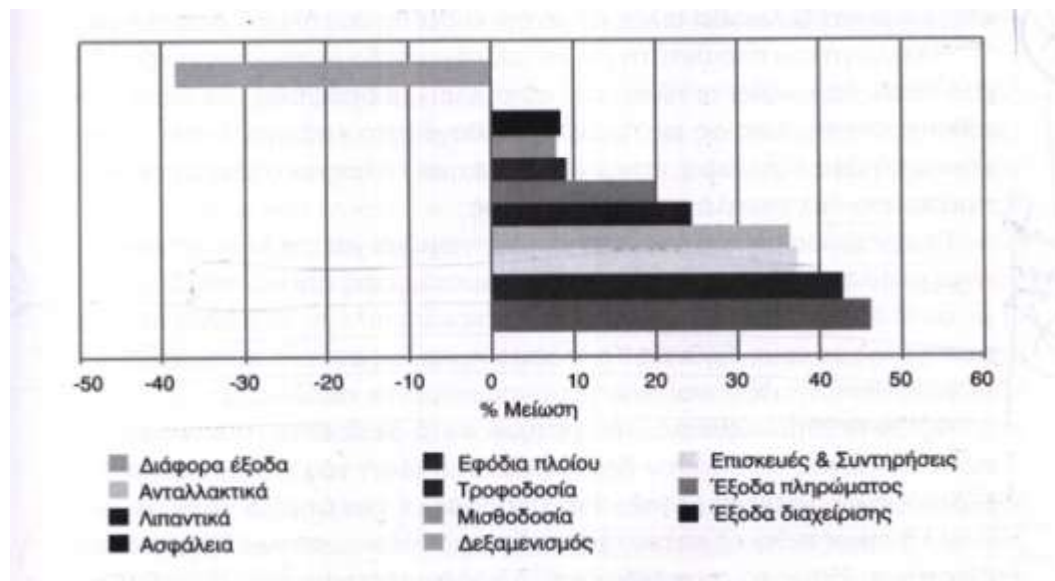
$Y = O_i$ ημέρες εκτός ναύλου.

$LF = H$ απώλεια ναύλου.

$RC = T_o$ κόστος διορθωτικών ενεργειών.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, καθίσταται κατανοητό ότι σε ορισμένες περιπτώσεις όταν παραδείγματος χάριν ο ναύλος δεν διαφοροποιείται αισθητά, διακρίνεται το πλεονέκτημα που αποκτά ένα πλοίο το οποίο λειτουργεί με χαμηλό λειτουργικό κόστος. Ουσιαστικά ο πλοιοκτήτης ο οποίος δε συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις κόστους, που προϋποθέτουν οι διεθνείς κανονισμοί, λειτουργεί με σαφέστατο πλεονέκτημα έναντι κάποιου πλοιοκτήτη ο οποίος επωμίζεται υψηλότερο λειτουργικό κόστος. Για να εξισωθεί η διαφορά μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που λειτουργεί σε επίπεδο λειτουργικού κόστους «καλής πρακτικής» και ενός πλοιοκτήτη που λειτουργεί σε επίπεδο «συνήθους πρακτικής» απαιτείται διαφορά στο ναύλο. Έχει παρατηρηθεί ότι η μόνη κατηγορία κόστους η οποία επιβαρύνεται αρκετά στα υποβαθμισμένα πλοία είναι το κόστος δεξαμενισμού (όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 7) το οποίο τείνει να μειώνει το όφελος που προκύπτει από την μείωση του κόστους στις υπόλοιπες κατηγορίες λειτουργικών δαπανών του πλοίου¹⁶².

¹⁶² Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.



Διάγραμμα 7: Λειτουργικό Κόστος και Υποβαθμισμένα Πλοία.

Πηγή: Ναυτιλιακή Οικονομία.

6.8. ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Καθώς όπως είδαμε η επιλογή σημαίας επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις λειτουργικές δαπάνες του πλοίου άρα και τη διαμόρφωση του επιπέδου κόστους του, έπρεπε να υπάρξει ένας λόγος οι πλοιοκτήτες να μην προτιμούν τα υποβαθμισμένα πλοία. Έτσι λοιπόν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του πλοιοκτήτη που συνεπάγεται τη μείωση δαπανών λόγω της μη συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα μπορεί να μειωθεί ή ακόμα και να εξαλειφθεί τελείως με την κράτηση του πλοίου σε ένα λιμάνι.

Η επιλογή του πλοιοκτήτη για το τελικό επίπεδο λειτουργικού κόστους στο οποίο θα κινηθεί το πλοίο του, αποτελεί μια απόφαση υπό καθεστώς αβεβαιότητας αφενός ως προς την πιθανότητα κράτησης του πλοίου και αφετέρου εξάλειψης του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που του προσφέρει ένα χαμηλό επίπεδο κόστους. Το συνηθέστερο κριτήριο που χρησιμοποιείται για την λήψη απόφασης είναι αυτό της μεγιστοποίησης της αναμενόμενης απόδοσης. Σύμφωνα με αυτό το κριτήριο η πλοιοκτήτρια εταιρεία επιλέγει το βαθμό συμμόρφωσης της με τους διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις ανάλογα με τη μεγιστοποίηση της συνολικής αναμενόμενης απόδοσης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το κριτήριο αυτό θεωρείται αδιάφορο ως προς τον κίνδυνο, εφόσον δεν λαμβάνει υπόψη του τη διασπορά που ενδεχομένως υπάρχει μεταξύ των αποδόσεων της απόφασης κάτω από πιθανές εναλλακτικές καταστάσεις. Επιπροσθέτως σε προβλήματα αβεβαιότητας (όπως το συγκεκριμένο), το κριτήριο της μεγιστοποίησης της αναμενόμενης απόδοσης οδηγεί λιγότερο η περισσότερο στα ίδια συμπεράσματα και αποφάσεις με τα αντίστοιχα του κριτηρίου της ελαχιστοποίησης του αναμενόμενου κόστους ευκαιρίας.

Επιπλέον, το κριτήριο ελαχιστοποίησης του κόστους ευκαιρίας υπολογίζει το κόστος ευκαιρίας μιας απόφασης, δηλαδή την απώλεια απόδοσης που θα προκύψει μεταξύ της απόφασης και της καλύτερης δυνατής εναλλακτικής λύσης. Επομένως, με βάση το κριτήριο αυτό, επιλέγεται η απόφαση εκείνη η οποία ελαχιστοποιεί το χειρότερο δυνατό αποτέλεσμα που μπορεί να προκύψει από αυτήν. Όπως παρατηρούμε η τελική απόφαση επιλογής σημαίας από τον πλοιοκτήτη δεν δείχνει να επηρεάζεται από την πιθανότητα κράτησης του πλοίου, αφού στις πρώτες θέσεις βρίσκονται σημαίες που αντιπροσωπεύουν την πλειονότητα των νηολογίων.

Το συμπέρασμα που προκύπτει από επιστημονικές προσεγγίσεις επί του θέματος είναι το γεγονός ότι πλοία που λειτουργούν σε υψηλό επίπεδο λειτουργικών εξόδων, με επαρκές (ποσοτικά και ποιοτικά) πλήρωμα και υψηλό επίπεδο συντήρησης και επισκευών, δεν παρουσιάζουν περιστατικά μη συμμόρφωσης τόσο με εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς όσο και με τις απαιτήσεις των ανεξάρτητων επιθεωρητών μεγάλων ναυλωτών. Έτσι επιβεβαιώνεται η θέση ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να προσφέρει ποιοτική υπηρεσία εάν ανταμειφθεί γι αυτή. Στην περίπτωση όμως που το κόστος της ποιοτικής υπηρεσίας το αναλαμβάνει εξ' ολοκλήρου χωρίς παράλληλη αύξηση των εσόδων του, οδηγείται – κυρίως λόγω του ανταγωνισμού σε ενέργειες περιορισμού των λειτουργικών του εξόδων.

Η πιθανή καθυστέρηση του φορτίου εξαιτίας των μεγαλύτερων πιθανοτήτων κράτησης ενός υποβαθμισμένου πλοίου από το PSC έχει φυσικά κάποιες συνέπειες. Η πιθανή καθυστέρηση του φορτίου αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα αν αναλογιστούμε ότι τα τελευταία χρόνια σε πολλούς τομείς της οικονομίας η «Just in Time» πολιτική διαχείρισης επιβάλλει τη διατήρηση των αποθεμάτων στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο. Επίσης, σημαντική είναι και η απαξίωση του φορτίου, λόγω καθυστερήσεων του

πλοίου από ελέγχους, διορθώσεις σφαλμάτων ή και κρατήσεις στα λιμάνια, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για φορτία με μεγάλη διακύμανση τιμής¹⁶³.

6.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Οι διεθνείς συμβάσεις και κανονισμοί δίνουν έμφαση στα μέτρα πρόληψης της ρύπανσης καθώς αυτά προστατεύουν το περιβάλλον χωρίς να υφίσταται υποβάθμιση των συντελεστών παραγωγής. Από αυτά, τα μέτρα που σχετίζονται με επενδύσεις και την εισαγωγή τεχνολογίας μπορούν να συνεπάγονται σημαντικό κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες δρουν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια κάποιες φορές βρίσκουν ορισμένα από τα μέτρα αυτά μη οικονομικά συμφέροντα. Θεωρώ επομένως πως οι διεθνείς οργανισμοί είναι υπεύθυνοι για την επιβολή οικονομικά συμφερόντων μέτρων πρόληψης, τα οποία θα προάγουν την προστασία του περιβάλλοντος και ταυτόχρονα θα διασφαλίζουν την εφαρμογή τους από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι κανονισμοί αποφυγής ατυχημάτων θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη και οικολογικά αλλά και οικονομικά κριτήρια. Θεωρώ πως γενικότερα οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι διεθνείς οργανισμοί υποστηρίζουν αντικρουόμενα συμφέροντα. Οι διεθνείς οργανισμοί επιθυμούν να προάγουν την αειφόρο ανάπτυξη και με οικολογικά κριτήρια επιχειρούν να προστατέψουν το περιβάλλον, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες με βάση οικονομικά κριτήρια επιχειρούν να προστατέψουν τα οικονομικά τους συμφέροντα. Κατά τη γνώμη μου, την ισορροπία ανάμεσα στα δύο αυτά συμφέροντα είναι υπεύθυνοι να ρυθμίσουν οι διεθνείς οργανισμοί μέσω των συμβάσεών τους. Η κατάσταση δεν χρήζει οικονομικά αυστηρών μέτρων που ουσιαστικά θα αποτρέψουν τις ναυτιλιακές από την εφαρμογή τους, αλλά ενιαίων και αποτελεσματικών μέτρων.
- Με την πάροδο του χρόνου το κόστος πρόληψης που επωμίζεται η ναυτιλιακή εταιρεία αυξάνεται, καθώς όλο και νέοι κανονισμοί πρόληψης προστίθενται. Πιστεύω πως γρήγορα θα πάψει να είναι οικονομικά συμφέρον για τις ναυτιλιακές εταιρείες να προλαμβάνουν τα ναυτικά ατυχήματα. Μέχρι τώρα

¹⁶³ Βλάχος Γ. Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011.

παράγοντες όπως ο γιγαντισμός των πλοίων και οι συνεπακόλουθες οικονομίες κλίμακας μείωσαν το μεταφορικό κόστος με αποτέλεσμα τα επιπλέον έξοδα για τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας να μην αποδειχτούν απαγορευτικά για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Όμως κατά πόσο σε βάθος χρόνου η πρόσθεση κι άλλων μέτρων θα είναι βιώσιμη;

- Το αυξανόμενο κόστος επιβολής μέτρων πρόληψης και αντιμετώπισης έχει ήδη δημιουργήσει φαινόμενα αποφυγής τους από τις ναυτιλιακές εταιρείες, κυρίως μέσω της εγγραφής των πλοίων τους σε σημαίες ευκαιρίας. Λόγω της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης και της τάσης που έχουν τα μέτρα να αυξάνονται χρόνο με το χρόνο, το κατά πόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες θα μπορέσουν να ακολουθούν τα υψηλά διεθνή πρότυπα είναι αβέβαιο. Το φαινόμενο των σημαιών ευκαιρίας παρέχει το επιθυμητό – μειωμένο λειτουργικό κόστος στις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και μειωμένα έξοδα για επενδύσεις, συντηρήσεις και επάνδρωση των πλοίων.
- Ο παράγοντας άνθρωπος και η εκπαίδευση των ναυτικών θα μπορούσε να δώσει μια λύση στο ζήτημα του αυξημένου κόστους επιβολής κανόνων ασφαλείας που απαιτούν επενδύσεις και τεχνολογία. Αρχικά, η εκπαίδευση των εργαζομένων στο ναυτιλιακό κλάδο και κυρίως των ναυτικών θα ικανοποιήσει και την ανάγκη πρόληψης ατυχημάτων που επιζητά η διεθνής κοινότητα και την ανάγκη για οικονομικά μέτρα πρόληψης που επιζητούν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Καθώς μάλιστα ο παράγοντας άνθρωπος βρίσκεται πίσω από τα περισσότερα ατυχήματα, η σωστή και ενιαία εκπαίδευση των ναυτικών θα αποτελούσε από τα πιο αποτελεσματικά μέτρα που μπορεί να λάβει μια ναυτιλιακή εταιρεία. Η εκπαίδευσή τους πρέπει να σχετίζεται με τις νέες τεχνολογίες καθώς και με μεθόδους αντιμετώπισης κρίσιμων καταστάσεων. Σημαντική είναι η παροχή καλών συνθηκών εργασίας και δίκαιων απολαβών που θα ενισχύσουν τα κίνητρα των ναυτικών και θα μειώσουν τα ανθρωπινά λάθη λόγω φαινομένων όπως κόπωση. Τα χαμηλόμισθα πληρώματα από χώρες που δεν παρέχουν σωστή εκπαίδευση για τους ναυτικούς πρέπει να αποφεύγονται. Μη γνωρίζοντας καλά τις αρμοδιότητές του επαγγέλματός τους, αυξάνουν τις πιθανότητες ατυχημάτων και ταυτόχρονα προκαλούν βλάβες στο πλοίο μέσω του μη σωστού χειρισμού του, αυξάνοντας την ανάγκη για επισκευές που συνεπάγεται αυξημένα έξοδα.

Ένα καλά συντηρημένο πλοίο με επαρκές και εκπαιδευμένο πλήρωμα συνεπάγεται ελάχιστες πιθανότητες πρόκλησης ατυχήματος.

- Η ύπαρξη διάφορων επιπέδων συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς αποτελεί ένα βασικό πρόβλημα. Ως αποτέλεσμα, δεν προάγεται ένα ενιαίο επίπεδο ασφάλειας και δίνεται η επιλογή στους πλοιοκτήτες να επιλέγουν χαμηλά επίπεδα ασφάλειας που συνεπάγονται χαμηλό κόστος. Σε κάποιες περιπτώσεις, όπως τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, θεωρώ πως δεν θα έπρεπε να υφίστανται επίπεδα συμμόρφωσης αλλά ενιαία πρότυπα που θα προάγουν την ασφάλεια. Σε περιπτώσεις που συναντάμε κανόνες που σχετίζονται με επενδύσεις ίσως να είναι αναγκαία η ύπαρξη επιπέδων συμμόρφωσης καθώς στα ανώτατα επίπεδα απαιτούνται μεγάλα κεφάλαια που κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να μην έχουν.
- Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σε μια ναυτιλιακή εταιρεία που προκάλεσε μόλυνση και μεν αποσκοπούν στην αποκατάσταση της ζημιάς, αλλά δεν είναι συμφέροντα καθότι το περιβάλλον δεν θα επανέλθει στην προηγούμενή του κατάσταση. Από οικονομική σκοπιά τα πρόστιμα δεν είναι η πιο ενδεδειγμένη πολιτική καθώς οι συντελεστές παραγωγής θα έχουν πληγεί με αποτέλεσμα να μην είναι όσο οικονομικά εκμεταλλεύσιμοι ήταν πριν. Μάλιστα με το γιγαντισμό των πλοίων δεν είναι πλέον γνωστά ούτε τα αποτελέσματα ενός ατυχήματος ούτε το μέγεθος της ζημιάς που μπορεί να προκληθεί στους συντελεστές παραγωγής που ίσως να είναι ανεπανόρθωτη. Άρα η πρόληψη είναι προτιμότερη από την αντιμετώπιση με επιβολή προστίμων.
- Οι συντηρήσεις των πλοίων είναι απαραίτητες για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Όμως, όπως εξετάσαμε συνεπάγονται έξοδα και καθυστερήσεις για τους πλοιοκτήτες. Το δεύτερο είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς οι καθυστερήσεις συνεπάγονται επιπλέον έξοδα για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτό σημαίνει ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό να βρεθεί ένας σωστός επαγγελματίας για να παρέχει γρήγορες και αποτελεσματικές διαδικασίες συντήρησης. Η εύρεση σχετικών στοιχείων μπορεί να γίνει μέσω της βάσης δεδομένων που έχει ο Salvage Association.
- Έλεγχοι και κρατήσεις των πλοίων αποτελούν την αντίδραση της διεθνούς κοινότητας στα υποβαθμισμένα πλοία που συνεπάγονται μειωμένα έξοδα. Το PSC δεν επιτρέπει τον απόπλου πλοίων που δεν συμβαδίζουν με τα διεθνή

πρότυπα, σε μια προσπάθεια αντιμετώπισης του μειωμένου λειτουργικού τους κόστους. Όμως, όπως είδαμε το κριτήριο μεγιστοποίησης της αναμενόμενης απόδοσης, το οποίο χρησιμοποιείται για να προσδιορίσει η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία το συμφέρον της και την πολιτική που θα ακολουθήσει, δεν λαμβάνει υπόψη την πιθανότητα κράτησης. Επομένως, το μέτρο αυτό παρουσιάζει κάποια μειονεκτήματα αν και θεωρώ πως σε γενικές γραμμές το ενδεχόμενο κράτησης ενός πλοίου λόγω της Just in Time Policy που χαρακτηρίζει το σύγχρονο διεθνές εμπόριο θα αποτρέψει πολλούς φορτωτές από το να προτιμήσουν υποβαθμισμένα πλοία για τις μεταφορές τους.

7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΟΣ

Ύστερα από την έρευνα και την εκπόνηση της διπλωματικής σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα, τις περιβαλλοντικές προεκτάσεις τους καθώς και το κόστος που αυτά συνεπάγονται για τον ασφαλιστικό κλάδο και για τις ναυτιλιακές εταιρείες, θεωρώ πως τα ναυτικά ατυχήματα αποτελούν έναν από τους πιο απροσδιόριστους κινδύνους που αντιμετωπίζει η εμπορική ναυτιλία. Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες λαμβάνει χώρα ένα ατύχημα είναι διαφορετικές κάθε φορά και μη προβλέψιμες. Λόγω βέβαια της κοινωνικής ευαισθησίας γύρω από τέτοια περιστατικά, θεωρώ πως έχει δημιουργηθεί ένα επαρκές θεσμικό πλαίσιο σχετικά με την πρόληψη και αντιμετώπιση τους. Οι διεθνείς οργανισμοί μάλιστα επιθυμώντας τη μη υποβάθμιση των συντελεστών παραγωγής δίνουν περισσότερη έμφαση στην πρόληψη. Το πρόβλημα που υφίσταται είναι η έλλειψη ενιαίων και ομοιόμορφων ρυθμίσεων που να μην δίνουν την ευκαιρία και το πάτημα σε πλοιοκτήτες που θέλουν να μεγιστοποιήσουν υπέρ του δέοντος την ωφέλειά τους, να μην υιοθετούν τα απαραίτητα πρότυπα ασφαλείας. Επιπλέον, η διεθνής κοινότητα πρέπει να στρέψει την προσοχή της στις υπόλοιπες μορφές ρύπανσης που λαμβάνουν αδιάκοπα χώρα και επιβαρύνουν σημαντικά το περιβάλλον λόγω του συσσωρευτικού τους χαρακτήρα.

Κατά τη γνώμη μου, η ύπαρξη φαινομένων όπως οι σημαίες ευκαιρίας που δεν ακολουθούν τα διεθνή πρότυπα και ενέχουν υψηλούς κινδύνους για περιβαλλοντική καταστροφή, ενισχύονται από την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης και αποζημίωσης που σε αρκετές περιπτώσεις το σύστημα τους επιτρέπει να δικαιούνται. Μέσω αυτής, τα υποβαθμισμένα πλοία που ούτως ή αλλιώς συνεπάγονται μειωμένα λειτουργικά έξοδα για τους πλοιοκτήτες, δεν τους επιβαρύνουν με υψηλά πρόστιμα σε περίπτωση ατυχήματος και δεν συνεπάγονται κάποιο κίνδυνο για αυτούς. Την επιβάρυνση υπόκεινται τα P&I και οι ναυτιλιακές που είναι μέλη στο ίδιο Club. Επίσης, οι σημαίες ευκαιρίας είναι αποτέλεσμα της μη επιβολής ενιαίων προτύπων από το κράτος σημαίας και τους Νηογνώμονες που κατά τη γνώμη μου είναι πιθανό να συμβαίνει λόγω οικονομικών συμφερόντων. Η μόνη αδιάβλητη ελεγκτική αρχή στην οποία πρέπει να δοθούν επιπλέον αρμοδιότητες θεωρώ πως είναι το Port State Control.

Στο πλαίσιο των ναυτασφαλίσεων κρίνω πως μακροπρόθεσμα τα P&I θα αναλάβουν αποκλειστικά την παροχή ασφαλιστικών καλύψεων και θα περιοριστεί ο ρόλος των ασφαλιστικών εταιρειών. Αυτό θα επιτευχθεί καθώς μακροπρόθεσμα τα Club, αν ασφαλίζουν συνετά, θα συγκεντρώσουν μεγάλα αποθεματικά (που δύνανται να αυξηθούν περαιτέρω με αντασφαλίσεις και επενδύσεις) και θα μπορούν να καλύπτουν όλους τους ναυτιλιακούς κινδύνους. Με αυτό τον τρόπο οι πλοιοκτήτες θα πληρώνουν εισφορές μόνο σε ένα φορέα ασφαλιστικής κάλυψης μειώνοντας τις δαπάνες τους και θα τους παρέχονται υψηλά επίπεδα κάλυψης. Τέλος, θεωρώ πως λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και μέχρι τη στιγμή της ανάκαμψης, θα ενταθούν τα φαινόμενα μη συμμόρφωσης με τα πρότυπα ασφαλείας, καθώς η υιοθέτησή τους δεν είναι οικονομικά συμφέρουσα στην παρούσα συγκυρία που ο ναύλος είναι ιδιαίτερα χαμηλός. Αν μάλιστα αυξηθούν οι απαιτήσεις με νέα μέτρα ασφαλείας ή τροποποιήσεις των παλιών, περισσότερα φαινόμενα μη συμμόρφωσης θα παρατηρηθούν θέτοντας το περιβάλλον σε κίνδυνο. Επομένως, κρίνω αναγκαία την επιβολή οικονομικά αποδεκτών αλλά και αποτελεσματικών μέτρων για τα ναυτικά ατυχήματα, για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι διεθνείς οργανισμοί. Η ρύθμιση του ανθρώπινου παράγοντα και σε επίπεδο εκπαίδευσης αλλά και σε επίπεδο παροχής αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας στους ναυτικούς, αποτελεί το κλειδί για την αντιμετώπιση εμφάνισης ναυτικών ατυχημάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Βλάχος, Γ. Π., (2007) Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον (2^η Έκδοση): Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- ❖ Βλάχος, Γ. Π., (2011) Ναυλώσεις: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης. (α)
- ❖ Βλάχος, Γ. Π., (2011) Ναυτιλιακή Οικονομία: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης. (β)
- ❖ Βλάχος, Γ. Π., (2015) Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική (3^η Έκδοση): Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- ❖ Παζαρζής, Μ. Ι., (2015) Ναυτασφαλίσεις (2^η Έκδοση): Εκδόσεις DaVinci.
- ❖ Παρδάλη, Α. Ι., (2007) Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.

ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Tietenberg, T., (2001) Environmental and Natural Resource Economics (5th Edition): Publisher Addison Wesley Longman.
- Stopford M., (2009) Maritime Economics (3rd Edition): Routledge Taylor & Francis Group.

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΙΝΤΕΡΝΕΤ

- ✓ United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea, http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, τελευταία επίσκεψη: 04 Σεπτεμβρίου 2017.
- ✓ AMSA, National Plan for the Maritime Environmental Emergencies, https://www.amsa.gov.au/forms-and-publications/Publications/national_plan.pdf, τελευταία επίσκεψη: 24 Ιουλίου 2017.
- ✓ Union of Greek Ship-owners, Prevention of Environmental Pollution by Ships Regulatory and Compensation Regimes and Industry Standards, <http://nee.gr/downloads/93UGS%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 17 Ιουλίου 2017.
- ✓ IMO, Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization, <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/LEG%20MISC%208.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 28 Ιουλίου 2017.

- ✓ UNCTAD, Liability and Compensation for Ship – Source Oil Pollution, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtItlb20114_en.pdf, τελευταία επίσκεψη: στις 25 Αυγούστου 2017.
- ✓ Mihnave – Natova A., The Relationship between United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions, http://www.un.org/depts/los/nippon/uniff_programme_home/fellows_pages/fellow_papers/natova_0506_bulgaria.pdf, τελευταία επίσκεψη: 28 Ιουλίου 2017.
- ✓ Centre for International Law, 1990 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co- operation, <http://www.unimc.it/maremap/it/data-jus/1990InternationalConventiononOilPollutionPreparednessResponseandCoOperationpdf.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 30 Αυγούστου 2017.
- ✓ Lloyd’s Register Rulefinder 2005, COLREGS – International Regulations for Preventing Collisions at Sea, <http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/COLREG-1972.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 01 Σεπτεμβρίου 2017.
- ✓ Centre for International Law, 1969 International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1969-International-Convention-relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties-1.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 30 Αυγούστου 2017.
- ✓ IMO, ISM Code, <http://www.imo.org/en/Publications/PublishingImages/PagesfromEB117E.pdf>, τελευταία επίσκεψη 27 Ιουνίου 2017.
- ✓ Southampton Solent University, 15 Years of Shipping Accidents: A review for WWF, http://awsassets.panda.org/downloads/15_years_of_shipping_accidents_a_review_for_wwf_.pdf, τελευταία επίσκεψη: 17 Αυγούστου 2017.
- ✓ Office of the Legislative Counsel, U.S. House of Representatives, Oil Pollution Act of 1990, <https://legcounsel.house.gov/Comps/Oil%20Pollution%20Act%20of%201990.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 5 Ιουλίου 2017.
- ✓ Viertola J., Storgard J., Overview on the Cost Effectiveness of Maritime Safety Policy Instruments, University of Turku, http://www.merikotka.fi/mimic/images/stories/Viertola_OVERVIEWONTHECOST-EFFECTIVENESS.pdf, τελευταία επίσκεψη: 15 Ιουλίου 2017.

- ✓ Allianz, Safety and Shipping Review 2015,
<http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>,
τελευταία επίσκεψη: 04 Σεπτεμβρίου 2017.
- ✓ Environmental European Agency, Accidental Oil Spills from Marine Shipping,
<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/en15-accidental-oil-spills-from/en15-accidental-oil-spills-from>, τελευταία επίσκεψη: 07 Ιουλίου 2017.
- ✓ WWF, Accidents at Sea,
http://awsassets.panda.org/downloads/accidents_at_sea_lr_1.pdf, τελευταία
επίσκεψη: 28 Αυγούστου 2017.
- ✓ Great Barrier Reef Marine Park Authority, Management Status: Shipping and Oil
Spills. <http://elibrary.gbrmpa.gov.au/jspui/bitstream/11017/660/1/State-of-the-Reef-Report-2006-Shipping-and-oil-spills.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 01 Σεπτεμβρίου
2017.
- ✓ Efficient Sea, Methods to Quantify Maritime Accidents for Risk – Based decision
making, http://efficiensea.org/files/mainoutputs/wp6/d_wp6_4_1.pdf, τελευταία
επίσκεψη: 10 Ιουλίου 2017.
- ✓ Keefe P., Disasters at Sea & their Impact on Shipping Regulation,
<https://www.marinelink.com/news/regulation-disasters371542>, τελευταία
επίσκεψη: 22 Ιουλίου 2017.
- ✓ The International Tanker Owners Pollution Federation, The Environmental Impact of
Marine Oil Spills,
<http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Papers/environ.pdf>, τελευταία
επίσκεψη: 25 Ιουνίου 2017.
- ✓ International Shipping Federation, Safety Culture,
[http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Document
s/safetycultureleaflet.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/safetycultureleaflet.pdf), τελευταία επίσκεψη: 26 Ιουλίου 2017.
- ✓ Seaways, Fatigue: IMO guidance,
[http://www.nautinst.org/filemanager/root/site_assets/forums/fatigue_forum/fatig
ue_imo_guidance.pdf](http://www.nautinst.org/filemanager/root/site_assets/forums/fatigue_forum/fatigue_imo_guidance.pdf), τελευταία επίσκεψη: 26 Ιουλίου 2017.
- ✓ Gokce C.C., The Impact of Shipping Accidents on Marine Environment: A Study of
Turkish Sea, <http://eujournal.org/index.php/esj/article/viewFile/3929/3809>,
τελευταία επίσκεψη: 04 Αυγούστου 2017.
- ✓ Necmettin A., Shipping Accidents: A Serious Threat for Marine Environment,
<file:///C:/Users/Gianna%20Primpa/Downloads/5000144486-5000230234-1-PB.pdf>,
τελευταία επίσκεψη: 07 Ιουλίου 2017.

- ✓ TrainMos II, Shipping Accidents, Damage Assessment & Accident Consequences, <http://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2015/06/ship-accidents-1final.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 07 Αυγούστου 2017.
- ✓ SSY Consultancy & Research Ltd, The Costs to Users Substandard Shipping, <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/1827388.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 09 Ιουλίου 2017.
- ✓ Bianco W.A., The Economic Loss Rule: Some Practical Consequences of the Distinction between Contractual Duties and Other Legal Duties, https://www.dgslaw.com/images/materials/Bianco_EconomicRule.pdf, τελευταία επίσκεψη: 28 Ιουνίου 2017.
- ✓ Wikipedia, Oil Spill, https://en.wikipedia.org/wiki/Oil_spill, τελευταία επίσκεψη: 07 Ιουλίου 2017.
- ✓ Marine Insight, What are Flag States in the Shipping Industry?, <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-are-flag-states-in-the-shipping-industry-2/>, τελευταία επίσκεψη: 21 Ιουλίου 2017.
- ✓ Marine Insight, What is Fire Safety System (FFS) Code on Ships?, <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-fire-safety-system-fss-code-on-ships/>, τελευταία επίσκεψη: 04 Αυγούστου 2017.
- ✓ OECD, The Environmental Effects of Freight, <http://www.oecd.org/environment/envtrade/2386636.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 21 Ιουλίου 2017.
- ✓ EMSA, Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2016, <http://www.standard-club.com/media/2519681/annual-overview-of-marine-casualties-incident-2016.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 04 Σεπτεμβρίου 2017.
- ✓ EFFACE, Marine Pollution, http://efface.eu/sites/default/files/EFFACE_D3.2d%20Quantitative%20analysis%20of%20impacts%20of%20Marine%20Pollution.pdf, τελευταία επίσκεψη: 22 Ιουλίου 2017.
- ✓ United Nations Treaty Collection, International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20970/volume-970-i-14049-english.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 5 Ιουλίου 2017.
- ✓ The Royal Institution of Naval Architects, Casualty Analysis of Tankers, https://www.veristar.com/rest/jcr/repository/collaboration/sites/veristarinfo/web%20contents/bv-content/generalinfo/publications/bulletintechique/Bulletin_Technique_2006/Risk_BT2006/casualty_risk_BT2006/documents/2980.1.Delautre2006.pdf, τελευταία επίσκεψη: 28 Ιουλίου 2017.
- ✓ Γκιζιάκης Κ., Οικονομικά της Ατυχηματικής Μόλυνσης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, <https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS247/%CE%A5%CE%9B%CE%97%20%CE%95%CE%9E%CE%95%CE%A4%CE%91%CE%A3%CE%95%CE%A9%CE%9D>

[%20PART%20TIME%20%26%20FULL%20TIME%202016//17/%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AC%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%91%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82%20%CE%9C%CF%8C%CE%BB%CF%85%CE%BD%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%85%20%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%AC%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%BF%CF%82.pdf](#), τελευταία επίσκεψη: 16

Ιουλίου 2017.

- ✓ Γκιζιάκης Κ., Οικονομική προσέγγιση του Ελέγχου της Μόλυνσης του Περιβάλλοντος,
<https://eclass.unipi.gr/modules/document/index.php?course=NAS247&openDir=/55f821b0016b>, τελευταία επίσκεψη: Ιουνίου 2017.